

12.4.2013

A7-0060/ 001-017

MÓDOSÍTÁSOK 001-017

előterjesztette: Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság

Jelentés

Peter Liese

A7-0060/2013

Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységeinek kereskedelmi rendszere

Határozati javaslat (COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

Módosítás 1

Jogalkotási állásfoglalás-tervezet
7 a bevezető hivatkozás (új)

Jogalkotási állásfoglalás-tervezet

Módosítás

*tekintettel az Európai Közösség nevében a
2002/358/EK tanácsi határozattal¹
jóváhagyott Kiotói Jegyzőkönyv 2.
cikkének (2) bekezdésére,*

¹*Az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezménye Kiotói Jegyzőkönyvének az Európai Közösség nevében történő jóváhagyásáról, valamint az abból származó kötelezettségek közös teljesítéséről szóló, 2002. április 25-i tanácsi határozat (HL L 130., 2002.5.15., 1. o.).*

Módosítás 2

Határozatra irányuló javaslat -1 preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(-1) A légiközlekedési ágazat nagymértékben nemzetközi jellegű. A légi közlekedésből származó ilyen típusú kibocsátások jelentette világszintű problémák hatékonyan nemzetközi fellépéssel oldhatók meg, amelybe beletartozik az ugyanazon normák vagy ugyanazon célok világszintű – különböző módokon történő – betartására való kötelezettség. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) ebben a folyamatban kulcsszerepet játszik azzal, hogy nemzetközi megállapodás keretében határozza meg ezeket a közös célokat.

Indokolás

Az olyan nemzetközi problémák, mint a légiközlekedési ágazat által kibocsátott üvegházhatású gázoké, világszintű megoldásokat igényelnek, vagyis eredményre a nemzetközi megközelítés vezethet.

Módosítás 3

Határozatra irányuló javaslat 1 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek jelentős előrelépést **sikerült tennie** egyrészt egy olyan keret 2013-as ICAO-közgyűlésen történő elfogadása irányában, amely lehetővé teszi az **egyes államok** számára, hogy piaci alapú eszközöket alkalmazzanak a nemzetközi légi **közlekedésre** vonatkozóan, másrészt egy globális, piaci alapú eszköz kifejlesztése terén.

(1) 2012 novemberében az ICAO – miután már 1998-ban megbeszéléseket kezdeményezett a légi közlekedés okozta kibocsátások csökkentéséről – jelentős előrelépést **tett** egyrészt egy olyan keret 2013-as ICAO-közgyűlésen történő elfogadása irányában, amely lehetővé teszi az **ICAO tagállamai** számára, hogy piaci alapú eszközöket alkalmazzanak a nemzetközi légi **közlekedésből származó kibocsátásokra** vonatkozóan, másrészt egy globális, piaci alapú eszköz **(a továbbiakban „MBM”)** kifejlesztése terén.

Indokolás

Nyilvánvalóvá kell tenni, hogy a kibocsátások csökkentéséről folytatott megbeszélések az ICAO szintjén már több mint tíz éve elkezdődtek, és kevés előrelépés történt mindaddig, amíg nem vált közelivé az az időpont, amelytől az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerét alkalmazni kell.

Módosítás 4

Határozatra irányuló javaslat 1 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) Az Unió azt várja az ICAO-közgyűléstől, hogy jusson megegyezésre egy reális végrehajtási ütemtervvel rendelkező globális (MBM), valamint a nemzetközi légi közlekedésre vonatkozó nemzeti és regionális MBM-ek átfogó alkalmazását segítő keret létrehozásáról a globális MBM alkalmazásáig.

Indokolás

Ki kell emelni, hogy az Uniónak nagyon világos elvárásai vannak az ICAO-közgyűléssel kapcsolatban, ezért nem minden eredmény tekinthető sikeresnek.

Módosítás 5

Határozatra irányuló javaslat 2 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2) E folyamat elősegítése és lendületben tartása érdekében célszerű felfüggeszteni a 2013-as ICAO-közgyűlést megelőzően hatályos, az Unió és az Unióval szoros gazdasági kapcsolatban álló, valamint az éghajlatváltozás kezelésére az Unióval közös kötelezettséget vállaló területeken kívüli repülőterekre érkező és onnan induló járatokra vonatkozó követelmények végrehajtását. Ezért nem lehet intézkedéseket hozni a légijárat-üzemeltetők ellen az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló, 2003. október 13-i 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvből eredő, 2014. január 1-jét

(2) E folyamat elősegítése és ***az ICAO tagállamainak a légi közlekedésből származó kibocsátások problémájának globális szintű kezelésére tett közös kötelezettségvállalásának*** lendületben tartása érdekében célszerű felfüggeszteni a 2013-as ICAO-közgyűlést megelőzően hatályos, az Unió és az Unióval szoros gazdasági kapcsolatban álló, valamint az éghajlatváltozás kezelésére az Unióval közös kötelezettséget vállaló területeken kívüli repülőterekre érkező és onnan induló járatokra vonatkozó követelmények végrehajtását. Ezért nem lehet intézkedéseket hozni a légijárat-üzemeltetők ellen ***a 2010. és 2012. évek között keletkező, a szóban forgó***

megelőzően keletkező követelmények tekintetében, amelyek előírják a szóban forgó repülőterekre érkező és onnan induló járatok vonatkozásában a hitelesített kibocsátások és az annak megfelelően leadott kibocsátási egységek jelentését. A követelményeket továbbra is teljesíteni kívánó légitársaság-üzemeltetők részére biztosítani kell ennek lehetőségét.

*repülőterekre érkező és onnan induló járatok vonatkozásában a hitelesített kibocsátások és az annak megfelelően leadott kibocsátási egységek jelentési követelményei tekintetében, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló, 2003. október 13-i 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi **irányelvnek megfelelően.** A követelményeket továbbra is teljesíteni kívánó légitársaság-üzemeltetők részére biztosítani kell ennek lehetőségét. **Az Unió tárgyalásokat folytat Svájccal az országnak az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerébe („EU ETS”) való belépéséről, ami lefedné a Svájcban belüli és a Svájcban harmadik országokba irányuló légitársaságokat. A lehető legmagasabb szinten kell megbeszéléseket folytatni Svájc és az Unió között arról, hogy a tagállamokból Svájcba irányuló légitársaságokra az EU ETS vagy a jelenlegi eltérés vonatkozzon. Ezeket a megbeszéléseket a jogi helyzet és a baráti együttműködés tiszteletben tartásával kell folytatni, figyelembe véve Svájc igen konstruktív szerepét az ICAO-ban.***

Indokolás

Svájc esetével több módosítás is foglalkozott. Néhányuk szerint az Unió társjogalkotóinak nem azt kell eldönteniük, hogy a Svájcban belüli, illetve a Svájcban a harmadik országokba irányuló nemzetközi járatokra vonatkozik-e a rendszer. Ez az Unió és Svájc közötti tárgyalások függvénye. A kérdés az, hogy a jelenlegi jogi helyzet, valamint az Európai Unió Bíróságának ítélete szerint az Unióból érkező járatokra a rendszer vagy az „óra megállítása” vonatkozzon. Ezt a kérdést a lehető legmagasabb szinten kell megvitatni.

Módosítás 6

Határozatra irányuló javaslat

3 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A versenytorzulások elkerülése érdekében ezt az eltérést kizárólag azokra a légitársaság-üzemeltetőkre kell alkalmazni, amelyek vagy nem részesültek **2012**

Módosítás

(3) A versenytorzulások elkerülése érdekében ezt az eltérést kizárólag azokra a légitársaság-üzemeltetőkre kell alkalmazni, amelyek vagy nem részesültek **a 2012. évről**

folyamán az ilyen tevékenység gyakorlása tekintetében kiosztott ingyenes kibocsátási egységben, vagy visszatérítették ezeket az ingyenes kibocsátási egységeket. Ugyanezen okból e kibocsátási egységeket nem kell figyelembe venni a 2003/87/EK irányelv által biztosított nemzetközi egységekre vonatkozó jogosultságok kiszámítása során.

az ilyen tevékenység gyakorlása tekintetében kiosztott ingyenes kibocsátási egységben, vagy visszatérítették ezeket az ingyenes kibocsátási egységeket. Ugyanezen okból e kibocsátási egységeket nem kell figyelembe venni a 2003/87/EK irányelv által biztosított nemzetközi egységekre vonatkozó jogosultságok kiszámítása során.

Indokolás

Mint fent említettük, a fogalmazásnak teljesen egyértelműnek kell lennie. Tisztázni kell ezért, hogy a visszatérítendő kibocsátási egységek száma a 2010-es referenciaéven alapuló vonatkozó repülési tevékenységek igazolt tonnakilométereinek arányán alapul. Máskülönben az üzemeltetők eltérően értelmezhetik az összeget. Azt is tisztázni kell emellett, hogy csak a 2012-es légitözeledési kibocsátási egységeknél van lehetőség visszatérítésre vagy törlésre. Máskülönben torzulna az árverésen kiosztott 15% referenciaalapjaként szolgáló forgalomban lévő kibocsátási egységek száma (lásd 4. módosítás).

Módosítás 7

Határozatra irányuló javaslat 4 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A szóban forgó üzemeltetőknek ki nem osztott vagy visszatérített kibocsátási egységeket törölni kell. Az árverésen kiosztásra kerülő légitözeledési kibocsátási egységek száma **összhangban van a 2003/87/EK irányelv 3d. cikkének (1) bekezdésével.**

Módosítás

(4) A szóban forgó üzemeltetőknek ki nem osztott vagy visszatérített **2012-es légitözeledési** kibocsátási egységeket törölni kell. **A tagállamok által az árverésen kiosztásra kerülő légitözeledési kibocsátási egységek számát a Bizottság számításainak megfelelően kell csökkenteni, ami így a forgalomban lévő légitözeledési kibocsátási egységek teljes összegének 15%-a lenne.**

Indokolás

E változtatás nélkül nincs jogalap az árverésen kiosztásra kerülő összeg csökkentésére. A csökkentett számú kibocsátási egység árverésen történő kiosztásának – amely figyelembe veszi a 2. cikk biztosította ingyenes kibocsátási egységek törlését is – lehetővé tétele érdekében a döntésnek tartalmaznia kell az irányelv 3d. cikkétől, különösen az (1) és a (3) bekezdésektől való eltérést. Ennek eredményeként a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes összegének 15%-át lehet árverésen kiosztani.

Módosítás 8

Határozatra irányuló javaslat

4 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4a) Az EU ETS iránti bizalom nemzetközi szinten történő kiépítése érdekében a kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítéséből származó bevételeket – vagy az ennek megfelelő összeget abban az esetben, ha a tagállamok olyan kényszerítő költségvetési elvei, mint az egységesség és az egyetemlegesség azt megkövetelik – az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére, az éghajlatváltozás hatásaihoz az EU-ban és harmadik országokban történő alkalmazkodásra, az enyhítésre és az alkalmazkodásra vonatkozó kutatás és fejlesztés finanszírozására, valamint az EU ETS igazgatási költségeinek fedezésére kell fordítani. Az árverezésből származó bevételeket az alacsony kibocsátású közlekedés támogatására is fel kell használni. Az árverezések bevételeit különösen a Globális Energiahatékonysági és Megújulóenergia-alapba és az UNFCCC keretében működő Éghajlat-változási Alapba történő befizetések, továbbá az erdők pusztulásának elkerülése és a fejlődő országokban az alkalmazkodás megkönnyítése érdekében tett intézkedések finanszírozására kell felhasználni. A hatékony, útvonalalapú globális MBM-ről – mely jelentős mértékben lehet képes a légi közlekedés éghajlati hatásainak csökkentésére – szóló megállapodás részeként az EU-nak vállalnia kell azt is, hogy az ilyen intézkedés folytán keletkező jövedelmet az UNFCCC Éghajlat-változási Alapja javára fordítja, ezzel letéve voksát a közös, bár differenciált felelősségi körök és a különböző képességek elve, illetve a légi közlekedés által okozott üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentését célzó kutatás és fejlesztés nemzetközi erőfeszítései mellett.

Indokolás

A jelenleg hatályos irányelvről folytatott tárgyalások során az Európai Parlament ragaszkodott a források jogilag egyértelműen kötelező erejű elkülönítéséhez. Akkor a tagállamok nem voltak hajlandók ezt elfogadni, és csak egy ajánlást foglaltak bele az irányelvbe. Megkönnyítené az uniós rendszer elfogadását, ha a tagállamok sokkal egyértelműbb kötelezettségvállalást fogadnának el. A légi közlekedésből származó kibocsátás további csökkentését szolgáló technológiára irányuló közös kutatási projekteket lehetne létrehozni harmadik országokkal. Az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodáshoz és hatásainak enyhítéséhez (köztük az UNFCCC Éghajlat-változási Alapjához) való uniós tagállami hozzájárulás nagyon hasznos lenne a fejlődő országok támogatásának megkönnyítése szempontjából. Ezt az elvet a nemzetközi tárgyalásokban is alkalmazni kell.

Módosítás 9

Határozatra irányuló javaslat 4 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4b) A nemzetközi légi járatok EU ETS-be való bevonásának 2013 szeptemberéig történő felfüggesztése kivételes jellegű, amelynek célja az ICAO keretében zajló tárgyalások előrevitele és eredményes lezárása. Emiatt, valamint a versenytorzulás, illetve a rendszer környezeti integritása gyengülésének elkerülése érdekében az eltérést csak legfeljebb egy évig lenne szabad alkalmazni. További jogalkotási lépés csak akkor lenne elfogadható, ha egyértelmű és elegendő előrelépés történne az ICAO-közyűlésen a nemzetközi légiközlekedési kibocsátások terén, ideértve egy reális végrehajtási ütemtervvel rendelkező globális, piaci alapú eszköz (MBM), valamint a nemzetközi légiközlekedési kibocsátások átfogó lefedését – a globális MBM alkalmazásáig – nemzeti és regionális MBM-ekkel biztosító, megkülönböztetésmentes keret létrehozásáról szóló megegyezést. Egy ilyen eszköznek szükség esetén figyelembe kell vennie az Európán belüli légi közlekedésre gyakorolt esetleges hatásokat a verseny torzulásának elkerülése érdekében.

Módosítás 10

Határozatra irányuló javaslat 4 c preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4c) Az Unió elkötelezett CO₂-kibocsátása és ezen belül a légi közlekedésből származó kibocsátás csökkentése mellett. Az érdemi kibocsátáscsökkentés elérése érdekében az Unió gazdaságának egyetlen ágazata sem kaphat mentességet. E tekintetben megjegyzendő, hogy a légiközlekedési ágazat számos támogatásban részesül, és nem esik a hozzáadottérték-adó hatálya alá, továbbá a légiközlekedési tevékenységek után üzemanyagadót sem kell fizetni. A légiközlekedési ágazat emellett a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 2005. december 9-i bizottsági közleményben körvonalazott, igen nagyvonalú állami támogatási szabályok előnyeit is élvezheti.

Módosítás 11

Határozatra irányuló javaslat 4 d preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4d) Az ICAO-nak és az Uniónak jelentősen növelnie kell erőfeszítéseit a légi közlekedésből származó üvegházhatású gázok kibocsátásának a 2020-ra és 2050-re vonatkozó uniós céloknak megfelelő csökkentése érdekében. Az e határozatban meghatározott eltérés nem teszi kérdésessé azt a fő célt, hogy a légi közlekedést bevonják az EU ETS-be, ezzel olyan hatékony globális keretet hozva létre, amelynek segítségével visszafogható a légi közlekedés okozta kibocsátások szintjének emelkedése, valamint világosan meg kell

határoznia az érintett országok és légijárat-üzemeltetők által az eltérés engedélyezett időtartama alatt teljesítendő kötelezettségeket.

Indokolás

A légiközlekedési ágazatnak, amely gyorsuló ütemben növeli az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának mértékét, hozzá kell járulnia – más közlekedési ágazatokhoz hasonlóan – a kibocsátások csökkentéséhez; egyébként más ipari ágazatok is már évek óta részt vesznek az EU ETS rendszerben; nem indokolható, hogy a légiközlekedési ágazat felmentést kapjon az EU ETS rendszerbe való belépés alól.

Módosítás 12

**Határozatra irányuló javaslat
4 e preambulumbekzdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4e) A légi közlekedés bevonását az EU ETS-be a harmadik országokkal kötött valamennyi uniós légiközlekedési megállapodásban figyelembe kell venni.

Indokolás

A Bizottság jelenleg több szomszédos országgal és fontos kereskedelmi partnerrel folytat tárgyalásokat légiközlekedési megállapodásokról. Fontos, hogy ezekben a megállapodásokban figyelembe vegyék az összes európai szakpolitikai célkitűzést. A Bizottságnak ezért az EU–Kanada légiközlekedési megállapodást kellene példának tekintenie, és ösztönöznie kellene a harmadik országokat a légi közlekedés okozta éghajlati hatások csökkentésére irányuló intézkedések elfogadására.

Módosítás 13

**Határozatra irányuló javaslat
4 f preambulumbekzdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4f) A Bizottságnak részletes jelentést kell benyújtani az Európai Parlamenthez az ICAO 2013. szeptemberi közgyűlésén elért előrehaladásról, valamint rövid időn belül a közgyűlés eredményeivel összhangban álló intézkedéseket kell javasolnia.

Módosítás 14

Határozatra irányuló javaslat

1 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

A 2003/87/EK irányelv 16. cikkétől eltérően a tagállamok nem foganatosíthatnak intézkedést a légi jármű-üzemeltetők ellen a 2003/87/EK irányelv 12. cikkének (2a) **bekezdésében** és 14. cikkének (3) **bekezdésében meghatározott**, az **Európai** Unió, az EFTA-tagállamokon és az EGT-tagállamok fennhatóságain és területein kívüli országok repülőtereire érkező és onnan induló járatok üzemeltetése tekintetében **2014. január 1-jét megelőzően** keletkező követelményekkel kapcsolatban, ha a légi jármű-üzemeltetők 2012-ben nem részesültek ilyen tevékenység alapján kiosztott ingyenes kibocsátási egységben, vagy ha részesültek, **azzal egyenlő számú** kibocsátási egységet törlés céljára visszatérítettek a tagállamnak.

Módosítás

A 2003/87/EK irányelv 16. cikkétől eltérően a tagállamok nem foganatosíthatnak intézkedést a légi jármű-üzemeltetők ellen a 2003/87/EK irányelv 12. cikkének (2a) **bekezdéséből** és 14. cikkének (3) **bekezdéséből eredő**, az Unió, az EFTA-tagállamokon és az EGT-tagállamok fennhatóságain és területein kívüli országok repülőtereire érkező és onnan induló járatok üzemeltetése tekintetében **a 2010. és 2012. évek között** keletkező követelményekkel kapcsolatban, ha a légi jármű-üzemeltetők 2012-ben nem részesültek ilyen tevékenység alapján kiosztott ingyenes kibocsátási egységben, vagy ha részesültek, **a 2010-es referenciaév ilyen tevékenységének igazolt tonnakilométereinek arányával azonos mértékű 2012-es** kibocsátási egységet törlés céljára visszatérítettek a tagállamnak.

Indokolás

Ez tisztázza, hogy a 2003/87/EK irányelv 16. cikkétől való eltérés csak a 2010–2012-es évek követelményeire vonatkozik. Annak érdekében, hogy a tagállamoknak ne kelljen átültetniük a határozatot, nagyon pontosan és egyértelműen kell meghatározni az eltérés körét.

Módosítás 15

Határozatra irányuló javaslat

2 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamoknak törölniük kell valamennyi, az 1. cikkben említett repülőterekre érkező és onnan induló járatok tekintetében 2012-ben ki nem osztott vagy kiosztott, de visszatérített kibocsátási egységet.

Módosítás

A tagállamoknak törölniük kell valamennyi, az 1. cikkben említett repülőterekre érkező és onnan induló járatok tekintetében 2012-ben ki nem osztott vagy kiosztott, de visszatérített **légiközlekedési** kibocsátási egységet. **A 2003/87/EK irányelv 3d. cikkétől eltérően a tagállamoknak 2012-re vonatkozóan csökkentett számú légiközlekedési**

kibocsátási egységet oszthatnak ki árverésen. A csökkentésnek a forgalomban lévő légitölekedési kibocsátási egységek alacsonyabb számával kell arányban állnia.

Indokolás

E változtatás nélkül nincs jogalap az árverésen kiosztásra kerülő összeg csökkentésére. A csökkentett számú kibocsátási egység árverésen történő kiosztásának – amely figyelembe veszi a 2. cikk biztosította ingyenes kibocsátási egységek törlését is – lehetővé tétele érdekében a döntésnek tartalmaznia kell az irányelv 3d. cikkétől, különösen az (1) és a (3) bekezdésektől való eltérést. Ennek eredményeként a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes összegének 15%-át lehet árverésen kiosztani.

Módosítás 16

Határozatra irányuló javaslat

3 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

3a. cikk

A 2003/87/EK irányelv 3d. cikkének (4) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A tagállamok a kibocsátási egységek árverezéséből származó bevételeiket az éghajlatváltozás kezelésére irányuló, különösen a nemzetközi szintű erőfeszítésekre, az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére és az éghajlatváltozás fejlődő országokra gyakorolt hatásaihoz való alkalmazkodásra, továbbá az éghajlatváltozás hatásainak mérséklésére és az alkalmazkodásra irányuló kutatás és fejlesztés finanszírozására – ezen belül különös tekintettel a repülőgépiparra és a légi közlekedésre – fordítják. Az árverésből befolyó bevételeket alacsony kibocsátású közlekedésre kell fordítani. Az árverezések bevételeit az UNFCCC keretében működő Globális Energiahatékonysági és Megújulóenergia-alapba és az Éghajlatváltozási Alapba történő befizetések, továbbá az erdők pusztulásának elkerülése érdekében hozott intézkedések finanszírozására is felhasználják.

A tagállamok rendszeresen tájékoztatják a Bizottságot az első albekezdés alapján tett lépésekről.”

Indokolás

A jelenleg hatályos irányelvről folytatott tárgyalások során az Európai Parlament ragaszkodott a források jogilag egyértelműen kötelező erejű elkülönítéséhez. Akkor a tagállamok nem voltak hajlandók ezt elfogadni, és csak egy ajánlást foglaltak bele az irányelvbe. Megkönnyítené az uniós rendszer elfogadását, ha a tagállamok sokkal egyértelműbb kötelezettségvállalást fogadnának el. A légi közlekedésből származó kibocsátás további csökkentését szolgáló technológiára irányuló közös kutatási projekteket lehetne létrehozni harmadik országokkal. Az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodáshoz és hatásainak enyhítéséhez (köztük az UNFCCC Éghajlat-változási Alapjához) való uniós tagállami hozzájárulás nagyon hasznos lenne a fejlődő országok támogatásának megkönnyítése szempontjából. Ezt az elvet a nemzetközi tárgyalásokban is alkalmazni kell.

Módosítás 17

Határozatra irányuló javaslat 3 b cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

3b. cikk

A Bizottság rendszeresen tájékoztatja az Európai Parlamentet és a tagállamokat az ICAO-tárgyalások előrehaladásáról, és jelentést nyújt be az ICAO közgyűlésén elért eredményekről. Ha a 2013. szeptemberi ICAO-közgyűlésen nem történik lényegbevágó előrelépés a globális MBM tekintetében, az EU ETS rendszer a 2013-as évben és azután újfent kiterjed majd valamennyi, az Unióból induló vagy az Unióba tartó nemzetközi repülőjáratra. Amennyiben viszont az ICAO közgyűlésén sikerül kidolgozni a globális MBM kereteit, a Bizottság további fellépésekre tehet javaslatot.

Indokolás

Az ICAO-n belül elért alapvető előrehaladás következményeit teljesen egyértelművé kell tenni. A Bizottságnak az ICAO-tárgyalásokkal kapcsolatban a lehető legrészletesebb információkkal kell szolgálnia az Európai Parlament számára annak érdekében, hogy a Parlament képes legyen ezek értékelésére még azelőtt, hogy az Európai Bizottság kiterjeszthesse az eltérést, vagy bármiféle más fellépést tehetne.