

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2004



2009

Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

4.5.2006

PE 374.036v01-00

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ 1-39

Σχέδιο έκθεσης
Caroline Lucas

(PE 371.946v01-00)

Περιορισμός του αντίκτυπου των αερομεταφορών στην αλλαγή του κλίματος
(2005/2249(INI))

Πρόταση ψηφίσματος

Τροπολογία: Eija-Riitta Korhola

Τροπολογία 1
Αιτιολογική σκέψη Α

- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ΕΕ είναι προσηλωμένη στον στόχο της αντιμετώπισης της αλλαγής του κλίματος και **έχει προωθήσει σε παγκόσμια κλίμακα τον στόχο** του περιορισμού της αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη στους +2°C σε σύγκριση με τα προ του εκβιομηχανισμού επίπεδα,

Or. en

Τροπολογία: Anders Wijkman

Τροπολογία 2
Αιτιολογική σκέψη Αα (νέα)

- Aa. **λαμβάνοντας υπόψη ότι στο ψήφισμά του της 16ης Νοεμβρίου 2005, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είχε αναφέρει ότι οι ανεπτυγμένες χώρες πρέπει να επιφέρουν μεγάλες μειώσεις στις εκπομπές - 30% έως το 2020 και 60-80% έως το 2050,**

Or. en

AM\613882EL.doc

PE 374.036v01-00

Τροπολογία: Eija-Riitta Korhola

Τροπολογία 3
Αιτιολογική σκέψη Δ

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία: Eija-Riitta Korhola

Τροπολογία 4
Παράγραφος 1

1. καλωσορίζει την ανακοίνωση της Επιτροπής και την αναγνώριση σε αυτήν ότι απαιτείται ολοκληρωμένη δέσμη μέτρων που να περιλαμβάνει **(διαγραφή)** οικονομικά, τεχνολογικά και λειτουργικά μέσα, προκειμένου να αντιμετωπιστεί ο συνολικός αντίκτυπος των αερομεταφορών στο κλίμα, με εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» και διασφάλιση **της** πλήρους εσωτερίκευσης **της αποδοτικότητας από πλευράς κόστους**.

Or. en

Τροπολογία: Anders Wijkman

Τροπολογία 5
Παράγραφος 2

2. τονίζει ότι ο γενικός στόχος των μέσων πολιτικής που θα επιλεγούν πρέπει να είναι ο περιορισμός του αντικτύπου των αερομεταφορών στην αλλαγή του κλίματος· **τα εν λόγω μέσα πολιτικής πρέπει να επιλεγούν κατά τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλιστεί η κατά το δυνατό υψηλή μείωση των θερμοκηπικών αερίων, ενώ παράλληλα θα ελαχιστοποιείται η στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ ευρωπαϊκών αερομεταφορέων και εκείνων από χώρες εκτός της ΕΕ και θα περιορίζεται ο αθέμιτος ανταγωνισμός μεταξύ του τομέα των αερομεταφορών και άλλων μεταφορικών τομέων εντός της επικράτειας της ΕΕ**.

Or. en

Τροπολογία: Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Chris Davies, Péter Olajos

Τροπολογία 6
Παράγραφος 2

2. τονίζει ότι ο γενικός στόχος των μέσων πολιτικής που θα επιλεγούν πρέπει να είναι ο περιορισμός του αντικτύπου των αερομεταφορών στην αλλαγή του κλίματος: **τα εν λόγω μέσα πολιτικής πρέπει να επιλεγούν κατά τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλιστεί η κατά το δυνατό υψηλή μείωση των θερμοκηπικών αερίων, ενώ παράλληλα θα ελαχιστοποιείται η στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ ευρωπαϊκών αερομεταφορέων και εκείνων από χώρες εκτός της ΕΕ και θα περιορίζεται ο αθέμιτος ανταγωνισμός μεταξύ του τομέα των αερομεταφορών και άλλων μεταφορικών τομέων εντός της επικράτειας της ΕΕ.**

Or. en

Τροπολογία: Eija-Riitta Korhola

Τροπολογία 7
Παράγραφος 2

2. τονίζει ότι ο γενικός στόχος των μέσων πολιτικής που θα επιλεγούν πρέπει να είναι ο περιορισμός του αντικτύπου των αερομεταφορών στην αλλαγή του κλίματος, **με αποδοτικό τρόπο από πλευράς κόστους.**

Or. en

Τροπολογία: Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman, Péter Olajos

Τροπολογία 8
Παράγραφος 2α (νέα)

- 2α. **τονίζει ότι, υπό το πρίσμα αυτό, θα πρέπει να αποκλείεται κάθε είδους άσκοπη γραφειοκρατική επιβάρυνση και ιδίως ενόψει των μικρών αερομεταφορέων που υπάρχουν στην αγορά.**

Or. en

Τροπολογία: Ria Oomen-Ruijten

Τροπολογία 9
Παράγραφος 3

3. ***επιδοκιμάζει απεριόριστα την πρόθεση της Επιτροπής να επιβάλει φόρο στη χρήση κηροζίνης και την καλεί να επεξεργαστεί τις λεπτομέρειες για την παγκόσμια επιβολή ενός τέτοιου φόρου.***

Or. nl

Τροπολογία: Eija-Riitta Korhola

Τροπολογία 10
Παράγραφος 3

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία: Peter Liese, Karl-Heinz Florenz

Τροπολογία 11
Παράγραφος 3

3. ***στηρίζει την πρόθεση της Επιτροπής, να εξετάσει περαιτέρω τη δυνατότητα επιβολής του φόρου κηροζίνης.***

Or. de

Τροπολογία: Ria Oomen-Ruijten

Τροπολογία 12
Παράγραφος 5

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία: Peter Liese, Karl-Heinz Florenz

Τροπολογία 13

Παράγραφος 5

5. *α) υπογραμμίζει ότι οι φοροαπαλλαγές των αεροπορικών μεταφορών και άλλες ανισότητες συντελούν σε άκρως αθέμιτες συνθήκες ανταγωνισμού μεταξύ των αερομεταφορών και άλλων μεταφορικών τομέων·*
β) τονίζει ότι τούτο συνιστά ιδιαίτερη επιβάρυνση για τον σιδηροδρομικό τομέα διότι δεν επιβαρύνεται μόνον φορολογικώς αλλά υπόκειται επίσης στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών, με αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση του κόστους αυτού του φιλοπεριβαλλοντικού μεταφορικού συστήματος·
γ) υπογραμμίζει ότι η εν λόγω στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορικών τομέων συντελεί επίσης στη στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ τουριστικών περιοχών θέτοντας σε μειονεκτική θέση τις περιοχές που είναι κυρίως προσπελάσιμες με αυτοκίνητο, λεωφορείο ή με σιδηροδρομική σύνδεση·
δ) υπογραμμίζει ότι για την επίλυση του προβλήματος αυτού δεν απαιτείται μόνον η εξεύρεση αντικειμενικής λύσης στα περιβαλλοντικά προβλήματα που προκαλούν οι αερομεταφορές, αλλά είναι επίσης απαραίτητο να εξεταστεί η μείωση των φόρων ή άλλων επιβαρύνσεων που επιβάλλονται υποχρεωτικά σε άλλα μεταφορικά συστήματα, όχι όμως στις αερομεταφορές·

Or. en

Τροπολογία: Anders Wijkman

Τροπολογία 14

Παράγραφος 5

5. *α) υπογραμμίζει ότι οι φοροαπαλλαγές των αεροπορικών μεταφορών και άλλες ανισότητες συντελούν σε άκρως αθέμιτες συνθήκες ανταγωνισμού μεταξύ των αερομεταφορών και άλλων μεταφορικών τομέων·*
β) τονίζει ότι τούτο συνιστά ιδιαίτερη επιβάρυνση για τον σιδηροδρομικό τομέα·
γ) υπογραμμίζει ότι η εν λόγω στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορικών τομέων συντελεί επίσης στη στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ τουριστικών περιοχών θέτοντας σε μειονεκτική θέση τις περιοχές που είναι κυρίως προσπελάσιμες με αυτοκίνητο, λεωφορείο ή με σιδηροδρομική σύνδεση·
δ) υπογραμμίζει ότι για την επίλυση του προβλήματος αυτού δεν απαιτείται μόνον η εξεύρεση αντικειμενικής λύσης στα περιβαλλοντικά προβλήματα που προκαλούν οι αερομεταφορές, αλλά είναι επίσης απαραίτητο να εξεταστεί η δημιουργία δίκαιων συνθηκών ανταγωνισμού μεταξύ των αερομεταφορών και άλλων μεταφορικών τομέων·

Or. en

Τροπολογία: Peter Liese, John Bowis, Péter Olajos

Τροπολογία 15
Παράγραφος 6α (νέα)

6α. επιδοκιμάζει την εισήγηση του Προέδρου του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου και Καγκελαρίου της Αυστρίας, Wolfgang Schüssel, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τον Ιανουάριο 2006 κατά την οποία έθιξε το ζήτημα αυτό, και καλεί την Προεδρία του Συμβουλίου να επεξεργαστεί συγκεκριμένες προτάσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος·

Or. en

Τροπολογία: Vittorio Prodi

Τροπολογία 16
Παράγραφος 7

7. τονίζει ότι η διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να εξετάσει επειγόντως πώς μπορεί να συνδράμει στην αντιμετώπιση του σχηματισμού ουρών συμπύκνωσης και θυσανόμορφων νεφών και να εκτιμήσει τη θερμαντική επίδραση σωματιδίων άνθρακα που εκπέμπονται στη στρατόσφαιρα·

Or. en

Τροπολογία: Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman, Chris Davies, Péter Olajos

Τροπολογία 17
Παράγραφος 7

7. τονίζει ότι απαιτείται κατεπειγόντως καλύτερη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας για τη μείωση των εκπομπών CO₂, του σχηματισμού ουρών συμπύκνωσης και θυσανόμορφων νεφών και ότι τούτο θα αποτελούσε αποδοτικό μέτρο από πλευράς κόστους·

Or. en

Τροπολογία: Anders Wijkman

Τροπολογία 18
Παράγραφος 7α (νέα)

7α. ζητεί να καταβληθούν περαιτέρω ερευνητικές προσπάθειες ούτως ώστε να αυξηθούν οι γνώσεις σχετικά με τον συνολικό αντίκτυπο των αερομεταφορών στην

αλλαγή του κλίματος· πιστεύει ότι θα είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διευκρινιστούν οι επιπτώσεις των ουρών συμπύκνωσης των αεροσκαφών (υδρατμών) καθώς και σε ποιο βαθμό οι πτήσεις σε χαμηλότερο ύψος θα συνέβαλαν στον περιορισμό των συνολικών εκπομπών και, συνεπώς, του αντικτύπου στο κλίμα·

Or. en

Τροπολογία: Vittorio Prodi

Τροπολογία 19
Παράγραφος 7α (νέα)

7a. *προτρέπει την Επιτροπή να προωθήσει τη μαζική καθιέρωση βιολογικών καυσίμων στις αερομεταφορές ως συμβολή στη μείωση των επιπτώσεων στην αλλαγή του κλίματος εφόσον δεν θα χρησιμοποιείται άνθρακας·*

Or. en

Τροπολογία: Matthias Groote

Τροπολογία 20
Παράγραφος 7α (νέα)

7a. *τονίζει ότι στο 7ο πρόγραμμα-πλαίσιο δραστηριοτήτων έρευνας θα πρέπει επίσης να δοθεί προτεραιότητα στην έρευνα και την ανάπτυξη καθαρών τεχνολογιών κινητήρων και εναλλακτικών καυσίμων· υποστηρίζει την άποψη ότι πρέπει να ακολουθηθεί ολοκληρωμένη προσέγγιση η οποία, αφενός, θα αντιμετωπίζει το επίπεδο της εμπορίας εκπομπών και, αφετέρου, θα στοχεύει στη δημιουργία καθαρότερων κινητήρων και καυσίμων αποβλέποντας επίσης στη μείωση άλλων εκπομπών, εκτός του διοξειδίου του άνθρακα, στον τομέα των αερομεταφορών·*

Or. de

Τροπολογία: Jules Maaten

Τροπολογία 21
Παράγραφος 9

9. *τονίζει ότι η περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα οποιουδήποτε συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών θα εξαρτηθεί από τα βασικά στοιχεία σχεδιασμού του, όπως το γεωγραφικό πεδίο ισχύος, η κάλυψη εκπομπών, το ανώτατο όριο και η κατανομή. Τα στοιχεία αυτά θα πρέπει να εκτιμηθούν προσεκτικά λαμβάνοντας υπόψη τον οικονομικό και κοινωνικό τους αντίκτυπο στον τομέα των αερομεταφορών καθώς και τις επιπτώσεις τους στις διεθνείς δεσμεύσεις της ΕΕ σε παγκόσμια κλίμακα·*

Τροπολογία: Eija-Riitta Korhola

Τροπολογία 22

Παράγραφος 9

9. τονίζει ότι η περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα οποιουδήποτε συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών θα εξαρτηθεί από την ύπαρξη ενός αρκετά ευρέως γεωγραφικού πεδίου· **του τεχνολογικού επιπέδου και προηγούμενων δράσεων που έχουν ληφθεί υπόψη κατά την κατανομή** και της αντιμετώπισης του συνολικού αντικτύπου στο κλίμα·

Or. en

Τροπολογία: Matthias Groote

Τροπολογία 23

Παράγραφος 10

10. προτείνει την εισαγωγή **του τομέα των αερομεταφορών στο ισχύον σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών που επεκτείνεται σε όλους τους τομείς·**

Or. de

Τροπολογία: Jules Maaten

Τροπολογία 24

Παράγραφος 10

10. **αναγνωρίζει** ότι, λόγω της έλλειψης δεσμεύσεων για τις εκπομπές των διεθνών αερομεταφορών στο πλαίσιο της UNFCCC και του πρωτοκόλλου του Κιότο, **σε κάθε περίπτωση συμπερίληψης των αερομεταφορών στο Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ETS) της ΕΕ θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο ειδικός χαρακτήρας των αερομεταφορών, ιδίως όσον αφορά τη διασύνδεσή του με τους υπόλοιπους τομείς· δεδομένου ότι ο τομέας των αερομεταφορών συνιστά τομέα ανάπτυξης και δεν διαθέτει εναλλακτική πηγή ενέργειας, θα αποτελεί πλήρη αγοραστή και, συνεπώς, θα πρέπει να έχει πρόσβαση στην ευρύτερη αγορά άνθρακα και να είναι σε θέση να αναπτύξει ελεύθερα εμπορικές δραστηριότητες με τους λοιπούς φορείς που μετέχουν στο σύστημα εμπορίας·**

Or. en

Τροπολογία: Eija-Riitta Korhola

Τροπολογία 25
Παράγραφος 10

10. προτείνει **να αξιολογηθεί** η εισαγωγή ξεχωριστού συστήματος για τις εκπομπές των αερομεταφορών, αναγνωρίζοντας ότι, λόγω της έλλειψης δεσμεύσεων για τις εκπομπές των διεθνών αερομεταφορών στο πλαίσιο της UNFCCC και του πρωτοκόλλου του Κιότο, ο τομέας των αερομεταφορών δεν θα μπορούσε να πωλήσει στο Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ETS).

Or. en

Τροπολογία: Eija-Riitta Korhola

Τροπολογία 26
Παράγραφος 10α (νέα)

- 10α. τονίζει την ανάγκη να εξακολουθήσουν να αντιμετωπίζονται ορισμένα εκκρεμή τεχνικά ζητήματα που πρέπει να επιλυθούν, μεταξύ άλλων: πώς θα καθοριστεί το πιθανό ανώτατο όριο για τις αερομεταφορές· ποιο είναι το σημείο αναφοράς (αεροσκάφος, φορείς εκμετάλλευσης, αεροπορικές εταιρείες ή αερολιμένες) και με ποιο τρόπο θα εφαρμόζει η ΕΕ το Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών σε αερομεταφορείς εκτός της ΕΕ·**

Or. en

Τροπολογία: Matthias Groote

Τροπολογία 27
Παράγραφος 11

11. **(διαγραφή)** θεωρεί ότι, εάν έπρεπε να υπάρχει μια πύλη που θα επέτρεπε στους αερομεταφορείς να αγοράζουν από το ETS της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τούτο θα έπρεπε να **εξετάζεται** προσεκτικά·

Or. de

Τροπολογία: Gyula Hegyi

Τροπολογία 28
Παράγραφος 13

13. **Προτείνει να ελαχιστοποιηθεί ο αριθμός των** εξωτερικών πιστώσεων **(διαγραφή)** (πχ. Μηχανισμός Καθαρής Ανάπτυξης και Κοινός Μηχανισμός Εφαρμογής,

(CDM/JI) ή πιστώσεις από περιφερειακά προγράμματα επιβολής ορίων και συναλλαγών σε χώρες που δεν είναι μέρη του πρωτοκόλλου του Κιότο) **που επιτρέπεται στο ξεχωριστό σύστημα για τις αερομεταφορές προκειμένου να εξαλειφθούν οι γραφειοκρατικές διαδικασίες και να αυξηθεί η διαφάνεια·**

Or. en

Τροπολογία: Peter Liese

Τροπολογία 29

Παράγραφος 15

15. καλεί την Επιτροπή να **προωθήσει ερευνητικά προγράμματα για τη βελτίωση των επιστημονικών γνώσεων σχετικά με τον άσχετο προς το CO₂ αντίκτυπο των αερομεταφορών και να υποστηρίξει τις ενέργειες της ΔΟΠΑ για τη διαμόρφωση προτύπων για τα οξείδια του αζώτου·**

Or. en

Τροπολογία: Gyula Hegyi

Τροπολογία 30

Παράγραφος 15

15. καλεί την Επιτροπή να προτείνει άλλα μέσα πολιτικής για να αντιμετωπίσει τον άσχετο προς το CO₂ αντίκτυπο των αερομεταφορών παράλληλα με το ETS· όταν υπάρχει αβεβαιότητα όσον αφορά οιονδήποτε τέτοιο αντίκτυπο, η πολιτική πρέπει να βασίζεται στην αρχή της προφύλαξης· **θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση κατά τις απογειώσεις και προσγειώσεις αεροσκαφών·**

Or. en

Τροπολογία: Jules Maaten

Τροπολογία 31

Παράγραφος 16

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία: Matthias Groote

Τροπολογία 32
Παράγραφος 17

17. θεωρεί ότι ένα σύστημα για τις αερομεταφορές πρέπει να καλύπτει όλες τις πτήσεις προς και από οποιονδήποτε αερολιμένα της ΕΕ, **ανεξάρτητα από τη χώρα προέλευσης του εκάστοτε αερομεταφορέα**, προκειμένου να διασφαλίζει ίσους όρους ανταγωνισμού για φορείς εκμετάλλευσης με διαφορετικές εικόνες αεροπορικών γραμμών, να αποφεύγει τη στρέβλωση της αγοράς υπέρ πτήσεων με προορισμούς εκτός ΕΕ, να διασφαλίζει περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα, να αποτρέπει τις διασταυρούμενες επιδοτήσεις και να επηρεάζει τον σχεδιασμό των αεροσκαφών·

Or. de

Τροπολογία: Anders Wijkman

Τροπολογία 33
Παράγραφος 17

17. θεωρεί ότι ένα σύστημα για τις αερομεταφορές πρέπει **ως ένα πρώτο βήμα** να καλύπτει όλες τις πτήσεις προς και από οποιονδήποτε αερολιμένα της ΕΕ, προκειμένου να διασφαλίζει ίσους όρους ανταγωνισμού για φορείς εκμετάλλευσης με διαφορετικές εικόνες αεροπορικών γραμμών, να αποφεύγει τη στρέβλωση της αγοράς υπέρ πτήσεων με προορισμούς εκτός ΕΕ, να διασφαλίζει περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα, να αποτρέπει τις διασταυρούμενες επιδοτήσεις και να επηρεάζει τον σχεδιασμό των αεροσκαφών· **τονίζει ότι ο κύριος στόχος της ΕΕ πρέπει να συνίσταται στις προσπάθειες για την ταχεία θέσπιση ενός παγκόσμιου Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών για τις αερομεταφορές·**

Or. en

Τροπολογία: Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Chris Davies, Péter Olajos

Τροπολογία 34
Παράγραφος 17

17. θεωρεί ότι ένα σύστημα για τις αερομεταφορές πρέπει, **ως ένα πρώτο βήμα**, να καλύπτει όλες τις πτήσεις προς και από οποιονδήποτε αερολιμένα της ΕΕ **(και επίσης, εφόσον είναι δυνατόν, διηπειρωτικές πτήσεις στον εναέριο χώρο της ΕΕ)** προκειμένου να διασφαλίζει ίσους όρους ανταγωνισμού για φορείς εκμετάλλευσης με διαφορετικές εικόνες αεροπορικών γραμμών, να αποφεύγει τη στρέβλωση της αγοράς υπέρ πτήσεων με προορισμούς εκτός ΕΕ, να διασφαλίζει περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα, να αποτρέπει τις διασταυρούμενες επιδοτήσεις και να επηρεάζει τον σχεδιασμό των αεροσκαφών· **τονίζει ότι πρέπει να θεσπιστεί το ταχύτερο δυνατό ένα παγκόσμιο Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών·**

Τροπολογία: Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman, Péter Olajos

Τροπολογία 35

Παράγραφος 17α (νέα)

17α. *αναγνωρίζει ότι Επιτροπή, μετά από προσεκτική αξιολόγηση, πιστεύει ότι ένα τέτοιου είδους ευρύ πεδίο εφαρμογής είναι συμβατό με διεθνείς συμφωνίες, π.χ. τους κανόνες του ΠΟΕ· καλεί την Επιτροπή και το Συμβούλιο να υποστηρίξουν τη θέση αυτή, αντιτάσσοντάς την σε πιθανές επιθέσεις τρίτων χωρών στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών·*

Or. en

Τροπολογία: Peter Liese

Τροπολογία 36

Παράγραφος 17β (νέα)

17β. *τονίζει ότι η ΕΕ πρέπει να λάβει συγκεκριμένες υποσχέσεις από τρίτες χώρες (ιδίως τις ΗΠΑ, την Κίνα, τη Σιγκαπούρη, την Αυστραλία καθώς τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα) το αργότερο κατά τη Γενική Συνέλευση της ΔΟΠΑ τον Οκτώβριο 2007, δεδομένου ότι μόνο τότε θα είναι δυνατό να δημιουργηθεί ένα επαρκές παγκόσμιο σύστημα·*

Or. de

Τροπολογία: Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Péter Olajos

Τροπολογία 37

Παράγραφος 19α (νέα)

19α. *τονίζει ότι η μέθοδος κατανομής δεν θα πρέπει να ποινικοποιεί άμεσα ή έμμεσα τις εταιρείες που έχουν ήδη χρησιμοποιήσει αποδοτικά αεροσκάφη ούτως ώστε να αναγνωρίζεται σε κάθε περίπτωση η έγκαιρη ανάληψη δράσης και να ασκείται κυρίως πίεση για μεταβολές στους αερομεταφορείς που δεν διαθέτουν αποδοτικά και σύγχρονα αεροσκάφη·*

Or. en

Τροπολογία: Anders Wijkman

Τροπολογία 38

Παράγραφος 19α (νέα)

19α. τονίζει ότι η μέθοδος κατανομής δεν θα πρέπει να ποινικοποιεί άμεσα ή έμμεσα τις εταιρείες που έχουν ήδη χρησιμοποιήσει αποδοτικά αεροσκάφη ούτως ώστε να αναγνωρίζεται σε κάθε περίπτωση η έγκαιρη ανάληψη δράσης και να ασκείται κυρίως πίεση για μεταβολές στους αερομεταφορείς με αεροσκάφη χαμηλής απόδοσης καυσίμων·

Or. en

Τροπολογία: Peter Liese

Τροπολογία 39

Παράγραφος 22

22. τονίζει ότι η ενδεχόμενη δωρεάν διάθεση αδειών, είτε μέσω κεκτημένων δικαιωμάτων είτε μέσω προτύπων αναφοράς, δεν θα έπρεπε να επιφέρει διακρίσεις εις βάρος φορέων εκμετάλλευσης που θα εισέρχονταν στο σύστημα μετά την περίοδο αρχικής κατανομής· για το λόγο αυτό, πιστεύει ότι πρέπει να προβλεφθούν ειδικές ρυθμίσεις για τη συμμετοχή νέων φορέων·

Or. en