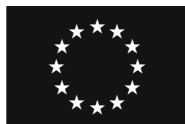


PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

4.5.2006

PE 374.036v01-00

ENMIENDAS 1-39

Proyecto de informe

(PE 371.946v01-00)

Caroline Lucas

Reducción del impacto de la aviación sobre el cambio climático
(2005/2249(INI))

Propuesta de resolución

Enmienda presentada por Eija-Riitta Korhola

Enmienda 1

Considerando A

- A. Considerando que la UE se ha comprometido a la realización del objetivo de hacer frente al cambio climático y ***ha definido un objetivo global con miras*** a limitar el calentamiento global a +2 °C con respecto a los niveles preindustriales,

Or. en

Enmienda presentada por Anders Wijkman

Enmienda 2

Considerando A bis (nuevo)

- A bis. Considerando que, en su Resolución de 16 de noviembre de 2005, el Parlamento Europeo declaró que los países desarrollados deben reducir considerablemente sus emisiones (un 30 % hasta el año 2020 y entre el 60 % y el 80 % hasta el año 2050),***

Or. en

Enmienda presentada por Eija-Riitta Korhola

Enmienda 3
Considerando D

suprimido

Or. en

Enmienda presentada por Eija-Riitta Korhola

Enmienda 4
Apartado 1

1. Acoge positivamente la Comunicación de la Comisión y el reconocimiento de la necesidad de adoptar un conjunto exhaustivo de medidas que incluyan instrumentos **(supresión)** económicos, tecnológicos y operativos con el fin de dar respuesta a todos los aspectos del impacto de la aviación sobre el cambio climático, aplicar el principio de «quien contamina, paga» y garantizar **la internalización de la eficacia de los costes**;

Or. en

Enmienda presentada por Anders Wijkman

Enmienda 5
Apartado 2

2. Hace hincapié en que el objetivo general de los instrumentos de política elegidos debe ser la reducción del impacto de la aviación sobre el cambio climático; **estos instrumentos políticos deben elegirse de tal forma que se asegure la máxima reducción posible de las emisiones de gas de efecto invernadero, minimizando al mismo tiempo la distorsión de la competencia entre las compañías aéreas que tienen su base en Europa y las compañías procedentes del exterior de la UE, y poniendo coto a la competencia desleal entre el sector del transporte aéreo y los demás sectores del transporte comunitario**;

Or. en

Enmienda presentada por Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Chris Davies y Péter Olajos

Enmienda 6
Apartado 2

2. Hace hincapié en que el objetivo general de los instrumentos de política elegidos debe ser la reducción del impacto de la aviación sobre el cambio climático; ***estos instrumentos políticos deben elegirse de tal forma que se asegure la máxima reducción posible de las emisiones de gas de efecto invernadero, minimizando al mismo tiempo la distorsión de la competencia entre las compañías aéreas que tienen su base en Europa y las compañías procedentes del exterior de la UE, y poniendo coto a la competencia desleal entre el sector del transporte aéreo y los demás sectores del transporte comunitario;***

Or. en

Enmienda presentada por Eija-Riitta Korhola

Enmienda 7
Apartado 2

2. Hace hincapié en que el objetivo general de los instrumentos de política elegidos debe ser la reducción del impacto de la aviación sobre el cambio climático, ***teniendo en cuenta la eficiencia de costes;***

Or. en

Enmienda presentada por Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Chris Davies y Péter Olajos

Enmienda 8
Apartado 2 bis (nuevo)

- 2 bis. Hace hincapié, a este respecto, en la necesidad de suprimir todo tipo de cargas burocráticas superfluas, especialmente en lo que se refiere a las pequeñas compañías de transporte que operan en el mercado;***

Or. en

Enmienda presentada por Ria Oomen-Ruijten

Enmienda 9

Apartado 3

3. ***Respalda plenamente el propósito de la Comisión de establecer un impuesto sobre el queroseno e insta a la Comisión a que elabore las modalidades de introducción de dicho impuesto con un enfoque mundial;***

Or. nl

Enmienda presentada por Eija-Riitta Korhola

Enmienda 10

Apartado 3

suprimido

Or. en

Enmienda presentada por Peter Liese y Karl-Heinz Florenz

Enmienda 11

Apartado 3

3. ***Respalda (supresión) el propósito de la Comisión de seguir examinando la opción de establecer impuestos sobre el queroseno;***

Or. de

Enmienda presentada por Ria Oomen-Ruijten

Enmienda 12

Apartado 5

suprimido

Or. en

Enmienda presentada por Peter Liese y Karl-Heinz Florenz

Enmienda 13

Apartado 5

5. *a) Destaca que las exenciones de impuestos sobre el transporte aéreo y otros desequilibrios generan una situación de competencia muy desleal entre la aviación y otros sectores del transporte;*
- b) Destaca que esta situación representa una carga especial para el sector del transporte ferroviario, ya que éste no sólo está sometido a impuestos, sino también al sistema europeo que regula el comercio de derechos de emisiones, lo cual eleva considerablemente los costes de este sistema de transporte respetuoso con el medio ambiente;*
- c) Destaca que esta distorsión de la competencia en los sectores del transporte provoca también una distorsión entre regiones turísticas en detrimento de aquellas cuyos medios de acceso se basan sobre todo en el automóvil, el autocar y el ferrocarril;*
- d) Destaca que la resolución de este problema no sólo exige la búsqueda de una solución equitativa de los problemas ambientales causados por la aviación, sino que requiere también que se considere una reducción de impuestos y otras cargas fiscales obligatorios para los demás sistemas de transporte, pero no para el transporte aéreo;*

Or. en

Enmienda presentada por Anders Wijkman

Enmienda 14

Apartado 5

5. *a) Destaca que las exenciones de impuestos sobre el transporte aéreo y otros desequilibrios generan una situación de competencia muy desleal entre la aviación y otros sectores del transporte;*
- b) Destaca que esta situación representa una carga especial para el sector del transporte ferroviario;*
- c) Destaca que esta distorsión de la competencia en los sectores del transporte provoca también una distorsión entre regiones turísticas en detrimento de aquellas cuyos medios de acceso se basan sobre todo en el automóvil, el autocar y el ferrocarril;*
- d) Destaca que la resolución de este problema no sólo exige la búsqueda de una solución equitativa de los problemas ambientales causados por la aviación, sino que requiere también que se considere la conveniencia de igualar las condiciones de competencia entre la aviación y otros sectores del transporte;*

Or. en

Enmienda presentada por Peter Liese, John Bowis y Péter Olajos

Enmienda 15

Apartado 6 bis (nuevo)

6 bis. Se congratula del discurso pronunciado en el PE en enero de 2006 por el Presidente del Consejo Europeo, el Canciller austriaco Wolfgang Schäussel, en el que abordó esta cuestión y pidió a la Presidencia del Consejo que elaborara propuestas concretas para proceder al examen correspondiente;

Or. en

Enmienda presentada por Vittorio Prodi

Enmienda 16

Apartado 7

7. Destaca que los organismos de gestión del tráfico aéreo deben abordar urgentemente el modo de contribuir a evitar la formación de estelas de condensación y cirros **y evaluar el efecto térmico de las partículas de carbono emitidas en la estratosfera;**

Or. en

Enmienda presentada por Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman, Chris Davies y Péter Olajos

Enmienda 17

Apartado 7

7. Destaca que **es urgente mejorar la** gestión del tráfico aéreo **para reducir las emisiones de CO₂** y la formación de estelas de condensación y cirros, **y considera que este planteamiento constituiría una medida apropiada para la eficiencia de costes;**

Or. en

Enmienda presentada por Anders Wijkman

Enmienda 18

Apartado 7 bis (nuevo)

7 bis. Insta a que se intensifiquen los esfuerzos de investigación dirigidos a mejorar nuestra comprensión de los efectos globales de la aviación en el cambio climático; convendría, en particular, clarificar los efectos de la formación de estelas de

condensación y cirros (vapor de agua) y en qué medida los vuelos a menor altura reduciría las emisiones totales y, por consiguiente, el impacto en el clima;

Or. en

Enmienda presentada por Vittorio Prodi

Enmienda 19

Apartado 7 bis (nuevo)

7 bis. Insta a la Comisión a que fomente la introducción masiva de biocarburantes para la aviación como una medida neutra respecto a las emisiones de carbono que contribuiría a reducir el impacto en el cambio climático;

Or. en

Enmienda presentada por Matthias Groote

Enmienda 20

Apartado 7 bis (nuevo)

7 bis. Destaca que en el Séptimo Programa Marco también debe concederse prioridad a la investigación y el desarrollo de tecnologías de motores limpios y combustibles de sustitución; considera que debería adoptarse un enfoque integrado tanto en el plano del comercio de derechos de emisiones como del desarrollo de motores y combustibles limpios, con el fin de reducir también las emisiones distintas del CO₂ en el sector del transporte aéreo;

Or. de

Enmienda presentada por Jules Maaten

Enmienda 21

Apartado 9

9. Hace hincapié en que la eficacia medioambiental de cualquier régimen de comercio de derechos de emisiones dependerá de ***elementos clave de su concepción como el ámbito geográfico de aplicación, la cobertura de las emisiones, el límite máximo y el método de asignación. Estos elementos deberían evaluarse cuidadosamente con el fin de tener en cuenta el impacto económico y social en el sector de la aviación, así como las repercusiones en los compromisos internacionales asumidos por la UE a escala mundial;***

Or. en

Enmienda presentada por Eija-Riitta Korhola

Enmienda 22

Apartado 9

9. Hace hincapié en que la eficacia medioambiental de cualquier régimen de comercio de derechos de emisiones dependerá de que el ámbito geográfico sea suficientemente amplio, ***que en la asignación se tengan debidamente en cuenta el nivel tecnológico y las medidas adoptadas en una fase precoz y que*** se aborden todos los aspectos del impacto en el cambio climático;

Or. en

Enmienda presentada por Matthias Groote

Enmienda 23

Apartado 10

10. Propone la introducción ***del sector de la aviación en el actual sistema global que regula el comercio de derechos de emisiones;***

Or. de

Enmienda presentada por Jules Maaten

Enmienda 24

Apartado 10

10. ***Dado que no existen obligaciones vinculantes en materia de emisiones de la aviación internacional en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y el Protocolo de Kyoto, toda inclusión de dicho sector en el sistema que regula el comercio de derechos de emisiones de la UE debería tener en cuenta la especificidad de la aviación, especialmente en lo que se refiere a su interacción con los demás sectores. Ya que la aviación es un sector en pleno crecimiento desprovisto de fuentes de energía de sustitución, tendría la condición de comprador neto y, por tanto, debería poder acceder al mercado más amplio del carbono y estar en condiciones de negociar libremente con las demás entidades comerciales;***

Or. en

Enmienda presentada por Eija-Riitta Korhola

Enmienda 25

Apartado 10

10. Propone *que se evalúe* la introducción de un régimen de comercio de derechos de emisión específico para el sector de la aviación, *reconociendo* que, dado que las emisiones de la aviación no figuran en *la CMNUCC* y el Protocolo de Kyoto, dicho sector no podría vender sus derechos de emisión en el régimen de comercio de emisiones;

Or. en

Enmienda presentada por Eija-Riitta Korhola

Enmienda 26

Apartado 10 bis (nuevo)

- 10 bis. Destaca la necesidad de continuar abordando una serie de cuestiones técnicas que siguen en suspenso y deben ser resueltas, entre otras: cómo determinar el límite máximo para la aviación; cómo determinar el grado de cumplimiento (aeronaves, operadores, compañías aéreas o aeropuertos), y de qué forma aplicaría la UE el sistema regulador del comercio de emisiones a las compañías aéreas fuera de su territorio;*

Or. en

Enmienda presentada por Matthias Groote

Enmienda 27

Apartado 11

11. *(supresión) Considera que debería examinarse cuidadosamente la posibilidad de habilitar* un nexo que *permita* a las compañías aéreas adquirir derechos de emisión al régimen de comercio de la UE;

Or. de

Enmienda presentada por Gyula Hegyi

Enmienda 28

Apartado 13

13. *Propone minimizar el número* de créditos externos *(supresión)* —por ejemplo, el mecanismo para un desarrollo limpio y la aplicación conjunta, o créditos procedentes

de programas de limitación y comercio («cap-and-trade») en países que no son partes del Protocolo de Kyoto— **autorizados en un sistema distinto para la aviación, con el fin de reducir la burocracia y aumentar la transparencia;**

Or. en

Enmienda presentada por Peter Liese

Enmienda 29

Apartado 15

15. Pide a la Comisión que **fomente los programas de investigación destinados a mejorar los conocimientos científicos sobre los impactos de la aviación distintos del CO₂ y a apoyar las iniciativas de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) en el desarrollo de normas sobre el NOx;**

Or. en

Enmienda presentada por Gyula Hegyi

Enmienda 30

Apartado 15

15. Pide a la Comisión que presente otros instrumentos de política para evaluar el impacto no generado por el CO₂ paralelamente al régimen de comercio de derechos de emisión; cree que en los casos en que exista incertidumbre acerca del impacto, la política debe basarse en el principio de precaución; **debería prestarse una atención especial a la contaminación atmosférica y acústica durante los despegues y los aterrizajes de los aviones;**

Or. en

Enmienda presentada por Jules Maaten

Enmienda 31

Apartado 16

suprimido

Or. en

Enmienda presentada por Matthias Groote

Enmienda 32

Apartado 17

17. Considera que el régimen de la aviación debería cubrir la totalidad de vuelos que entran y salen de los aeropuertos comunitarios, ***independientemente del país de origen de la compañía aérea de que se trate***, con el fin de garantizar la igualdad de condiciones para los operadores que tienen perfiles de rutas diferentes, evitar que se distorsione el mercado a favor de los vuelos hacia destinos situados fuera de la UE, garantizar la eficacia medioambiental, evitar las subvenciones indirectas, e influir en el diseño aeronáutico;

Or. de

Enmienda presentada por Anders Wijkman

Enmienda 33

Apartado 17

17. Considera que, ***en una primera fase***, el régimen de la aviación debería cubrir la totalidad de vuelos que entran y salen de los aeropuertos comunitarios, con el fin de garantizar la igualdad de condiciones para los operadores que tienen perfiles de rutas diferentes, evitar que se distorsione el mercado a favor de los vuelos hacia destinos situados fuera de la UE, garantizar la eficacia medioambiental, evitar las subvenciones indirectas, e influir en el diseño aeronáutico; ***destaca como uno de los principales objetivos de la UE trabajar en favor de la instauración, en un futuro próximo, de un sistema mundial de regulación del comercio de derechos de emisiones para el sector de la aviación;***

Or. en

Enmienda presentada por Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Chris Davies y Péter Olajos

Enmienda 34

Apartado 17

17. Considera que, ***en una primera fase***, el régimen de la aviación debería cubrir la totalidad de vuelos que entran y salen de los aeropuertos comunitarios (***incluidos, en la medida de lo posible, los vuelos intercontinentales que crucen el espacio aéreo de la UE***), con el fin de garantizar la igualdad de condiciones para los operadores que tienen perfiles de rutas diferentes, evitar que se distorsione el mercado a favor de los vuelos hacia destinos situados fuera de la UE, garantizar la eficacia medioambiental, evitar las subvenciones indirectas, e influir en el diseño aeronáutico; ***destaca que debe establecerse cuanto antes un sistema mundial de regulación del comercio de***

derechos de emisiones;

Or. en

Enmienda presentada por Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman y Péter Olajos

Enmienda 35
Apartado 17 bis (nuevo)

17 bis. Toma nota de que, después de una evaluación detallada, la Comisión considera que un ámbito de aplicación tan amplio es compatible con los acuerdos internacionales, por ejemplo con las normas de la OMC; insta a la Comisión y al Consejo a que defiendan esta posición en las organizaciones internacionales frente a las objeciones que puedan formular terceros países;

Or. en

Enmienda presentada por Peter Liese

Enmienda 36
Apartado 17 ter (nuevo)

17 ter. Hace hincapié en que la UE obtenga compromisos concretos por parte de terceros países —en particular, los Estados Unidos, China, Singapur, Australia y los Emiratos Árabes Unidos— como más tarde en la Asamblea General de la OACI en octubre de 2007, dado que constituirá una ocasión única para establecer un sistema mundial adecuado;

Or. de

Enmienda presentada por Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz y Péter Olajos

Enmienda 37
Apartado 19 bis (nuevo)

19 bis. Destaca que el método de asignación no debería sancionar, directa o indirectamente, a aquellas compañías que ya hayan introducido aeronaves eficientes, de forma que se reconozcan en todas las circunstancias las iniciativas emprendidas en una fase precoz y la presión más importante se centre en las compañías que no cuenten con aeronaves eficientes y modernas;

Or. en

Enmienda presentada por Anders Wijkman

Enmienda 38

Apartado 19 bis (nuevo)

19 bis. Destaca que el método de asignación no debería sancionar, directa o indirectamente, a aquellas compañías que ya hayan introducido aeronaves eficientes, de forma que se reconozcan en todas las circunstancias las iniciativas emprendidas en una fase precoz y la presión más importante se centre en las compañías con una eficiencia reducida en materia de consumo de combustibles;

Or. en

Enmienda presentada por Peter Liese

Enmienda 39

Apartado 22

22. Subraya que **una eventual** asignación gratuita de derechos, ya sea en función de criterios históricos (*grandfathering*) o en virtud de una evaluación comparativa (*benchmarking*), **no debería discriminar a** los operadores que se acojan al régimen tras el período de asignación inicial (*supresión*); **por consiguiente, deberían adoptarse disposiciones especiales para permitir el acceso de nuevos operadores;**

Or. en