

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv, az üvegházhatású gázok uniós kibocsátás-kereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat és az (EU) 2015/757 rendelet módosításáról

(COM(2021) 551 final – 2021/0211 (COD))

valamint

Javaslat európai parlamenti és tanácsi határozatra az (EU) 2015/1814 határozatnak a 2030-ig az uniós üvegházhatásúgázkibocsátás-kereskedelmi rendszerhez tartozó piaci stabilizációs tartalékba helyező kibocsátási egységek mennyisége tekintetében történő módosításáról

(COM(2021) 571 final – 2021/0202 (COD))

(2022/C 152/29)

Előadó: **Stefan BACK**

Felkérés:	Európai Parlament, 2021.9.13. Tanács, 2021.9.20.
Jogalap:	az Európai Unió működéséről szóló szerződés 192. cikkének (1) bekezdése és 304. cikke
Illetékes szekció:	„Mezőgazdaság, vidékfejlesztés és környezetvédelem” szekció
Elfogadás a szekcióülésen:	2021.11.25.
Elfogadás a plenáris ülésen:	2021.12.8.
Plenáris ülés száma:	565.
A szavazás eredménye:	
(mellette/ellene/tartózkodott)	219/3/13

1. Következtetések és ajánlások

1.1. Az EGSZB üdvözli azt a törekvést, hogy az európai klímarendelemben és az európai zöld megállapodásban meghatározott célkitűzések teljesítése érdekében felgyorsítsák és növeljék a szén-dioxid-kibocsátás csökkentését, és teljes mértékben támogatja azt az átfogó célkitűzést, hogy 2030-ig 55 %-kal kell csökkenteni a szén-dioxid-kibocsátást, 2050-ig pedig karbonsemleges gazdaságot kell megvalósítani.

1.2. Az EGSZB támogatja a javasolt intézkedéseket, és ezért azt is rendkívül fontosnak tartja, hogy a tervezett átmenettel járó problémákat megfelelő módon kezeljék és oldják meg. Véleményünk szerint ez a siker egyik alapvető feltétele.

1.3. Ezért fontos, hogy a javasolt intézkedések lehetséges negatív hatásait nagyon világosan elemezzék az európai iparra és szolgáltatókra nézve – mind a magas karbonkibocsátású ágazatokban, mind általánosságban –, és hozzanak intézkedéseket, hogy amennyire lehetséges, elkerüljék a gazdaságra gyakorolt negatív hatásokat és az olyan negatív társadalmi hatásokat, mint a munkanélküliség, az energiaszegénység vagy a mobilitási szegénység.

1.4. Az EGSZB tudomásul veszi, hogy a továbbképzésre és átképzésre, valamint az ETS-javaslatból eredő negatív társadalmi hatások megoldására rendelkezésre álló források a társjogalkotók előtt még függőben lévő javaslatok sorsától függenek, beleértve a Szociális Klímaalap létrehozását is. Az EGSZB alapvetően egyetért ezekkel a javaslatokkal, ugyanakkor továbbra is kérdésesnek tartja, hogy a rendelkezésre álló források elegendőek lesznek-e, még akkor is, ha a finanszírozási javaslatokat – jelentős módosítások nélkül – elfogadják.

1.5. Azt is meg kell vizsgálni, hogy miképp kezelik világszerte az éghajlattal kapcsolatos kérdéseket, és el kell kerülni az olyan eltéréseket, amelyek hátrányosan érinthetik az európai vállalkozásokat. Ennek vonatkozásában az EGSZB egyebek mellett utal az importáruk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmussal (CBAM) kapcsolatos véleményére is.

1.6. A CO₂-kibocsátás csökkentésének gyorsított üteme és magas ambíciószintje, valamint az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységeinek korlátozott hozzáférhetősége magasabb költségeket eredményez majd a kibocsátáskereskedelmi rendszerbe tartozó valamennyi ágazat számára. Egyes ágazatokat ugyan véd a CBAM-mechanizmus (az importárúk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus), ennek azonban negatív hatása lesz a világpiaci versenyképességre, kivéve, ha jelentős számú állam követi az EU vezető szerepét, ami egyelőre nem ismert. Szükség lehet exporttámogató intézkedésekre, és az EGSZB hangsúlyozza, hogy olyan hatékony megoldásokat kell találni, amelyek összeegyeztethetők a WTO keretével. Ennek érdekében az Európai Bizottságnak haladéktalanul aktivizálnia kell magát politikai szinten. Emellett az EU valamennyi kétoldalú kereskedelmi megállapodását ennek megfelelően módosítani kell.

1.7. Az EGSZB szerint az is kérdéses, hogy a kibocsátáskereskedelmi rendszer módosításaival előidézett költségszint-növekedés negatív hatással lehet-e a Covid19-válságot követő helyreállítás kilátásaira.

1.8. Az EGSZB felhívja a figyelmet arra, hogy a tengeri szállítás az egyik olyan ágazat, ahol a szén-dioxid-kibocsátás 2030-ig történő csökkentése különösen nehéz és költséges, ugyanakkor az ágazat bejelentette, hogy 2050-re klímasemlegessé válik. Az Európai Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy a tengeri szállítás tervezett bevonása a kibocsátási egységek általános áremelkedését idézheti-e elő, ami minden ETS-ágazatra kihatással lehet.

1.9. Az EGSZB elviekben üdvözi azt a javaslatot, hogy a kibocsátáskereskedelmi rendszer terjedjen ki a harmadik országok hajóira, valamint a harmadik országok kikötőiből induló és oda érkező utakra is, ugyanakkor felhívja a figyelmet az IMO (Nemzetközi Tengerészeti Szervezet) keretében folyamatban lévő munkára, amelynek célja a tengeri szállításból származó kibocsátásokkal kapcsolatos globális megoldás elérése. Az EGSZB arra ösztönzi az EU-t, hogy tevékenyen törekedjen az IMO-megoldás elérésére.

1.10. Ami a kibocsátáskereskedelmi rendszernek az épületekre és a közúti szállításra való, párhuzamos rendszer formájában történő kiterjesztésére vonatkozó választott megoldást illeti, amelynél a tüzelőanyag-forgalmazók kereskedelmi jogalanyok, az EGSZB megállapítja, hogy az épületekért felelős szereplőkre, a fuvarozókra, valamint a személygépkocsik tulajdonosaira gyakorolt fő hatás egy árjelzés lesz, amennyiben a tüzelőanyag-forgalmazó lehetővé teszi, hogy a kereskedelmi költségek olyan módon befolyásolják az üzemanyagárat, hogy az jelentős mértékben érintse a háztartásokat/fogyasztókat és a vállalkozásokat.

1.11. Mivel ebben az esetben a kibocsátáskereskedelmi rendszerbe tartozó szereplők nem a ténylegesen érintett ágazatok – azaz a közúti szállítás vagy az épületgazdálkodás – szereplői, hanem a tüzelőanyag-forgalmazók, az érintett ágazatok szereplőinek nagyon korlátozott lehetőségei vannak, illetve sok esetben nincsenek is lehetőségei arra, hogy befolyásolják helyzetüket. A bevezetendő megoldás egy árjelzés, amelynek hasonló hatásai vannak, mint például az adóemelésnek. A kibocsátáskereskedelmi rendszer szokásos hozzáadott értéke ezért nagyrészt nem érvényesül.

1.12. A közúti szállításra való kiterjesztés különösen jelentős hatással lehet azokra a háztartásokra, amelyek pénzügyi vagy egyéb okokból nem tudnak elektromos vagy alternatív üzemanyaggal működő járművet választani, vagy a nehézteher-szállításra, ahol – különösen a nagy távolságra történő szállítás tekintetében – eddig nem álltak rendelkezésre a fosszilis tüzelőanyagok valódi alternatívái.

1.13. A kibocsátáskereskedelmi rendszernek a közúti szállításra való kiterjesztése kapcsán az EGSZB megjegyzi, hogy az intézkedésre vonatkozó döntés a magánszektor, a szakszervezetek és a nem kormányzati szervezetek ezzel az intézkedéssel kapcsolatos szkeptikus nézetei ellenére született. Úgy tűnik, hogy ezek a vélemények kevés súllyal esnek latba a magánszemélyekhez és a tudományos körökhöz képest. Mivel a jogalkotás társadalmi hatásokkal járó politikai folyamat, az EGSZB úgy véli, hogy a társadalomra – többek között a gazdaságra és a foglalkoztatásra – gyakorolt hatások széles körű figyelembevételének kulcsfontosságú szerepet kell játszania ebben a döntéshozatalban.

1.14. Az EGSZB felhívja a figyelmet arra, hogy az uniós belvízi hajózás, az építőipar és a közúti közlekedés továbbra is a közös kötelezettségvállalási rendelet hatálya alá fog tartozni, és hogy a kibocsátáskereskedelmi rendszer ezekben az ágazatokban mutatott eredményei a tagállamoknak a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti kötelezettségek teljesítésére irányuló erőfeszítéseibe számítanak majd bele. A közlekedési ágazatot a kibocsátási előírások, míg az építőipart az energiahatékonysági előírások érintik, és mindkét ágazatra hatással van a megújuló energiaforrásokról szóló irányelv is. Az EGSZB ezért rámutat arra, hogy az Európai Bizottságnak és a tagállamoknak zökkenőmentesen és átlátható módon kell kezelniük a rendszerek közötti kapcsolódási pontokat.

1.15. Az EGSZB egyetért azzal a javaslattal, hogy a piaci stabilizációs tartalék tekintetében ki kell igazítani a mennyiségeket, és javítani kell a stabilitást és az előreláthatóságot. Az EGSZB hasonlóképpen üdvözi a piaci stabilizációs tartalék létrehozását, többek között a közúti szállításra és az épületekre vonatkozó kibocsátáskereskedelemhez kapcsolódóan.

2. Háttér

2.1. Az Európai Bizottság az alábbi két javaslatot nyújtotta be a kibocsátáskereskedelmi rendszer aktualizálására és kiterjesztésére.

- Irányelvjavaslat az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv, az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat és az (EU) 2015/757 rendelet módosításáról (COM(2021) 551 – 2021/0211 (COD)) (ETS-javaslat)
- Határozati javaslat az (EU) 2015/1814 határozatnak a 2030-ig az uniós üvegházhatásúgázkibocsátás-kereskedelmi rendszerhez tartozó piaci stabilizációs tartalékba helyezendő kibocsátási egységek mennyisége tekintetében történő módosításáról (COM(2021) 571 – 2021/0202 (COD)) (piaci stabilizációs javaslat)

2.2. A javaslatok az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag részét képezik, amelynek célja, hogy megteremtse a szabályozási keretet a klímarendelemben meghatározott cél eléréséhez, amely szerint 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal csökkenteni kell a szén-dioxid-kibocsátást, méltányos, költséghatékony és versenyképes módon.

2.3. E célkitűzés elérését tizenhárom, egymással összefüggőnek tekintett, az árképzést, a célmeghatározást, a szabványalkotást érintő, valamint kísérő intézkedéseket tartalmazó jogalkotási javaslat szolgálja.

2.4. A szóban forgó javaslatok célja egy erősebb kibocsátáskereskedelmi rendszer létrehozása, továbbá a kibocsátáskereskedelem kiterjesztése a tengeri és a közúti szállításra, valamint az épületekre. A légi közlekedési ágazat kibocsátáskereskedelmi rendszerére vonatkozó további javaslatokkal külön vélemény foglalkozik.

2.5. A javaslatok kapcsolódnak az aktualizált energiaadó-irányelvre irányuló javaslatokhoz ⁽¹⁾ és az importárúk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmusra (CBAM) irányuló javaslatokhoz ⁽²⁾. Összefüggenek a Szociális Klímaalap létrehozásáról szóló rendeletre irányuló javaslattal ⁽³⁾ is, amelynek célja az ETS-javaslatból eredő negatív társadalmi hatások enyhítése.

2.6. A 2030-ig teljesítendő, 43 %-ról 61 %-ra emelt kibocsátáscsökkentési követelmény a jelenlegi 2,2 %-ról 4,2 %-ra történő csökkenést jelent az éves kibocsátásban. Ez az egyes években rendelkezésre álló kibocsátási egységek számának csökkentésén keresztül valósul meg. Az importárúk karbonintenzitását ellensúlyozó javasolt mechanizmus (CBAM) által védendő ágazatok (cement, villamos energia, műtrágya, vas, acél és alumínium) esetében a mechanizmus teljeskörű bevezetését követően nem lesznek ingyenes kibocsátási egységek. Ez lesz a helyzet az épületek és a közúti szállítás esetében is, ahol nem várható a kibocsátásáthelyezés kockázata.

2.7. A kibocsátáskereskedelmi rendszernek a közúti szállításra és az épületekre való kiterjesztése tekintetében a javaslat kapcsolódik az aktualizált közös kötelezettségvállalási rendeletre irányuló javaslatokhoz ⁽⁴⁾ is.

3. Általános megjegyzések

Az ETS-javaslat általánosságban

3.1. Az EGSZB üdvözli azt a törekvést, hogy az európai klímarendelemben és az európai zöld megállapodásban meghatározott célkitűzések teljesítése érdekében felgyorsítsák és növeljék a szén-dioxid-kibocsátás csökkentését Teljes mértékben támogatja azt az átfogó célkitűzést, hogy 2030-ig 55 %-kal kell csökkenteni a szén-dioxid-kibocsátást, 2050-ig pedig karbonsemleges gazdaságot kell megvalósítani. Az EGSZB támogatja „a szennyező fizet” elvet is. Amint az az IPCC legutóbbi jelentéséből is kiderül, sürgős és határozott intézkedésekre van szükség az éghajlatváltozás mérséklése érdekében.

3.2. Ezért fontos, hogy a javasolt intézkedések lehetséges negatív hatásait nagyon világosan elemezzék az európai iparra és szolgáltatókra nézve – mind a magas karbonkibocsátású ágazatokban, mind általánosságban –, és hozzanak intézkedéseket, hogy amennyire lehetséges, elkerüljék a gazdaságra gyakorolt negatív hatásokat és az olyan negatív társadalmi hatásokat, mint a munkanélküliség, az energiaszegénység vagy a mobilitási szegénység.

⁽¹⁾ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:52021PC0563>

⁽²⁾ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:52021PC0564>

⁽³⁾ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:52021PC0568>

⁽⁴⁾ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0555>

3.3. Azt is meg kell vizsgálni, hogy miképp kezelik világszerte az éghajlattal kapcsolatos kérdéseket, és el kell kerülni az olyan eltéréseket, amelyek hátrányosan érinthetik az európai vállalkozásokat, illetve szociális problémákat, például energiaszegénységet vagy mobilitási szegénységet okozhatnak. Az EGSZB sajnálja, hogy a jelek szerint ezek a problémák mindeddig túl kevés figyelmet kaptak, a felkínált megoldások pedig nem tűnnek maradéktalanul kielégítőnek.

3.4. Ami a társadalmi hatásokat illeti, nyilvánvalóan szükség lesz átképzésre és továbbképzésre annak érdekében, hogy a munkaerő alkalmazkodni tudjon és megfeleljen az új készségekre vonatkozó követelményeknek. Emellett a háztartásokra gyakorolt hatások – például a magasabb villamosenergia- és mobilitási költségek – valószínűleg energia- és mobilitási szegénységet okoznak, és ez utóbbi különösen jelentős lehet a távoli és ritkán lakott régiókban. A tervek szerint ezeket a problémákat különböző mérséklési intézkedések révén kell kezelni, amelyeket nagyrészt a kibocsátáskereskedelmi rendszer bevételeiből finanszíroznának. Ez érvényes a tagállamokat érintő, valamint a javasolt Szociális Klímaalap finanszírozására irányuló intézkedésekre is. Az EGSZB tudomásul veszi, hogy az e problémák megoldására rendelkezésre álló források a társjogalkotók előtt még függőben lévő javaslatok sorsától függenek. Az EGSZB úgy véli, hogy e problémák kezelésének költségei jelentősek és tartósak lesznek. Az EGSZB ezért továbbra is kérdésesnek tartja, hogy a rendelkezésre álló források elegendőek lesznek-e, még akkor is, ha a finanszírozási javaslatokat – jelentős módosítások nélkül – elfogadják, figyelembe véve az érintett személyek számát és a tervezett átmenethez szükséges időt.

3.5. A CO₂-kibocsátás csökkentésének gyorsított üteme és magas ambíciószintje, valamint az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységeinek korlátozott hozzáférhetősége – jóllehet környezeti előnyökkel jár – magasabb költségeket eredményez majd a kibocsátáskereskedelmi rendszerbe tartozó valamennyi ágazat számára. A költséghatásokat csökkenti az ingyenes kibocsátási egységek rendelkezésre állása, valamint egyes ágazatok esetében a CBAM, ugyanakkor ezek az intézkedések nem vonatkoznak minden olyan ágazatra, amely a különböző folyamatokban energiát használ fel, és amely harmadik országok versenyével szembesül a belső piacon. Ezek az intézkedések továbbá a megnövekedett költségszint miatt nem fogják megvédeni az uniós vállalkozásokat a külső piacokon jelentkező versenyhátránytól.

3.6. Az EGSZB felhívja a figyelmet arra, hogy továbbra is nyitott kérdés, hogy a kibocsátásmentes termékek kellőképpen vonzóvá válnak-e az ETS által okozott költségkülönbség ellensúlyozására, vagy hogy általános módon bevezetnek-e az ETS-ével azonos költségű intézkedéseket a világpiacokon. Ellenkező esetben az európai vállalkozások világpiaci versenyképessége problémássá válhat.

Ez felveti a kérdést, hogy a harmadik országokba exportálandó termékeket vagy szolgáltatásokat mentesíteni kell-e az ETS alól, vagy más kísérő intézkedéseket kell fontolóra venni. Kétségesnek tűnik, hogy az innovációs támogatás, amely az egyetlen olyan kísérő intézkedés, amely összeegyeztethető a WTO keretével, elegendő lesz-e egy esetleges versenyképességi probléma megoldásához.

3.7. További kérdés, hogy a kibocsátáskereskedelmi rendszer módosításaival előidézett költségszint-növekedés negatív hatással lehet-e a Covid19-válságot követő helyreállítás kilátásaira. Az EGSZB kérdésesnek tartja, hogy e kockázatot megfelelően figyelembe vették-e.

3.8. Az EGSZB örömmel állapítja meg, hogy az ETS-javaslat szerint a kibocsátáskereskedelmi rendszerből származó bevételeket különböző módokon – az Európai Bizottság saját forrásain keresztül vagy a bevételek tagállami felhasználására vonatkozó rendelkezéseknek megfelelően – kell felhasználni a fenntarthatóság előmozdítására, ideértve a szén-dioxid-mentes társadalomba való átmenetre gyakorolt társadalmi hatásokat is.

3.9. Az EGSZB megjegyzi, hogy a fenti észrevételeket nem úgy kell értelmezni, hogy megkérdőjelezzük a kibocsátások éghajlatra gyakorolt negatív hatásainak mérséklésére irányuló intézkedések sürgető szükségességét, hanem úgy, hogy figyelmeztetnek a társadalmi és versenyképességi szempontból negatív hatások kockázatára, amelyek akkor jelentkeznek, ha a fentiekhez hasonló kérdésekkel nem foglalkoznak és nem oldják meg azokat.

A tengeri szállításra történő kiterjesztés

3.10. Az EGSZB üdvözlöi, hogy az EU kikötőibe érkező vagy onnan induló valamennyi hajóra ugyanazok a szabályok vonatkoznak majd. Mindazonáltal az ETS rendszerbe tartozó uniós hajótulajdonosok vagy üzemeltetők költségszintje magasabb lesz, mint a nem uniós versenytársaiké, akik ráadásul néhány esetben szociális dömping révén is csökkentik költségeiket. Az EU-nak figyelmet kell fordítania az uniós hajózás versenyképessége csökkenésének hatásaira.

3.11. Figyelembe kell venni azt is, hogy a tengeri szállítás az egyik olyan ágazat, ahol a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése különösen nehéz és költséges, valamint arra, hogy ezért a tengeri szállítás bevonása a kibocsátási egységek általános áremelkedését idézheti elő, ami általában minden ETS-ágazat versenyképességére kihatással lenne.

3.12. Az ETS-javaslat szerint a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomonkövetéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében ⁽⁵⁾ az ETS-kereskedelem a tengeri ágazatban az 5 000 bruttó tonnatartalmat meghaladó hajókra korlátozódik. Ez visszas hatásokat válthat ki, mivel egyre nagyobb mértékben épülnek 5 000 tonna alatti új hajók, illetve építik át úgy a meglévő hajókat, hogy ne ériék el az 5000 tonnás határértéket. Észszerű megoldás lenne a küszöbérték jelentős csökkentése, és a kibocsátáskereskedelmi rendszer alkalmazása például a 400 bruttó tonnatartalom feletti hajókra. További megoldás lehet a nyomonkövetési kötelezettség ennek megfelelő kiigazítása.

3.13. Bár az EGSZB elviekben üdvözli azt a javaslatot, hogy a kibocsátáskereskedelmi rendszer terjedjen ki a harmadik országok hajóira, valamint a harmadik országok kikötőiből induló és oda érkező utakra is, felhívja a figyelmet az IMO keretében folyamatban lévő munkára, amelynek célja a tengeri szállításból származó kibocsátásokkal kapcsolatos globális megoldás elérése. Az EGSZB arra ösztönzi az EU-t, hogy tevékenyen törekedjen az IMO-megoldás elérésére.

Az építőiparra és a közúti szállításra történő kiterjesztés párhuzamos rendszerben

3.14. A választott megoldás szerinti párhuzamos rendszerben a tüzelőanyag-forgalmazók kereskedelmi jogalanyok, ami azt jelenti, hogy az épületekért felelős szereplőkre, a fuvarozókra, valamint a személygépkocsik tulajdonosaira gyakorolt fő hatás egy árjelzés lesz, amennyiben a tüzelőanyag-forgalmazó lehetővé teszi, hogy a kereskedelmi költségek befolyásolják az üzemanyagárát. Ebben az esetben jelentős hatások érhetik a háztartásokat/fogyasztókat és a vállalkozásokat egyaránt.

3.15. A kibocsátáskereskedelmi rendszernek a közúti szállításra való kiterjesztése kapcsán az EGSZB megjegyzi, hogy az intézkedésre vonatkozó döntés a magánszektor, a szakszervezetek és a nem kormányzati szervezetek ezzel az intézkedéssel kapcsolatos szkeptikus nézetei ellenére született. Úgy tűnik, hogy ezek a vélemények kevés súllyal esnek latba a magánszemélyekhez és a tudományos körökhöz képest. Mivel a jogalkotás társadalmi hatásokkal járó politikai folyamat, az EGSZB úgy véli, hogy a társadalomra – többek között a gazdaságra és a foglalkoztatásra – gyakorolt hatások széles körű figyelembevételének kulcsfontosságú szerepet kell játszania ebben a döntéshozatalban.

3.16. Különösen jelentős hatásokkal szembesülhetnek azok a háztartások, amelyek pénzügyi vagy egyéb okokból nem tudnak elektromos vagy alternatív üzemanyaggal működő járművet választani, vagy a nehézteher-szállítás, ahol – különösen a nagy távolságra történő szállítás tekintetében – eddig nem állnak rendelkezésre a fosszilis tüzelőanyagok valódi alternatívái.

3.17. A kereslet növekedésével az alternatív üzemanyagok ára is valószínűleg emelkedni fog, különös tekintettel a megújuló üzemanyagokra vonatkozó szigorú jogszabályokra, amelyek korlátozzák a rendelkezésre állást, és magasabb költségeket okoznak.

3.18. A kibocsátáskereskedelmi rendszer lényegi elemének és jelentős hozzáadott értékének tekinthető, hogy arra ösztönzi az érintett ágazatok szereplőit, hogy magatartásuk megváltoztatásával vagy különböző módokon fejlődve tegyenek lépéseket a rendszer által okozott terhek csökkentése érdekében. Mivel ebben az esetben a kibocsátáskereskedelmi rendszerbe tartozó szereplők nem a ténylegesen érintett ágazatok – azaz a közúti szállítás vagy az épületgazdálkodás – szereplői, hanem a tüzelőanyag-forgalmazók, az érintett ágazatok szereplőinek nagyon korlátozott lehetőségei vannak, illetve sok esetben nincsenek is lehetőségei arra, hogy befolyásolják helyzetüket. A bevezetendő megoldás egy árjelzés, amelynek hasonló hatásai vannak, mint például az adóemelésnek. A kibocsátáskereskedelmi rendszer szokásos hozzáadott értéke ezért nagyrészt nem érvényesül.

Kapcsolódási pont a tengeri közlekedésre, az építőiparra és közúti közlekedésre vonatkozó kibocsátáskereskedelmi rendszer, valamint a közös kötelezettségvállalásról szóló (EU) 2018/842 európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽⁶⁾ között

3.19. Az EGSZB tudomásul veszi, hogy az uniós belvízi hajózás, az építőipar és a közúti közlekedés továbbra is a közös kötelezettségvállalási rendelet hatálya alá fog tartozni, és hogy ezeket az ágazatokat más, az „Irány az 55%!” intézkedéscsomagban bevezetendő új rendeletek is érintik majd, például az energiahatékonysági irányelv ⁽⁷⁾, a megújuló energiaforrásokról szóló irányelv ⁽⁸⁾ vagy a gépjárművekre vonatkozó kibocsátási szabályok. Ez azt jelenti, hogy ezekben az ágazatokban a kibocsátáskereskedelmi rendszerből eredő kibocsátási szintek beleszámítanak a tagállamoknak a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti kötelezettségek teljesítésére irányuló erőfeszítéseibe. Emellett azt is jelenti, hogy a tagállamok továbbra is szabályozási kapacitással rendelkeznek ahhoz, hogy további kötelezettségeket rójanak ezekre az

⁽⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomonkövetéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 55. o.).

⁽⁶⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/842 rendelete (2018. május 30.) a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgázkibocsátás-csökkentések meghatározásáról, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról (HL L 156., 2018.6.19., 26. o.).

⁽⁷⁾ COM(2021) 558 final.

⁽⁸⁾ COM(2021) 557 final.

ágazatokra annak érdekében, hogy hozzájáruljanak a közös kötelezettségvállalási rendeletről eredő kötelezettségeik teljesítéséhez, miközben ezzel egyidejűleg alkalmazni kell a közös kötelezettségvállalási rendelet rugalmasságra és méltányosságra vonatkozó rendelkezéseit. Az EGSZB ezért felhívja a figyelmet arra, hogy az Európai Bizottságnak és a tagállamoknak zökkenőmentesen és átlátható módon kell kezelniük a különböző rendszerek közötti kapcsolódási pontokat.

A piaci stabilizációs javaslat

3.20. Az EGSZB tudomásul veszi, hogy a kibocsátási egységek teljes számának kiszámítását kiigazították annak érdekében, hogy a piaci stabilizációs tartalék a légi közlekedési és a tengeri szállítási ágazatra is kiterjedhessen, valamint hogy módosították az úgynevezett beviteli arányt, amely a piaci stabilizációs tartalékpuffer létrehozásával rugalmassági elemet vezet be.

3.21. Az EGSZB hasonlóképpen üdvözli a piaci stabilizációs tartalék létrehozását, többek között a közúti szállításra és az épületekre vonatkozó kibocsátáskereskedelemhez kapcsolódóan.

3.22. Az EGSZB üdvözli a piaci stabilizációs tartalékról szóló (EU) 2015/1814 európai parlamenti és tanácsi határozat⁽⁹⁾ módosításait és azt a szándékot, hogy figyelembe vegyék a légi közlekedés és a tengeri szállítás, valamint az épületek és a közúti közlekedés igényeit. Az EGSZB nagyra értékeli azt a célkitűzést, hogy a kibocsátási egységek rendelkezésre állása tekintetében javítani kell az előreláthatóságot és a stabilitást. Az EGSZB hasonlóképpen üdvözli azt a javaslatot, hogy hosszabbítsák meg a százalékos arányok és a kibocsátási egységek megkésztetését annak érdekében, hogy elegendő számú kibocsátási egységet lehessen elhelyezni a piaci stabilizációs tartalékban.

Kelt Brüsszelben, 2021. december 8-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Christa SCHWENG

⁽⁹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/1814 határozata (2015. október 6.) az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről, valamint a 2003/87/EK irányelv módosításáról (HL L 264., 2015.10.9., 1. o.).