

Gyakran ismételt kérdések a kibocsátási egységek légi jármű-üzemeltetőknek történő ingyenes kiosztásával kapcsolatban:

1. Mennyi a teljes EU légi közlekedési kvóta mennyiség 2012. évre, illetve a harmadik kereskedési időszakra?

Az Európai Bizottság 2011/389/EU számú határozatának 1. (1) és (2) cikke meghatározza, hogy:
„A kibocsátási egységeknek a 2003/87/EK irányelv 3c. cikke (1) bekezdésében említett, uniós szintű teljes mennyisége a 2012. január 1. és 2012. december 31. közötti időszakra **212 892 053 tonna.**”
illetve, hogy

„A kibocsátási egységeknek a 2003/87/EK irányelv 3c. cikke (2) bekezdésében említett, uniós szintű teljes mennyisége a 2013. január 1-jével kezdődő időszak minden évében **208 502 526 tonna.**”

2. Mennyit oszt szét ingyenes kvótaként az EU 2012. évre, illetve a harmadik kereskedési időszakra?

Egyelőre még nem kerültek kiosztásra kvóták az EU-ban, hiszen a légi jármű-üzemeltetőknek ingyenesen kiosztandó egységek mennyiségének meghatározását a tagállamok csak most végzik el. Azonban a már 1. pontban említett Európai Bizottsági 2011/389/EU határozat pontosan megállapítja, hogy hány kibocsátási egység kerül ingyenes kiosztásra, hány árverésre és hány egység kerül egy külön tartalékalapba. A 2011/389/EU számú határozatot 2011. júliusban egy 93/2011 számú EEA vegyes bizottsági (EEA Joint Committee) határozat egészítette ki, amely az Európai Gazdasági Térségre (EU mellett Izland, Norvégia és Liechtenstein) vonatkozóan állapítja meg az ingyenes kiosztás, az árverés és a tartalék mennyiségét.

3. Mennyit kapott Magyarország 2012 évre, illetve a harmadik kereskedési időszakra?

2012-től nem lesz tagállami szintű sapka, hanem a 2011/638/EU számú Európai Bizottsági határozatban 2012-re, valamint a 2013-2020-as időszakra meghatározott referenciaértékek és a légi jármű-üzemeltetők által jelentett tonnakilométer adatok alapján fog történni a kiosztás.

4. Hol találok az üvegházhatású gázok kibocsátási egységeinek kereskedelméről szóló jogszabályt, amely már a légi közlekedést is szabályozza?

A 2005. évi XV. törvény 10., illetve 12. paragrafus részletezi a légi közlekedési kibocsátási egységek légi jármű-üzemeltetőknek történő kiosztását, valamint a légi közlekedési kibocsátási egységek vagyonkezelését. A végrehajtás részleteit a légi közlekedési tevékenységből származó üvegházhatású gázok kibocsátásáról szóló 18/2011. (II. 28.) Korm. rendelet tartalmazza.

5. Hol találok a Nemzeti Kiosztási Tervet 2012-re, amely tartalmazza a légi közlekedési ágazatot

A 18/2011. (II. 28.) Korm. rendelet 8. §-a részletesen szabályozza a légi közlekedési kibocsátási egységek kiosztásának folyamatát (lásd még a 8. pontban):

„(1) Az egyes kereskedési időszakokra vonatkozó légi közlekedési kibocsátási egységek térítésmentes kiosztására irányuló kérelemhez mellékelni kell az ellenőrzési évre vonatkozó hitelesített tonnakilométer-adatokat tartalmazó tonnakilométer jelentést (...) A kérelmet az első és második légi közlekedési kereskedési időszak vonatkozásában 2011. március 31-ig, majd ezt követően a kereskedési időszak kezdetét megelőzően legalább 21 hónappal kell benyújtani.

(2) (...)

(3) A kérelmet benyújtó minden egyes légi jármű üzemben tartó részére az adott időszakban kiosztott kibocsátási egységek teljes számát a kérelemben szereplő tonnakiló méter-adatoknak az Európai Bizottság (...) által kiadott határozatban meghatározott referenciaértékkel való szorzása útján kell kiszámítani.

(4) Az egyes légi jármű üzemben tartók számára az adott évben kiosztott kibocsátási egységek száma úgy kerül kiszámításra, hogy az adott időszakban kiosztott kibocsátási egységek teljes száma elosztásra kerül az adott kereskedési időszak azon éveinek számával, amelyek során a légi jármű üzemben tartó légi közlekedési tevékenységét folytatja.”

6. Hol találom a Nemzeti Kiosztási Listát 2012-re?

lásd 5. pont.

7. A charter cargo piacon sok az „üres láb” (csak egy irányban történő kihasználtság) Ezt hogyan, milyen módon veszik figyelembe a kvóták kiosztásakor?

A 2003/87/EK tanácsi irányelv előkészítése során számos egyeztetés zajlott az EU tagállamai, intézményei és szervei között. Ezek a konzultációk azt a célt szolgálták, hogy piaci versenytörzítéstől mentes, a gazdasági, szociális és környezetvédelmi szempontokat maximális hatékonysággal érvényesítő irányelv szülessen. Természetesen még ez a tág, konzultációra épülő megközelítés sem tudott minden egyedi szempontot figyelembe venni.

8. Ki és hogyan osztja ki, tartja nyilván a kvótát?

A 2005. évi XV. törvény 10/A. paragrafusa szerint a légi jármű-üzemeltetők az energiapolitikáért felelős miniszternél kérelmezhetik a térítésmentesen kiosztható légi közlekedési kibocsátási egységek kiosztását: a légi jármű-üzemeltetők által megküldött tonnakiló méter jelentéssel együtt a kérelmet a miniszter 2011. június 30-ig továbbküldte az Európai Bizottságnak. A 2011/638/EU számú Európai Bizottsági határozatban szereplő referenciaérték, valamint a jelentett tonnakiló méter adatok alapján az energiapolitikáért felelős miniszter a bizottsági határozat elfogadását követő 3 hónapon belül határozattal közzéteszi az egyes légi jármű-üzemeltetőknek ingyenesen kiosztandó kibocsátási egységmennyiséget.

A 347/2006. (XII.23.) Korm. rendelet 9. § (3) kimondja, hogy az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség (OKTVF) a környezetvédelmi hatóság az EU ETS légi közlekedési tevékenységekre történő kiterjesztésénél. A kibocsátási egységek nyilvántartása, kiutalása és kereskedelme az OKTVF által kezelt Forgalmi Jegyzékben megnyitott számlákon történik.

9. Miért kerültek lekerekítésre a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium által számolt ingyenesen kiosztandó kibocsátási egységek?

A megküldött táblázatban szereplő egységmennyiség azért került lekerekítésre, mert a 2011/638/EU Bizottsági Határozat 2. cikke kimondja, hogy a „kiosztandó kibocsátási egységek mennyiségének az 1. cikkben megállapított referenciaértékek alapján történő meghatározása során a végeredményt a legközelebbi egész kibocsátási egység-számra lefelé kell kerekíteni.”

10. Kitől, hogyan vásárolhatunk kvótát?

Kibocsátási egységeket bármelyik üzemeltető szabadon vásárolhat. Kibocsátási egységeket ingyenes kiosztásból, árverésen, és az emisszió-kereskedelmi piacon (más üzemeltetőktől, tőzsdén, kereskedőcégektől) lehet szerezni.

11. Vásárolhatunk-e a Magyar államtól közvetlenül?

Magyarország nem fog közvetlenül kibocsátási egységeket aukcionálni, az árverés a 2012. során felálló közös uniós árverési platformon keresztül fog majd bonyolódni. A Magyarország által aukcionálható egységek mennyiségének pontos számával, illetve a tagállamok árverési arányával kapcsolatos Európai Bizottsági határozat kihirdetése 2011 végén, illetve 2012 elején esedékes.

12. Tőzsdei kereskedelem esetén a vásárlás hogyan bonyolódik?

Kvótát a magyar tőzsdén nem lehet vásárolni, csak a francia Bluenext-en (spot), illetve az EEX, ECX, Nordpool, és GreenX (határidős) tőzsdéken. Azonban ahhoz, hogy kereskedésben részt vegyenek az üzemeltetők, tagnak kell lenni ezeknél a tőzsdéknél, ezért leginkább bróker igénybevétele, illetve árverésen való részvétel a legcélravezetőbb módja a kvótavásárlásnak.

13. Tud-e ajánlani bróker cégeket, akik már jártasak a fentiekben?

Ezzel a kérdéssel kapcsolatban a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium nem tud tájékoztatást adni.

14. Tervezik-e, hogy az érintett légitársaságok számára tartanak egy átfogó ismertetőt, oktatást az üvegházhatású gázok kereskedelméről, tekintve, hogy az ipar más ágazatai már több éves tapasztalattal bírnak ezen a területen?

Egyéni megkeresés esetén, előzetes egyeztetés után a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium lehetőséget nyújt a légitársaság-üzemeltetőknek személyes konzultációra.

15. Milyen lehetőségei vannak annak a légitársaság-üzemeltetőnek, amelynek bővül a kapacitása a 2013-2020-as időszakban?

A 2005. évi XV. törvény 3. § k) pontja szerint „*légitársasági új belépő: az a légitársaság üzemben tartó, ka) amely a (...) légitársasági tevékenységet 2010. december 31. után kezdi meg, vagy kb) amelynek tonnakilométer-adatai évente több mint 18%-kal nőnek a 2010. január 1. és 2013. december 31. közötti időszakban, feltéve, hogy a tevékenység sem részben, sem egészben nem jelenti egy másik légitársaság üzemben tartó által korábban végzett légitársasági tevékenység folytatását;*”

Tehát a szabályozás lehetővé teszi azoknak a légitársaság-üzemeltetőknek, akik átlagosan évente 18%-nál nagyobb mértékű tonna-kilométerbővülést realizáltak 2010 és 2014 között, hogy további ingyenes kibocsátási egységeket kérelmezzenek a külön tartalékalapból.

A tartalékalapból való részesedés iránti kérelem tartalmi követelményeiről a 18/2011. (II. 28.) Korm. rendelet 9. §-a rendelkezik.

16. Meddig lehet a tartalékalapból ingyenes kvótákat igényelni?

Minden, hitelesített tonna-kilométer adattal, illetve a 18/2011. (II. 28.) Korm. rendeletben szereplő jogosultsági feltétel teljesülését igazoló dokumentummal megtámogatott kérelmet legkésőbb 2015. június 30-ig lehet benyújtani a magyar hatóságnak, egyszeri alkalommal a két kereskedési időszak során.