

4.4 Nepakankamos paskatos mažam naudojimui

4.4.1 49 straipsnyje numatyta galimybė, visų pirma profesionaliems naudotojams ir profesionalioms žemės ūkio organizacijoms, prašyti išplėsti augalų apsaugos produkto registraciją mažam naudojimui. Be to, pagal šį straipsnį valstybės narės turi sudaryti ir nuolat atnaujinti mažo naudojimo sąrašą.

4.4.2 EESRK palankiai vertina šį straipsnį, bet mano, kad jis nepakankamai skatina pačius registracijos turėtojus stengtis, kad būtų išplėsta registracija mažam naudojimui.

4.4.3 EESRK siūlo skatinti registracijos turėtojus pratęsiant duomenų saugojimo laikotarpį, kurie pirmieji po registracijos prašo išplėsti registraciją keletui mažo naudojimo produktų.

4.4.4 EESRK siūlo, kad Europos Komisija padėtų sudaryti pagrindinį Europos mažo naudojimo sąrašą ir leistų juo naudotis valstybėms narėms vietoje sąrašo, minimo 49 straipsnio 6 dalyje.

4.5 Informacijos teikimas

4.5.1 Pasiūlyme priimti reglamentą numatytas įpareigojimas prieš produkto naudojimą informuoti visus kaimynus, kuriuos gali veikti purškalo dreifas, taip pat tuos, kurie pareikalavo būti apie tai informuojami (30 straipsnis).

4.5.2 EESRK nuomone, skaidrus augalų apsaugos produktų naudojimas yra gera praktika, tačiau toks įpareigojimas informuoti pažeidžia pasitikėjimą teisės aktais, kuriais remiantis šie produktai pateikiami į rinką. Iš tiesų siūloma naudoti tokius produktus, kurie įvertinti kaip saugūs, tuo tarpu įpareigojimas informuoti verčia manyti priešingai.

4.5.3 EESRK mano, kad šio straipsnio įgyvendinimas neužtikrina augalų apsaugos produktų naudotojų ir kaimynų abipusio supratimo, veikiau atvirkščiai, griaua kaimo bendruomenių socialinę sanglaudą, kadangi įpareigojimas informuoti gali versti manyti, jog naudojami produktai nėra saugūs naudoti. Todėl ši nuostata gali sukelti priešingą poveikį.

2007 m. gegužės 31 d., Briuselis.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Dimitris DIMITRIADIS

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, iš dalies keičiančią Direktyvą 2003/87/EB, įtraukiant aviacijos veiklą į šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo leidimų prekybos sistemą Bendrijoje

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

(2007/C 175/13)

Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos sutarties 175 straipsnio 1 dalimi, 2007 m. vasario 8 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, iš dalies keičiančią Direktyvą 2003/87/EB, įtraukiant aviacijos veiklą į šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo leidimų prekybos sistemą Bendrijoje.

Žemės ūkio, kaimo plėtros ir aplinkos skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2008 m. gegužės 8 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Richard Adams.

436-oje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. gegužės 30-31 d. (2007 m. gegužės 31 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 50 narių balsavus už, 8 prieš ir 4 susilaukė.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Komitetas teigiamai vertina pasiūlymą priimti direktyvą, kurioje pateikiamas nuodugnai apsvaistytas ir pragmatiškas požiūris į sparčiai augančios aviacijos pramonės išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio ribojimą ir kompensavimą.

1.2 Įtraukiant aviaciją į Bendrijos prekybos išmetamųjų teršalų leidimais sistemą, potencialiai sustiprėja pati sistema ir

sutvirtinama kaip pranašus kovos su CO₂ išmetimu pasaulyje pavyzdys.

1.3 Šis pasiūlymas yra realistiškas. Juo pripažįstamas stiprus politinis, ekonominis ir vartotojų spaudimas toliau plėsti kelionių lėktuvu ir oro transporto (vok. keleivių ir krovinių

vežimo oru) sektorių kompensuojant vieną svarbiausių žalingų aviacijos pramonės išorės poveikio veiksnių taikant prekybos išmetamųjų teršalų leidimais sistemos rinkos mechanizmą.

1.4 Tačiau šis pasiūlymas turi ir trūkumų. Jis visiškai priklauso nuo Bendrijos prekybos išmetamųjų teršalų leidimais sistemos, kurią kritikavo daugelis suinteresuotų subjektų, kuri dar turi pasiteisinti ir savo ruožtu priklauso nuo teisingo CO₂ išmetimo leidimų skirstymo, išradingų ir pažangių investicijų į CO₂ kiekio mažinimą bei valstybių narių nacionalinių paskirstymo planų vykdymą.

1.5 EESRK pritaria tam, kad nuo 2012 m. į sistemą būtų įtraukti visi skrydžiai į Europą ir iš jos (**taip teigia komitetas**), tačiau mano, kad Europos operatoriams tai turėtų būti taikoma nuo 2011 m..

1.6 Atkreipiamas dėmesys į tai, kad direktyvoje numatoma į sistemą įtraukti iš Kioto bendro įgyvendinimo ar švarios plėtros mechanizmų (angl. JI/CDM) gautus „išorės“ lanksčius projektų kreditus. Parama anglies dioksido mažinimui, patvirtintoms atsinaujinančios energijos ir energijos vartojimo efektyvumo programoms besivystančiose šalyse yra teigiamas reiškinys, su sąlyga, jei bus išsaugota griežta kontrolė.

1.7 Komitetas pripažįsta, kad tai sudėtingas klausimas, tačiau mano, kad pasiūlymas yra šiek tiek painus ir jame nepakankamai aiškiai išdėstyti privalumai. Pasiūlyme įvairiais būdais ir įvairiais lygmenimis kreipiamasi į visą ES, atskiras valstybes nares, įvairius pramonės sektorius ir visuomenę. Pirmiausia reikėtų pabrėžti teigiamą direktyvos potencialą remti ir stiprinti Bendrijos prekybos išmetamųjų teršalų leidimais sistemą. Be to, pažymima, kad reikės ir kitų Komisijos padalinių, visų pirma atsakingų už transportą, energetiką ir mokslinius tyrimus, aktyvios ir papildomos paramos.

1.8 Todėl EESRK rekomenduoja:

1.8.1 Įtraukus aviaciją į Bendrijos prekybos išmetamųjų teršalų leidimais sistemą, pasinaudoti galimybe persvarstyti sistemą, ištaisyti esamas klaidas ir sustiprinti silpnas sritis, kad ji padėtų kurti tikrą ir veiksmingą prekybos anglies dioksido leidimais rinką, kuri yra vienas svarbiausių aspektų, remiant ES išsipareigojimą iki 2020 m. 20 proc. sumažinti išmetamo CO₂ kiekį.

1.8.2 Sumažinti siūlomą didžiausią išmetamųjų teršalų ribą, siekiant įpareigoti aviacijos sektorių atlikti pataisus, kurios leistų jį geriau palyginti su kitomis Bendrijos prekybos išmetamųjų teršalų leidimais sistemai priklausančiomis pramonės šakomis.

1.8.3 Panaikinti arba gerokai sumažinti siūlomą nemokamą leidimų išdavimą naudotojams, reikalaujant, kad visi (arba dauguma) leidimų būtų parduodami aukcione.

1.8.4 Taikyti bendrą ribą kreditams pagal JI/CDM sistemas įsigyti, siekiant gerokai sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį Europos Sąjungoje.

1.8.5 Apsvarstyti išankstinį planavimą atsižvelgiant į tai, kaip direktyvos poveikis bus pristatytas visuomenei. Tai ne tik suteiks daugiau informacijos apie aviacijos poveikį klimato kaitai, bet ir turėtų paskatinti pateikti atviresnę informaciją apie sistemos finansines pasekmes vartotojams ir naudotojams ir sumažinti riziką pasinaudoti netikėtai dideliu pelnu.

1.8.6 Valstybės narės turėtų būti paprašytos savanoriškai kompensuoti valstybės vadovų, vyriausybės vadovų ar vyriausybės ministrų skrydžių metu išmetamus teršalus, kuriems šiuo metu yra taikomos išimties administraciniais sumetimais (daugiausia karinių dalinių rengiami skrydžiai), kad būtų parodytas teigiamas pavyzdys.

1.8.7 Labai svarbiu laikyti papildomą darbą, susijusį ne su Bendrijos sistemai priklausančiomis anglies dioksido kiekio mažinimo priemonėmis. Tai apimtų teisinių kliūčių mokesčiams panaikinimą ir reglamentavimą, visų pirma aviacijoje naudojamo kuro, išmetamo azoto oksido kiekio apribojimą, oro eismo valdymo pagerinimą ir mokslinius tyrimus, susijusius su didesniu variklių ir sklandmens veiksmingumu.

2. Išanga

2.1 Aviacija buvo ir išlieka svarbi sudėtinė augančios pasaulio ekonomikos dalis. Daugeliu požiūrių aviacijos vystymasis — sėkmės istorija. Nuo 1960 m. kasmetinis aviacijos sektoriaus augimo vidurkis buvo 9 proc., — t. y. 2,4 kartų didesnis už pasaulio BVP augimą. Šis augimas tebesitęsia ir pagal esamas tendencijas iki 2020 m. oro transporto sektorius išaugs dvigubai.

2.2 Ši sėkmė neišvengiamai lėmė ir tam tikras problemas, pvz., oro uostų augimą ir jų poveikį vietos lygmeniu, tačiau klimato kaitos sąlygomis vis daugiau dėmesio skiriama klausimui, kaip aviacijos sektoriaus išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos prisideda prie visuotinio atšilimo. Aviacijos pramonė paslaugų sektoriuje sukuria maždaug 0,6 proc. ES ekonomikos pridėtinės vertės, bet išmeta 3,4 proc. ES šiltnamio efektą sukeliančių dujų. Nuo 1990 m. ES aviacijos išmetamųjų teršalų kiekis išaugo 87 proc., nors tuo pačiu laikotarpiu visų šaltinių išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis sumažėjo 3 proc.

2.3 Tarptautiniams skrydžiams tradiciškai netaikomas kuro mokestis ir jie neįtraukti į Kioto protokolo tikslus. Atsižvelgiant į ilgą orlaivių eksploatacijos laikotarpį ir tolesnes techninio ir eksploatacinio veiksmingumo galimybes, aviacijos sektoriaus augimas reiškia, kad didės ir jo išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, taip sumenkinant kitų sektorių, mažinančių išmetamųjų teršalų kiekį, pastangas. Nors iš esmės buvo gerokai patobulintas aviacijos saugos ir apsaugos reglamentavimas, koordinavimas ir vykdymas, tačiau sunku susitarti tarptautiniu mastu aplinkos klausimais, kurie gali daryti poveikį ir komerciniams interesams.

2.4 Jau kurį laiką Komisija ieško būdų kaip paskatinti arba priversti sumažinti aviacijos išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. 2005 m. ji priėmė komunikatą dėl *Aviacijos poveikio klimato kaitai mažinimo* ⁽¹⁾. 2006 m. balandžio mėn. EESRK savo nuomonėje dėl šio komunikato ⁽²⁾ priėjo išvadą, jog reikia papildomų politikos priemonių aviacijos poveikiui klimato kaitai kontroliuoti ir pasiūlė, *inter alia*, aviaciją įtraukti į Bendrijos prekybos išmetamųjų teršalų leidimais sistemą. Panašaus požiūrio laikėsi Aplinkos ministrų taryba, Europos Vadovų Taryba ir Europos Parlamentas. Šiuo metu Komisija pasiūlė šioje nuomonėje svarstomą direktyvą, kuria aviacija įtraukiama į Bendrijos šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo leidimų prekybos sistemą.

3. Siūlomos direktyvos santrauka

3.1 Siūlomos direktyvos įžangoje pažymima, jog aviacijos išmetamųjų teršalų kiekio didėjimas iki 2012 m. daugiau kaip ketvirtadaliu sumažintų teršalų mažinimo, kurį ES įsipareigojo įgyvendinti pagal Kioto protokolą, naudą aplinkai. Pasiiekti tarptautinį susitarimą dėl veiksmų nėra paprasta, tačiau siūloma direktyva siekiama pateikti pasaulio lygmens veiksmų modelį ir tai yra vienintelė tokią galimybę siūlanti iniciatyva.

3.2 Šiuo pasiūlymu keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą, įtraukiant aviaciją į Bendrijos sistemą. Prie pasiūlymo pridėtame poveikio įvertinime nustatyta, kad prekyba išmetamųjų teršalų leidimais yra veiksmingiausias sprendimas mažinant aviacijos poveikį klimatui, priemonės turėtų „tik menką poveikį prognozuojamam paklausos prieaugiui“, taigi, ir išmetamųjų dujų kiekiui ⁽³⁾. Taigi reikia suprasti, kad pasiūlymu siekiama ne apriboti aviacijos augimą *per se*, bet užtikrinti, kad tam tikras jos daromas žalingas poveikis aplinkai būtų kompensuotas veiksmis daugiausiai kituose ekonomikos sektoriuose.

3.3 Esama ES prekybos išmetamųjų teršalų leidimais sistema ⁽⁴⁾ sujungia maždaug 12 000 energijai imlių pramonės įrenginių, kurie išmeta 50 proc. bendro ES CO₂ kiekio. Pagal siūlomą direktyvą oro vežėjai gaus leidimus kasmet išmesti tam tikrą kiekį, kuriam, remiantis vidutiniu aviacijos pramonės kasmet išmetamųjų teršalų kiekiu per tris metus (2004-2006 m.), nustatyta aukščiausia riba. Naudotojai gali parduoti perteklinius leidimus arba pirkti leidimus Bendrijos prekybos išmetamųjų teršalų leidimais sistemos rinkoje, pvz., iš išmetamųjų dujų kiekį sumažinusių pramonės įrenginių arba trečiųjų šalių švarios energijos projektų pagal Kioto protokolo mechanizmus.

3.4 Siūloma direktyva bus taikoma nuo 2011 m. ES vidaus skrydžių išmetamiems teršalams, o nuo 2012 m. — visiems skrydžiams ir visus ES oro uostus ir iš jų. Ji bus taikoma tiek ES, tiek užsienio orlaivių naudotojams. Apytikriai apskaičiuota, kad priėmus siūlomą direktyvą bilietas į abi puses Europoje gali pabrangti 1,8-9 eurai, kiek daugiau išaugtų skrydžių dideliais atstumais bilietų kaina, pvz., bilieto į Niujorką (pirmyn ir atgal) kaina gali išaugti 8-40 eurų. Kadangi šio mokesčio poveikis kainų požiūriu lanksčiai oro linijų pramonei yra labai nedidelis, laikoma, kad ši sistema daro mažai įtakos augimui.

3.5 Reikėtų pažymėti, kad Komisija pripažįsta, jog aviacijos įtraukimas į Bendrijos prekybos išmetamųjų teršalų leidimais sistemą yra viena priemonių, kurios galima imtis tarptautiniu lygmeniu spręsti didėjančio aviacijos išmetamųjų teršalų poveikio klimatui problemą. Ji siūlo, 2008 m. atlikus išsamų poveikio įvertinimą pateikti pasiūlymą, susijusį su išmetamu azoto oksidu. Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (TCAO) taip pat ketina pateikti papildomus pasiūlymus 2007 m. rugsėjo mėn. vyksiančioje TCAO asamblėjoje, tačiau atrodo, kad didėja spaudimas siekiant susilpninti ir sumenkinti ES iniciatyvą.

4. Bendrosios pastabos

4.1 EESRK pritaria nuostatai, kad aviacijos įtraukimas į PTS yra pirmasis tarptautinis žingsnis priversti oro transportą mokėti tam tikrą aplinkos apsaugos sąnaudų, kurias jis iš pat pradžių eksternalizuodavo, dalį. Pritariama ir ne ES naudotojų įtraukimui. Be to, pagal siūlomą sistemą bus reikalaujama, kad orlaiviams, kurie ne taip ekonomiškai vartoja kurą, būtų paskirstyta daugiau leidimų, šiek tiek paskatinant siekti techninio ir eksploatacinio efektyvumo. Kadangi pigių skrydžių oro vežėjų apkrovos veiksnys vidutiniškai 10 proc. didesnis už tradicinių oro vežėjų, pasiūlymo poveikis pigių skrydžių oro vežėjams taip pat bus šiek tiek mažesnis, nors ir skatinantis visus oro vežėjus laisvas vietas pardavinėti su nuolaida.

⁽¹⁾ 2005 m. rugsėjo 27 d. COM(2005) 459 galutinis.

⁽²⁾ NAT/299 Aviacijos poveikis klimato kaitai.

⁽³⁾ Žr. poveikio vertinimo santrauka 5.3.1 punkte.

⁽⁴⁾ Žr. glaustai Bendrijos prekybos išmetamųjų teršalų leidimais sistemos aprašymą I priede.

4.2 Komitetas pripažįsta, kad veiksmai dėl veiksmingesnių skrydžio maršrutų, alternatyvių degalų, geresnės konstrukcijos ir didesnių apkrovos veiksmų, šiek tiek prisidės ir sulėtins išmetamo ŠESD kiekio augimą. Nepaisant to, kad dauguma šių priemonių buvo intensyviai taikomos aviacijoje nuo 1990 m., tuo laikotarpiu vis tiek daugiau kaip 85 proc. padidėjo išmetami kiekiai; ir tokia santykinė dalis toliau didėja dėl gerokai padidėjusio keleivių skaičiaus ir skraidinamų krovinių.

4.3 Šioje direktyvoje siūloma spręsti aviacijos sektoriaus didėjančio poveikio klimato kaitai klausimą ir įtraukti aviaciją į PTS sistemą. ES-PTS sistema numato tik tarptautinį, su rinka susijusį didelio masto CO₂ reguliavimo ir kompensavimo mechanizmą, tačiau bandomuoju laikotarpiu, kuris baigsis 2007 m., susidūrė su didelėmis pradinėmis problemomis. Tokią padėtį didele dalimi nulėmė pernelyg daug leidimų, kuriuos valstybės narės skyrė nemokamai. Kad ES-PTS pasiektų savo tikslą tapti rinkos priemone dėl išmetamo CO₂ kiekio sumažinimo, labai svarbu, kad Komisija, visoms valstybėms narėms parėmus, ryžtingai nustatytų CO₂ kvotas, jas taikytų ir užtikrintų jų laikymąsi.

4.4 Iš esmės, aviacijos įtraukimas galėtų būti labai naudingas PTS sistemai. Aviacija kainos požiūriu nėra tokia jautri kaip pramonės procesai ir energiją gaminančios pramonės įmonės, kurios šiuo metu išmeta didžiausią CO₂ kiekį. Aviacijos išmetamam CO₂ kiekiui (neišvengiamai) didėjant, PTS sistemai bus skirtos naujos lėšos, kurias bus galima investuoti į tolesnį anglies dioksido mažinimą kituose sektoriuose. Nors pati aviacija turi ribotą galimybę šį kiekį mažinti, ji gali nukreipti lėšas, kad kitos pramonės įmonės galėtų jį mažinti.

4.5 Pavyzdžiui, Komisija apskaičiavo, kad įgyvendinus direktyvą 183 mln. metrinių tonų realiai sumažėtų ŠESD iki 2020 m., palyginti su neveikimo scenarijumi. To laikotarpio anglies dioksido kainos prognozavimas yra netikslus ir priklauso nuo griežtos skirstymo tvarkos, tačiau jeigu aviacijos pramonė tuo laikotarpiu įsigijo 100 mln. tonų už vidutinę 30 eurų kainą, iš esmės ji skyrė 3 mlrd. eurų CO₂ sumažinti.

4.6 2007 m. EESRK pradėjo įgyvendinti išsamią programą, skatinančią imtis veiksmų ir propaguoti geriausią klimato kaitos praktiką pilietinėje visuomenėje; neatsiejama šios programos dalis — siekis toliau mažinti išmetamą ŠESD kiekį. Nors Komitetas pripažįsta, kad šis pasiūlymas pragmatiniu požiūriu yra geriausias būdas aviacijai į anglies dioksido mažinimo strategiją įtraukti, jis vis tik norėtų pabrėžti, kad siūloma direktyva iš esmės nieko nedaro, kad oro susisiekimo sektorius sumažintų nuolat didėjančią ŠESD kiekį. Tokia padėtis lemia pagrindinę

„pateikimo“ problemą. Aviacijos pramonė jau dabar yra greičiausiai augantis išmetamų ŠESD šaltinis Europoje ir šia direktyva nuolaidžiau jama pramonei, atkakliai nuolat didinančiai išmetamą ŠESD kiekį, nereikalaujant jo riboti. Visuomenei teks suprasti, kad direktyva gali skatinti skirti nemenkas lėšas, kurios bus skirtos CO₂ kompensaciniam sumažinimui.

5. Konkrečios pastabos

5.1 Atsižvelgiant į išdėstytą siekį gerokai sumažinti pramonės išmetamą teršalų kiekį, siūlomos direktyvos terminologija nėra tiksli. Kadangi oro vežėjai leidimus išmetamų teršalų kiekiui, viršijančiam didžiausią skirtą kiekį, gali įsigyti už „rinkos“ kainą, poveikis aviacijos išmetamam ŠESD kiekiui sumažinti bus minimalus; gal būt iki 2020 m. bus pasiektas realus 3 proc. sumažinimas arba mažesnis nei per vienerius metus aviacijos išmetamo ŠESD kiekio augimas. Komisijos turimi duomenys rodo, kad nedidelis bilietų kainų padidėjimas turės menką poveikį kelionių lėktuvais paklausai.

5.2 Komisija, skirdama didžiausią pradinių nemokamų leidimų dalį oro vežėjams ir leisdamą pirkti papildomus pagal bendrą PTS sistemą (atvira sistema vietoje uždaros, skirtos susisiekimui orui — arba gali būti skirta visam transportui), Komisija pritaria *status quo* ir beveik nieko nedaro, kad sustabdytų nuolatinį ir greitą aviacijos sektoriaus išmetamo ŠESD kiekio augimą. Tačiau problemos esmė yra ta, kad toks apribojimas šiuo metu yra nepriimtinas nei politiškai, nei ekonomiškai. Kad būtų pasiekta nors menka pažanga, Komisija apskaičiavo, kad ne tik įtraukus aviaciją į PTS sistemą veiksmingai sumažėtų išmetamo anglies dioksido kiekis, bet ir, kompensuojant padidėjusius aviacijos išmetamus CO₂ kiekius sumažėjusiais kitų sektorių išmetamais CO₂ kiekiais, rinkai būtų padarytas tikras postūmis ir atsirastų lėšų naujiems moksliniams tyrimams ir taikomosioms programoms CO₂ kiekiams sumažinti kitose srityse.

5.3 Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad „uždaros“ prekybos leidimais sistemos, t.y. tik aviacijos sektoriuje, leidimo kaina būtų 114–325 eurais, palyginti su apskaičiuotais 30 eurų už toną. Tokia uždara sistema galėtų padidinti skrydžių trumpais atstumais bilieto kainą 8–30 eurų. Nors tai galėtų būti laikoma realistiškesniu būdu daryti įtaką paklausai, paremti kuro efektyvumą ir mokslinius tyrimus išmetamiems teršalams sumažinti, vargu ar jam bus pritaroma ES lygiu, kai esama įrodymų dėl skirtingų transporto prioritetų. Dar labiau abejotina, ar pasaulyje bus pritaroma uždarai arba „tik transporto“ sistemai.

5.4 Siūlomoje direktyvoje Komisija pripažino, tačiau nusprendė neatsižvelgti į patikimą tyrimą, kad orlaivių išmetami teršalai nuo dviejų iki keturių kartų daro didesnę žalą klimatui nei kitos pramonės įmonės⁽³⁾. (Taip yra didelė dalimi dėl to, kad didžiausia teršalų dalis yra išmetama viršutiniuose atmosferos sluoksniuose ir dėl išmetamų kitų teršalų, išskyrus CO₂, pvz., kondensacinių valkčių arba azoto oksidų, poveikio). Turi būti imtasi papildomų veiksmyų azoto oksidų kiekiui sumažinti arba juos kompensuoti.

5.5 Oro vežėjai jau naudojami išimties, pagal kurią aviacijos kuras nėra apmokestinamas, teikiama nauda, o nemokamai skirstomi pradiniai leidimai dėl anglies dioksido išmetimo toliau didins valstybės remiamas lengvatas, palyginti su kitais transporto sektoriais. Kyla grėsmė, kad naudotojai PTS sistemos įvedimą panaudos kainų pakėlimui visiems. Jeigu Komisija visuomenei pateiktų aiškią informaciją apie realų sistemos finansinį poveikį pramonės sąnaudoms, gal būt tai sušvelnintų nepagrįstą pelno siekimą.

5.6 Be to, reikėtų pamąstyti apie direktyvoje siūlomas „išimtis“. Pavyzdžiui, pasiūlymas valstybės vadovų, vyriausybės vadovų ar vyriausybės ministrų skrydžiams taikyti išimtis skamba itin netinkamai, nes ši asmenų grupė turėtų būti pavyzdžiu visiems. Nors esama administracinių prižasčių siūlyti tokią išimtį (daugiausiai karinių dalinių rengiamiems skrydžiams), valstybių narių reikėtų paprašyti savanoriškai kompensuoti šiuos išmetamus teršalus, kaip tai nusprendė padaryti keletas valstybių.

2007 m. gegužės 31 d., Briuselis.

5.7 Kadangi Komisija pasirinko atvirą papildomo pirkimo sistemą, todėl, atrodo, mažai pateisinama bazinę sistemos datą nenustatyti tą, kuri būtų artimesnė dabartinio ES išpareigojimo dėl Kioto protokolo pirmojo etapo (pagal kurį 2008-2012 m. laikotarpiu 8 proc. sumažinti išmetamą kiekį, palyginti su 1990 m. duomenimis) ir būsimų išpareigojimų (pvz., iki 2020 m. 30 proc. sumažinti, palyginti su 1990 m. duomenimis) terminams. 2005 m. pasirinkus baziniais referenciniais metais sektoriui jau suteikiamas atspirties taškas, kuris yra apie 100 proc. aukštesnis už Kiotą. Žinoma, atsižvelgiant į tai, kad aviacija yra pirmasis sektorius, įtrauktas į ES prekybos išmetamųjų teršalų leidimais sistemą sektorių lygiu, ir pirmasis transporto sektorius, būtų teisinga skirti pradinį leidimą laikantis tų pačių principų, kurie nustatyti ES ŠESD taisyklėse.

5.8 Neatrodė, kad ši direktyva padarytų didelį poveikį ir sulėtintų visų aviacijos išmetamų teršalų kiekio didėjimą. Nepaisant to, kad ji, taikant PTS, galėtų stabilizuoti grynąjį išmetamą CO₂ kiekį ir dėl to būtų galima skirti išteklius tolesniam mažinimui, dar reikia pateisinti sąnaudas ir administraciniu požiūriu sudėtingą jos įgyvendinimą. Siūloma direktyva yra ne tik aplinkosaugos požiūriu figos lapelis aviacijos sektoriui — ji gali gerokai išplėsti visuomenės suvokimą šia tema, numatyti nemažas lėšas anglies dioksidui sumažinti ir priemonę internalizuoti šias išorės aplinkosaugos sąnaudas, kurias aviacijos pramonė iki šiol ignoravo.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Dimitris DIMITRIADIS

⁽³⁾ TKKG santrauka politikos formuotojams, 2007 m., Klimato kaitos mokslas.
<http://www.ipcc.ch/pub/sarsum1.htm>.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonės

I PRIEDAS

Šiuos pakeitimus asamblėja atmetė, bet už juos balsavo daugiau nei ketvirtadalis narių:

1.8.2 punktas

Iš dalies pakeisti taip:

- 1.8.2 ~~Sumažinti~~–Siūloma didžiausia išmetamųjų teršalų riba, kad aviacijos atliktas koregavimas būtų labiau panašesnis į nustatoma tokia, kad būtų suderinama su kitomis Bendrijos ES prekybos išmetamųjų teršalų leidimų sistemos pramonės šakomis.

Balsavimo rezultatai

Už 18

Prieš 33

Susilaikė 9

1.8.3 punktas

Iš dalies pakeisti taip:

- „1.8.3 ~~Apriboti arba gerokai sumažinti~~ siūlomą nemokamą leidimų išdavimą naudotojams, reikalaujant, kad visi (arba dauguma) leidimų būtų parduodami aukcione reikėtų vykdyti vadovaujantis ES PTS taisyklėmis ir orientaciniais dokumentais.“

Balsavimo rezultatai

Už 13

Prieš 24

Susilaikė 6

II PRIEDAS

2005 m. Europos Sąjunga pramonės įmonėms, išmetančioms daugiausia šiltnamio efektą sukeliančių dujų, sukūrė Europos anglies dioksido emisijų rinką. Ji yra panašios sistemos, kuria nuo 2008 m. pagal Kioto protokolą naudosis valstybės signatarės, pirmtakė. ES PTS yra skirta parengti Europos tautas laikyti Kioto protokolo.

Sistema paremta skirstomais ŠESD leidimais, vadinamais ES leidimais, konkretiems pramonės sektoriams pagal nacionalinius paskirstymo planus (NSP), kuriuos prižiūri Europos Komisija. Šiais leidimais yra prekiaujama. Pirmasis ES PTS etapas apima 2005-2007 m., o antrasis — sutampa su Kioto protokolo pirmuoju įsipareigojimo laikotarpiu (2008-2012 m.).

Pirmajame ES PTS etape dalyvaus ES 7 300 įmonių ir 12 000 sunkiosios pramonės įrenginių. Tai elektros energijos įmonės, naftos perdirbimo įmonės, geležies ir plieno gamintojai, celiuliozės ir popieriaus pramonė, taip pat cemento, stiklo, kalkių, plytų ir keramikos gamintojai.

PTS nustato, kiek kiekviena ES valstybė gali per metus išmesti anglies dioksido (CO₂) ir tada kiekviena valstybė savo ruožtu paskirsto nacionalinius leidimus toms bendrovėms, kurių fabrikai ir gamyklos (elektrinės, statybos medžiagų gamintojai ir kitos sunkiosios pramonės įmonės) daugiausia išmeta anglies dioksido.

Kiekvienas leidimas suteikia savininkui teisę išmesti vieną anglies dioksido toną. Bendrovės, nepanaudojusios visų savo leidimų, t. y. išmetusios mažesnę kiekį, turi teisę leidimus parduoti. Bendrovės, išmetusios didesnę teršalų kiekį nei nustatyta, viršytą kiekį turi kompensuoti nusipirkdamos leidimus arba sumokėdamos baudą — po 40 eurų už toną.

Kad būtų galima administruoti prekybą leidimais ir patvirtinti priklausančius kiekius, PTS reikalauja visų ES valstybių narių sukurti nacionalinių leidimų registrą, kuriame nurodytos visų bendrovių, kurios įtrauktos į sistemą, sąskaitos.

Rinka veikia per brokerius ir elektroninius aukcionus, kuriuose leidimais prekiaujama kasdien. Dažniausiai prekiaujama leidimų išankstiniais sandoriais, t. y., leidimais, kurie bus pristatyti ateityje. Šios būsimos datos sutampa su kalendorinių metų, kuriems leidimai išduoti, pabaiga.