

EUROPAPARLAMENTET

2004



2009

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

4.5.2006

PE 374.036v01-00

ÄNDRINGSFÖRSLAG 1-39

Förslag till betänkande

(PE 371.946v01-00)

Caroline Lucas

Att minska luftfartens påverkan på klimatförändringen
(2005/2249(INI))

Förslag till resolution

Ändringsförslag från Eija-Riitta Korhola

Ändringsförslag 1

Skäl A

- A. EU arbetar med att ta itu med klimatförändringen och **har föreslagit det övergripande målet att** begränsa den globala uppvärmningen till + 2 °C jämfört med de förindustriella nivåerna.

Or. en

Ändringsförslag från Anders Wijkman

Ändringsförslag 2

Skäl Aa (nytt)

- Aa. **I sin resolution av den 16 november 2005 förklarade Europaparlamentet att industriländerna måste göra stora nedskärningar av utsläppen – med 30 procent fram till 2020 och med 60–80 procent till 2050.**

Or. en

Ändringsförslag från Eija-Riitta Korhola

Ändringsförslag 3

Skäl D

utgår

Or. en

Ändringsförslag från Eija-Riitta Korhola

Ändringsförslag 4

Punkt 1

1. Europaparlamentet välkomnar kommissionens meddelande och erkännandet i detta av att det behövs ett omfattande åtgärds paket, inbegripet (*text utgår*) ekonomiska, tekniska och operativa instrument, för att ta itu med alla luftfartens effekter på klimatet, och av att det är nödvändigt att tillämpa principen om att förorenaren skall betala och av att garantera en *internalisering av kostnadseffektiviteten*.

Or. en

Ändringsförslag från Anders Wijkman

Ändringsförslag 5

Punkt 2

2. Europaparlamentet betonar att det övergripande målet för de politiska instrument som väljs måste vara att minska luftfartens påverkan på klimatförändringen. *Dessa politiska instrument måste väljas på ett sätt som garanterar att minskningen av utsläppen av växthusgaser blir så stor som möjligt samtidigt som snedvridningen av konkurrensen mellan EU-baserade lufttrafikföretag och lufttrafikföretag från länder utanför EU minimeras och den illojala konkurrensen mellan flygtransportsektorn och andra transportsektorer inom EU minskar.*

Or. en

Ändringsförslag från Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Chris Davies, Péter Olajos

Ändringsförslag 6

Punkt 2

2. Europaparlamentet betonar att det övergripande målet för de politiska instrument som väljs måste vara att minska luftfartens påverkan på klimatförändringen. *Dessa politiska instrument måste väljas på ett sätt som garanterar att minskningen av*

utsläppen av växthusgaser blir så stor som möjligt samtidigt som snedvridningen av konkurrensen mellan EU-baserade lufttrafikföretag och lufttrafikföretag från länder utanför EU minimeras och den illojala konkurrensen mellan flygtransportsektorn och andra transportsektorer inom EU minskar.

Or. en

Ändringsförslag från Eija-Riitta Korhola

Ändringsförslag 7

Punkt 2

2. Europaparlamentet betonar att det övergripande målet för de politiska instrument som väljs måste vara att ***på ett kostnadseffektivt sätt*** minska luftfartens påverkan på klimatförändringen.

Or. en

Ändringsförslag från Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman, Péter Olajos

Ändringsförslag 8

Punkt 2a (ny)

- 2a. ***Europaparlamentet betonar att alla slags onödiga byråkratiska bördor bör undvikas i detta avseende, särskilt av hänsyn till de små lufttrafikföretag som finns på marknaden.***

Or. en

Ändringsförslag från Ria Oomen-Ruijten

Ändringsförslag 9

Punkt 3

3. Europaparlamentet stöder helt kommissionens avsikt att verka för att skatter på flygfotogen införs och uppmanar kommissionen att ***föreslå åtgärder för att införa sådana över hela världen.***

Or. nl

Ändringsförslag från Eija-Riitta Korhola

Ändringsförslag 10

Punkt 3

utgår

Or. en

Ändringsförslag från Peter Liese, Karl-Heinz Florenz

Ändringsförslag 11

Punkt 3

3. Europaparlamentet stöder (*text utgår*) kommissionens avsikt att *ytterligare utforska alternativet att införa* skatter på flygfotogen (*text utgår*).

Or. de

Ändringsförslag från Ria Oomen-Ruijten

Ändringsförslag 12

Punkt 5

utgår

Or. en

Ändringsförslag från Peter Liese, Karl-Heinz Florenz

Ändringsförslag 13

Punkt 5

5. **Europaparlamentet**
- a) **understryker att skattebefrielserna för flygtransporterna, liksom andra obalanser, leder till mycket illojal konkurrens mellan luftfartssektorn och andra transportsektorer,**
 - b) **betonar att detta är en börda särskilt för järnvägssektorn, eftersom järnvägssektorn omfattas inte bara av skatter, utan även av gemenskapens system för handel med utsläppsrätter, som betydligt höjer kostnaden för detta miljövänliga transportsystem,**
 - c) **understryker att denna snedvridning av konkurrensen i transportsektorerna även leder till snedviden konkurrens mellan turistregioner, till nackdel för de regioner som huvudsakligen nås med bil, buss eller tåg,**
 - d) **understryker att det för att ta itu med detta problem inte bara är nödvändigt att**

överväga en rättvis lösning på de miljöproblem som luftfarten orsakar, utan även nödvändigt att överväga att sänka skatter eller minska andra bördor som är obligatoriska för andra transportsystem, men inte för luftfarten.

Or. en

Ändringsförslag från Anders Wijkman

Ändringsförslag 14
Punkt 5

5. **Europaparlamentet**
- a) **understryker att skattebefrielserna för flygtransporterna, liksom andra obalanser, leder till mycket illojal konkurrens mellan luftfartssektorn och andra transportsektorer,**
 - b) **betonar att detta är en börda särskilt för järnvägssektorn,**
 - c) **understryker att denna snedvridning av konkurrensen i transportsektorerna även leder till snedvriden konkurrens mellan turistregioner, till nackdel för de regioner som huvudsakligen nås med bil, buss eller tåg,**
 - d) **understryker att det för att ta itu med detta problem inte bara är nödvändigt att överväga en rättvis lösning på de miljöproblem som luftfarten orsakar, utan även nödvändigt att överväga att utjämna villkoren mellan luftfartssektorn och andra transportsektorer.**

Or. en

Ändringsförslag från Peter Liese, John Bowis, Péter Olajos

Ändringsförslag 15
Punkt 6a (ny)

- 6a. **Europaparlamentet välkomnar talet av Wolfgang Schüssel, Europeiska rådets ordförande och Österrikes förbundskansler, i Europaparlamentet i januari 2006, i vilket han tog upp frågan, och uppmanar rådets ordförandeskap att arbeta på konkreta förslag om hur frågan kan behandlas.**

Or. en

Ändringsförslag från Vittorio Prodi

Ändringsförslag 16
Punkt 7

7. Europaparlamentet betonar att det brådskar att undersöka hur flygledningstjänsten kan bidra till att ta itu med bildandet av kondensstrimmor och cirrusmoln **och att**

utvärdera uppvärmningseffekten av kolpartiklar som släpps ut i stratosfären.

Or. en

Ändringsförslag från Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman, Chris Davies, Péter Olajos

Ändringsförslag 17

Punkt 7

7. Europaparlamentet betonar att det brådskar att **förbättra** flygledningstjänsten **för** att **minska koldioxidutsläpp**, kondensstrimmor och cirrusmoln **och att detta skulle vara en kostnadseffektiv åtgärd.**

Or. en

Ändringsförslag från Anders Wijkman

Ändringsförslag 18

Punkt 7a (ny)

- 7a. **Europaparlamentet begär ytterligare forskningsinsatser för att öka vår förståelse av luftfartens totala effekter på klimatförändringen. Särskilt viktigt är det att klargöra effekterna av kondensstrimmor (vattenånga) från flygplan och i vilken utsträckning flygning på lägre höjder skulle minska de totala utsläppen och följaktligen klimatpåverkan.**

Or. en

Ändringsförslag från Vittorio Prodi

Ändringsförslag 19

Punkt 7a (ny)

- 7a. **Europaparlamentet uppmanar kommissionen att främja ett massivt införande av biobränslen för luftfarten som ett kolneutralt bidrag till att minska påverkan på klimatförändringen.**

Or. en

Ändringsförslag från Matthias Grootte

Ändringsförslag 20

Punkt 7a (ny)

7a. Europaparlamentet betonar att forskning och utveckling som avser miljövänlig motorteknik och alternativa bränslen måste prioriteras, även i sjunde ramprogrammet. Parlamentet anser att man bör eftersträva ett integrerat synsätt som innebär att utsläppshandel och utveckling av miljövänliga motorer och bränslen kombineras, i syfte att även minska utsläppen av andra ämnen än koldioxid i luftfartssektorn.

Or. de

Ändringsförslag från Jules Maaten

Ändringsförslag 21

Punkt 9

9. Europaparlamentet betonar att **miljöeffektiviteten** för *(text utgår)* ett system för utsläppshandel **beror på dess centrala konstruktionsinslag, såsom geografisk räckvidd, omfattade utsläpp, övre gräns samt tilldelning. Dessa inslag bör noga utvärderas i syfte att beakta deras ekonomiska och sociala påverkan på luftfartssektorn och effekten på EU:s internationella åtaganden på global nivå.**

Or. en

Ändringsförslag från Eija-Riitta Korhola

Ändringsförslag 22

Punkt 9

9. Europaparlamentet betonar att för att ett system för utsläppshandel skall vara miljöeffektivt måste den geografiska räckvidden vara tillräckligt stor, **hänsyn måste tas till den tekniska nivån och tidiga åtgärder vid tilldelningen** och handeln måste avse hela klimatpåverkan.

Or. en

Ändringsförslag från Matthias Grootte

Ändringsförslag 23

Punkt 10

10. Europaparlamentet föreslår att **det befintliga systemet för utsläppshandel, som inte är**

begränsat till någon bestämd sektor, får omfatta även luftfarten.

Or. de

Ändringsförslag från Jules Maaten

Ändringsförslag 24

Punkt 10

10. Europaparlamentet (*text utgår*) inser att ***hänsyn bör tas till luftfartens särdrag om man låter EU:s system för utsläppshandel omfatta*** luftfartssektorn, på grund av avsaknaden av bindande åtaganden i UNFCCC och Kyotoprotokollet för utsläpp från internationell luftfart, ***särskilt när det gäller dess samspel med andra sektorer. Eftersom luftfartssektorn är en tillväxtsektor och inte har någon alternativ energikälla blir den en nettoköpare. Sektorn bör därför ha tillgång till en så stor kolmarknad som möjligt och bör kunna handla fritt med övriga handelsaktörer.***

Or. en

Ändringsförslag från Eija-Riitta Korhola

Ändringsförslag 25

Punkt 10

10. Europaparlamentet föreslår att ***möjligheten att införa*** ett separat system (*text utgår*) för utsläpp från luftfarten ***utvärderas***. Parlamentet inser att luftfartssektorn, på grund av avsaknaden av bindande åtaganden i UNFCCC och Kyotoprotokollet för utsläpp från internationell luftfart, i realiteten inte skulle kunna sälja till systemet för utsläppshandel.

Or. en

Ändringsförslag från Eija-Riitta Korhola

Ändringsförslag 26

Punkt 10a (ny)

- 10a. Europaparlamentet betonar behovet av att man i ännu högre grad inriktar sig på ett antal kvarstående tekniska frågor som måste lösas, bland annat hur den eventuella övre gränsen för luftfarten skall bestämmas, vad kravuppfyllelse innebär (flygplan, lufttrafikföretag, flygbolag eller flygplatser) och hur EU kan göra systemet för utsläppshandel tillämpligt på flygbolag från länder utanför EU.***

Or. en

Ändringsförslag från Matthias Groote

Ändringsförslag 27

Punkt 11

11. Europaparlamentet (*text utgår*) anser att om det skall finnas en möjlighet att låta flygbolag köpa från EU:s system för utsläppshandel bör den **övervägas noga**.

Or. de

Ändringsförslag från Gyula Hegyi

Ändringsförslag 28

Punkt 13

13. Europaparlamentet **föreslår att det antal** krediter utifrån (*text utgår*) (t.ex. mekanismen för ren utveckling och gemensamt utförande (CDM/JI) som inrättats genom Kyotoprotokollet eller krediter från regionala system för utsläppshandel i länder som inte har skrivit under Kyotoprotokollet) **som tillåts i det separata systemet för luftfarten minimeras, i syfte att minska byråkratin och öka insynen**.

Or. en

Ändringsförslag från Peter Liese

Ändringsförslag 29

Punkt 15

15. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att **uppmuntra forskningsprogram för att förbättra den vetenskapliga kunskapen om** luftfartens icke-koldioxideffekter **och att stödja åtgärder i Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) för att utveckla normer för kväveoxider**.

Or. en

Ändringsförslag från Gyula Hegyi

Ändringsförslag 30

Punkt 15

15. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram andra politiska instrument för att ta itu med luftfartens icke-koldioxideffekter parallellt med systemet för utsläppshandel. I de fall då de exakta effekterna är ovissa anser parlamentet att

politiken bör grunda sig på försiktighetsprincipen. **Luft- och bullerförorening under flygplanens stigningar och nedstigningar bör ägnas särskild uppmärksamhet.**

Or. en

Ändringsförslag från Jules Maaten

Ändringsförslag 31
Punkt 16

utgår

Or. en

Ändringsförslag från Matthias Grootte

Ändringsförslag 32
Punkt 17

17. Europaparlamentet anser att ett system för luftfarten bör omfatta alla flygningar till och från alla EU-flygplatser, **oavsett det berörda flygbolagets ursprungsland**, för att garantera lika villkor för lufttrafikföretag med olika sträckprofiler, för att undvika att marknaden snedvrids till förmån för flygningar till bestämmelseorter utanför EU, för att garantera miljöeffektivitet och förhindra korssubventionering samt i syfte att påverka flygplanens formgivning.

Or. de

Ändringsförslag från Anders Wijkman

Ändringsförslag 33
Punkt 17

17. Europaparlamentet anser att ett system för luftfarten **som ett första steg** bör omfatta alla flygningar till och från alla EU-flygplatser för att garantera lika villkor för lufttrafikföretag med olika sträckprofiler, för att undvika att marknaden snedvrids till förmån för flygningar till bestämmelseorter utanför EU, för att garantera miljöeffektivitet och förhindra korssubventionering samt i syfte att påverka flygplanens formgivning. **Parlamentet betonar att ett huvudmål för EU:s arbete bör vara att ett världsomfattande system för utsläppshandel upprättas inom kort.**

Or. en

Ändringsförslag från Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Chris Davies, Péter Olajos

Ändringsförslag 34

Punkt 17

17. Europaparlamentet anser att ett system för luftfarten **som ett första steg** bör omfatta alla flygningar till och från alla EU-flygplatser (**om möjligt även interkontinentala flygningar genom EU:s luftrum**) för att garantera lika villkor för lufttrafikföretag med olika sträckprofiler, för att undvika att marknaden snedvrids till förmån för flygningar till bestämmelseorter utanför EU, för att garantera miljöeffektivitet och förhindra korssubventionering samt i syfte att påverka flygplanens formgivning. **Parlamentet betonar att ett världsomfattande system för utsläppshandel måste införas snarast möjligt.**

Or. en

Ändringsförslag från Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman, Péter Olajos

Ändringsförslag 35

Punkt 17a (ny)

- 17a. **Europaparlamentet inser att kommissionen, efter en noggrann bedömning, anser att en sådan allmän räckvidd är förenlig med internationella överenskommelser, t.ex. WTO:s regler. Parlamentet uppmanar kommissionen och rådet att försvara denna ståndpunkt mot tredjeländers eventuella angrepp i internationella organisationer.**

Or. en

Ändringsförslag från Peter Liese

Ändringsförslag 36

Punkt 17a (ny)

- 17a. **Europaparlamentet betonar att EU måste få uttryckliga löften från tredjeländer (särskilt Förenta staterna, Kina, Singapore, Australien och Förenade Arabemiraten) senast vid tidpunkten för ICAO:s generalförsamling i oktober 2007, eftersom det först då blir möjligt att upprätta ett fullgott världsomfattande system.**

Or. de

Ändringsförslag från Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Péter Olajos

Ändringsförslag 37

Punkt 19a (ny)

19a. Europaparlamentet betonar att tilldelningsmetoden varken direkt eller indirekt får innebära att de företag som redan har infört effektiva flygplan straffas. Därför måste tidiga åtgärder värdesättas under alla omständigheter, och förändringstrycket måste vara störst på de lufttrafikföretag som saknar effektiva och moderna flygplan.

Or. en

Ändringsförslag från Anders Wijkman

Ändringsförslag 38

Punkt 19a (ny)

19a. Europaparlamentet betonar att tilldelningsmetoden varken direkt eller indirekt får innebära att de företag som redan har infört effektiva flygplan straffas. Därför måste tidiga åtgärder värdesättas under alla omständigheter, och förändringstrycket måste vara störst på lufttrafikföretag med låg bränsleeffektivitet.

Or. en

Ändringsförslag från Peter Liese

Ändringsförslag 39

Punkt 22

22. Europaparlamentet betonar att **en eventuell** fri tillståndstilldelning, vare sig utifrån tidigare utsläppsrätter eller genom riktmärkning, **inte får** diskriminera lufttrafikföretag som kommer in i systemet efter den inledande tilldelningsperioden. **Särskilda åtgärder skulle därför behöva vidtas för att tillgodose nya aktörer.**

Or. en