

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Commissione per le libertà civili, la giustizia e gli affari interni

4.5.2006

PE 374.036v01-00

EMENDAMENTI 1-39

**Progetto di relazione
di Caroline Lucas**

(PE 371.946v01-00)

Riduzione dell'impatto del trasporto aereo sui cambiamenti climatici
2005/2249(INI))

Proposta di risoluzione

Emendamento presentato da Eija-Riitta Korhola

Emendamento 1
Considerando A

- A. considerando che la UE si è impegnata ad affrontare i cambiamenti climatici e **ha proposto l'obiettivo globale di** limitare il riscaldamento a non più di 2°C rispetto ai livelli dell'epoca preindustriale,

Or. en

Emendamento presentato da Anders Wijkman

Emendamento 2
Considerando A bis (nuovo)

- A bis. considerando che nella sua risoluzione del 16 novembre 2005 il Parlamento europeo afferma che i paesi in via di sviluppo devono procedere a drastiche riduzioni delle emissioni – 30% entro il 2020 e 60-80% entro il 2050,***

Or. en

Emendamento presentato da Eija-Riitta Korhola

Emendamento 3
Considerando D

soppresso

Or. en

Emendamento presentato da Eija-Riitta Korhola

Emendamento 4
Paragrafo 1

1. accoglie con favore la comunicazione della Commissione e la presa d'atto che occorre un pacchetto completo di misure comprendenti strumenti (*soppressione*) economici, tecnologici e operativi volti a porre rimedio a tutti gli effetti del trasporto aereo sul clima, applicando il principio in base al quale "chi inquina paga" e la garanzia della (*soppressione*) internalizzazione *dell'efficacia* dei costi;

Or. en

Emendamento presentato da Anders Wijkman

Emendamento 5
Paragrafo 2

2. sottolinea che gli strumenti politici prescelti devono avere come obiettivo generale la riduzione dell'impatto del cambiamento climatico del trasporto aereo; *sottolinea inoltre che la scelta di tali strumenti politici deve essere intesa ad assicurare una riduzione più consistente possibile delle emissioni di gas a effetto serra, garantendo nel contempo che sia tenuta al minimo la distorsione della concorrenza tra i vettori aerei dell'UE e quelli extracomunitari e che sia ridotta la concorrenza sleale tra il settore aereo o gli altri settori di trasporto in seno all'Unione;*

Or. en

Emendamento presentato da Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Chris Davies, Péter Olajos

Emendamento 6
Paragrafo 2

2. sottolinea che gli strumenti politici prescelti devono avere come obiettivo generale la riduzione dell'impatto del cambiamento climatico del trasporto aereo; *sottolinea*

inoltre che la scelta di tali strumenti politici deve essere intesa ad assicurare una riduzione più consistente possibile delle emissioni di gas a effetto serra, garantendo nel contempo che sia tenuta al minimo la distorsione della concorrenza tra i vettori aerei dell'UE e quelli extracomunitari e che sia ridotta la concorrenza sleale tra il settore aereo o gli altri settori di trasporto in seno all'Unione;

Or. en

Emendamento presentato da Eija-Riitta Korhola

Emendamento 7
Paragrafo 2

2. sottolinea che gli strumenti politici prescelti devono avere come obiettivo generale la riduzione *economicamente conveniente* dell'impatto del cambiamento climatico del trasporto aereo;

Or. en

Emendamento presentato da Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Chris Davies, Péter Olajos

Emendamento 8
Paragrafo 2 bis (nuovo)

- 2 bis. sottolinea in proposito la necessità di escludere gli oneri burocratici superflui, tenuto conto in particolare dei piccoli vettori aerei presenti sul mercato;*

Or. en

Emendamento presentato da Ria Oomen-Ruijten

Emendamento 9
Paragrafo 3

3. condivide appieno l'intento della Commissione di introdurre la tassazione del kerosene *e la invita a presentare una proposta sulle modalità di introduzione di un siffatta tassa a livello mondiale;*

Or. nl

Emendamento presentato da Eija-Riitta Korhola

Emendamento 10

Paragrafo 3

soppresso

Or. en

Emendamento presentato da Peter Liese, Karl-Heinz Florenz

Emendamento 11

Paragrafo 3

3. condivide (*soppressione*) l'intento della Commissione di *esaminare ulteriormente l'opzione di* introdurre la tassazione del kerosene (*soppressione*);

Or. de

Emendamento presentato da Ria Oomen-Ruijten

Emendamento 12

Paragrafo 3

soppresso

Or. en

Emendamento presentato da Peter Liese, Karl-Heinz Florenz

Emendamento 13

Paragrafo 5

5. *sottolinea che:*
 - a) *le esenzioni fiscali sul trasporto aereo e altri squilibri conducono a una concorrenza sleale* fra il settore aereo e gli altri settori dei trasporti;
 - b) *ciò risulta particolarmente oneroso per il settore ferroviario, giacché quest'ultimo è soggetto non solo a tassazione ma anche al sistema europeo di scambio delle quote di emissione, il che fa lievitare nettamente il costo di questo sistema di trasporto ecologico;*
 - c) *una siffatta distorsione della concorrenza tra i settori di trasporto ingenera altresì distorsioni della concorrenza tra regioni turistiche, a scapito di quelle che sono raggiungibili per lo più in automobile, in autobus o in treno;*
 - d) *per affrontare il problema occorre non solo prendere in esame una soluzione*

equa per i problemi ambientali imputabili al trasporto aereo ma anche pensare a un abbassamento della pressione fiscale o di altri oneri che sono obbligatori per gli altri settori di trasporto ma non per quello aereo;

Or. en

Emendamento presentato da Anders Wijkman

Emendamento 14

Paragrafo 5

5. *sottolinea che:*
- a) le esenzioni fiscali sul trasporto aereo e altri squilibri conducono a una concorrenza sleale fra il settore aereo e gli altri settori dei trasporti;*
 - b) ciò risulta particolarmente oneroso per il settore ferroviario;*
 - c) una siffatta distorsione della concorrenza tra i settori di trasporto ingenera altresì distorsioni della concorrenza tra regioni turistiche, a scapito di quelle che sono raggiungibili per lo più in automobile, in autobus o in treno;*
 - d) per affrontare il problema occorre non solo prendere in esame una soluzione equa per i problemi ambientali imputabili al trasporto aereo ma occorre anche la possibilità di garantire parità di condizioni tra il settore aereo e gli altri settori dei trasporti;*

Or. en

Emendamento presentato da Peter Liese, John Bowis, Péter Olajos

Emendamento 15

Paragrafo 6 bis (nuovo)

- 6 bis. si congratula con il Presidente del Consiglio europeo, il Cancelliere austriaco Wolfgang Schäussel, per aver affrontato la questione nel corso del suo intervento al Parlamento europeo nel gennaio 2006 e invita la Presidenza del Consiglio a elaborare proposte concrete per farvi fronte;*

Or. en

Emendamento presentato da Vittorio Prodi

Emendamento 16

Paragrafo 7

7. *sottolinea che il sistema di gestione del traffico aereo è tenuto urgentemente a*

considerare in quale modo contribuire a contrastare la formazione di scie di condensazione e cirri *e a valutare l'effetto termico delle particelle di carbonio rilasciate nell'atmosfera;*

Or. en

Emendamento presentato da Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman, Chris Davies, Péter Olajos

Emendamento 17

Paragrafo 7

7. sottolinea *la necessità di un migliore* il sistema di gestione del traffico aereo *(soppressione) al fine di ridurre le emissioni di CO₂*, contrastare la formazione di scie di condensazione e cirri, *una misura che risulterebbe economicamente conveniente;*

Or. en

Emendamento presentato da Anders Wijkman

Emendamento 18

Paragrafo 7 bis (nuovo)

- 7 bis. chiede di intensificare lo sforzo di ricerca ai fini di una migliore comprensione dell'impatto complessivo del trasporto aereo sui cambiamenti climatici; sottolinea la particolare importanza di chiarire gli effetti delle scie di condensazione degli aerei (vapore acqueo) e di comprendere in che misura i voli a quote inferiori potrebbero ridurre le emissioni totali e quindi l'impatto sul clima;*

Or. en

Emendamento presentato da Vittorio Prodi

Emendamento 19

Paragrafo 7 bis (nuovo)

- 7 bis. esorta la Commissione a promuovere l'introduzione massiccia di biocarburanti per il trasporto aereo, quale contributo "carbon neutral" (a emissioni zero di CO₂) alla riduzione dell'impatto sui cambiamenti climatici;*

Or. en

Emendamento presentato da Matthias Groot

Emendamento 20

Paragrafo 7 bis (nuovo)

7 bis. sottolinea che anche nell'ambito del 7° programma quadro di ricerca occorre privilegiare la ricerca e lo sviluppo di tecnologie dei motori più ecologiche e di carburanti alternativi; è del parere che occorra seguire un approccio integrato, che non solo preveda interventi sul versante dello scambio di emissioni ma si occupi anche dello sviluppo di motori e carburanti più ecologici, al fine di ridurre anche le emissioni di sostanze diverse dal CO₂ nel settore del trasporto aereo;

Or. de

Emendamento presentato da Jules Maaten

Emendamento 21

Paragrafo 9

9. sottolinea che ***l'efficacia di qualsiasi sistema di scambio delle emissioni dipenderà dagli elementi chiave della sua progettazione, quali l'ambito di applicazione (soppressione) geografico, la copertura delle emissioni, il contenimento delle stesse e l'assegnazione; ritiene indispensabile un'attenta valutazione di tali elementi per tener conto del loro impatto economico e sociale sul settore del trasporto aereo, come pure delle incidenze sugli impegni dell'UE a livello mondiale;***

Or. en

Emendamento presentato da Eija-Riitta Korhola

Emendamento 22

Paragrafo 9

9. sottolinea che qualsiasi sistema di scambio delle emissioni potrà rivelarsi efficace per l'ambiente a condizione che l'ambito di applicazione sia adeguatamente ampio a livello geografico, ***che in sede di assegnazione si tenga conto del livello tecnologico e dei provvedimenti adottati a uno stadio precoce e che sia esaminato l'impatto sul clima nel suo insieme;***

Or. en

Emendamento presentato da Matthias Groot

Emendamento 23

Paragrafo 10

10. propone di ***includere il settore del trasporto aereo nell'attuale sistema intersettoriale di scambio delle emissioni;***

Or. de

Emendamento presentato da Jules Maaten

Emendamento 24

Paragrafo 10

10. ***(soppressione) riconosce*** che, vista la mancanza di impegni vincolanti riguardo alle emissioni del trasporto aereo internazionale nel quadro dell'UNFCCC e del Protocollo di Kyoto, ***l'eventuale inclusione del trasporto aereo nel sistema di scambio delle emissioni dell'UE deve tener conto della specificità del settore, con particolare riferimento alla sua interazione con gli altri settori; ritiene che, poiché quello del trasporto aereo è un settore in crescita che non dispone di fonti energetiche alternative, esso sarà necessariamente un acquirente netto, che dovrà pertanto poter accedere a un mercato del carbonio più vasto possibile ed essere in grado di scambiare liberamente quote di emissioni con altre entità commerciali;***

Or. en

Emendamento presentato da Eija-Riitta Korhola

Emendamento 25

Paragrafo 10

110. propone di ***prendere in esame l'introduzione di*** un sistema separato per le emissioni del settore aereo, riconoscendo che, vista la mancanza di impegni vincolanti riguardo alle emissioni del trasporto aereo internazionale nel quadro dell'UNFCCC e del Protocollo di Kyoto, il settore aereo non sarebbe in grado di operare realmente nell'ambito del sistema di scambio;

Or. en

Emendamento presentato da Eija-Riitta Korhola

Emendamento 26

Paragrafo 10 bis (nuovo)

10 bis. sottolinea la necessità di continuare ad affrontare diverse questioni tecniche ancora in sospeso, tra cui le modalità di determinazione di un eventuale limite massimo delle emissioni per il trasporto aereo, il modo di stabilire l'ottemperanza ai suddetti limiti (aeromobili, operatori, linee aeree o aeroporti) e il modo in cui l'UE intende applicare il sistema di scambio delle emissioni anche alle compagnie aeree extracomunitarie;

Or. en

Emendamento presentato da Matthias Groote

Emendamento 27

Paragrafo 11

11. **(soppressione)** ritiene che **vada esaminata con attenzione la possibilità che le compagnie aeree accedano** al sistema di scambio della UE per eventuali acquisti **(soppressione)**;

Or. de

Emendamento presentato da Gyula Hegyi

Emendamento 28

Paragrafo 13

13. **propone di minimizzare il numero** di crediti esterni **(soppressione)** (p.es. i meccanismi "Clean Development Mechanism" e "Joint Implementation"(CDM/JI), o crediti derivanti dai sistemi regionali "cap-and-trade" (basati sulla determinazione di un limite delle emissioni e lo scambio delle quote) in paesi che non fanno parte del Protocollo di Kyoto) **autorizzati nell'ambito del sistema distinto per il trasporto aereo, onde ridurre la burocrazia e accrescere la trasparenza;**

Or. en

Emendamento presentato da Peter Liese

Emendamento 29

Paragrafo 15

15. invita la Commissione a **farsi promotrice di programmi di ricerca volti a migliorare**

le conoscenze scientifiche delle emissioni diverse dal CO₂ rilasciate dagli aerei e a sostenere l'azione dell'ICAO nella definizione di norme in materia di NO_x;

Or. en

Emendamento presentato da Gyula Hegyi

Emendamento 30

Paragrafo 15

15. invita la Commissione a proporre, parallelamente al sistema di scambio delle quote di emissione, altri strumenti strategici volti a fronteggiare gli effetti sul clima del trasporto aereo non correlati al CO₂; laddove non sia accertato l'impatto del trasporto aereo su alcuni fenomeni climatici, le scelte strategiche andrebbero basate sul principio di precauzione; ***ritiene che vada prestata particolare attenzione all'inquinamento atmosferico e acustico provocato dagli aeroplani nelle fasi di decollo e di atterraggio;***

Or. en

Emendamento presentato da Jules Maaten

Emendamento 31

Paragrafo 16

soppresso

Or. en

Emendamento presentato da Matthias Groote

Emendamento 32

Paragrafo 17

17. un sistema riservato al settore aereo dovrebbe comprendere tutti i voli che partono e arrivano in un aeroporto UE, ***a prescindere dal paese di origine della rispettiva compagnia aerea***, così da garantire condizioni di parità agli operatori che operano su rotte diverse, assicurare che non si verifichino distorsioni di mercato a favore dei voli con destinazione finale esterna alla UE, garantire l'efficacia ambientale, evitare la compensazione interna dei costi ed esercitare un influsso sulla progettazione degli aeromobili;

Or. de

Emendamento presentato da Anders Wijkman

Emendamento 33

Paragrafo 17

17. un sistema riservato al settore aereo dovrebbe, **come primo passo**, comprendere tutti i voli che partono e arrivano in un aeroporto UE, così da garantire condizioni di parità agli operatori che operano su rotte diverse, **evitare** distorsioni di mercato a favore dei voli con destinazione finale esterna alla UE, garantire l'efficacia ambientale, evitare la compensazione interna dei costi ed esercitare un influsso sulla progettazione degli aeromobili; **sottolinea che uno dei principali obiettivi dell'UE consiste nell'impegnarsi per la messa a punto in tempi brevi di un sistema mondiale di scambio di emissioni per il trasporto aereo;**

Or. en

Emendamento presentato da Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Chris Davies, Péter Olajos

Emendamento 34

Paragrafo 17

17. un sistema riservato al settore aereo dovrebbe, **come primo passo**, comprendere tutti i voli che partono e arrivano in un aeroporto UE (**possibilmente anche i voli intercontinentali che attraversano lo spazio aereo comunitario**), così da garantire condizioni di parità agli operatori che operano su rotte diverse, **evitare** distorsioni di mercato a favore dei voli con destinazione finale esterna alla UE, garantire l'efficacia ambientale, evitare la compensazione interna dei costi ed esercitare un influsso sulla progettazione degli aeromobili; **sottolinea la necessità di introdurre quanto prima un sistema mondiale di scambio delle emissioni;**

Or. en

Emendamento presentato da Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman, Péter Olajos

Emendamento 35

Paragrafo 17 bis (nuovo)

- 17 bis. prende atto dell'opinione maturata dalla Commissione previa attenta valutazione, secondo cui un ambito di applicazione così vasto è compatibile con gli esistenti accordi internazionali, quali ad esempio le norme dell'OMC; chiede al Consiglio e alla Commissione di difendere questa posizione da eventuali obiezioni sollevate da paesi terzi in seno alle organizzazioni internazionali;**

Or. en

Emendamento presentato da Peter Liese

Emendamento 36

Paragrafo 17 bis (nuovo)

17 bis. sottolinea la necessità che l'Unione europea ottenga, al più tardi in occasione dell'Assemblea generale dell'ICAO dell'ottobre 2007, un impegno concreto dei paesi terzi (segnatamente Stati Uniti, Cina, Singapore, Australia ed Emirati Arabi Uniti). giacché soltanto in tal modo è possibile mettere a punto un adeguato sistema mondiale;

Or. de

Emendamento presentato da Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Péter Olajos

Emendamento 37

Paragrafo 19 bis (nuovo)

19 bis. sottolinea che il metodo di assegnazione non deve punire, direttamente o indirettamente, le compagnie aeree che hanno già introdotto aeromobili efficienti, per cui i provvedimenti adottati a uno stadio precoce devono essere riconosciuti in qualsiasi circostanza e vanno esercitate pressioni soprattutto sui vettori che non dispongono di aeroplani efficienti e moderni;

Or. en

Emendamento presentato da Anders Wijkman

Emendamento 38

Paragrafo 19 bis (nuovo)

19 bis. sottolinea che il metodo di assegnazione non deve punire, direttamente o indirettamente, le compagnie aeree che hanno già introdotto aeromobili efficienti, per cui i provvedimenti adottati a uno stadio precoce devono essere riconosciuti in qualsiasi circostanza e vanno esercitate pressioni soprattutto sui vettori caratterizzati da uno scarso rendimento del carburante;

che Or. en

Emendamento presentato da Peter Liese

Emendamento 39

Paragrafo 22

22. sottolinea che ***una successiva assegnazione*** gratuita delle autorizzazioni, sia mediante *grandfathering* che benchmarking, ***non deve essere*** discriminatoria nei confronti degli operatori che entrano nel sistema dopo il periodo di assegnazione iniziale; ***ritiene pertanto che vadano previste misure speciali per tener conto degli operatori emergenti;***

Or. en