

# EUROPA-PARLAMENTET

2004



2009

Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

4.5.2006

PE 374.036v01-00

## ÆNDRINGSFORSLAG 1-39

### Udkast til betænkning

(PE 371.946v01-00)

Caroline Lucas

Mindskelse af klimapåvirkningerne fra luftfarten  
(2005/2249(INI))

Forslag til beslutning

Ændringsforslag af Eija-Riitta Korhola

Ændringsforslag 1

Punkt A

- A. der henviser til, at EU har forpligtet sig til at undgå klimaændringer og **har foreslået et globalt mål om at** begrænse opvarmningen til + 2° C i forhold til det førindustrielle niveau,

Or. en

Ændringsforslag af Anders Wijkman

Ændringsforslag 2

Punkt A a (nyt)

- Aa. **der henviser til, at Europa-Parlamentet i sin beslutning af 16. november 2005 fastslog, at der skal sikres væsentlige emissionsreduktioner i industrilandene inden 2020 på 30 % og på 60-80 % inden 2050,**

Or. en

(Ekstern oversættelse)

Ændringsforslag af Eija-Riitta Korhola

Ændringsforslag 3  
Punkt D

**udgår**

Or. en

Ændringsforslag af Eija-Riitta Korhola

Ændringsforslag 4  
Punkt 1

1. glæder sig over Kommissionens meddelelse og dennes erkendelse af, at der er behov for en samlet pakke, der indeholder **(tekst udgår)** økonomiske, teknologiske og operationelle instrumenter med henblik på at tage fat på alle luftfartens påvirkninger af klimaet, idet der sikres både anvendelse af princippet om, at forureneren betaler, og internalisering af **omkostningseffektiviteten**;

Or. en

Ændringsforslag af Anders Wijkman

Ændringsforslag 5  
Punkt 2

2. understreger, at det samlede mål for de valgte politiske instrumenter skal være at reducere klimapåvirkningerne fra luftfarten; **bemærker, at disse politiske instrumenter skal udvælges på en måde, der sikrer, at reduktionen i drivhusgasemissionerne bliver så stor som muligt, samtidig med at konkurrenceforvridningen mellem de europæiske luftfartsselskaber og selskaber uden for EU minimeres og den illoyale konkurrence mellem lufttransportsektoren og andre transportsektorer i EU reduceres;**

Or. en

Ændringsforslag af Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Chris Davies og Péter Olajos

Ændringsforslag 6  
Punkt 2

2. understreger, at det samlede mål for de valgte politiske instrumenter skal være at reducere klimapåvirkningerne fra luftfarten; ***bemærker, at disse politiske instrumenter skal udvælges på en måde, der sikrer, at reduktionen i drivhusgasemissionerne bliver så stor som muligt, samtidig med at konkurrenceforvridningen mellem de europæiske luftfartsselskaber og selskaber uden for EU minimeres og den illoyale konkurrence mellem lufttransportsektoren og andre transportsektorer i EU reduceres;***

Or. en

Ændringsforslag af Eija-Riitta Korhola

Ændringsforslag 7  
Punkt 2

2. understreger, at det samlede mål for de valgte politiske instrumenter skal være at reducere klimapåvirkningerne fra luftfarten ***på en omkostningseffektiv måde;***

Or. en

Ændringsforslag af Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman og Péter Olajos

Ændringsforslag 8  
Punkt 2 a (nyt)

- 2a. ***fremhæver, at alle former for unødvendige bureaukratiske byrder skal fjernes, navnlig i lyset af, at det er små luftfartsselskaber, der findes på markedet;***

Or. en

Ændringsforslag af Ria Oomen-Ruijten

Ændringsforslag 9  
Punkt 3

3. støtter fuldt ud Kommissionens hensigt om at arbejde på indførelse af en afgift på

(Ekstern oversættelse)

kerosin; **opfordrer Kommissionen til at foreslå metoder til indførelse heraf i hele verden;**

Or. nl

Ændringsforslag af Eija-Riitta Korhola

Ændringsforslag 10  
Punkt 3

**udgår**

Or. en

Ændringsforslag af Peter Liese og Karl-Heinz Florenz

Ændringsforslag 11  
Punkt 3

3. støtter (**tekst udgår**) Kommissionens hensigt om at **undersøge muligheden for at indføre** en afgift på kerosin (**tekst udgår**);

Or. de

Ændringsforslag af Ria Oomen-Ruijten

Ændringsforslag 12  
Punkt 5

**udgår**

Or. en

Ændringsforslag af Peter Liese og Karl-Heinz Florenz

Ændringsforslag 13  
Punkt 5

5. **a) fremhæver, at afgiftsfritagelser for lufttransport og andre ubalancer medfører meget illoyal konkurrence mellem luftfartssektoren og andre transportsektorer;**  
**b) fremhæver, at dette især er en byrde for jernbanesektoren, idet jernbanesektoren ikke kun pålægges afgifter, men også er omfattet af den europæiske ordning for**

*handel med emissioner, hvilket øger omkostningerne betydeligt for dette miljøvenlige transportsystem;*

*c) understreger, at denne konkurrenceforvridning i transportsektorerne også medfører konkurrenceforvridning mellem turistregioner, hvilket er til ulempe for de regioner, som man normalt kører til med bil, bus eller tog;*

*d) understreger, at det for at løse dette problem ikke kun er nødvendigt at overveje en retfærdig løsning på de miljøproblemer, som luftfarten medfører, men også at overveje at reducere afgiftsbyrden eller andre byrder, der pålægges andre transportsystemer, men ikke luftfartssektoren;*

Or. en

Ændringsforslag af Anders Wijkman

Ændringsforslag 14  
Punkt 5

5. *a) fremhæver, at afgiftsfritagelser for lufttransport og andre ubalancer medfører meget illoyal konkurrence mellem luftfartssektoren og andre transportsektorer;*  
*b) fremhæver, at dette navnlig er en byrde for jernbanesektoren;*  
*c) understreger, at denne konkurrenceforvridning i transportsektorerne også medfører konkurrenceforvridning mellem turistregioner, hvilket er til ulempe for de regioner, som man normalt kører til med bil, bus eller tog;*  
*d) understreger, at det for at løse dette problem ikke kun er nødvendigt at overveje en retfærdig løsning på de miljøproblemer, som luftfarten medfører, men også at overveje at skabe mere lige konkurrencevilkår mellem luftfartssektoren og andre transportsektorer;*

Or. en

Ændringsforslag af Peter Liese, John Bowis og Péter Olajos

Ændringsforslag 15  
Punkt 6 a (nyt)

- 6a. *glæder sig over den tale, som Wolfgang Schüssel, formand for Det Europæiske Råd og østrigsk kansler, holdt i Europa-Parlamentet i januar 2006, hvor han omtalte dette spørgsmål, og opfordrer Rådets formandskab til at arbejde på konkrete løsningsforslag;*

Or. en

(Ekstern oversættelse)

Ændringsforslag af Vittorio Prodi

Ændringsforslag 16

Punkt 7

7. understreger, at det snarest bør klarlægges, hvorledes flyvekontrollen kan bidrage til at løse problemet med kondensationsstriber og cirrusskyer **og vurdere den opvarmningseffekt, som kulpartikler, der udledes i stratosfæren, har;**

Or. en

Ændringsforslag af Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman, Chris Davies og Péter Olajos

Ændringsforslag 17

Punkt 7

7. understreger, at **der er et presserende behov for bedre flyvekontrol med henblik på at reducere CO<sub>2</sub>-emissioner**, kondensationsstriber og cirrusskyer, **og at dette ville være et omkostningseffektivt tiltag;**

Or. en

Ændringsforslag af Anders Wijkman

Ændringsforslag 18

Punkt 7 a (nyt)

- 7a. **kræver en yderligere forskningsindsats med henblik på at øge vores viden om den fulde klimapåvirkning fra luftfarten; understreger, at det vil være særligt vigtigt at undersøge indvirkningen af kondensationsstriber (vanddamp), samt i hvilket omfang flyvning ved lavere højde ville reducere de samlede emissioner og dermed klimapåvirkningen;**

Or. en

Ændringsforslag af Vittorio Prodi

Ændringsforslag 19

Punkt 7 a (nyt)

- 7a. opfordrer Kommissionen til at støtte indførelsen af biobrændsler i hele luftfartsindustrien som et kulstofneutralt bidrag til reduktionen af klimapåvirkningerne;**

Or. en

Ændringsforslag af Matthias Grootte

Ændringsforslag 20

Punkt 7 a (nyt)

- 7a. fremhæver, at forskning i og udvikling af rene motorteknologier og alternative brændstoffer også skal prioriteres i det syvende rammeprogram; mener, at man bør føre en integreret strategi med en kombination af både handel med emissioner og udvikling af rene motorer og brændstoffer for også at reducere emissionerne af andre stoffer end CO<sub>2</sub> i luftfartssektoren;**

Or. de

Ændringsforslag af Jules Maaten

Ændringsforslag 21

Punkt 9

9. understreger, at den miljømæssige effektivitet af enhver handelsordning vil afhænge af **de primære elementer såsom geografisk omfang, emissionsdækning, loft og fordeling, idet disse elementer nøje bør vurderes med henblik på at tage højde for deres økonomiske og sociale indvirkning på luftfartssektoren samt konsekvenserne for EU's internationale forpligtelser på verdensplan;**

Or. en

Ændringsforslag af Eija-Riitta Korhola

Ændringsforslag 22

Punkt 9

9. understreger, at den miljømæssige effektivitet af enhver handelsordning vil afhænge

(Ekstern oversættelse)

af, at det geografiske omfang er tilstrækkeligt bredt, **at det teknologiske niveau og de tidlige foranstaltninger tages i betragtning i forbindelse med fordelingen**, og at der tages hensyn til den fulde klimapåvirkning;

Or. en

Ændringsforslag af Matthias Grootte

Ændringsforslag 23  
Punkt 10

10. foreslår, **at luftfarten medtages i den eksisterende ordning for handel med emissioner, som ikke er begrænset til kun én sektor;**

Or. de

Ændringsforslag af Jules Maaten

Ændringsforslag 24  
Punkt 10

10. **anerkender**, at, da der ikke er bindende forpligtelser for luftfartsemissioner under UNFCC og Kyoto-protokollen, **bør en eventuel inddragelse af luftfartsektoren tage højde for de særlige forhold i luftfartssektoren, herunder navnlig samspillet med de andre sektorer; bemærker, at luftfartssektoren er en vækstsektor, som ikke har en alternativ energikilde, og derfor vil være nettokøber og burde have adgang til det bredest mulige kulstofmarked og til at handle frit med de andre handelsenheder;**

Or. en

Ændringsforslag af Eija-Riitta Korhola

Ændringsforslag 25  
Punkt 10

10. foreslår, **at** indførelse af en separat ordning for luftfartsemissioner **evalueres**, idet det erkendes, at luftfartsektoren, da der ikke er bindende forpligtelser for luftfartsemissioner under UNFCC og Kyoto-protokollen, vil være ude af stand til at sælge i emissionshandelsordningen;

Or. en



Ændringsforslag af Eija-Riitta Korhola

Ændringsforslag 26

Punkt 10 a (nyt)

**10a. fremhæver behovet for fortsat at tage en række udestående tekniske spørgsmål, som skal løses op, herunder hvordan det eventuelle loft for luftfarten skal fastsættes, hvor overholdelsen skal ske (fly, operatører, luftfartsselskaber eller lufthavne), og hvordan EU vil sikre, at ordningen for handel med emissioner også finder anvendelse på luftfartsselskaber uden for EU;**

Or. en

Ændringsforslag af Matthias Groote

Ændringsforslag 27

Punkt 11

**11. (tekst udgår) mener, at muligheden for, at luftfartsselskaberne kan købe rettigheder fra EU's emissionshandelsordning, bør vurderes nøje;**

Or. de

Ændringsforslag af Gyula Hegyi

Ændringsforslag 28

Punkt 13

**13. foreslår, at antallet af eksterne rettigheder (tekst udgår) (f.eks. Clean Development Mechanism og Joint Implementation (CDM/JI)) eller rettigheder fra begrænsnings- og handelsordninger i lande, der ikke er kontraherende parter i Kyoto-protokollen) begrænses i den separate ordning for luftfartsemissioner med henblik på at begrænse bureaukrati og øge gennemsigtigheden;**

Or. en

Ændringsforslag af Peter Liese

Ændringsforslag 29

Punkt 15

**15. opfordrer Kommissionen til at støtte forskningsprogrammer, som kan styrke den videnskabelige viden om luftfartens andre påvirkninger end CO<sub>2</sub>, samt til at støtte**

(Ekstern oversættelse)

**ICAO's tiltag til udarbejdelse af standarder om NO<sub>x</sub>;**

Or. en

Ændringsforslag af Gyula Hegyi

Ændringsforslag 30

Punkt 15

15. opfordrer Kommissionen til at foreslå andre politiske instrumenter til at løse problemerne med andre påvirkninger end CO<sub>2</sub> fra luftfarten sammen med emissionshandelsordningen; hvor der er usikkerhed om nogle af disse klimapåvirkninger, bør politikken baseres på forsigtighedsprincippet; **understreger, at der bør tages særligt hensyn til luft- og støjforurening i forbindelse med flys starter og landinger;**

Or. en

Ændringsforslag af Jules Maaten

Ændringsforslag 31

Punkt 16

**udgår**

Or. en

Ændringsforslag af Matthias Groote

Ændringsforslag 32

Punkt 17

17. finder, at en ordning for luftfarten bør omfatte alle flyvninger til og fra alle EU-lufthavne, **uanset det pågældende luftfartselskabs oprindelsesland**, for hermed at sikre lige vilkår for operatører med forskellige ruteprofiler, for at hindre forvridding af markedet til fordel for flyvninger til destinationer uden for EU, for at sikre miljømæssig effektivitet, for at hindre krydssubsidiering, og for at påvirke udformningen af flyene;

Or. de

Ændringsforslag af Anders Wijkman

Ændringsforslag 33

Punkt 17

17. finder, at en ordning for luftfarten **som første skridt** bør omfatte alle flyvninger til og fra alle EU-lufthavne for hermed at sikre lige vilkår for operatører med forskellige ruteprofiler, for at hindre forvriddning af markedet til fordel for flyvninger til destinationer uden for EU, for at sikre miljømæssig effektivitet, for at hindre krydssubsidiering, og for at påvirke udformningen af flyene; **understreger, at det bør være et af EU's primære mål at arbejde på hurtigt at få indført et verdensomspændende emissionshandelssystem for luftfarten;**

Or. en

Ændringsforslag af Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Chris Davies og Péter Olajos

Ændringsforslag 34

Punkt 17

17. finder, at en ordning for luftfarten **som første skridt** bør omfatte alle flyvninger til og fra alle EU-lufthavne **(om muligt også interkontinentale flyvninger gennem EU's luftrum)** og hermed at sikre lige vilkår for operatører med forskellige ruteprofiler, for at hindre forvriddning af markedet til fordel for flyvninger til destinationer uden for EU, for at sikre miljømæssig effektivitet, for at hindre krydssubsidiering, og for at påvirke udformningen af flyene; **understreger, at der så hurtigt som muligt bør indføres et verdensomspændende emissionshandelssystem for luftfarten;**

Or. en

Ændringsforslag af Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman og Péter Olajos

Ændringsforslag 35

Punkt 17 a (nyt)

- 17a. **anerkender, at Kommissionen efter nøje vurderinger mener, at et sådant bredt anvendelsesområde er foreneligt med de internationale aftaler, f.eks. WTO's regler; anmoder Kommissionen og Rådet om at forsvare denne holdning mod tredjelandes eventuelle angreb i internationale organisationer;**

Or. en

(Ekstern oversættelse)

Ændringsforslag af Peter Liese

Ændringsforslag 36

Punkt 17 b (nyt)

**17b. fremhæver, at EU skal have specifikke tilsagn fra tredjelande (navnlig USA, Kina, Singapore, Australien og De Forenede Arabiske Emirater) senest på tidspunktet for ICAO's generalforsamling i oktober 2007, da det ellers vil blive umuligt at få indført et hensigtsmæssigt verdensomspændende system;**

Or. de

Ændringsforslag af Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz og Péter Olajos

Ændringsforslag 37

Punkt 19 a (nyt)

**19a. fremhæver, at fordelingsmetoden ikke direkte eller indirekte skal straffe de virksomheder, som allerede har indført effektive fly, idet tidlige tiltag under alle omstændigheder skal anerkendes, og der skal lægges størst pres på de luftfartsselskaber, som ikke har effektive og moderne fly;**

Or. en

Ændringsforslag af Anders Wijkman

Ændringsforslag 38

Punkt 19 a (nyt)

**19a. fremhæver, at fordelingsmetoden ikke direkte eller indirekte skal straffe de virksomheder, som allerede har indført effektive fly, idet tidlige tiltag under alle omstændigheder skal anerkendes, og der skal lægges størst pres på de luftfartsselskaber, som har en dårlig brændstoffektivitet;**

Or. en

Ændringsforslag af Peter Liese

Ændringsforslag 39

Punkt 22

22. understreger, at **en endelig** fri tildeling af rettigheder, enten på grundlag af velerhvervede rettigheder eller af benchmarking, **ikke bør** diskriminere aktører, som

(Ekstern oversættelse)

træder ind i ordningen efter den indledende tildelingsperiode, **hvorfor der skal fastlægges særlige bestemmelser for disse aktører;**

Or. en