

4.4 Ανεπαρκή κίνητρα για χρήσεις δευτερεύουσας σημασίας

4.4.1 Το Άρθρο 49 προσφέρει, μεταξύ των άλλων στους επαγγελματίες χρήστες και στις επαγγελματικές οργανώσεις, τη δυνατότητα να ζητούν επέκταση της έγκρισης φυτοπροστατευτικού προϊόντος για χρήσεις δευτερεύουσας σημασίας. Επίσης, το άρθρο αυτό ζητεί από τα κράτη μέλη να τηρούν ενημερωμένο κατάλογο των χρήσεων δευτερεύουσας σημασίας.

4.4.2 Η ΕΟΚΕ επικροτεί το άρθρο αυτό αλλά διαπιστώνει ότι τα κίνητρα που προβλέπει δεν είναι επαρκή ώστε οι κάτοχοι εγκρίσεων να εργαστούν για την επέκταση χρήσεων δευτερεύουσας σημασίας.

4.4.3 Η ΕΟΚΕ προτείνει την επιβράβευση των κατόχων εγκρίσεων με την χορήγηση παράτασης της περιόδου προστασίας των δεδομένων στις περιπτώσεις στις οποίες είναι οι πρώτοι που ζητούν, μετά τη χορήγηση της έγκρισης, περισσότερες από μία επεκτάσεις για χρήσεις δευτερεύουσας σημασίας.

4.4.4 Η ΕΟΚΕ προτείνει να αναληφθούν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή οι αναγκαίες ενέργειες για την τήρηση σε κεντρικό επίπεδο καταλόγου χρήσεων δευτερεύουσας σημασίας, διαδέξιμου στα κράτη μέλη, αντί του καταλόγου σε επίπεδο κρατών μελών όπως ορίζεται στο Άρθρο 49 παράγραφος 6.

4.5 Παροχή πληροφοριών

4.5.1 Ο κανονισμός προβλέπει την ενδεχόμενη υποχρέωση ενημέρωσης, πριν από τη χρήση του προϊόντος, γειτόνων οι οποίοι έχουν ζητήσει να ενημερώνονται σχετικά και που μπορεί να εκτεθούν στο νέφος ψεκασμού (Άρθρο 30).

4.5.2 Κατά την άποψη της ΕΟΚΕ, η διαφάνεια όσον αφορά τη χρήση φυτοφαρμακευτικών προϊόντων αποτελεί πολύ θετικό στοιχείο αλλά η προτεινόμενη υποχρέωση παροχής πληροφοριών υποσκάπτει την εμπιστοσύνη στη νομοθεσία στην οποία βασίζεται η κυκλοφορία φυτοπροστατευτικών προϊόντων στην αγορά. Σημειώνεται ότι πρόκειται για χρήση προϊόντων που κρίθηκαν ασφαλή και η υποχρέωση παροχής πληροφοριών αφήνει να νοηθεί το αντίθετο.

4.5.3 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι στην εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου αυτού δεν λαμβάνεται υπόψη η εξασφάλιση αμοιβαίας κατανόησης μεταξύ χρηστών και γειτόνων ενώ είναι δυνατή η διάταξη της κοινωνικής συνοχής στις αγροτικές περιοχές καθώς με την υποχρέωση της παροχής πληροφοριών είναι δυνατόν να δημιουργηθεί η εντύπωση ότι χρησιμοποιούνται προϊόντα όχι ασφαλή. Συνεπώς η διάταξη αυτή αποβαίνει αντιπαραγωγική.

Βρυξέλλες, 31 Μαΐου 2007.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Δημήτρης ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ ώστε να ενταχθούν οι αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας»

COM(2006) 818 τελικό — 2006/0304 (COD)

(2007/C 175/13)

Στις 8 Φεβρουαρίου 2007 το Συμβούλιο αποφάσισε, σύμφωνα με το άρθρο 175, παράγραφος 1 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με την ανωτέρω πρόταση.

Το ειδικευμένο τμήμα «Γεωργία, αγροτική ανάπτυξη, περιβάλλον», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 8 Μαΐου 2007 με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. Adams.

Κατά την 436η σύνοδο ολομέλειάς της, της 30ής και 31ης Μαΐου 2007 (συνεδρίαση της 31ης Μαΐου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 50 ψήφους υπέρ, 8 κατά και 4 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1 Η ΕΟΚΕ επικροτεί την προτεινόμενη οδηγία, η οποία παρέχει μια προσεκτικά μελετημένη και πραγματιστική προσέγγιση του περιορισμού και της αντιστάθμισης του ραγδαία αυξανόμενου όγκου των αερίων του θερμοκηπίου που εκπέμπονται από τον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών.

1.2 Με την ένταξη των αερομεταφορών στο ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπής (ΣΕΔΕ) ενισχύεται δυναμικά το ίδιο

το σύστημα και παγιώνεται περισσότερο ως το κατ' εξοχήν υπόδειγμα για την αντιμετώπιση των εκπομπών CO₂ σε παγκόσμιο επίπεδο.

1.3 Η πρόταση είναι ρεαλιστική. Αναγνωρίζει τη δύναμη των πολιτικών, οικονομικών και καταναλωτικών πιέσεων για τη συνεχιζόμενη ανάπτυξη των αεροπορικών ταξιδιών και μεταφορών και

χρησιμοποιεί ταυτόχρονα τον αγορακεντρικό μηχανισμό του ΣΕΔΕ για την αντιστάθμιση μιας από τις σημαντικότερες επιβλαβείς εξωτερικές επιπτώσεις της βιομηχανίας των αερομεταφορών.

1.4 Η πρόταση έχει, ωστόσο, και τρωτά σημεία. Εξαρτάται άμεσα από το ΣΕΔΕ — ένα σύστημα που έχει επικριθεί από πολλούς ενδιαφερόμενους, που δεν έχει ακόμη αποδείξει την αξία του και που εξαρτάται, με τη σειρά του, από τη δίκαιη κατανομή των δικαιωμάτων εκπομπής CO₂, από το αν θα υπάρξουν εφευρετικές και καινοτόμοι επενδύσεις για τη μείωση των εκπομπών και από την εφαρμογή των εθνικών σχεδίων κατανομής από τα κράτη μέλη.

1.5 Η ΕΟΚΕ επικροτεί τη συμπερίληψη στο σύστημα όλων πτήσεων από και προς την Ευρώπη από το 2012, αλλά πιστεύει ότι το έτος έναρξης θα πρέπει να είναι το 2011, όπως συμβαίνει για τους κοινοτικούς φορείς εκμετάλλευσης.

1.6 Σημειώνεται ότι η οδηγία επιτρέπει την ένταξη στο σύστημα ευέλικτων «εξωτερικών» πιστωτικών μορίων από τους Μηχανισμούς Κοινής Εφαρμογής και Καθαρής Ανάπτυξης του Κιότο. Η υποστηρίξη πιστοποιημένων συστημάτων ανανεώσιμων ενεργειών, ενεργειακής αποδοτικότητας και μείωσης του CO₂ στις αναπτυσσόμενες χώρες είναι θετική, υπό τον όρο ότι θα διατηρηθεί ο αυστηρός έλεγχος των λογαριασμών.

1.7 Η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει ότι πρόκειται για ένα περίπλοκο ζήτημα, αλλά αισθάνεται ότι η πρόταση είναι κάπως ασαφής και δεν παρουσιάζει ξεκάθαρα τα πλεονεκτήματά της. Απευθύνεται ποικιλοτρόπως και σε ποικίλα επίπεδα στο σύνολο της ΕΕ, στα επιμέρους κράτη μέλη, στους διάφορους βιομηχανικούς κλάδους και στο κοινό. Πρέπει να τονιστεί, ειδικότερα, το θετικό δυναμικό της οδηγίας να υποστηρίξει και να ενισχύσει το ΣΕΔΕ. Σημειώνεται, επίσης, ότι θα χρειαστεί ενεργητική συμπληρωματική υποστήριξη και από άλλες υπηρεσίες της Επιτροπής και ιδιαίτερα από τις ΓΔ «Μεταφορές και Ενέργεια» και «Έρευνα».

1.8 Η ΕΟΚΕ προβαίνει, συνεπώς, στις ακόλουθες συστάσεις:

1.8.1 Η ένταξη της αεροπορίας στο ΣΕΔΕ θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί ως ευκαιρία για αναθεώρηση του συστήματος, διόρθωση των υπαρχόντων σφαλμάτων και ενίσχυση των ασθενών του σημείου, ώστε να μπορέσει να αναπτυχθεί μια πραγματική και αποτελεσματική αγορά εκπομπών CO₂ — στοιχείο καθοριστικό για την υποστήριξη της δέσμευσης της ΕΕ να επιτύχει μείωση του CO₂ κατά 20 % μέχρι το 2020.

1.8.2 Το προτεινόμενο ανώτατο όριο εκπομπών θα πρέπει να μειωθεί, ώστε να αναγκαστεί ο κλάδος των αερομεταφορών να προβεί σε προσαρμογή ανάλογη με των άλλων κλάδων που υπάγονται ήδη στο ΣΕΔΕ.

1.8.3 Η προτεινόμενη δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων στους φορείς εκμετάλλευσης θα πρέπει να καταργηθεί ή να μειωθεί σημαντικά και να καθιερωθεί η διάθεση όλων ή της πλειονότητας των δικαιωμάτων με πλειστηριασμό.

1.8.4 Θα πρέπει να εφαρμοστεί ένα κοινό όριο για την αγορά μορίων από έργα των Μηχανισμών Κοινής Εφαρμογής και Καθαρής Ανάπτυξης, για να εξασφαλιστεί ότι μεγάλο ποσοστό των μειώσεων εκπομπών συντελείται εντός της ΕΕ.

1.8.5 Θα πρέπει να μελετηθεί και να σχεδιαστεί εκ των προτέρων πώς θα παρουσιαστούν στο κοινό οι συνέπειες της οδηγίας. Κατ' αυτόν τον τρόπο, όχι μόνο θα αυξηθεί ακόμη περισσότερο η επίγνωση του αντικτύπου των αεροπορικών μεταφορών στην αλλαγή του κλίματος, αλλά αναμένεται ότι θα ενθαρρυνθεί και η μεγαλύτερη διαφάνεια σε σχέση με τις οικονομικές επιπτώσεις του συστήματος για τους πελάτες και τους φορείς εκμετάλλευσης και θα ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος ευκαιριακής κερδοσκοπίας.

1.8.6 Θα πρέπει να ζητηθεί από τα κράτη μέλη να αντισταθμίζουν οικειοθελώς τις εκπομπές των πτήσεων για τη μεταφορά αρχηγών κρατών, αρχηγών κυβερνήσεων και υπουργών, οι οποίες πραγματοποιούνται κυρίως από στρατιωτικές μονάδες και επί του παρόντος εξαιρούνται για διοικητικούς λόγους, ώστε να δώσουν το καλό παράδειγμα.

1.8.7 Θα πρέπει να δοθεί επίσης πολύ υψηλή προτεραιότητα στις συμπληρωματικές εργασίες για τα μέτρα μείωσης του CO₂ που δεν εμπίπτουν στο ΣΕΔΕ. Στα μέτρα αυτά συγκαταλέγονται η άρση των νομικών εμποδίων για φορολογικά και κανονιστικά μέτρα (ιδίως σε σχέση με τα αεροπορικά καύσιμα), ο περιορισμός των εκπομπών οξειδίων του αζώτου, η βελτίωση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και οι έρευνες για πιο αποτελεσματικούς κινητήρες και δομές των αεροσκαφών.

2. Εισαγωγή

2.1 Η αεροπορία ήταν και παραμένει αναπόσπαστο και σημαντικό τμήμα της διεκπεραιούμενης παγκόσμιας οικονομίας. Αποτελεί, από πολλές απόψεις, παράδειγμα επιτυχημένου τομέα. Από το 1960 μέχρι σήμερα, έχει μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 9 %, 2,4 φορές μεγαλύτερο από τον ρυθμό ανάπτυξης του παγκόσμιου ΑΕγχΠ. Η ανάπτυξη αυτή συνεχίζεται και, αν συνεχιστούν οι σημερινές τάσεις, οι αεροπορικές μεταφορές θα διπλασιαστούν μέχρι το 2020.

2.2 Η επιτυχία αυτή αναπόφευκτα δημιούργησε διάφορα προβλήματα, όπως η ανάπτυξη και ο τοπικός αντίκτυπος των αεροδρομίων, αλλά στο πλαίσιο της αλλαγής του κλίματος η προσοχή εστιάζεται όλο και περισσότερο στη συμβολή των αερίων του θερμοκηπίου και άλλων εκπομπών της αεροπορίας στην αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη. Ο κλάδος της αεροπορίας, ως τομέας υπηρεσιών, συμβάλλει στην οικονομική προστιθέμενη αξία της ΕΕ κατά περίπου 0,6 %, αλλά στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου της κατά 3,4 %. Οι εκπομπές της αεροπορίας στην ΕΕ αυξήθηκαν κατά 87 % από το 1990, ενώ οι συνολικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου στην ΕΕ από όλες τις πηγές μειώθηκαν κατά 3 % κατά την ίδια περίοδο.

2.3 Οι διεθνείς πτήσεις απαλλάσσονται ιστορικά από τη φορολόγηση των καυσίμων και δεν καλύπτονται από τους στόχους του πρωτοκόλλου του Κιότο. Λαμβάνοντας υπόψη τη μεγάλη διάρκεια ζωής των αεροσκαφών και τις δυνατότητες για ακόμη μεγαλύτερη τεχνική και επιχειρησιακή αποδοτικότητα, η ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών σημαίνει ότι οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από αυτόν τον κλάδο θα συνεχίσουν να αυξάνονται, υπονομεύοντας τις προσπάθειες που γίνονται σε άλλους κλάδους, όπου σημειώνονται μειώσεις. Αν και η αεροπορία έχει γνωρίσει, γενικά, σημαντικές βελτιώσεις όσον αφορά τη ρύθμιση, τον συντονισμό και την εφαρμογή των κανόνων σε θέματα ασφάλειας και προστασίας, στάθηκε δύσκολο να επιτευχθεί διεθνής συμφωνία για τα περιβαλλοντικά θέματα, πράγμα που ενδέχεται να έχει επίδραση και στα εμπορικά συμφέροντα.

2.4 Η Επιτροπή αναζητά εδώ και αρκετό καιρό κάποιον τρόπο να ενθαρρύνει ή να επιβάλει τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Το 2005 υιοθέτησε μια ανακοίνωση με τίτλο *Περιορισμός του αντίκτυπου των αερομεταφορών στην αλλαγή του κλίματος* (1). Τον Απρίλιο του 2006, η ΕΟΚΕ, στη γνωμοδότησή της για την ανακοίνωση αυτή (2), κατέληξε στο συμπέρασμα ότι χρειαζόταν περισσότερα μέτρα πολιτικού χαρακτήρα για να περιοριστεί ο αντίκτυπος των αερομεταφορών στην αλλαγή του κλίματος και συνιστούσε, μεταξύ άλλων, να συμπεριληφθούν οι αερομεταφορές στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής της ΕΕ. Παρόμοιες θέσεις έλαβαν και το Συμβούλιο των Υπουργών Περιβάλλοντος, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Η Επιτροπή προτείνει τώρα μία οδηγία -η οποία αποτελεί αντικείμενο της παρούσας γνωμοδότησης- με την οποία οι αεροπορικές δραστηριότητες εντάσσονται στο κοινοτικό σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων του θερμοκηπίου.

3. Σύνοψη της προτεινόμενης οδηγίας

3.1 Στην εισαγωγή της προτεινόμενης οδηγίας αναφέρεται ότι η αύξηση των εκπομπών των αερομεταφορών ενδέχεται, μέχρι το 2012, να εξουδετερώσει περισσότερο από το ένα τέταρτο της συμβολής της ΕΕ στα περιβαλλοντικά οφέλη που επιτεύχθηκαν βάσει του πρωτοκόλλου του Κιότο. Η σύναψη διεθνούς συμφωνίας για την ανάληψη σχετικής δράσης αποδεικνύεται δύσκολη, αλλά η προτεινόμενη οδηγία έχει σκοπό να παράσχει ένα υπόδειγμα για τη δράση σε παγκόσμιο επίπεδο και είναι η μόνη πρωτοβουλία που παρέχει αυτή τη δυνατότητα.

3.2 Η παρούσα πρόταση τροποποιεί την οδηγία 2003/87/ΕΚ σχετικά με το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων του θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας, προκειμένου να ενταχθούν στο κοινοτικό σύστημα και οι αερομεταφορές. Μία εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, παρόλο που η εμπορία εκπομπών είναι η πιο αποτελεσματική λύση για τον περιορισμό του κλιματικού αντίκτυπου των αερομεταφορών, τα μέτρα θα επηρεάσουν «ελάχιστα την προβλεπόμενη αύξηση της ζήτησης» και, συνεπώς, τον όγκο των εκπομπών (3). Πρέπει, συνεπώς, να γίνει κατανοητό ότι αυτή η πρόταση δεν αποσκοπεί στον περιορισμό της αύξησης των αερομεταφορών αυτών καθαυτών, αλλά στην εξασφάλιση ότι μερικές από τις επιβλαβείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους θα αντισταθμιστούν με δράσεις κυρίως σε άλλους οικονομικούς κλάδους.

(1) COM(2005) 459 τελικό, 27.9.2005.

(2) NAT/299 Περιορισμός του αντίκτυπου των αερομεταφορών στην αλλαγή του κλίματος.

(3) Σύνοψη της εκτίμησης των επιπτώσεων, σημείο 5.3.1.

3.3 Το ισχύον Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπής (ΣΕΔΕ) της ΕΕ (4) καλύπτει περίπου 12.000 βιομηχανικές εγκαταστάσεις εντάσεως ενέργειας, οι οποίες ευθύνονται για το 50 % των συνολικών εκπομπών CO₂ της ΕΕ. Σύμφωνα με την πρόταση, οι αεροπορικές εταιρείες θα λαμβάνουν εμπορεύσιμα δικαιώματα εκπομπής ορισμένων επιπέδων CO₂ κάθε χρόνο με συνολικό ανώτατο όριο, το οποίο θα προσδιοριστεί με βάση το μέσο ετήσιο επίπεδο εκπομπών από τον κλάδο των αερομεταφορών κατά την τριετία 2004-2006. Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορούν να πωλούν τα πλεονασματικά ή να αγοράζουν συμπληρωματικά δικαιώματα στην αγορά του ΣΕΔΕ, π.χ. από βιομηχανικές εγκαταστάσεις που μείωσαν τις εκπομπές τους ή από έργα καθαρής ενέργειας σε τρίτες χώρες βάσει των μηχανισμών του πρωτοκόλλου του Κιότο.

3.4 Η προτεινόμενη οδηγία θα καλύπτει τις εκπομπές από τις ενδοκοινοτικές πτήσεις από το 2011 και τις εκπομπές από όλες τις πτήσεις προς και από κοινοτικούς αερολιμένες από το 2012. Θα καλύπτει τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών τόσο της ΕΕ όσο και τρίτων χωρών. Υπολογίζεται ότι μέχρι το 2020 η πρόταση ενδέχεται να προσθίσει από 1,8 έως 9 ευρώ στο κόστος ενός εισιτηρίου μετ' επιστροφής εντός της Ευρώπης και περισσότερο όταν πρόκειται για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων, π.χ. 8-40 ευρώ για ένα εισιτήριο μετ' επιστροφής για τη Νέα Υόρκη. Η πολύ περιορισμένη επίδραση μιας τέτοιας επιβάρυνσης στον ελαστικό όσον αφορά τις τιμές τομέα των αερομεταφορών είναι ο λόγος για τον οποίο θεωρείται ότι το σύστημα έχει ελάχιστο αντίκτυπο στην ανάπτυξή τους.

3.5 Θα πρέπει να σημειωθεί πως η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η υπαγωγή των αεροπορικών μεταφορών στο ΣΕΔΕ είναι μόνο ένα από τα δυνατά μέτρα που χρειάζεται να ληφθούν σε διεθνές επίπεδο για την αντιμετώπιση του αυξανόμενου αντίκτυπου των εκπομπών των αερομεταφορών στο κλίμα. Συνιστά να υποβληθούν προτάσεις σχετικά με τις εκπομπές οξειδίου του αζώτου μετά από διεξοδική εκτίμηση των επιπτώσεων το 2008. Η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ/ICAO) σκοπεύει επίσης να παρουσιάσει περαιτέρω προτάσεις στη Γενική της Συνέλευση τον Σεπτέμβριο του 2007, αν και οι ενδείξεις είναι ότι υπάρχουν αυξανόμενες πιέσεις να εξασθενήσει και να υπονομευθεί η πρωτοβουλία της ΕΕ.

4. Γενικές παρατηρήσεις

4.1 Η ΕΟΚΕ επικροτεί το γεγονός ότι η ένταξη των αερομεταφορών στο ΣΕΔΕ είναι το πρώτο βήμα, σε διεθνές επίπεδο, για να υποχρεωθούν οι αερομεταφορές να πληρώσουν μέρος του περιβαλλοντικού κόστους που εξωτερικεύουν από τότε που πρωτοδημιουργήθηκαν. Η συμπερίληψη των μη κοινοτικών φορέων εκμετάλλευσης επικροτείται επίσης. Επιπροσθέτως, το προτεινόμενο σύστημα θα υποχρεώνει τα πιο ενεργοβόρα να χρησιμοποιούν περισσότερα κατανεμηθέντα δικαιώματα, παρέχοντας έτσι ένα μικρό κίνητρο να βελτιώσουν την τεχνική και την επιχειρησιακή τους αποδοτικότητα. Καθώς οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους έχουν κατά μέσο όρο 10 % υψηλότερο συντελεστή πλήρωσης από ό,τι οι «παραδοσιακές» εταιρείες, η πρόταση θα έχει επίσης ελαφρώς μικρότερη επίδραση στις πρώτες, ενώ θα ενθαρρύνει την πώληση των κενών θέσεων με έκπτωση από όλους τους αερομεταφορείς.

(4) Βλ. Παράρτημα I για μια σύντομη περιγραφή του ΣΕΔΕ.

4.2 Η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει ότι τα μέτρα για τα αποδοτικότερα χαρακτηριστικά των πτήσεων, τα εναλλακτικά καύσιμα, τη βελτίωση του σχεδιασμού και τους υψηλότερους συντελεστές πλήρωσης θα έχουν όλα τους κάποια συμβολή στον περιορισμό της αύξησης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Παρόλα αυτά, τα περισσότερα από αυτά τα μέτρα εφαρμόζονται ενεργά στην αεροπορία από το 1990· και όμως, κατά την περίοδο αυτή οι εκπομπές και πάλι αυξήθηκαν κατά περισσότερο από 85 % — ποσοστό που εξακολουθεί να αυξάνεται λόγω των σημαντικών αυξήσεων των αριθμών των επιβατών και των μεταφερόμενων φορτίων.

4.3 Με την παρούσα οδηγία προτείνεται να αντιμετωπιστεί η αυξανόμενη συμβολή του τομέα των αερομεταφορών στην αλλαγή του κλίματος με την υπαγωγή του στο ΣΕΔΕ. Το ΣΕΔΕ αποτελεί τον μοναδικό διεθνή ρυθμιστικό και αντισταθμιστικό μηχανισμό για το CO₂ που λειτουργεί σε ευρεία κλίμακα με βάση τις δυνάμεις της αγοράς, αλλά γνώρισε και το ίδιο σημαντικά αρχικά προβλήματα στη δοκιμαστική του φάση, η οποία λήγει το 2007. Αυτό οφειλόταν εν μέρει στην εκχώρηση υπερβολικά πολλών δικαιωμάτων από τα κράτη μέλη. Για να εκπληρώσει το ΣΕΔΕ τον στόχο του ως μέσο της αγοράς και να μειώσει τις εκπομπές CO₂, είναι σημαντικό η Επιτροπή, με την υποστήριξη όλων των κρατών μελών, να προσδιορίσει και να εφαρμόσει με αποφασιστικότητα τις ποσοτώσεις των εκπομπών CO₂ και να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση μαζί τους.

4.4 Στην πράξη, η ένταξη των αεροπορικών μεταφορών μπορεί να αποδειχθεί πολύ επωφελής για το ΣΕΔΕ. Οι αεροπορικές μεταφορές είναι λιγότερο ευαίσθητες στις μεταβολές των τιμών από ό,τι οι περισσότεροι κλάδοι βιομηχανικής κατεργασίας και ηλεκτροπαραγωγής, που ευθύνονται σήμερα για την πλειονότητα των εκπομπών CO₂. Καθώς η συμβολή των αερομεταφορών στις εκπομπές CO₂ (αναπόφευκτα) θα αυξηθεί, θα εισρεύσουν στο σύστημα ΣΕΔΕ σημαντικοί νέοι πόροι, με τους οποίους θα μπορέσουν να πραγματοποιηθούν επενδύσεις για περαιτέρω μειώσεις των εκπομπών σε άλλους τομείς. Παρότι οι ίδιες οι αερομεταφορές έχουν ίσως περιορισμένη ικανότητα να επιτύχουν τέτοιες μειώσεις, μπορούν να παράσχουν ένα δίαυλο για πόρους που θα επιτρέψουν να τις επιτύχουν άλλοι κλάδοι.

4.5 Για παράδειγμα, η Επιτροπή υπολογίζει ότι με την οδηγία θα επιτευχθούν καθαρές μειώσεις των αερίων του θερμοκηπίου κατά 183 εκατομμύρια μετρικούς τόνους CO₂ έως το 2020 σε σύγκριση με τη διατήρηση της υπάρχουσας κατάστασης. Η προβολή της τιμής του άνθρακα κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου είναι ανακριβής και εξαρτάται από την ασυτηρότητα του συστήματος κατανομής, αλλά αν ο αεροπορικός κλάδος αγόραζε 100 εκατομμύρια μετρικούς τόνους κατά την εν λόγω περίοδο με μέση τιμή 30 ευρώ, θα χορηγούσε 3 δισ. ευρώ για τη μείωση του CO₂.

4.6 Η ΕΟΚΕ ξεκίνησε το 2007 ένα ευρύ πρόγραμμα ενθάρρυνσης της δράσης και των βέλτιστων πρακτικών της κοινωνίας των πολιτών για την αλλαγή του κλίματος, ένα σημαντικό τμήμα του οποίου είναι η ελαχιστοποίηση των περαιτέρω συμβολών στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Αν και η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει ότι η πρόταση αυτή είναι, ρεαλιστικά μιλώντας, η καλύτερη δυνατή προσέγγιση της ένταξης των αερομεταφορών σε μια στρατηγική για τη μείωση του διοξειδίου του άνθρακα, οφείλει εντούτοις να επισφραμίσει ότι η προτεινόμενη οδηγία δεν κάνει ουσιαστικά τίποτα περισ-

σότερο από το να περιορίσει τη συνεχώς αυξανόμενη παραγωγή αερίων του θερμοκηπίου από τον τομέα των αερομεταφορών. Αυτό δημιουργεί ένα σημαντικό πρόβλημα «παρουσίας». Ο αεροπορικός κλάδος είναι ήδη η ταχύτερα αναπτυσσόμενη πηγή εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην Ευρώπη και η προτεινόμενη οδηγία του επιτρέπει να συνεχίσει να αναπτύσσεται, χωρίς να επιβάλλει όριο στις εκπομπές του. Το κοινό θα πρέπει να καταλάβει ότι η οδηγία μπορεί να δώσει το έναυσμα για σημαντικούς πόρους, οι οποίοι θα χρησιμοποιηθούν για αντισταθμιστική μείωση του CO₂.

5. Ειδικές παρατηρήσεις

5.1 Από την άποψη της επίτευξης του δεδηλωμένου στόχου της σημαντικής μείωσης των εκπομπών του κλάδου, η προτεινόμενη οδηγία είναι ορολογικά ανακριβής. Αφού οι αεροπορικές εταιρείες θα μπορούν να αγοράζουν δικαιώματα σε τιμές της «αγοράς» για να καλύπτουν τις εκπομπές πέραν του ανώτατου κατανεμηθέντος ορίου, ο αντίκτυπος στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τον αεροπορικό κλάδο θα είναι ελάχιστος — όπως υπολογίζεται, πιθανώς καθαρή μείωση κατά 3 % έως το 2002 ή λιγότερο από την αύξηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από την αεροπορία σε ένα μόνο έτος. Από τα αριθμητικά στοιχεία της ίδιας της Επιτροπής φαίνεται ότι η οριακή αύξηση του κόστους των εισιτηρίων θα έχει ελάχιστη επίδραση στη ζήτηση αεροπορικών ταξιδιών.

5.2 Προβλέποντας τη χορήγηση της μεγάλης πλειονότητας των αρχικών δικαιωμάτων στις αεροπορικές εταιρείες δωρεάν και επιτρέποντας τις συμπληρωματικές αγορές από το γενικό ΣΕΔΕ (ανοιχτό και όχι κλειστό σύστημα μόνο για τις αεροπορικές μεταφορές — ή ίσως για το σύνολο των μεταφορών), η Επιτροπή αποδέχεται την υπάρχουσα κατάσταση και κάνει ελάχιστα για να επηρεάσει τη συνεχιζόμενη και ραγδαία ανάπτυξη του αεροπορικού κλάδου και των εκπομπών του. Ωστόσο, η ουσία του προβλήματος είναι ότι ένας τέτοιος περιορισμός είναι επί του παρόντος πολιτικά και οικονομικά απαράδεκτος. Για να επιτευχθεί κάποια πρόοδος, η Επιτροπή έχει υπολογίσει ότι η ένταξη της αεροπορίας στο ΣΕΔΕ όχι μόνο θα δώσει την ώθηση για εσωτερική αποδοτικότητα με τη μείωση των εκπομπών CO₂, αλλά επίσης, με την αντισταθμιστική των αυξημένων εκπομπών CO₂ της αεροπορίας με μειώσεις σε άλλους τομείς, θα παράσχει στην αγορά πραγματικά κίνητρα και πόρους για νέες έρευνες και εφαρμογές για μειώσεις των εκπομπών CO₂ σε άλλους τομείς

5.3 Η Επιτροπή παρατηρεί ότι σε ένα «κλειστό» σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων -δηλ. εντός του αεροπορικού κλάδου μόνο- η τιμή του δικαιώματος θα ήταν 114-325 ευρώ αντί των υποτιθέμενων 30 ευρώ ανά τόνο. Με ένα τέτοιο κλειστό σύστημα οι τιμές των εισιτηρίων πιθανότατα θα αυξάνονταν κατά 8-30 ευρώ για μια πτήση χαμηλού κόστους. Αν και αυτός μπορεί να θεωρηθεί πιο ρεαλιστικός τρόπος περιορισμού της ζήτησης και ταυτόχρονα υποστήριξης της αποδοτικότερης χρήσης των καυσίμων και της έρευνας για την ελαχιστοποίηση των εκπομπών, είναι απίθανο να υποστηριχθεί σε επίπεδο ΕΕ, όπου φαίνεται πως υπάρχουν αποκλινούσες προτεραιότητες για τις μεταφορές. Ένα κλειστό σύστημα «μόνο για τις μεταφορές» θα καθιστούσε πιο πιθανή τη γενική συμφωνία.

5.4 Στην πρόταση οδηγίας η Επιτροπή αναγνώρισε, αλλά αποφάσισε να μην λάβει υπόψη την τεκμηριωμένη ανάλυση ότι οι εκπομπές των αεροσκαφών είναι δύο ως τέσσερις φορές πιο επιβλαβείς για το κλίμα από τις εκπομπές άλλων κλάδων⁽³⁾ (κυρίως επειδή οι περισσότερες εκπομπές συντελούνται στην ανώτερη ατμόσφαιρα και οφείλονται στις επιπτώσεις άλλων εκπομπών εκτός του διοξειδίου του άνθρακα, όπως οι «ουρές συμπύκνωσης» και τα οξείδια του αζώτου). Πρέπει να αναληφθεί συμπληρωματική δράση για τον περιορισμό ή την αντιστάθμιση των οξειδίων του αζώτου.

5.5 Οι αεροπορικές εταιρείες απολαύουν ήδη φοροαπαλλαγής για τα καύσιμα των αεροσκαφών και η δωρεάν κατανομή των αρχικών δικαιωμάτων εκπομπής θα αυξήσει ακόμη περισσότερο τα πλεονεκτήματα που τους χορηγεί το κράτος έναντι άλλων κλάδων των μεταφορών. Υπάρχει κίνδυνος οι φορείς εκμετάλλευσης να χρησιμοποιήσουν τη θέσπιση του συστήματος ΣΕΔΕ για να αυξήσουν γενικά τις τιμές τους. Η σαφής παρουσίαση από την Επιτροπή στο κοινό του πραγματικού οικονομικού αντικτύπου του συστήματος στο κόστος του κλάδου θα μπορούσε να περιορίσει την αδικαιολόγητη κερδοσκοπία.

5.6 Θα πρέπει να μελετηθεί περαιτέρω ο τρόπος παρουσίασης των «εξαιρέσεων» που προτείνονται στην οδηγία. Για παράδειγμα, η εξαίρεση των πτήσεων για τη μεταφορά αρχηγών κρατών, αρχηγών κυβερνήσεων ή υπουργών είναι ιδιαίτερα άστοχη — αυτή η ομάδα θα έπρεπε να δίνει το καλό παράδειγμα. Αν και υπάρχουν διοικητικοί λόγοι που επιβάλλουν την πρόβλεψη αυτής της εξαίρεσης (πτήσεις που πραγματοποιούνται κυρίως από στρατιωτικές μονάδες), θα πρέπει να ζητηθεί από τα κράτη μέλη να αντισταθμίζουν οικειοθελώς τις σχετικές εκπομπές, όπως έχουν ήδη αποφασίσει να κάνουν ορισμένα.

Βρυξέλλες, 31 Μαΐου 2007.

5.7 Καθώς η Επιτροπή επέλεξε ένα σύστημα ανοιχτό, βασισμένο στη συμπληρωματικότητα με τους άλλους βιομηχανικούς κλάδους, δεν φαίνεται να υπάρχουν σοβαροί λόγοι να μην ευθυγραμμιστεί περισσότερο η χρονολογία αναφοράς του συστήματος με την τρέχουσα δέσμευση της ΕΕ για την πρώτη φάση του πρωτοκόλλου του Κιότο (μείωση κατά 8 % μεταξύ 2008 και 2012 σε σχέση με τα επίπεδα του 1990) και με τις μελλοντικές της δεσμεύσεις (π.χ. μείωση κατά 30 % μέχρι το 2020 σε σχέση με τα επίπεδα του 1990). Η επιλογή του 2005 ως έτους αναφοράς παρέχει ήδη στον κλάδο μian «αφετηρία» που είναι ήδη σχεδόν 100 % υψηλότερη από το Κιότο. Φυσικά, δεδομένου ότι η αεροπορία είναι ο πρώτος κλάδος των μεταφορών που εντάσσεται στο ΣΕΔΕ, είναι δίκαιο να γίνει η κατανομή των αρχικών δικαιωμάτων σύμφωνα με τις ίδιες αρχές που καθιερώνονται στους κανόνες του ΣΕΔΕ.

5.8 Κατά πάσα πιθανότητα, η οδηγία δεν θα έχει καμία σημαντική επίδραση στην αναχαίτιση της αύξησης των συνολικών εκπομπών της αεροπορίας. Παρόλα αυτά, το γεγονός ότι μπορεί να σταθεροποιήσει τις καθαρές εκπομπές CO₂ μέσω του συστήματος εμπορίας και να εξασφαλίσει ταυτόχρονα πόρους για περαιτέρω μειώσεις δικαιολογεί σε μεγάλο βαθμό το κόστος και τη διοικητική πολυπλοκότητα της εφαρμογής της. Η προτεινόμενη οδηγία δεν παρέχει μόνο ένα περιβαλλοντικό «φύλλο συκής» στον αεροπορικό κλάδο — μπορεί να αυξήσει θετικά την ευαισθητοποίηση του κοινού, να προσφέρει σημαντικούς νέους πόρους για τη μείωση του διοξειδίου του άνθρακα και να παράσχει ένα μέσο για την εσωτερική και εξωτερική περιβαλλοντική κόστους που η αεροπορική βιομηχανία κατάφερε μέχρι σήμερα να αγνοεί.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Δημήτρης ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ

⁽³⁾ IPCC Summary for Policymakers 2007, The science of climate change (Σύνοψη της Διακυβερνητικής Επιτροπής για την Αλλαγή του Κλίματος για τους πολιτικούς υπευθύνους 2007, Η επισήμη της αλλαγής του κλίματος), <http://www.ipcc.ch/pub/sarsum1.htm>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

στη γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ

Οι ακόλουθες τροπολογίες απορρίφθηκαν από την Ολομέλεια, παρότι συγκέντρωσαν πάνω από το 25 % των εκπεφρασμένων ψήφων:

Σημείο 1.8.2

Να τροποποιηθεί ως εξής:

- 1.8.2 Το προτεινόμενο ανώτατο όριο εκπομπών θα πρέπει να μειωθεί, ώστε να αναγκαστεί ο κλάδος των αερομεταφορών να προβεί σε προσαρμογή ανάλογη με των άλλων κλάδων που υπάγονται ήδη στο ΣΕΔΕ της ΕΕ.

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας

Υπέρ: 18

Κατά: 33

Αποχές: 9

Σημείο 1.8.3

Να τροποποιηθεί ως εξής:

- 1.8.3 Η προτεινόμενη δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων στους φορείς εκμετάλλευσης θα πρέπει να καταργηθεί ή να μειωθεί σημαντικά και να καθιερωθεί η διάθεση όλων ή της πλειονότητας των δικαιωμάτων με πλειστηριασμό να καθοριστεί σύμφωνα με του κανόνες του κοινοτικού ΣΕΔΕ και τα έγγραφα προανατολισμού.

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας

Υπέρ: 13

Κατά: 24

Αποχές: 6

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Το 2005 η Ευρωπαϊκή Ένωση καθιέρωσε μια πανευρωπαϊκή αγορά εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις σημαντικότερες βιομηχανίες που εκπέμπουν αέρια του θερμοκηπίου. Πρόκειται για τον πρόδρομο ενός παρόμοιου συστήματος που θα λειτουργεί βάσει του πρωτοκόλλου του Κιότο μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών του από το 2008. Το Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπής της ΕΕ (ΣΕΔΕ) έχει σκοπό να προετοιμάσει τα ευρωπαϊκά έθνη για το Κιότο.

Το σύστημα βασίζεται στην κατανομή δικαιωμάτων εκπομπής αερίων του θερμοκηπίου, τα οποία ονομάζονται «δικαιώματα ΕΕ», σε ορισμένους βιομηχανικούς τομείς μέσω εθνικών σχεδίων κατανομής υπό την εποπτεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Τα δικαιώματα αυτά μπορούν να αποτελούν αντικείμενο εμπορίας. Η πρώτη φάση του ΣΕΔΕ καλύπτει την περίοδο 2005-2007, ενώ η δεύτερη φάση συμπίπτει με την πρώτη περίοδο δεσμεύσεων του πρωτοκόλλου του Κιότο (2008-2012).

Η πρώτη φάση του ΣΕΔΕ εφαρμόζεται σε 7 300 εταιρείες και 12 000 εγκαταστάσεις σε κλάδους της βαριάς βιομηχανίας της ΕΕ. Οι κλάδοι αυτοί περιλαμβάνουν: τις επιχειρήσεις παραγωγής ενέργειας, τα διυλιστήρια πετρελαίου, τη σιδηροχαλυβουργία, τη βιομηχανία χαρτοπολτού και χαρτιού και την παραγωγή τσιμέντου, υάλου, ασβέστου, οπτόπλινθων και κεραμικών.

Το ΣΕΔΕ επιβάλλει σε κάθε χώρα της ΕΕ ετήσιους στόχους για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) και κάθε χώρα, με τη σειρά της, κατανέμει τα εθνικά της δικαιώματα σε εκείνες τις επιχειρήσεις των οποίων τα εργοστάσια και οι εγκαταστάσεις εκπέμπουν τις μεγαλύτερες ποσότητες CO₂: τις επιχειρήσεις παραγωγής ενέργειας, τους κατασκευαστές οικοδομικών υλικών και άλλες επιχειρήσεις της βαριάς βιομηχανίας.

Κάθε κοινοτικό δικαίωμα επιτρέπει στον κάτοχό του να εκπέμψει ένα τόνο διοξειδίου του άνθρακα. Οι εταιρείες που δεν χρησιμοποιούν όλα τα δικαιώματά τους, που εκπέμπουν δηλαδή λιγότερο CO₂ από ό,τι δικαιούνται, μπορούν να πωλήσουν τα πλεονάζοντα δικαιώματα. Οι εταιρείες που υπερβαίνουν τον στόχο τους όσον αφορά τις εκπομπές πρέπει να αντισταθμίσουν τις καθ' υπέρβαση εκπομπές αγοράζοντας δικαιώματα ή να καταβάλουν πρόστιμο 40 ευρώ για κάθε τόνο.

Για τη διαχείριση της εμπορίας δικαιωμάτων και την επαλήθευση των κατόχων τους, το ΣΕΔΕ επιβάλλει σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ να δημιουργήσουν ένα εθνικό μητρώο δικαιωμάτων εκπομπής με τους λογαριασμούς όλων των εταιρειών που περιλαμβάνονται στο σύστημα.

Λειτουργεί σχετική αγορά με μεσίτες και ηλεκτρονικές ανταλλαγές, όπου πραγματοποιούνται αγοραπωλησίες δικαιωμάτων σε καθημερινή βάση. Το κύριο αντικείμενο των αγοραπωλησιών είναι οι «προθεσμιακές πράξεις» επί δικαιωμάτων, δηλ. δικαιώματα που θα παραδοθούν σε μεταγενέστερη ημερομηνία. Οι μεταγενέστερες αυτές ημερομηνίες αντιστοιχούν στο τέλος του ημερολογιακού έτους που αφορούν τα δικαιώματα.