

P6_TA(2006)0296

Att minska luftfartens påverkan på klimatförändringen

Europaparlamentets resolution om att minska luftfartens påverkan på klimatförändringen (2005/2249(INI))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av meddelandet från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén: ”Att minska luftfartens påverkan på klimatförändringen” (KOM(2005)0459),
- med beaktande av sin resolution av den 16 november 2005 om seger i kampen mot den globala klimatförändringen¹,
- med beaktande av artikel 45 i arbetsordningen,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet och yttrandet från utskottet för transport och turism (A6-0201/2006), och av följande skäl:
 - 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.
 - B. I den ovannämnda resolutionen 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 fram till 2050.
 - C. Luftfartens bidrag till klimatförändringen är avsevärd och växer snabbt.
 - D. Internationell luftfart omfattas inte av något åtagande i Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC) och dess Kyotoprotokoll eller av andra internationella åtaganden på området för klimatförändring.
 - E. EU bör visa ledarskap i kampen mot klimatförändring och föregå med ett gott exempel genom att vidta regionala och tidiga åtgärder för att ta itu med luftfartens påverkan på klimatet.
- 1. Europaparlamentet välkomnar kommissionens meddelande och dess erkännande av att det behövs ett omfattande åtgärdspaket, inbegripet lagstiftande, ekonomiska, tekniska och operativa instrument, för att ta itu med luftfartens alla effekter på klimatet, och av att det är nödvändigt att tillämpa principen om att förorenaren skall betala och av att garantera en fullständig kostnadsinternalisering.
- 2. Europaparlamentet betonar att det övergripande målet för de politiska instrument som väljs måste vara att minska kostnadseffektivt luftfartens påverkan på klimatförändringen. Parlamentet anser att dessa politiska instrument måste väljas på ett sätt som garanterar att minskningen av utsläppen av växthusgaser blir så stor som möjlig samtidigt som snedvridningen av konkurrensen mellan EU-luftrafikföretag och luftrafikföretag från

¹ *Antagna texter*, P6_TA(2005)0433.

länder utanför EU minimeras och den illojala konkurrensen mellan flygtransportsektorn och andra transportsektorer inom EU minskar.

3. Europaparlamentet betonar att all slags onödig byråkrati bör undvikas i detta avseende, särskilt av hänsyn till de små lufttrafikföretagen på marknaden.
4. Europaparlamentet stöder helt kommissionens avsikt att verka för att skatter på flygfotogen införs och uppmanar kommissionen att omedelbart börja med att kräva att inrikes luftfart och luftfart inom EU beskattas (med möjlighet att undanta alla lufttrafikföretag på sträckor som trafikeras av lufttrafikföretag från länder utanför EU). Europaparlamentet uppmanar kommissionen att föreslå åtgärder för att införa sådana över hela världen.
5. Europaparlamentet betonar att det brådskar att uppnå resultat i de pågående omförhandlingarna av luftfartsavtal – särskilt när det gäller avtalet med Förenta staterna – för att villkorslöst medge beskattning på samma villkor av bränsle som levereras till EU-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag från länder utanför EU.
6. Europaparlamentet understryker att skattebefrielserna för flygtransporterna, liksom andra obalanser, leder till mycket illojal konkurrens mellan luftfartssektorn och andra transportsektorer.
7. Europaparlamentet 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 (EU-ETS), som betydligt höjer kostnaden för detta miljövänliga transportsystem.
8. Europaparlamentet 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.
9. Europaparlamentet understryker att det är nödvändigt att överväga en rättvis lösning på de miljöproblem som luftfarten orsakar.
10. Europaparlamentet uppmuntrar införandet av avgifter som ett steg mot en fullständig kostnadsinternalisering där omfattningen av avgifternas roll, liksom deras storlek, återspeglar i vilken utsträckning ett system för handel med utsläppsrätter misslyckas med att uppfylla nedanstående krav.
11. Europaparlamentet kräver att situationen för de mest isolerade territorierna skall ägnas särskild uppmärksamhet eftersom de är särskilt beroende av lufttransporttjänster, särskilt öregionerna och de yttersta randområdena, där alternativa lösningar är begränsade eller obefintliga.
12. Europaparlamentet välkomnar talet av Wolfgang Schüssel, Europeiska rådets dåvarande ordförande och Österrikes förbundskansler, i Europaparlamentet den 18 januari 2006, i vilket han tog upp frågan, och uppmanar rådets ordförandeskap att arbeta på konkreta förslag på detta område.
13. Europaparlamentet betonar att det brådskar att förbättra flygledningstjänsten för att minska koldioxidutsläpp, kondensstrimmor och cirrusmoln och att detta skulle vara en kostnadseffektiv åtgärd.

14. Europaparlamentet begär ytterligare forskningsinsatser för att öka vår förståelse av luftfartens totala effekter på klimatförändringen. Parlamentet anser att det är särskilt viktigt att klargöra effekterna av kondensstrimmor (vattenånga) från flygplan och i vilken utsträckning flygning på lägre höjder skulle minska de totala utsläppen och följaktligen klimatpåverkan och att utvärdera uppvärmningseffekten av aerosoler som släpps ut i stratosfären.
15. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att främja ett införande av biobränslen för luftfarten som ett bidrag till att minska påverkan på klimatförändringen.
16. Europaparlamentet betonar att forskning och utveckling som avser miljövänlig motorteknik och alternativa bränslen måste prioriteras, även i sjunde ramprogrammet för verksamhet inom området forskning, teknisk utveckling och demonstration. 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.
17. Europaparlamentet anser dessutom att det är nödvändigt att sträva mot vetenskapliga och tekniska mål om förbättrad energieffektivitet för flygplan och helikoptrar.
18. Europaparlamentet betonar att åtgärder för att främja tekniska rymd- och luftfartsinnovationer inom ramen för det sjunde ramprogrammet för verksamhet inom området forskning, teknisk utveckling och demonstration samt förbättrad administrationen av lufttrafiken genom lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet har en avgörande betydelse för minskningen av utsläppen.
19. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att omedelbart ta initiativ till att förbättra flygkontroll/flygledning inom SESAR-projektet och lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet, så att flyget blir energieffektivare och kondensstrimmorna minskas eller undviks.
20. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att se till att anslagen i det sjunde ramprogrammet för verksamhet inom området forskning, teknisk utveckling och demonstration reserveras för samordnad forskning, miljöframsteg samt förbättring av flygplans- och helikoptermotorernas energieffektivitet.

Att låta EU-ETS omfatta luftfarten

21. Europaparlamentet inser att utsläppshandel har potential att spela en roll som en del av ett helhetspaket av åtgärder för att ta itu med luftfartens påverkan på klimatförändringen förutsatt att den utformas på rätt sätt.
22. Europaparlamentet betonar att för att ett system för handel med utsläppsrätter skall vara miljöeffektivt måste den geografiska räckvidden vara tillräckligt stor, det måste finnas en strikt övre gräns, den ursprungliga tilldelningen måste ske helt genom auktion, hänsyn måste tas till den tekniska nivån och tidiga åtgärder vid tilldelningen och handeln måste avse hela klimatpåverkan.
23. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att omedelbart lägga fram en konsekvensbedömning av de specifika parametrarna i sina förslag, t.ex. tak för flygtrafiken, förenlighet, val av deltagande enhet (luftfartygsoperatörer, flygbolag eller

flygplatser) och att lägga fram förslag för att se till att EU-ETS kan tillämpas på flygbolag från länder utanför EU.

24. Europaparlamentet föreslår dock att ett separat system införs för utsläpp från luftfarten. 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 EU-ETS.
25. Europaparlamentet konstaterar att redovisningen skulle underlättas avsevärt med ett separat, slutet system. Parlamentet anser att om det skall finnas en möjlighet att låta flygbolag köpa från EU-ETS bör den vara ytterst begränsad.
26. Europaparlamentet betonar att om luftfarten så småningom skall införlivas i det större EU-ETS bör åtminstone ett separat system tillämpas i ett pilotskede under perioden 2008–2012.
27. Europaparlamentet uppmärksammar att eventuell tillförsel av krediter utifrån till ett separat system (t.ex. mekanismen för ren utveckling och gemensamt utförande) eller krediter från regionala system för handel med utsläppsrätter i länder som inte har skrivit under Kyotoprotokollet måste begränsas till en nivå där det kan garanteras att sektorn verkligen bidrar till att det övergripande målet, att hejda klimatförändringen, nås samt till att byråkratin minskar och insynen ökar.
28. Europaparlamentet föreslår att särskilda villkor tillämpas för att garantera att sektorn inte snedvrider marknaden till nackdel för mindre skyddade sektorer, om luftfarten så småningom skulle införlivas i ett större EU-ETS. Parlamentet föreslår att en övre gräns införs för det antal utsläppsrätter som sektorn får köpa från marknaden och ett krav på att sektorn genomför en del av de nödvändiga utsläppsminskningarna utan handel innan den får köpa tillstånd.
29. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram andra politiska instrument för att ta itu med luftfartens icke-koldioxideffekter parallellt med EU-ETS. Parlamentet anser att i de fall då de exakta effekterna är ovissa bör politiken grunda sig på försiktighetsprincipen. Parlamentet är av den åsikten att luft- och bullerförorening under flygplanens stigningar och nedstigningar bör ägnas särskild uppmärksamhet, vid sidan av klimatförändringen. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att uppmantra 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.
30. Europaparlamentet utesluter inte att det i framtiden måste vidtas lokala stödåtgärder.

Räckvidden för luftfartssystemet

31. 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), 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 för att påverka flygplanens formgivning. Parlamentet betonar att ett världsomfattande system för handel med utsläppsrätter måste införas snarast möjligt.

32. 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.

Ursprunglig tilldelning

33. Europaparlamentet betonar att den sammanlagda ursprungliga tilldelningen bör fastställas utifrån målet enligt Kyotoåtagandet och får därför inte medge ökade utsläpp i förhållande till basåret.
34. Europaparlamentet anser att den ursprungliga tilldelningsmängden måste fastställas på EU-nivå, eftersom det skulle finnas en risk för att den ursprungliga tilldelningen blev alltför generös om den fastställdes på medlemsstatsnivå, vilket skulle leda till en snedvridning av marknaden och att systemets miljöeffektivitet undergrävdes.
35. Europaparlamentet betonar att tilldelningsmetoden varken direkt eller indirekt bör få den följd 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.

Tilldelningsmetoden

36. Europaparlamentet anser att auktionsmetoden är det bästa alternativet för att fördela rättigheter eftersom den återspeglar sektorns dynamiska natur och inte är till nackdel för nya aktörer eller för de regioner där sektorn ännu inte är färdigutvecklad.
37. Europaparlamentet konstaterar att auktionsmetoden även uppfyller kraven enligt principen om att förorenaren skall betala och att den kan medföra ytterligare miljövinster om intäkterna förvaltas på rätt sätt. Parlamentet konstaterar också att metoden automatiskt belönar bra prestanda av lufttrafikföretag i det förflutna och i framtiden.
38. Europaparlamentet betonar att en eventuell delvis fri tillståndstilldelning, vare sig utifrån tidigare utsläppsrätter eller genom riktmärkning, inte får diskriminera lufttrafikföretag som kommer in i systemet efter den inledande tilldelningsperioden. Parlamentet anser därför att särskilda åtgärder skulle behöva vidtas för att tillgodose nya aktörer.
39. Europaparlamentet konstaterar att fri tillståndstilldelning, vare sig utifrån tidigare utsläppsrätter eller genom riktmärkning, troligen skulle leda till oväntade vinstökningar för sektorn på konsumenternas bekostnad beroende på marginalkostnadsprissättning på grundval av rättigheternas marknadspris, trots fri tilldelning. Parlamentet betonar med eftertryck att detta inte är målet med politiken.
40. Europaparlamentet anser att fri tilldelning på grundval av tidigare utsläpp är det sämsta alternativet eftersom det straffar tidiga åtgärder av flygbolag. Parlamentet anser att fri tilldelning på grundval av riktmärkning är något bättre i teorin eftersom det uppmuntrar till att vidta åtgärder men riskerar att bli alltför komplicerat och byråkratiskt eftersom det oavsett beräkningsmetod är svårt att avgöra var prestandan verkligen är bäst.

41. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet, kommissionen och medlemsstaternas regeringar och parlament.