

PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

4.5.2006

PE 374.036v01-00

POPRAWKI 1-39

Projekt sprawozdania

(PE 371.946v01-00)

Caroline Lucas

Ograniczenie wpływu lotnictwa na zmiany klimatyczne
2005/2249(INI)

Projekt rezolucji

Poprawkę złożyła Eija-Riitta Korhola

Poprawka 1

Punkt uzasadnienia A

- A. mając na uwadze fakt, że UE jest zobowiązana do realizacji celu uniknięcia zmian klimatycznych oraz **postawiła za cel globalny ograniczenie** wzrostu temperatury do 2°C w stosunku do poziomu sprzed rewolucji przemysłowej;

Or. en

Poprawkę złożył Anders Wijkman

Poprawka 2

Punkt uzasadnienia A a (nowy)

- Aa. mając na uwadze, że w rezolucji z dnia 16 listopada 2005 r. Parlament Europejski stwierdził, iż kraje rozwinięte powinny znacznie zredukować emisje - o 30% do roku 2020 i o 60-80% do roku 2050;**

Or. en

AM\613882PL.doc

PE 374.036v01-00

Poprawkę złożyła Eija-Riitta Korhola

Poprawka 3
Punkt uzasadnienia D

skreślony

Or. en

Poprawkę złożyła Eija-Riitta Korhola

Poprawka 4
Ustęp 1

1. z zadowoleniem przyjmuje komunikat Komisji, w którym uznano, że niezbędny jest obszerny pakiet środków, w tym instrumentów (*skreślenie*) ekonomicznych, technologicznych i operacyjnych, w celu zajęcia się wszystkimi rodzajami wpływu lotnictwa na klimat, z zastosowaniem zasady „zanieczyszczający płaci”, jak również z zapewnieniem internalizacji *efektywności kosztowej*;

Or. en

Poprawkę złożył Anders Wijkman

Poprawka 5
Ustęp 2

2. podkreśla, że ogólnym celem doboru instrumentów realizacji tej polityki musi być ograniczenie wpływu lotnictwa na zmiany klimatyczne; *instrumenty te należy dobrać w taki sposób, by zapewniły jak największą redukcję emisji gazów cieplarnianych przy jednoczesnej minimalizacji naruszania zasad konkurencji między europejskimi przewoźnikami lotniczymi a przewoźnikami spoza UE oraz ograniczeniu nieuczciwej konkurencji między sektorem transportu lotniczego a innymi sektorami transportu w UE;*

Or. en

Poprawkę złożyli Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Chris Davies, Péter Olajos

Poprawka 6

Ustęp 2

2. podkreśla, że ogólnym celem doboru instrumentów realizacji tej polityki musi być ograniczenie wpływu lotnictwa na zmiany klimatyczne; ***instrumenty te należy dobrać w taki sposób, by zapewniły jak największą redukcję emisji gazów cieplarnianych przy jednoczesnej minimalizacji naruszania zasad konkurencji między europejskimi przewoźnikami lotniczymi a przewoźnikami spoza UE oraz ograniczeniu nieuczciwej konkurencji między sektorem transportu lotniczego a innymi sektorami transportu w UE;***

Or. en

Poprawkę złożyła Eija-Riitta Korhola

Poprawka 7

Ustęp 2

2. podkreśla, że ogólnym celem doboru instrumentów realizacji tej polityki musi być ograniczenie wpływu lotnictwa na zmiany klimatyczne ***w sposób zapewniający efektywność kosztową;***

Or. en

Poprawkę złożyli Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman, Péter Olajos

Poprawka 8

Ustęp 2 a (nowy)

- 2a. ***podkreśla, że w związku z tym należy zlikwidować wszelkie niepotrzebne obciążenia biurokratyczne, szczególnie w odniesieniu do drobnych przewoźników lotniczych obecnych na rynku;***

Or. en

Poprawkę złożyła Ria Oomen-Ruijten

Poprawka 9
Ustęp 3

3. w pełni popiera zamiar Komisji w zakresie wprowadzenia podatku od paliwa lotniczego i **wzywa Komisję do zaproponowania ustaleń mających na celu wprowadzenie tego podatku na całym świecie;**

Or. nl

Poprawkę złożyła Eija-Riitta Korhola

Poprawka 10
Ustęp 3

skreślony

Or. en

Poprawkę złożyli Peter Liese, Karl-Heinz Florenz

Poprawka 11
Ustęp 3

3. **(skreślenie)** popiera zamiar Komisji w zakresie **dalszej analizy możliwości wprowadzenia** podatku od paliwa lotniczego **(skreślenie)**;

Or. de

Poprawkę złożyła Ria Oomen-Ruijten

Poprawka 12
Ustęp 5

skreślony

Or. en

Poprawkę złożyli Peter Liese, Karl-Heinz Florenz

Poprawka 13

Ustęp 5

5. *a) podkreśla, że zwolnienia transportu lotniczego z podatków oraz inne czynniki zaburzające równowagę prowadzą do bardzo nieuczciwej konkurencji między lotnictwem a innymi sektorami transportu;*
b) podkreśla, że stanowi to szczególne obciążenie dla transportu kolejowego, ponieważ jest on objęty nie tylko obowiązkiem podatkowym, ale również ogólnoeuropejskim systemem handlu uprawnieniami do emisji, co znacznie zwiększa koszty tego przyjaznego dla środowiska systemu transportu;
c) podkreśla, że takie zakłócenie konkurencji między sektorami transportu prowadzi również do zakłócenia konkurencji między regionami turystycznymi, ze szkodą dla tych obszarów, do których można głównie dotrzeć samochodem, autobusem lub pociągiem;
d) podkreśla, że w tej kwestii konieczne jest nie tylko opracowanie sprawiedliwego rozwiązania problemów związanych ze szkodliwością lotnictwa dla środowiska, ale również obniżenie podatków lub ograniczenie innych obciążeń, które są obowiązkowe dla innych systemów transportu, lecz nie dla lotnictwa;

Or. en

Poprawkę złożył Anders Wijkman

Poprawka 14

Ustęp 5

5. *a) podkreśla, że zwolnienia transportu lotniczego z podatków oraz inne czynniki zaburzające równowagę prowadzą do bardzo nieuczciwej konkurencji między lotnictwem a innymi sektorami transportu;*
b) podkreśla, że stanowi to szczególne obciążenie dla transportu kolejowego;
c) podkreśla, że takie zakłócenie konkurencji między sektorami transportu prowadzi również do zakłócenia konkurencji między regionami turystycznymi, ze szkodą dla tych obszarów, do których można głównie dotrzeć samochodem, autobusem lub pociągiem;
d) podkreśla, że w tej kwestii konieczne jest nie tylko opracowanie sprawiedliwego rozwiązania problemów związanych ze szkodliwością lotnictwa dla środowiska, ale również wyrównanie szans lotnictwa i innych sektorów transportu;

Or. en

Poprawkę złożyli Peter Liese, John Bowis, Péter Olajos

Poprawka 15

Ustęp 6 a (nowy)

6a. z zadowoleniem przyjmuje przemówienie przewodniczącego Rady Europejskiej – kanclerza Austrii – Wolfganga Schüssela wygłoszone w Parlamencie Europejskim w styczniu 2006 r., w którym odniósł się do tej kwestii, i wzywa Prezydencję Rady do opracowania konkretnych propozycji w tej sprawie;

Or. en

Poprawkę złożył Vittorio Prodi

Poprawka 16

Ustęp 7

7. podkreśla, że w ramach zarządzania ruchem lotniczym należy pilnie zająć się kwestią sposobu, w jaki może ono przyczynić się do rozwiązania problemu tworzenia smug kondensacyjnych i chmur typu cirrus, **a także oceną skutków cieplnych emitowania cząsteczek węgla do stratosfery;**

Or. en

Poprawkę złożyli Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman, Chris Davies, Péter Olajos

Poprawka 17

Ustęp 7

7. podkreśla, że **lepszemu zarządzaniu** ruchem lotniczym **jest pilnie potrzebne, aby ograniczyć emisje CO₂ oraz tworzenie** smug kondensacyjnych i chmur typu cirrus, **a także podkreśla, że byłby to środek zwiększający efektywność kosztów;**

Or. en

Poprawkę złożył Anders Wijkman

Poprawka 18

Ustęp 7 a (nowy)

7a. wzywa do prowadzenia dalszych badań w celu lepszego zrozumienia całkowitego

wpływu lotnictwa na zmiany klimatyczne; szczególnie ważne będzie wyjaśnienie oddziaływania smug kondensacyjnych (pary wodnej), a także odpowiedź na pytanie, do jakiego stopnia latanie na niższych wysokościach ograniczyłoby całkowitą emisję, a tym samym wpływ na zmiany klimatyczne;

Or. en

Poprawkę złożył Vittorio Prodi

Poprawka 19

Ustęp 7 a (nowy)

7a. wzywa Komisję do propagowania masowego wprowadzania w lotnictwie biopaliw, które nie zawierają węgla, przyczyniając się tym samym do ograniczenia wpływu na zmiany klimatyczne;

Or. en

Poprawkę złożył Matthias Groote

Poprawka 20

Ustęp 7 a (nowy)

7a. podkreśla, że badania i rozwój w zakresie technologii produkcji czystych silników oraz paliw alternatywnych muszą stanowić kwestię priorytetową również w Siódmym Programie Ramowym; jest zdania, że należy stosować zintegrowane podejście, dotyczące zarówno handlu uprawnieniami do emisji, jak i produkcji czystych silników i paliw, w celu ograniczenia emisji również innych substancji niż CO₂ w sektorze lotnictwa;

Or. de

Poprawkę złożył Jules Maaten

Poprawka 21

Ustęp 9

9. podkreśla, że efektywność w zakresie ochrony środowiska jakiegokolwiek systemu handlu uprawnieniami do emisji będzie zależała od jego kluczowych elementów takich jak zasięg geograficzny, rodzaje emisji, limit i przydział. Elementy te powinny zostać uważnie ocenione pod kątem oddziaływania gospodarczego i społecznego na sektor lotnictwa a także wpływu na zobowiązania międzynarodowe UE na szczeblu ogólnoświatowym;

Or. en

Poprawkę złożyła Eija-Riitta Korhola

Poprawka 22

Ustęp 9

9. podkreśla, że efektywność w zakresie ochrony środowiska jakiegokolwiek systemu handlu uprawnieniami do emisji będzie zależała od wystarczająco szerokiego zasięgu geograficznego, ***poziomu technologicznego i wczesnych działań uwzględnionych przy przydzielaniu oraz zajmowaniu się pełnym oddziaływaniem*** na klimat;

Or. en

Poprawkę złożył Matthias Groote

Poprawka 23

Ustęp 10

10. proponuje ***włączenie sektora lotnictwa do istniejącego międzybranżowego systemu handlu uprawnieniami do emisji***;

Or. de

Poprawkę złożył Jules Maaten

Poprawka 24

Ustęp 10

10. ***uznaje***, że z powodu braku *wiążących zobowiązań w zakresie emisji generowanych przez lotnictwo międzynarodowe w postanowieniach Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie Zmian Klimatu oraz Protokołu z Kioto* ***każde włączenie lotnictwa do systemu handlu uprawnieniami do emisji w UE (EU ETS) powinno uwzględniać specyficzne cechy lotnictwa, szczególnie w odniesieniu do wzajemnych zależności między nim a innymi sektorami. Ponieważ lotnictwo jest sektorem wzrostu i nie posiada żadnego alternatywnego źródła energii, będzie ono nabywcą netto i dlatego powinno mieć dostęp do jak najszerszego rynku emisji oraz mieć możliwość prowadzenia wolnego handlu z innymi podmiotami handlowymi***;

Or. en

Poprawkę złożyła Eija-Riitta Korhola

Poprawka 25

Ustęp 10

10. proponuje, **by** wprowadzenie oddzielnego systemu dla emisji z lotnictwa **zostało ocenione** uznając, że z powodu braku wsparcia ze strony postanowień Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie Zmian Klimatu oraz Protokołu z Kioto do tej konwencji dla emisji generowanych przez loty międzynarodowe sektor lotnictwa nie byłby zdolny do faktycznej sprzedaży w ramach ETS;

Or. en

Poprawkę złożyła Eija-Riitta Korhola

Poprawka 26

Ustęp 10 a (nowy)

- 10a. podkreśla potrzebę dalszego zajęcia się szeregiem pozostających do rozwiązania kwestii technicznych, obejmujących: sposób określenia ewentualnego limitu dla lotnictwa, punkt zgodności (samoloty, operatorzy, linie lotnicze lub lotniska) oraz sposób, w jaki UE zastosuje system handlu uprawnieniami do emisji do linii lotniczych spoza UE;**

Or. en

Poprawkę złożył Matthias Groote

Poprawka 27

Ustęp 11

11. **(skreślenie)** uważa, że jeżeli linie lotnicze miałyby możliwość kupowania od UE-ETS, **należy to dokładnie rozważyć;**

Or. de

Poprawkę złożył Gyula Hegyi

Poprawka 28

Ustęp 13

13. ***proponuje zminimalizowanie liczby*** kredytów zewnętrznych (***skreślenie***) (np. CDM/JI (Mechanizm Czystego Rozwoju i Wspólnych Wdrożeń ustanowiony w ramach Protokołu z Kioto) lub kredytów w ramach regionalnych systemów limitu i handlu w krajach niebędących stronami Protokołu z Kioto) ***dozwolonych w ramach odrębnego systemu dla lotnictwa, w celu zmniejszenia biurokracji i zwiększenia przejrzystości;***

Or. en

Poprawkę złożył Peter Liese

Poprawka 29

Ustęp 15

15. wzywa Komisję do ***wspierania programów badawczych mających na celu poszerzenie wiedzy na temat wpływu lotnictwa niezwiązanego z emisją CO₂, oraz wspierania działania ICAO na rzecz poprawy standardów w zakresie emisji NO_x;***

Or. en

Poprawkę złożył Gyula Hegyi

Poprawka 30

Ustęp 15

15. wzywa Komisję do wprowadzenia innych instrumentów politycznych, ukierunkowanych na zajęcie się wpływem lotnictwa niezwiązanym z emisją CO₂, równoległe z ETS; w sytuacjach, w których istnieje niepewność co do takiego wpływu, polityka powinna być oparta na zasadzie ostrożności; ***należy zwrócić szczególną uwagę na zanieczyszczenie powietrza oraz hałas powstały w trakcie wznoszenia się oraz obniżania lotu samolotów;***

Or. en

Poprawkę złożył Jules Maaten

Poprawka 31
Ustęp 16

skreślony

Or. en

Poprawkę złożył Matthias Groote

Poprawka 32
Ustęp 17

17. wyraża przekonanie, że system dla lotnictwa powinien obejmować wszystkie loty do i z każdego portu lotniczego na terytorium UE, **niezależnie od kraju pochodzenia danej linii lotniczej**, aby zapewnić równe reguły konkurencji operatorom o innych profilach tras, uniknąć zniekształcenia rynku na korzyść lotów do miejsc znajdujących się poza granicami UE, zapewnić skuteczność w zakresie ochrony środowiska, zapobiegać wzajemnemu subsydiowaniu i zagwarantować wpływ na konstrukcję samolotów;

Or. de

Poprawkę złożył Anders Wijkman

Poprawka 33
Ustęp 17

17. wyraża przekonanie, że system dla lotnictwa powinien **w pierwszej kolejności** obejmować wszystkie loty do i z każdego portu lotniczego na terytorium UE, aby zapewnić równe reguły konkurencji operatorom o innych profilach tras, uniknąć zniekształcenia rynku na korzyść lotów do miejsc znajdujących się poza granicami UE, zapewnić skuteczność w zakresie ochrony środowiska, zapobiegać wzajemnemu subsydiowaniu i zagwarantować wpływ na konstrukcję samolotów; **podkreśla, że głównym celem dla UE jest praca na rzecz rychłego ustanowienia ogólnoświatowego systemu handlu uprawnieniami do emisji dla lotnictwa;**

Or. en

Poprawkę złożyli Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Chris Davies, Péter Olajos

Poprawka 34

Ustęp 17

17. wyraża przekonanie, że system dla lotnictwa powinien **w pierwszej kolejności** obejmować wszystkie loty do i z każdego portu lotniczego na terytorium UE (**oraz jeśli to możliwe również loty międzykontynentalne przez przestrzeń powietrzną UE**), aby zapewnić równe reguły konkurencji operatorom o innych profilach tras, uniknąć zniekształcenia rynku na korzyść lotów do miejsc znajdujących się poza granicami UE, zapewnić skuteczność w zakresie ochrony środowiska, zapobiegać wzajemnemu subsydiowaniu i zagwarantować wpływ na konstrukcję samolotów; **podkreśla konieczność jak najszybszego wprowadzenia ogólnoświatowego systemu handlu uprawnieniami do emisji;**

Or. en

Poprawkę złożyli Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman, Péter Olajos

Poprawka 35

Ustęp 17 a (nowy)

- 17a. uznaje opinię Komisji, przygotowaną po dokładnej ocenie, według której taki szeroki zakres zgodny jest z porozumieniami międzynarodowymi, np. z przepisami WTO; zwraca się do Komisji i Rady o podjęcie działań w obronie tego stanowiska w przypadku ewentualnych ataków ze strony państw trzecich w ramach organizacji międzynarodowych;**

Or. en

Poprawkę złożył Peter Liese

Poprawka 36

Ustęp 17 b (nowy)

- 17b. podkreśla, że UE musi uzyskać konkretne deklaracje ze strony państw trzecich (w szczególności Stanów Zjednoczonych, Chin, Singapuru, Australii oraz Zjednoczonych Emiratów Arabskich) najpóźniej przed zgromadzeniem ogólnym ICAO w październiku 2007 r., ponieważ jedynie wówczas będzie można stworzyć odpowiedni system ogólnoświatowy;**

Or. de

Poprawkę złożyli Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Péter Olajos

Poprawka 37
Ustęp 19 a (nowy)

19a. podkreśla, że metoda przydzielania nie powinna bezpośrednio lub pośrednio karać tych firm, które wprowadziły już wydajne samoloty tak, aby w każdym wypadku uwzględniano wczesne działanie, a główną presję na zmiany wywierano na tych przewoźnikach, którzy nie posiadają wydajnych i nowoczesnych samolotów;

Or. en

Poprawkę złożył Anders Wijkman

Poprawka 38
Ustęp 19 a (nowy)

19a. podkreśla, że metoda przydzielania nie powinna bezpośrednio lub pośrednio karać tych firm, które wprowadziły już wydajne samoloty tak, aby w każdym wypadku uwzględniano wczesne działanie, a główną presję na zmiany wywierano na przewoźnikach posiadających słabą wydajność paliwową;

Or. en

Poprawkę złożył Peter Liese

Poprawka 39
Ustęp 22

22. podkreśla, że *ostateczny* nieodpłatny przydział pozwoleń, czy to za pośrednictwem nieodpłatnego przyznawania uprawnień na podstawie historycznego poziomu emisji (*grandfathering*), czy też przydziału w oparciu o wielkość produkcji z określonym poziomem odniesienia (*benchmarking*), *nie powinien dyskryminować* operatorów, którzy wejdą na rynek po okresie przydziałów początkowych; *z tego względu należałoby wziąć szczególnie pod uwagę uwzględnienie nowych uczestników;*

Or. en