

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit

4.5.2006

PE 374.036v01-00

ÄNDERUNGSANTRÄGE 1-39

Entwurf eines Berichts

(PE 371.946v01-00)

Caroline Lucas

Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs
(2005/2249(INI))

Entschließungsantrag

Änderungsantrag von Eija-Riitta Korhola

Änderungsantrag 1

Erwägung A

- A. in der Erwägung, dass sich die EU das Ziel gesetzt hat, dem Klimawandel Einhalt zu gebieten und **als Ziel auf globaler Ebene vorgeschlagen hat, den** Anstieg der weltweiten Durchschnittstemperatur **auf 2°C** gegenüber dem vorindustriellen Stand **zu begrenzen,**

Or. en

Änderungsantrag von Anders Wijkman

Änderungsantrag 2

Erwägung A a (neu)

- Aa. unter Hinweis auf die Feststellung des Europäischen Parlaments in seiner Entschließung vom 16. November 2005, dass die Industriestaaten weitreichende Emissionssenkungen – 30% bis zum Jahr 2020 und 60-80% bis zum Jahr 2050 – vornehmen müssen,**

Or. en

AM\613882DE.doc

PE 374.036v01-00

Änderungsantrag von Eija-Riitta Korhola

Änderungsantrag 3
Erwägung D

entfällt

Or. en

Änderungsantrag von Eija-Riitta Korhola

Änderungsantrag 4
Ziffer 1

1. begrüßt die Mitteilung der Kommission und ihre Auffassung, dass ein umfassendes Maßnahmenpaket einschließlich **(Streichung)** wirtschaftlicher, technologischer und operativer Instrumente zur Bekämpfung aller Auswirkungen des Luftverkehrs auf das Klima notwendig ist, wobei das „Verursacherprinzip“ anzuwenden und **die Internalisierung der Kostenwirksamkeit** sicherzustellen ist;

Or. en

Änderungsantrag von Anders Wijkman

Änderungsantrag 5
Ziffer 2

2. betont, dass das Gesamtziel der verwendeten Politikinstrumente darin bestehen muss, die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs zu verringern; **ist der Ansicht, dass durch die Auswahl dieser politischen Instrumente sichergestellt werden muss, dass die Verringerung der Treibhausgasemissionen so umfassend wie möglich ausfällt, die Wettbewerbsverzerrung zwischen europäischen Luftverkehrsunternehmen und Luftverkehrsunternehmen von außerhalb der EU minimiert und der unfaire Wettbewerb zwischen dem Luftverkehrssektor und anderen Verkehrssektoren innerhalb der EU abgebaut wird;**

Or. en

Änderungsantrag von Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Chris Davies, Péter Olajos

Änderungsantrag 6
Ziffer 2

2. betont, dass das Gesamtziel der verwendeten Politikinstrumente darin bestehen muss, die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs zu verringern; ***ist der Ansicht, dass durch die Auswahl dieser politischen Instrumente sichergestellt werden muss, dass die Verringerung der Treibhausgasemissionen so umfassend wie möglich ausfällt, die Wettbewerbsverzerrung zwischen europäischen Luftverkehrsunternehmen und Luftverkehrsunternehmen von außerhalb der EU minimiert und der unfaire Wettbewerb zwischen dem Luftverkehrssektor und anderen Verkehrssektoren innerhalb der EU abgebaut wird;***

Or. en

Änderungsantrag von Eija-Riitta Korhola

Änderungsantrag 7
Ziffer 2

2. betont, dass das Gesamtziel der verwendeten Politikinstrumente darin bestehen muss, die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs ***in kostenwirksamer Weise*** zu verringern;

Or. en

Änderungsantrag von Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman, Péter Olajos

Änderungsantrag 8
Ziffer 2 a (neu)

- 2a. ***betont, dass in dieser Hinsicht jede Form einer unnötigen bürokratischen Belastung ausgeschlossen sein muss, insbesondere mit Blick auf kleinere Luftverkehrsunternehmen, die auf dem Markt bestehen;***

Or. en

Änderungsantrag von Ria Oomen-Ruijten

Änderungsantrag 9
Ziffer 3

3. ***begrüßt uneingeschränkt*** die Absicht der Kommission, ***eine Kerosinsteuer***

einzuführen, und fordert **die Kommission** auf, **die Modalitäten für eine weltweite Einführung einer solchen Steuer auszuarbeiten**;

Or. nl

Änderungsantrag von Eija-Riitta Korhola

Änderungsantrag 10
Ziffer 3

entfällt

Or. en

Änderungsantrag von Peter Liese, Karl-Heinz Florenz

Änderungsantrag 11
Ziffer 3

3. unterstützt **die** Absicht der Kommission, die Einführung von Kerosinsteuern **als Option weiterhin zu prüfen**;

Or. de

Änderungsantrag von Ria Oomen-Ruijten

Änderungsantrag 12
Ziffer 5

entfällt

Or. en

Änderungsantrag von Peter Liese, Karl-Heinz Florenz

Änderungsantrag 13
Ziffer 5

5. **a) betont, dass die Steuerbefreiungen für den Luftverkehr und andere Ungleichgewichte zu einem äußerst unfairen Wettbewerb zwischen der Luftfahrt und anderen Verkehrssektoren führen;**
b) betont, dass dies insbesondere eine Belastung für den Eisenbahnverkehr darstellt, weil der Eisenbahnverkehr nicht nur steuerlich belastet wird, sondern auch dem

Europäischen Emissionshandelssystem unterliegt, wodurch die Kosten für diesen umweltfreundlichen Verkehrsträger erheblich steigen;
c) betont, dass diese Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrssektoren auch zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen touristischen Regionen führen und solche Regionen benachteiligen, die hauptsächlich per Auto, Bus oder Eisenbahn erreichbar sind;
d) betont, dass es zur Beseitigung dieses Problems nicht nur notwendig ist, eine gerechte Lösung für die Umweltprobleme, die durch den Luftverkehr verursacht werden, zu finden, sondern dass es auch notwendig ist, die Senkung der Steuern oder anderer Belastungen zu prüfen, denen andere Verkehrssysteme, aber nicht der Luftverkehr, unterliegen;

Or. en

Änderungsantrag von Anders Wijkman

Änderungsantrag 14
Ziffer 5

5. *a) betont, dass die Steuerbefreiungen für den Luftverkehr und andere Ungleichgewichte zu einem äußerst unfairen Wettbewerb zwischen der Luftfahrt und anderen Verkehrssektoren führen;*
b) betont, dass dies insbesondere eine Belastung für den Eisenbahnverkehr darstellt;
c) betont, dass diese Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrssektoren auch zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen touristischen Regionen führen und solche Regionen benachteiligen, die hauptsächlich per Auto, Bus oder Eisenbahn erreichbar sind;
d) betont, dass es zur Beseitigung dieses Problems nicht nur notwendig ist, eine gerechte Lösung für die Umweltprobleme, die durch den Luftverkehr verursacht werden, zu finden, sondern dass es auch notwendig ist, die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für den Luftverkehr und die anderen Verkehrsträger zu prüfen;

Or. en

Änderungsantrag von Peter Liese, John Bowis, Péter Olajos

Änderungsantrag 15
Ziffer 6 a (neu)

- 6a. *begrüßt die Ausführungen des Präsidenten des Europäischen Rates und österreichischen Bundeskanzlers Wolfgang Schüssel vor dem Europäischen Parlament im Januar 2006, in denen er auf dieses Problem einging und die Ratspräsidentschaft aufforderte, an konkreten Vorschlägen zur Lösung dieses Problems zu arbeiten;*

Änderungsantrag von Vittorio Prodi

Änderungsantrag 16

Ziffer 7

7. betont, dass dringend geklärt werden muss, wie das Flugverkehrsmanagement zur Bekämpfung von Kondensstreifen und Zirruswolken beitragen kann, **und dass der Wärmeeffekt in der Stratosphäre freigesetzter Kohlenstoffpartikel bewertet werden muss**;

Or. en

Änderungsantrag von Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman, Chris Davies, Péter Olajos

Änderungsantrag 17

Ziffer 7

7. betont, dass **ein besseres** Flugverkehrsmanagement **dringend erforderlich ist, um die Entstehung von CO₂-Emissionen, Kondensstreifen und Zirruswolken zu verringern; hält dies für eine kostenwirksame Maßnahme**;

Or. en

Änderungsantrag von Anders Wijkman

Änderungsantrag 18

Ziffer 7 a (neu)

- 7a. **verlangt weitere Forschungsanstrengungen, um unser Wissen über die Gesamtauswirkungen des Luftverkehrs auf das Klima zu vergrößern; ist der Ansicht, dass es von besonderer Bedeutung sein wird, die Auswirkungen von Flugzeugkondensstreifen (Wasserdampf) zu klären sowie herauszufinden, in welchem Maße Flüge in niedrigeren Höhen die Gesamtemissionen und somit die klimatischen Auswirkungen verringern würden**;

Or. en

Änderungsantrag von Vittorio Prodi

Änderungsantrag 19
Ziffer 7 a (neu)

- 7a. fordert die Kommission dringend auf, die umfassende Einführung von Bio-Treibstoffen für den Luftverkehr zu fördern, was einen kohlenstoffneutralen Beitrag zur Verringerung der Auswirkungen auf den Klimawandel darstellen würde;**

Or. en

Änderungsantrag von Matthias Groote

Änderungsantrag 20
Ziffer 7 a (neu)

- 7a. betont, dass auch im Siebten Forschungsrahmenprogramm die Forschung und Entwicklung sauberer Motor-Technologien und alternativer Kraftstoffe Priorität erhalten müssen; ist der Auffassung, dass ein integrierter Ansatz verfolgt werden sollte, der sowohl auf der Ebene des Emissionshandels greift wie auch bei der Schaffung sauberer Motoren und Kraftstoffe ansetzt, um auch andere Emissionen als CO₂ im Luftfahrtsektor zu senken;**

Or. de

Änderungsantrag von Jules Maaten

Änderungsantrag 21
Ziffer 9

- 9. betont, dass die Umweltwirksamkeit eines Emissionshandelssystems von seinen grundlegenden Entwurfselementen wie geografischer Geltungsbereich, Einbeziehung von Emissionen, Höchstmengen und Zuteilung abhängt; ist der Ansicht, dass diese Elemente sorgfältig bewertet werden sollten, um ihre wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen auf den Luftverkehr sowie die Auswirkungen auf die internationalen Verpflichtungen der EU zu berücksichtigen;**

Or. en

Änderungsantrag von Eija-Riitta Korhola

Änderungsantrag 22

Ziffer 9

9. betont, dass die Umweltwirksamkeit eines Emissionshandelssystems davon abhängt, dass sein geografischer Geltungsbereich groß genug ist **und** dass **bei der Zuteilung das technologische Niveau und frühzeitige Maßnahmen sowie** dass **(Streichung)** alle Klimaauswirkungen berücksichtigt werden;

Or. en

Änderungsantrag von Matthias Groote

Änderungsantrag 23

Ziffer 10

10. schlägt die Einführung **des Luftfahrtsektors in das bestehende branchenübergreifende Emissionshandelssystem vor;**

Or. de

Änderungsantrag von Jules Maaten

Änderungsantrag 24

Ziffer 10

10. **weist darauf hin, dass wegen der fehlenden Verpflichtungen** für Emissionen des internationalen Luftverkehrs **im Rahmen des UNFCCC und des Kyoto-Protokolls bei jeder Einbeziehung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem der EU die Besonderheit des Luftverkehrs berücksichtigt werden sollte, insbesondere unter dem Aspekt seiner Verknüpfung mit anderen Sektoren; vertritt angesichts der Tatsache, dass der Luftverkehr ein Wachstumssektor ist und es für ihn keine alternative Energiequelle gibt, die Auffassung, dass der Luftverkehr ein Nettokäufer sein wird und deshalb Zugang zu einem breitestmöglichen Kohlenstoffmarkt haben und in der Lage sein sollte, frei mit den anderen am Handel Beteiligten zu handeln;**

Or. en

Änderungsantrag von Eija-Riitta Korhola

Änderungsantrag 25

Ziffer 10

10. schlägt **vor, dass** die Einführung eines gesonderten Systems für Emissionen des

Luftverkehrs ***bewertet wird***, da der Luftverkehrssektor deswegen keine Emissionen im ETS verkaufen könnte, weil die Emissionen des internationalen Luftverkehrs nicht im UNFCCC und im Kyoto-Protokoll berücksichtigt sind;

Or. en

Änderungsantrag von Eija-Riitta Korhola

Änderungsantrag 26
Ziffer 10 a (neu)

10a. betont die Notwendigkeit, eine Reihe nicht gelöster technischer Probleme, die aber gelöst werden müssen, weiter zu prüfen, wozu u.a. gehören: Wie wird die mögliche Höchstmenge für den Luftverkehr bestimmt? Wer gilt als Bezugspunkt (Flugzeug, Betreiber, Luftverkehrsunternehmen oder Flughäfen)? Wie will die EU das Emissionshandelssystem auf Luftverkehrsunternehmen von außerhalb der EU anwenden?;

Or. en

Änderungsantrag von Matthias Groote

Änderungsantrag 27
Ziffer 11

11. ***(Streichung)*** ist der Auffassung, dass die Möglichkeit der Fluggesellschaften, im ETS der EU Emissionsrechte zu kaufen, sorgfältig geprüft ***(Streichung)*** werden sollte;

Or. de

Änderungsantrag von Gyula Hegyi

Änderungsantrag 28
Ziffer 13

13. ***schlägt vor, die Zahl der*** Gutschriften aus Drittstaaten ***(Streichung)*** (z.B. CDM/JI oder ***(Streichung)*** Gutschriften aus regionalen Emissionshandelssystemen in Ländern, die keine Parteien des Kyoto-Protokolls sind), ***die in einem getrennten System für den Luftverkehr zulässig ist, zu minimieren, um Bürokratie abzubauen und die Transparenz zu stärken;***

Or. en

Änderungsantrag von Peter Liese

Änderungsantrag 29

Ziffer 15

15. fordert die Kommission auf, ***Forschungsprogramme zu fördern, um die wissenschaftlichen Erkenntnisse über nicht durch CO₂ bedingte Auswirkungen zu verbessern und die Bemühungen der ICAO bei der Entwicklung von Normen für NO_x zu unterstützen;***

Or. en

Änderungsantrag von Gyula Hegyi

Änderungsantrag 30

Ziffer 15

15. fordert die Kommission auf, zusätzlich zum ETS andere politische Maßnahmen zur Bekämpfung der nicht durch CO₂ bedingten Auswirkungen vorzuschlagen; wenn diese Auswirkungen unklar sind, sollte das Vorsorgeprinzip angewendet werden; ***ist der Ansicht, dass der Luftverschmutzung und den Lärmemissionen von Flugzeugen bei Starts und Landungen besondere Aufmerksamkeit zukommen sollte;***

Or. en

Änderungsantrag von Jules Maaten

Änderungsantrag 31

Ziffer 16

entfällt

Or. en

Änderungsantrag von Matthias Groote

Änderungsantrag 32

Ziffer 17

17. ist der Auffassung, dass ein System für den Luftverkehr alle Flüge von und zu einem Flughafen in der EU erfassen sollte, ***unabhängig vom Herkunftsland des jeweiligen Luftfahrtunternehmens***, um damit gleiche Wettbewerbsbedingungen für Fluggesellschaften mit unterschiedlichen Streckenprofilen zu gewährleisten, Marktverzerrungen zu Gunsten von Bestimmungsorten außerhalb der EU zu vermeiden, die Umweltwirksamkeit sicherzustellen, Quersubventionierungen zu

vermeiden und den Flugzeugbau zu beeinflussen;

Or. de

Änderungsantrag von Anders Wijkman

Änderungsantrag 33

Ziffer 17

17. ist der Auffassung, dass ein System für den Luftverkehr **als ersten Schritt** alle Flüge von und zu einem Flughafen in der EU erfassen sollte, um damit gleiche Wettbewerbsbedingungen für Fluggesellschaften mit unterschiedlichen Streckenprofilen zu gewährleisten, Marktverzerrungen zu Gunsten von Bestimmungsorten außerhalb der EU zu vermeiden, die Umweltwirksamkeit sicherzustellen, Quersubventionierungen zu vermeiden und den Flugzeugbau zu beeinflussen; **betont, dass ein Hauptziel der EU darin bestehen muss, auf die rasche Einführung eines weltweiten Emissionshandelssystems für den Luftverkehr hinzuwirken;**

Or. en

Änderungsantrag von Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Chris Davies, Péter Olajos

Änderungsantrag 34

Ziffer 17

17. ist der Auffassung, dass ein System für den Luftverkehr **als ersten Schritt** alle Flüge von und zu einem Flughafen in der EU erfassen sollte (**nach Möglichkeit auch Interkontinentalflüge durch den Luftraum der EU**), um damit gleiche Wettbewerbsbedingungen für Fluggesellschaften mit unterschiedlichen Streckenprofilen zu gewährleisten, Marktverzerrungen zu Gunsten von Bestimmungsorten außerhalb der EU zu vermeiden, die Umweltwirksamkeit sicherzustellen, Quersubventionierungen zu vermeiden und den Flugzeugbau zu beeinflussen; **betont, dass ein weltweites Emissionshandelssystem so rasch wie möglich eingeführt werden muss;**

Or. en

Änderungsantrag von Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman, Péter Olajos

Änderungsantrag 35
Ziffer 17 a (neu)

17a. verweist darauf, dass die Kommission nach sorgfältiger Prüfung zu der Auffassung gelangt ist, dass ein solch breiter Geltungsbereich mit internationalen Übereinkommen, beispielsweise den WTO-Vorschriften, vereinbar ist; fordert die Kommission und den Rat auf, diese Position in internationalen Organisationen gegen mögliche Angriffe von Drittstaaten zu verteidigen;

Or. en

Änderungsantrag von Peter Liese

Änderungsantrag 36
Ziffer 17 b (neu)

17b. betont, dass die EU spätestens auf der Generalversammlung der ICAO im Oktober 2007 konkrete Zusagen von Drittländern (insbesondere den USA, China, Singapur, Australien sowie den Vereinigten Arabischen Emiraten) erhalten muss, da nur dann ein adäquates weltweites System geschaffen werden kann;

Or. de

Änderungsantrag von Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Péter Olajos

Änderungsantrag 37
Ziffer 19 a (neu)

19a. betont, dass das Zuteilungsverfahren nicht direkt oder indirekt solche Unternehmen bestrafen sollte, die bereits effiziente Flugzeuge einsetzen, damit frühzeitiges Handeln unter allen Umständen anerkannt wird, und dass der Hauptdruck für Veränderungen auf solche Fluggesellschaften gelegt wird, die keine effizienten und modernen Flugzeuge einsetzen;

Or. en

Änderungsantrag von Anders Wijkman

Änderungsantrag 38
Ziffer 19 a (neu)

19a. betont, dass das Zuteilungsverfahren nicht direkt oder indirekt solche Unternehmen

bestrafen sollte, die bereits effiziente Flugzeuge einsetzen, damit frühzeitiges Handeln unter allen Umständen anerkannt wird und dass der Hauptdruck für Veränderungen auf Fluggesellschaften gelegt wird, deren Flugzeuge eine schlechte Treibstoffeffizienz haben;

Or. en

Änderungsantrag von Peter Liese

Änderungsantrag 39

Ziffer 22

22. betont, dass ***eine letzte*** freie Zuteilung von Emissionsrechten, sei es durch eine Bestandsschutzklausel oder durch Benchmarking, diejenigen Marktteilnehmer ***nicht*** diskriminieren ***sollte***, die dem System nach der ursprünglichen Zuteilung beitreten; ***hält es deshalb für erforderlich, besondere Vorschriften für neue Systemteilnehmer vorzusehen;***

Or. en