

PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Komisja Transportu i Turystyki

2005/2249(INI)

24.4.2006

OPINIA

Komisji Transportu i Turystyki

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i
Bezpieczeństwa Żywności

w sprawie ograniczenia wpływu lotnictwa na zmiany klimatyczne
(2005/2249(INI))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej (*): Jeanine Hennis-Plasschaert

(*): ściślejsza współpraca między komisjami – art. 47 Regulaminu

PA_NonLeg

WSKAZÓWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, właściwej dla tej sprawy, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących sugestii:

- A. uwzględniając komunikat Komisji COM(2005)0459 z dnia 27 września 2005 r.,
1. podziela opinie Komisji, że najodpowiedniejszym instrumentem jest objęcie lotnictwa europejskim systemem handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS);
 2. jest zdania, że wymaga to jednolitych działań na szczeblu europejskim i że należy uniemożliwić nagromadzenie różnych środków;
 3. jest zdania, że system ten powinien mieć zastosowanie do wszystkich lotów w obrębie UE oraz wszystkich wylotów z UE, niezależnie od kraju pochodzenia poszczególnego przewoźnika;
 4. uważa ponadto, że badanie wpływu wprowadzenia systemu na konkurencyjność europejskiego lotnictwa powinno poprzedzać podjęcie ostatecznej decyzji w sprawie zakresu obowiązywania systemu;
 5. proponuje przy tym, by zapobiec niepotrzebnym sporom (handlowym) i/lub procedurom prawnym;
 6. podkreśla, że UE, najpóźniej podczas zgromadzenia ICAO w październiku 2007 r., musi uzyskać konkretne obietnice krajów trzecich (w szczególności Stanów Zjednoczonych, Chin, Singapuru, Australii, a także Zjednoczonych Emiratów Arabskich), ponieważ tylko wtedy możliwe jest utworzenie stosownego światowego systemu, obejmującego od początku państwa EOG;
 7. uważa, że system handlu emisjami powinien ograniczyć się do CO₂;
 8. nie wyklucza, że, w przyszłości, należałoby również przedsięwziąć dodatkowe (lokalne) środki zaradcze;
 9. uważa, że wraz z całkowitym udzieleniem uprawnień dla lotnictwa, co powinno mieć miejsce na poziomie UE, należy uwzględnić wzrost europejskiego lotnictwa; z tego względu sektor lotnictwa powinien zostać włączony do istniejącego międzysektorowego systemu handlu emisjami;
 10. jest zdania, że przy rozdzielaniu uprawnień poszczególnym liniom lotniczym należy brać pod uwagę osiągnięcia tych linii lotniczych w zakresie ochrony środowiska;
 11. proponuje, by decyzje dotyczące ewentualnego opodatkowania nie musiały zostać podjęte w niniejszych kontekście, ale na podstawie jednego z modeli i strategii zaproponowanych przez Komisję Europejską, w celu obliczenia kosztów zewnętrznych dla wszystkich środków transportu;
 12. uważa, że konieczne jest podjęcie innych środków w celu osiągnięcia naukowych i

technicznych celów poprawy wydajności energetycznej samolotów i helikopterów;

13. podkreśla, że środki wspierające innowacje technologiczne w dziedzinie aeronautyki w ramach siódmego programu ramowego badań i rozwoju, a także służące ulepszeniu systemu zarządzania ruchem lotniczym w wyniku ustawodawstwa dotyczącego jednolitej przestrzeni powietrznej, odgrywają decydującą rolę w procesie redukcji emisji;
14. wzywa Komisję do podjęcia inicjatyw, zmierzających do ulepszenia systemów kontroli ruchu lotniczego (ATC) i zarządzania ruchem lotniczym (ATM) w ramach projektu SESAR i ustawodawstwa dotyczącego jednolitej przestrzeni powietrznej, w celu zwiększenia wydajności energetycznej lotów oraz zmniejszenia lub wyeliminowania smug kondensacyjnych;
15. wzywa Komisję do zapewnienia, że środki na siódmy program ramowy badań i rozwoju przydzielone są w pozycji „wspólne badania” z myślą o korzystnym wpływie na środowisko oraz wydajności energetycznej silników w samolotach i helikopterach;

