



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

---

*Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet*

---

**2013/0344(COD)**

28.11.2013

**\*\*\*I**

## **FÖRSLAG TILL BETÄNKANDE**

över förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen, med hänsyn till genomförandet 2020 av en internationell överenskommelse om tillämpning av en global marknadsbaserad åtgärd för utsläpp från internationell luftfart  
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

Föredragande: Peter Liese

### ***Teckenförklaring***

### ***Teckenförklaring***

- \* Samrådsförfarande
- \*\*\* Godkännandeförfarande
- \*\*\*I Ordinarie lagstiftningsförfarande (första behandlingen)
- \*\*\*II Ordinarie lagstiftningsförfarande (andra behandlingen)
- \*\*\*III Ordinarie lagstiftningsförfarande (tredje behandlingen)

(Det angivna förfarandet baseras på den rättsliga grund som angetts i förslaget till akt.)

### ***Ändringsförslag till ett förslag till akt***

#### **När parlamentets ändringsförslag utformas i två spalter gäller följande:**

Text som utgår markeras med *fetkursiv stil* i vänsterspalten. Text som ersätts markeras med *fetkursiv stil* i båda spalterna. Ny text markeras med *fetkursiv stil* i högerspalten.

De två första raderna i hänvisningen ovanför varje ändringsförslag anger vilket textavsnitt som avses i det förslag till akt som behandlas. Om ett ändringsförslag avser en befintlig akt som förslaget till akt är avsett att ändra innehåller hänvisningen även en tredje och en fjärde rad. Den tredje raden anger den befintliga akten och den fjärde vilken bestämmelse i denna akt som ändringsförslaget avser.

#### **När parlamentets ändringsförslag utformas som en konsoliderad text gäller följande:**

Nya textdelar markeras med *fetkursiv stil*. Textdelar som utgår markeras med symbolen ■ eller med genomstrykning. Textdelar som ersätts anges genom att ny text markeras med *fetkursiv stil* och text som utgår stryks eller markeras med genomstrykning.

Sådana ändringar som endast är tekniska och som gjorts av de berörda avdelningarna vid färdigställandet av den slutliga texten markeras däremot inte.

## INNEHÅLL

	<b>Sida</b>
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION .....	5
MOTIVERING .....	22



## FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

**över förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen, med hänsyn till genomförandet 2020 av en internationell överenskommelse om tillämpning av en global marknadsbaserad åtgärd för utsläpp från internationell luftfart  
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))**

**(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)**

*Europaparlamentet utfärdar denna resolution*

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2013)0722),
- med beaktande av artiklarna 294.2 och 192.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C7-0374/2013),
- med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
- med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>1</sup>,
- med beaktande av Regionkommitténs yttrande...<sup>2</sup>,
- med beaktande av artikel 55 i arbetsordningen,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet och yttrandena från utskottet för industrifrågor, forskning och energi och utskottet för transport och turism (A7-0000/2013).

1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om den har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag eller ersätta det med ett nytt.
3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

---

<sup>1</sup> EUT C ... Ännu ej offentliggjort i EUT.

<sup>2</sup> EUT C ... Ännu ej offentliggjort i EUT.

## Ändringsförslag 1

### Förslag till direktiv Skäl 2

#### *Kommissionens förslag*

(2) Det *är* följaktligen önskvärt att tillfälligt anse de krav som ställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG<sup>4</sup> vara uppfyllda, om skyldigheterna uppfylls avseende en viss procent av utsläppen från flygningar till och från flygplatser i tredjeländer. Härvid betonar unionen att krav kan tillämpas för vissa andelar utsläpp från flygningar till och från flygplatser i länder i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), på samma sätt som juridiska krav kan tillämpas på större delar av utsläppen från flygningar till och från sådana flygplatser.

---

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

#### *Ändringsförslag*

(2) ***Vid ICAO-församlingen 2013 började det röra på sig i frågan och för att detta ska kunna fortgå och framsteg lättare göras vid den kommande ICAO-församlingen 2016 är det*** följaktligen önskvärt att tillfälligt anse de krav som ställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vara uppfyllda ***för perioden fram till 2016***, om skyldigheterna uppfylls avseende en viss procent av utsläppen från flygningar till och från flygplatser i tredjeländer. Härvid betonar unionen att krav kan tillämpas för vissa andelar utsläpp från flygningar till och från flygplatser i länder i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), på samma sätt som juridiska krav kan tillämpas på större delar av utsläppen från flygningar till och från sådana flygplatser.

---

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

Or. en

#### *Motivering*

*Det nuvarande undantaget bör gälla bara fram till 2016 och nästa ICAO-församling. Efter ICAO:s slutsatser 2016 och de resultat som uppnåtts kan unionen överväga om, och i så fall vilka, ytterligare åtgärder som behövs för att resultaten av de internationella förhandlingarna ska komma till synes. Eftersom det nuvarande undantaget upphör att gälla vid utgången av 2016 kommer man inom lagstiftningsarbetet att hinna slutföra eventuella ytterligare medbeslutandeförfaranden som kan komma att behövas, i och med att dagen då utsläppsrätterna för 2017 ska överlämnas infaller i april 2018.*

## Ändringsförslag 2

### Förslag till direktiv Skäl 2a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(2a) För att omvärlden ska få förtroende för unionens system för handel med utsläppsrätter (utsläppshandelssystemet) bör intäkter från auktioner av utsläppsrätter eller motsvarande belopp, om detta krävs enligt överordnade budgetprinciper i medlemsstaterna, till exempel principerna om enhet och universalitet, användas för minskning av utsläppen av växthusgaser, anpassning till effekterna av klimatförändringarna i EU och tredjeländer, finansiering av forskning och utveckling när det gäller mildrande och anpassning samt täckande av kostnaderna för att administrera utsläppshandelssystemet. Intäkter från auktioner bör också användas för transporter med låga utsläppsnivåer. Auktionsintäkter bör framför allt användas för finansiering av bidrag till den globala fonden för energieffektivitet och förnybar energi och för den gröna klimatfonden inom ramen för FN:s ramkonvention om klimatförändringar samt för åtgärder mot avskogning och för underlättande av anpassningen i utvecklingsländer. Som en del av en överenskommelse om en effektiv, ruttbaserad global marknadsbaserad åtgärd med avsevärd potential att minska luftfartssektorns klimatpåverkan bör EU också åta sig att tilldela intäkter från en sådan åtgärd till den gröna klimatfonden inom ramen för UNFCCC för att återspegla principen om gemensamt men differentierat ansvar och insatser efter förmåga, samt till internationella finansieringsinsatser för forskning och utveckling avsedd att minska luftfartens växthusgasutsläpp.*

### Motivering

*During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.*

### Ändringsförslag 3

#### Förslag till direktiv Skäl 3

##### *Kommissionens förslag*

(3) Tillämpningen av direktiv 2003/87/EG fortfarande grundas fortsatt på ankomst till eller avgång från flygplatser i EU, men för att fungera som ett enkelt och användbart medel för att begränsa tillämpningen av regionala marknadsbaserade åtgärder under de *sju* åren fram till dess att en global marknadsbaserad åtgärd *tas i bruk* har procentsatserna beräknats av Eurocontrol på basis av den proportionella andel av storcirkelavståndet mellan storflygplatserna inom EES och i tredjeländer som inte är mer än 12 sjömil utanför den yttersta punkten av EES kuster. Eftersom unionen inte anser att en global marknadsbaserad åtgärd bör baseras på faktiska luftrumshänsyn, i stället för på ankomster till och avgångar från flygplatser, är dessa procentsatser endast relevanta fram till 2020.

##### *Ändringsförslag*

(3) Tillämpningen av direktiv 2003/87/EG fortfarande grundas fortsatt på ankomst till eller avgång från flygplatser i EU, men för att fungera som ett enkelt och användbart medel för att begränsa tillämpningen av regionala marknadsbaserade åtgärder under de *tre* åren fram till dess att *man vid den 39:e ICAO-församlingen 2016 kommit överens om* en global marknadsbaserad åtgärd *som går att ratificera och som gäller för merparten av den internationella luftfartens utsläpp* har procentsatserna beräknats av Eurocontrol på basis av den proportionella andel av storcirkelavståndet mellan storflygplatserna inom EES och i tredjeländer som inte är mer än 12 sjömil utanför den yttersta punkten av EES kuster. Eftersom unionen inte anser att en global marknadsbaserad åtgärd bör baseras på faktiska luftrumshänsyn, i stället för på ankomster till och avgångar från flygplatser, är dessa procentsatser endast relevanta fram till 2016.



### Motivering

Här understryks det att det inte går an med vilken marknadsbaserad lösning som helst, utan bara med en som är rättsligt bindande och omfattar merparten utsläpp.

## Ändringsförslag 4

### Förslag till direktiv Skäl 4

#### *Kommissionens förslag*

(4) De undantag som föreskrivs i detta direktiv tar hänsyn till resultaten av de bilaterala och multilaterala kontakter med tredjeländer som kommissionen kommer att fortsätta på unionens vägnar.

#### *Ändringsförslag*

(4) De undantag som föreskrivs i detta direktiv tar hänsyn till resultaten av de bilaterala och multilaterala kontakter med tredjeländer som kommissionen kommer att fortsätta på unionens vägnar. ***Dessa undantag handlar endast om utsläpp från luftfartsverksamhet fram till 2016 och ställs till förfogande av unionen för att man vid den 39:e ICAO-församlingen 2016 lättare ska kunna komma överens om att anta en global marknadsbaserad åtgärd som går att ratificera. Ytterligare lagstiftning bör komma i fråga endast om en sådan åtgärd antas 2016. Med tanke på detta bör kommissionen, efter ICAO-församlingen 2016, avlägga en fullständig rapport inför Europaparlamentet och rådet och snabbt föreslå åtgärder utgående från resultaten, efter situationens krav.***

Or. en

### Motivering

Det nuvarande undantaget bör gälla bara fram till 2016 och nästa ICAO-församling. Efter ICAO:s slutsatser 2016 och de resultat som uppnåtts kan unionen överväga om, och i så fall vilka, ytterligare åtgärder som behövs för att resultaten av de internationella förhandlingarna ska komma till synes. Eftersom det nuvarande undantaget upphör att gälla vid utgången av 2016 kommer man inom lagstiftningsarbetet att hinna slutföra eventuella ytterligare medbeslutandeförfaranden som kan komma att behövas, i och med att dagen då utsläppsrätterna för 2017 ska överlämnas infaller i april 2018.

## Ändringsförslag 5

### Förslag till direktiv Skäl 9

#### *Kommissionens förslag*

(9) Tillämpning av en procentsats på kontrollerade utsläpp för flygningar till och från flygplatser i tredjeländer, eller möjligheten för aktörerna att använda alternativa strategier bör omfatta utsläpp från 2014 **och framåt** i syfte att ge tid för aktörer att förstå dessa tillvägagångssätt när de planerar sin flygverksamhet.

#### *Ändringsförslag*

(9) Tillämpning av en procentsats på kontrollerade utsläpp för flygningar till och från flygplatser i tredjeländer, eller möjligheten för aktörerna att använda alternativa strategier bör omfatta utsläpp från 2014 **till 2016** i syfte att ge tid för aktörer att förstå dessa tillvägagångssätt när de planerar sin flygverksamhet.

Or. en

#### *Motivering*

*Det nuvarande undantaget bör gälla bara fram till 2016 och nästa ICAO-församling. Efter ICAO:s slutsatser 2016 och de resultat som uppnåtts kan unionen överväga om, och i så fall vilka, ytterligare åtgärder som behövs för att resultaten av de internationella förhandlingarna ska komma till synes. Eftersom det nuvarande undantaget upphör att gälla vid utgången av 2016 kommer man inom lagstiftningsarbetet att hinna slutföra eventuella ytterligare medbeslutandeförfaranden som kan komma att behövas, i och med att dagen då utsläppsrätterna för 2017 ska överlämnas infaller i april 2018.*

## Ändringsförslag 6

### Förslag till direktiv Skäl 10

#### *Kommissionens förslag*

(10) Utan att det påverkar tillämpningen av den global marknadsbaserade åtgärd som gäller från 2020, bör utsläpp från flygningar till och från länder som är utvecklingsländer och vars andel av de sammanlagda transporterade tonkilometerna – revenue ton kilometres – för internationell civil luftfartsverksamhet är mindre än 1 % vara undantagna under perioden 2014-**2020**. Länder som anses vara utvecklingsländer för de syften som

#### *Ändringsförslag*

(10) Utan att det påverkar tillämpningen av den global marknadsbaserade åtgärd som gäller från 2020, bör utsläpp från flygningar till och från länder som är utvecklingsländer och vars andel av de sammanlagda transporterade tonkilometerna – revenue ton kilometres – för internationell civil luftfartsverksamhet är mindre än 1 % vara undantagna under perioden 2014-**2016**. Länder som anses vara utvecklingsländer för de syften som

avses i detta förslag bör vara de som vid tidpunkten för antagandet av detta förslag har förmånstillträde till unionsmarknaden i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 978/2012, dvs. sådana som inte under 2013 av Världsbanken klassificeras som höginkomstländer eller högre-medelinkomstländer.

avses i detta förslag bör vara de som vid tidpunkten för antagandet av detta förslag har förmånstillträde till unionsmarknaden i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 978/2012, dvs. sådana som inte under 2013 av Världsbanken klassificeras som höginkomstländer eller högre-medelinkomstländer.

Or. en

### *Motivering*

*Det nuvarande undantaget bör gälla bara fram till 2016 och nästa ICAO-församling. Efter ICAO:s slutsatser 2016 och de resultat som uppnåtts kan unionen överväga om, och i så fall vilka, ytterligare åtgärder som behövs för att resultatet av de internationella förhandlingarna ska komma till synes. Eftersom det nuvarande undantaget upphör att gälla vid utgången av 2016 kommer man inom lagstiftningsarbetet att hinna slutföra eventuella ytterligare medbeslutandeförfaranden som kan komma att behövas, i och med att dagen då utsläppsrätterna för 2017 ska överlämnas infaller i april 2018.*

## **Ändringsförslag 7**

### **Förslag till direktiv Skäl 11a (nytt)**

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

***11a. Miljöeffekten av att luftfarten tas med i utsläppshandelssystemet har minskat till följd av att det geografiska tillämpningsområdet minskat. Med tanke på detta och för att följa minskningsstrategierna för alla andra sektorer bör från och med 2015 40 % av utsläppsrätterna utauktioneras, såsom fallet är inom andra sektorer. Liksom inom andra sektorer bör en linjär minskningsfaktor tillämpas.***

Or. en

## Motivering

*Eftersom tillämpningsområdet begränsats har utsläppshandelssystemet i avsevärt lägre grad fått möjlighet att påverka miljön, och detta kan uppvägas med hjälp av ökad utauktionering och minskade utsläppstak.*

### Ändringsförslag 8

#### Förslag till direktiv Skäl 12

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(12) Efter 2016 års möte i ICAO:s  
generalförsamling bör kommissionen  
lägga fram en rapport för  
Europaparlamentet och rådet i syfte att se  
till att den internationella utvecklingen  
kan beaktas och att eventuella frågor om  
tillämpningen av undantaget tas upp.***

***utgår***

Or. en

## Motivering

*Hänger samman med ändringsförslaget till skäl 4.*

### Ändringsförslag 9

#### Förslag till direktiv Artikel 1 - led 1 - led 1 Direktiv 2003/87/EG Artikel 28a - punkt 1 - led b

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

(b) utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) varje kalenderår under perioden 2014–**2020**, om den operatör som genomför flygningarna har överlämnat utsläppsrätter motsvarande de procentandelar av deras verifierade utsläpp från dessa flygningar som förtecknats i enlighet med bilaga IIc eller beräknats i

(b) utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) varje kalenderår under perioden 2014–**2016**, om den operatör som genomför flygningarna har överlämnat utsläppsrätter motsvarande de procentandelar av deras verifierade utsläpp från dessa flygningar som förtecknats i enlighet med bilaga IIc eller beräknats i

enlighet med punkt 6,

enlighet med punkt 6,

Or. en

#### *Motivering*

*Det nuvarande undantaget bör gälla bara fram till 2016 och nästa ICAO-församling. Efter ICAO:s slutsatser 2016 och de resultat som uppnåtts kan unionen överväga om, och i så fall vilka, ytterligare åtgärder som behövs för att resultaten av de internationella förhandlingarna ska komma till synes. Eftersom det nuvarande undantaget upphör att gälla vid utgången av 2016 kommer man inom lagstiftningsarbetet att hinna slutföra eventuella ytterligare medbeslutandeförfaranden som kan komma att behövas, i och med att dagen då utsläppsrätterna för 2017 ska överlämnas infaller i april 2018.*

### **Ändringsförslag 10**

#### **Förslag till direktiv**

#### **Artikel 1 - led 1 - led 1**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a - punkt 1 - led c

#### *Kommissionens förslag*

(c) utsläpp från flygningar som genomförs av icke-kommersiella luftfartygsoperatörer varje kalenderår fram till **2020**, om de utsläpp för vilka luftfartygsoperatören ansvarar under kalenderåret är mindre än 1 000 ton,

#### *Ändringsförslag*

(c) utsläpp från flygningar som genomförs av icke-kommersiella luftfartygsoperatörer varje kalenderår fram till **2016**, om de utsläpp för vilka luftfartygsoperatören ansvarar under kalenderåret är mindre än 1 000 ton,

Or. en

#### *Motivering*

*Det nuvarande undantaget bör gälla bara fram till 2016 och nästa ICAO-församling. Efter ICAO:s slutsatser 2016 och de resultat som uppnåtts kan unionen överväga om, och i så fall vilka, ytterligare åtgärder som behövs för att resultaten av de internationella förhandlingarna ska komma till synes. Eftersom det nuvarande undantaget upphör att gälla vid utgången av 2016 kommer man inom lagstiftningsarbetet att hinna slutföra eventuella ytterligare medbeslutandeförfaranden som kan komma att behövas, i och med att dagen då utsläppsrätterna för 2017 ska överlämnas infaller i april 2018.*

## Ändringsförslag 11

### Förslag till direktiv

#### Artikel 1 - led 1 - led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a - punkt 2 - stycke 2

#### *Kommissionens förslag*

Vad gäller **verksamhet** under perioden 2013-2020 ska medlemsstaterna offentliggöra det antal gratis utsläppsrätter för luftfart som tilldelas varje operatör senast den [OP: Infoga ett datum fyra månader efter det att detta direktiv har trätt ikraft].

#### *Ändringsförslag*

Vad gäller **verksamheter** under perioden 2013-2020 ska medlemsstaterna offentliggöra det antal gratis utsläppsrätter för luftfart som tilldelas varje operatör senast den ...\*

---

[OP: Infoga ett datum fyra månader efter det att detta direktiv har trätt ikraft].

Or. en

#### *Motivering*

*Det nuvarande undantaget bör gälla bara fram till 2016 och nästa ICAO-församling. Efter ICAO:s slutsatser 2016 och de resultat som uppnåtts kan unionen överväga om, och i så fall vilka, ytterligare åtgärder som behövs för att resultaten av de internationella förhandlingarna ska komma till synes. Eftersom det nuvarande undantaget upphör att gälla vid utgången av 2016 kommer man inom lagstiftningsarbetet att hinna slutföra eventuella ytterligare medbeslutandeförfaranden som kan komma att behövas, i och med att dagen då utsläppsrätterna för 2017 ska överlämnas infaller i april 2018.*

## Ändringsförslag 12

### Förslag till direktiv

#### Artikel 1 - led 1 - led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a - punkt 3 - stycke 1a (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

***Den särskilda reserv som fastställs i artikel 3f ska minskas så att den förblir 3 %. Eventuella överblivna delar ska annulleras.***

*Motivering*

*Den särskilda reserven bör förbli 3 % av antalet utsläppsrätter i omlopp, eftersom detta direktiv har ett begränsat tillämpningsområde. För att nyttan för miljön ska komma närmare det ursprungliga utsläppshandelssystemet bör alla utsläppsrätter som finns kvar i den särskilda reserven efter det att fördelning till nykomlingar ägt rum dras in, i stället för att utauktioneras av medlemsstaterna, med ökade utsläpp som konsekvens.*

**Ändringsförslag 13****Förslag till direktiv****Artikel 1 - led 1 - led 1**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 4

*Kommissionens förslag*

Genom undantag från artikel 3d.3 ska det antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut av varje medlemsstat för perioden 2013–**2020** minskas för att överensstämja med medlemsstatens andel av tillskrivna luftfartsutsläpp som följer av tillämpningen av artikel 28 **a-c**.

*Ändringsförslag*

Genom undantag från artikel 3d.3 ska det antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut av varje medlemsstat för perioden 2013–**2016** minskas för att överensstämja med medlemsstatens andel av tillskrivna luftfartsutsläpp som följer av tillämpningen av artikel 28 **a-c**.

*Motivering*

*Det nuvarande undantaget bör gälla bara fram till 2016 och nästa ICAO-församling. Efter ICAO:s slutsatser 2016 och de resultat som uppnåtts kan unionen överväga om, och i så fall vilka, ytterligare åtgärder som behövs för att resultaten av de internationella förhandlingarna ska komma till synes. Eftersom det nuvarande undantaget upphör att gälla vid utgången av 2016 kommer man inom lagstiftningsarbetet att hinna slutföra eventuella ytterligare medbeslutandeförfaranden som kan komma att behövas, i och med att dagen då utsläppsrätterna för 2017 ska överlämnas infaller i april 2018.*

**Ändringsförslag 14****Förslag till direktiv****Artikel 1 - led 1 - led 1**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 7

## Kommissionens förslag

7. Efter ICAO-församlingen 2016 ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om **åtgärder för att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärd som ska tillämpas på utsläpp från 2020, och lägga fram lämpliga förslag.**

Om en global åtgärd inte kommer *inte* att tillämpas från och med 2020 ska det i rapporten göras en bedömning av lämplig täckning av utsläpp från verksamhet till och från länder utanför EES-området från och med **2020** så länge som en global åtgärd inte införs.” I sin rapport ska kommissionen också beakta lösningar på andra frågor som kan uppkomma vid tillämpningen av punkterna 1-4, samtidigt som lika behandling av alla aktörer på samma linje garanteras.”

## Ändringsförslag

7. Efter ICAO-församlingen 2016 ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om **vilka resultat man kommit fram till. Skulle man ha kommit överens om en global marknadsbaserad åtgärd som går att ratificera ska det i rapporten också ingå förslag för att, enligt situationens krav, bemöta denna utveckling.**

Om en global åtgärd inte kommer att tillämpas från och med 2020 ska det i rapporten göras en bedömning av lämplig täckning av utsläpp från verksamhet till och från länder utanför EES-området från och med **2016** så länge som en global åtgärd inte införs.” I sin rapport ska kommissionen också beakta lösningar på andra frågor som kan uppkomma vid tillämpningen av punkterna 1-4, samtidigt som lika behandling av alla aktörer på samma linje garanteras.”

Or. en

## Motivering

*Det nuvarande undantaget bör gälla bara fram till 2016 och nästa ICAO-församling. Efter ICAO:s slutsatser 2016 och de resultat som uppnåtts kan unionen överväga om, och i så fall vilka, ytterligare åtgärder som behövs för att resultaten av de internationella förhandlingarna ska komma till synes. Eftersom det nuvarande undantaget upphör att gälla vid utgången av 2016 kommer man inom lagstiftningsarbetet att hinna slutföra eventuella ytterligare medbeslutandeförfaranden som kan komma att behövas, i och med att dagen då utsläppsrätterna för 2017 ska överlämnas infaller i april 2018.*

## Ändringsförslag 15

### Förslag till direktiv

#### Artikel 1 - led 1 - led 1a (nytt)

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 3c – punkt 2



**Artikel 3c.2 ska ersättas med följande:**

**”2. Från och med den 1 januari 2013 ska, för två år framöver, det sammanlagda antalet utsläppsrätter som tilldelas luftfartygsoperatörer motsvara 95 % av de historiska luftfartsutsläppen, multiplicerat med antalet år som perioden omfattar.**

**Från och med den 1 januari 2015 ska dessa utsläppsrätter för varje kalenderår minskas med en linjär utsläppsfaktor på 1,74 %. Denna procentandel får ses över som ett led i den allmänna översynen av detta direktiv.”**

Or. en

#### Motivering

*Fastän de andra näringsgrenarna som omfattas av utsläppshandelssystemet behöver minska sina utsläpp med 21 % fram till 2020 krävs det endast 5 % minskning från luftfartens sida. Detta stred mot Europaparlamentets ståndpunkt vid förhandlingarna 2008. Parlamentet begärde alltid att alla näringsgrenar skulle behandlas lika. Eftersom tillämpningsområdet begränsats har utsläppshandelssystemet i avsevärt mindre grad fått möjlighet att påverka miljön. För att uppnå bättre miljöintegritet inom utsläppshandelssystemet tillämpas en linjär faktor på 1,74 % varje år för att alla sektorer inom utsläppshandelssystemet ska behandlas lika.*

#### Ändringsförslag 16

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 - led 1 - led 1b (nytt)**  
Direktiv 2003/87/EG  
Artikel 3d – punkt 2

**Artikel 3d.2 ska ersättas med följande:**

**”2. Från och med den 1 januari 2013 ska, under en tid av två år framöver, 15 % av utsläppsrätterna utauktioneras. Från och med den 1 januari 2015 ska 40 % av utsläppsrätterna auktioneras. Denna**

*andel får höjas som ett led i den allmänna översynen av detta direktiv.”*

Or. en

### *Motivering*

*Medan utauktioneringen i snitt omfattar 40 % inom andra sektorer (med 100 % som regel och riktmärke för sektorer som är utsatta för koldioxidläckage) utauktioneras bara 15 % inom luftfarten. Detta har länge kritiserats. Eftersom utsläppshandelssystemet gäller för alla flygningar i europeiskt luftrum kan luftfarten inte anses som ett klassiskt exempel på en sektor som är utsatt för koldioxidläckage, Eftersom tillämpningsområdet begränsats har utsläppshandelssystemet i avsevärt lägre grad fått möjlighet att påverka miljön, och detta kan delvis uppvägas med hjälp av ökad utauktionering.*

## **Ändringsförslag 17**

### **Förslag till direktiv**

#### **Artikel 1 - led 1 - led 1c (nytt)**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 3d – punkt 4

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*Artikel 3d.4 ska ersättas med följande:*

***”4. Medlemsstaterna ska använda intäkter från utauktionering av utsläppsrätter till arbetet mot klimatförändringarna, framför allt på internationell nivå, samt för att minska växthusgasutsläppen och anpassa utvecklingsländerna till klimatförändringarna och finansiera forskning och utveckling när det gäller mildrande och anpassning, framför allt inom flygteknik och luftfart.***

***Auktionsintäkter ska också användas för transporter med låga utsläppsnivåer.***

***Auktionsintäkter ska också användas för finansiering av bidrag till den globala fonden för energieffektivitet och förnybar energi och till den gröna klimatfonden inom ramen för UNFCCC samt för åtgärder mot avskogning.***

***Medlemsstaterna ska regelbundet underrätta kommissionen om åtgärder***

*”som vidtagits enligt första stycket.”*

Or. en

*Motivering*

*During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.*

**Ändringsförslag 18**

**Förslag till direktiv**

**Bilaga**

Direktiv 2003/87/EG

Bilaga II c - tabellrad 37

*Kommissionens förslag*

**KINA inklusive HONGKONG, MACAO  
och TAIWAN**

*Ändringsförslag*

*Kommissionens förslag*

**KINA inklusive HONGKONG och  
MACAO**

Or. en

*Motivering*

*Taiwan bör behandlas som en särskild enhet och inte som en destination i Kina.*

**Ändringsförslag 19**

**Förslag till direktiv**

**Bilaga**

Direktiv 2003/87/EG

Bilaga II c - tabellrad 147a (ny)

**TW TAIWAN**

Or. en

*Motivering*

*Taiwan bör behandlas som en särskild enhet och inte som en destination i Kina.*

**Ändringsförslag 20**

**Förslag till direktiv**

**Bilaga**

Direktiv 2003/87/EG

Bilaga II c - stycke 6

*Kommissionens förslag*

För perioden 2014-**2020**, och utan att det påverkar den globala marknadsbaserade åtgärd som gäller från 2020, ska den procentsats som tillämpas för flygningar mellan EES-länder och länder som är utvecklingsländer och vars andel av de sammanlagda transporterade tonkilometerna för internationell civil luftfartsverksamhet är mindre än 1 % vara noll. Länder som anses vara utvecklingsländer för de syften som avses i detta förslag är sådana som vid tidpunkten för antagandet av detta förslag har förmånstillträde till unionsmarknaden i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 978/2012, och som inte under 2013 av Världsbanken klassificeras som höginkomstländer eller högre medelinkomstländer.]

*Ändringsförslag*

För perioden 2014-**2016**, och utan att det påverkar den globala marknadsbaserade åtgärd som gäller från 2020, ska den procentsats som tillämpas för flygningar mellan EES-länder och länder som är utvecklingsländer och vars andel av de sammanlagda transporterade tonkilometerna för internationell civil luftfartsverksamhet är mindre än 1 % vara noll. Länder som anses vara utvecklingsländer för de syften som avses i detta förslag är sådana som vid tidpunkten för antagandet av detta förslag har förmånstillträde till unionsmarknaden i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 978/2012, och som inte under 2013 av Världsbanken klassificeras som höginkomstländer eller högre medelinkomstländer.]

Or. en

*Motivering*

*Det nuvarande undantaget bör gälla bara fram till 2016 och nästa ICAO-församling. Efter ICAO:s slutsatser 2016 och de resultat som uppnåtts kan unionen överväga om, och i så fall*

*vilka, ytterligare åtgärder som behövs för att resultaten av de internationella förhandlingarna ska komma till synes. Eftersom det nuvarande undantaget upphör att gälla vid utgången av 2016 kommer man inom lagstiftningsarbetet att hinna slutföra eventuella ytterligare medbeslutandeförfaranden som kan komma att behövas, i och med att dagen då utsläppsrätterna för 2017 ska överlämnas infaller i april 2018.*

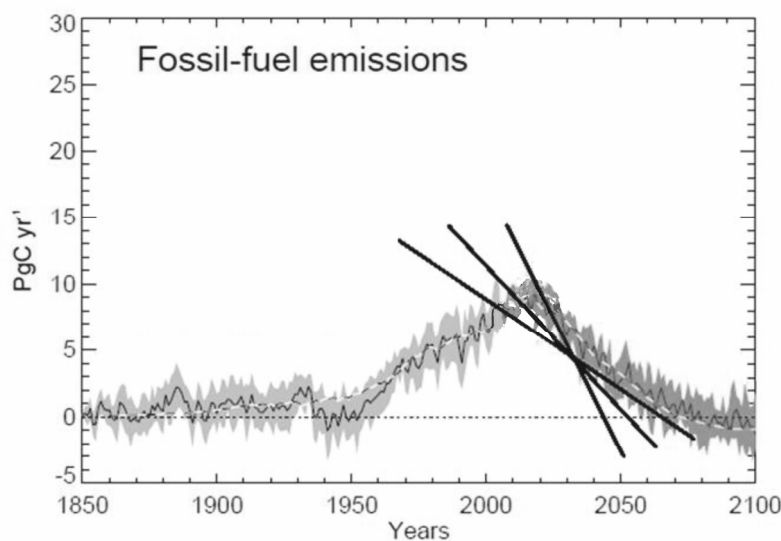
## MOTIVERING

### Varför måste luftfartens växthusgasutsläpp begränsas?

Luftfartens växthusgasutsläpp växer snabbt. Om det inte görs något åt dem förutspår Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) att de fram till 2040 kommer att uppgå till sammanlagt 1 900 Mt.

Källa: ICAO

I andra uppskattningar förutspås mellan 3 500 och 4 500 Mt fram till 2050. 3,5 gigaton är 20 procent av den mängd till vilken de globala utsläppen enligt IPCC måste begränsas fram till 2050 för att klimatförändringarna ska hållas vid två grader.



Enligt den femte IPCC (2013) måste de globala utsläppen drastiskt minskas till 2050 om vi vill få två tredjedels sannolikhet för att tvågradersmålet ska hållas under det året.

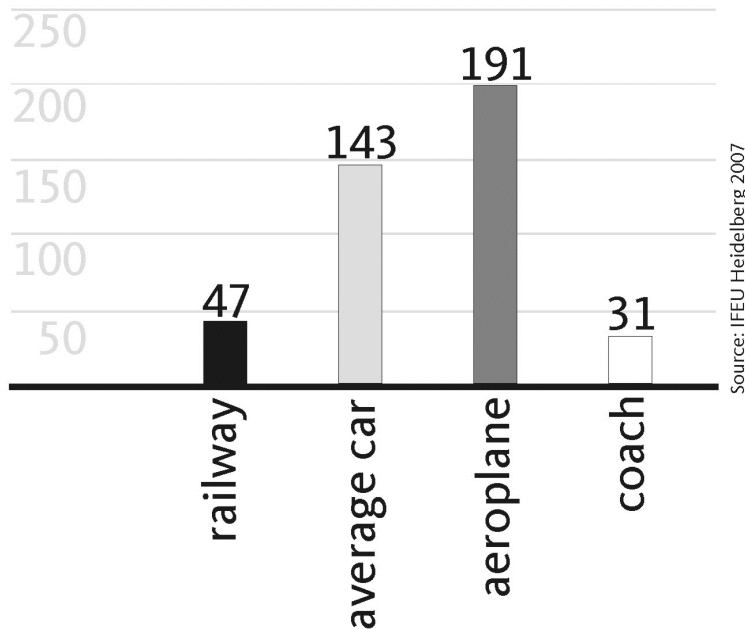
Källa: IPCC

Uppgiften att reglera flygbolagens utsläpp gavs av det internationella samfundet till ICAO 1997, i och med Kyotoprotokollet. Kyotoprotokollet klarar visserligen inte av den utmaning som klimatförändringarna innebär, men man kan inte bortse ifrån att åtminstone Europeiska unionen har fullgjort sin skyldighet och begränsat utsläppen. Å andra sidan har det inte genomförts några mer omfattande åtgärder för att begränsa luftfartens växthusgasutsläpp.

Ur synvinkel av rättvisa för andra transportsätt måste också luftfartsbranschen delta i arbetet med att begränsa klimatförändringarna. Dessvärre är luftfarten det klimatovänligaste transportsättet och i ett läge där andra transportsätt är ingående reglerade och belagda med ett flertal skatter och avgifter har luftfarten inte åtgärdats på europeisk nivå.

## Specific CO<sub>2</sub> emissions for different transport modes with average passenger load

Long-distance passenger transport in gramme CO<sub>2</sub> per person-kilometre



### Lagstiftningen från 2008, kritiken från tredjeländer och det berättigade i den kritiken

Efter mer än två år av diskussioner och medverkan från alla berörda parter sida kom lagstiftningen om att luftfarten ska tas med i utsläppshandelssystemet att antas enhälligt av rådet och med en majoritet på över 90 procent i Europaparlamentet. En av hörnstenarna i den lagstiftningen var att allt flyg som startar och landar i Europa ska tas med. Det här har kritiserats av tredjeländer. Efter ett rättsfall med de amerikanska flygbolagen som parter beslutade Europeiska domstolen dock att detta står i full samklang med internationell rätt. Kostnaderna är ytterst hovsamma, fastän olika tredjeländer ibland gör gällande att deras luftfartsbransch belastas rent skamlöst. Enligt de mest aktuella sifferuppgifterna har kostnaden för Ryanair varit 0,03 euro och för Easyjet 0,11 euro (andra flygbolag med mindre effektiva flygplan kan ha haft något högre kostnader). Det kostar mycket mera att betala de skatter och avgifter som uppbärs av EU:s medlemsstater eller tredjeländer.

Land	Rättslig grund	Kostnader per flygning
Tyskland	Luftverkehrssteuer	Upp till 42,18 euro, beroende på destination
Förenade kungariket	Air Passenger Duty APD	Upp till över 184 GBP för 6 000 miles
Förenta staterna	International Transportation Tax	16,30 USD per passagerare
EU	utsläppshandelssystemet	0,03€ (Ryanair) Upp till 2 euro per interkontinental flygning (kommissionens uppskattning)
Indien	Departure Fee + 10,3 % Service Charge (on Airport Development Tax in Delhi)	7,40€, \$ 10 +19 €, \$ 25 (enbart i Delhi)
Österrike	Flugabgabegesetz	Upp till 35 euro, beroende på avstånd

Ett viktigt argument för tredjeländer var att unionslagstiftningen är lagstridig eftersom den har extraterritoriell verkan. Enligt domstolen håller detta argument inte streck eftersom lagstiftningen omfattar endast flyg som startar och landar i Europa. Men för längre flygningar måste givetvis fler utsläppsrätter överlämnas. Detta är dock ingenting unikt för unionslagstiftningen. I samband med nationella skatter och avgifter tillämpas samma princip. Den brittiska avgiften är till exempel åtskilligt högre för en flygning till Mexiko än för en flygning till Kanada, fastän sträckan mellan Kanada och Mexiko mestadels går över Förenta staternas territorium (se följande karta):



För en flygning till Toronto i Kanada tas det ut en avgift av typ APD på 130 GDP (156 euro).



För en flygning i affärsklass från London till Mexico City (ungefär 5 000 miles) tas det ut en avgift av typ APD på 162 GDP (195 euro).

### ICAO-processen och ”stanna klockan”-lagstiftningen



Fastän kritiken inte har fog för sig reagerade Europeiska unionen på tredjeländernas argument. Det har sagts att unionslagstiftningen rider spärr mot en internationell överenskommelse. Det här har aldrig ägt sin riktighet, men för att visa god vilja föreslog kommissionen att systemet för ett år framöver skulle begränsas till flygningar inom Europa, såsom ett bidrag till att man skulle komma fram till en bättre överenskommelse vid ICAO:s generalförsamling i september och oktober 2013.

I lagstiftningen har följande gjorts klart:

*”Det undantag som föreskrivs i detta beslut gäller endast utsläpp från luftfart under 2012.*

*(10) (...) Europeiska unionen medger detta undantag för att vid det 38:e mötet i ICAO:s generalförsamling underlätta en överenskommelse om en realistisk tidsplan för utvecklingen av ett globalt marknadsbaserat styrmedel för perioden efter det 38:e mötet i ICAO:s generalförsamling samt om ett ramverk som underlättar en omfattande tillämpning av nationella och regionala marknadsbaserade styrmedel på den internationella luftfarten, i väntan på att det globala marknadsbaserade styrmedlet börjar tillämpas.”*

Vid ICAO-församlingen i september och oktober 2013 antogs en resolution där det ingick ett åtagande om att det skulle utvecklas en global marknadsbaserad åtgärd (i citatet ovan på svenska kallad ”marknadsbaserat styrmedel”) för den internationella luftfarten, där hänsyn skulle tas till det arbete som det uppmanats till i punkt 19. Detta är ett viktigt steg, men dessvärre ingår det också en mängd villkor och förutsättningar i resolutionen. Därför är det inte alls sagt att man vid ICAO-församlingen 2016 verkligen kommer att lyckas anta tydliga regler för den marknadsbaserade åtgärden. Det är att beakta att man redan vid ICAO-församlingen 2001 slagit fast att utsläppshandel skulle införas, men tyvärr har det inte gjorts några verkliga framsteg.

**ICAO-församlingen 2001:**

- c) Handel med utsläppsrätter
- c) *Bifaller* till att det utvecklas ett öppet utsläppshandelssystem för internationell luftfart.

**ICAO-församlingen 2013:**

- 18. Beslutar att utveckla en global marknadsbaserad åtgärd för internationell luftfart, med hänsyn tagen till det arbete som efterlysts i punkt 19.

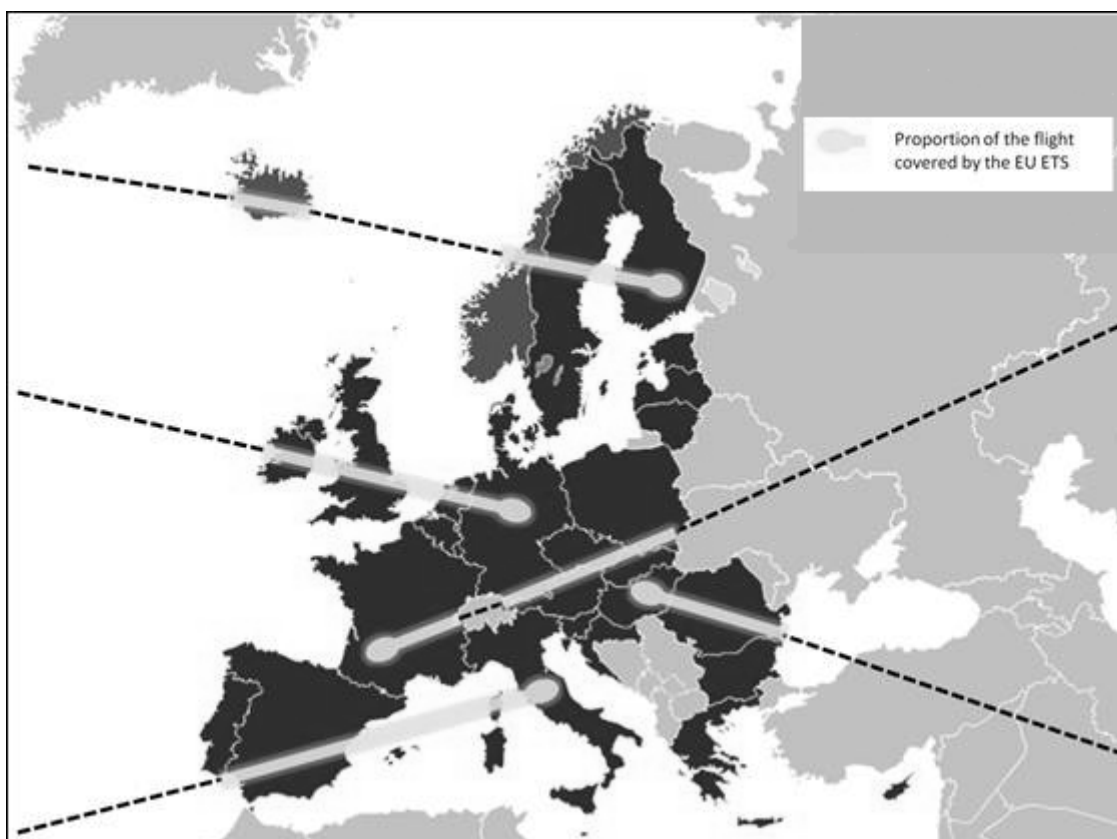
Jämfört med Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC), där processen förlöper högst annorlunda, måste man säga att till och med COP 19-konferensen i Warszawa gav mera konkreta och positiva resultat än ICAO-församlingen. En mycket viktig förutsättning för att Europeiska unionen ytterligare skulle ändra sin lagstiftning var att det antogs en ram för nationella och regionala system, till exempel för EU:s system. Så skedde dessvärre inte.

Luftfartsbranschen, som i huvudsak företräds genom IATA, hade i samband med ICAO-processen tråkigt nog i högsta grad motarbetat Europeiska unionen, men å andra sidan måste det erkännas att IATA bidragit till det världsomfattande arbetet. Branschens åtagande om att minska utsläppen med 50 procent fram till 2050 går en bra bit längre än texten från ICAO.

**Följderna för EU efter ICAO-församlingen**

Önskemål om att den nuvarande lagstiftningen inte ska ändras kommer från många berörda parter, såsom den europeiska sammanslutningen för lågprisflyg (Elfaa), som företräder inemot 50 procent av flygningarna inom Europa, och dessutom från många icke-statliga organisationer och ledamöter av Europaparlamentet. Detta skulle innebära att det fullständiga utsläppshandelssystemet, också för interkontinentalflyg som startar och landar i Europa, bör genomdrivas för hela flygsträckan från och med den 1 maj nästa år. Andra (många berörda parter förfäktar denna ståndpunkt bakom kulisserna) talar för att den nuvarande ordningen med att ”stanna klockan” bör förlängas fram till 2016 eller rentav 2020, vilket skulle innebära att endast inomeuropeiska flygningar kom att omfattas under flera år framöver, fastän de flyger över europeiskt luftrum.

Kommissionens förslag med sitt luftrumsanknutna tillvägagångssätt innebär en kompromiss mellan dessa två ytterligheter:



Källa: Kommissionen

Detta innebär att allt flyg som startar och/eller landar i Europa omfattas till den del det flygs inom europeiskt luftrum. Så skulle till exempel en flygning från Paris eller London till Istanbuls flygplats (det här är mycket viktigt eftersom Istanbul tänker öppna världens största flygplats) omfattas ända fram till gränsen mellan Grekland och Turkiet, alltså nästan till 100 procent. Enligt ”stanna klockan” omfattas den inte alls. För en flygning till en navflygplats i Förenade Arabemiraten skulle enligt det luftrumsanknutna tillvägagångssättet nästan 50 procent av dess utsläpp omfattas.

## Föredragandens förslag

Föredraganden stöder i princip kommissionens förslag. Han förblir visserligen övertygad om att påtryckningarna från tredjelandshåll inte kommer att fortsätta, men anser att den internationella processen kan bli lidande av att systemet tillämpas fullt ut. Det luftrumsanknutna tillvägagångssättet har flera fördelar jämfört med ”stanna klockan”:

- 1) Miljö- och klimatskydd:  
I kommissionens förslag tas ungefär 40 procent av utsläppen med, jämfört med i den ursprungliga förordningen, medan ”stanna klockan” omfattade enbart cirka 20 procent.
- 2) Konsekvenser för de internationella förhandlingarna:  
Om ”stanna klockan” helt enkelt skulle förlängas kan detta komma att ses som en villkorlös dagtingan från Europeiska unionens sida. Om det görs några framsteg på det internationella planet är detta huvudsakligen en följd av påtryckningar från Europeiska unionens sida. Många av de förslag som är uppe till behandling i ICAO skulle i själva verket inte alls minska luftfartens utsläpp, utan handlar bara om en koldioxidneutral tillväxt från och med 2020. ICAO:s huvudsakliga strategi bygger på kompensationer (vilket merendels innebär mekanismen för ren utveckling) och biodrivmedel. För att det ska framgå vilken kritisk diskussion som förts om dessa två styrmedel inom Europeiska unionen måste det visas på ett alternativ. Vårt system framtvingar i själva verket utsläppsminskningar, låt vara att endast med 5 procent.
- 3) Konkurrensläget för Europas flygplatser och luftfartsbransch:  
Förslaget om ”stanna klockan” påverkar Konkurrensläget för Europas flygbolag och flygplatser. Stora navflygplatser i närheten av Europeiska unionen, såsom Istanbul, kommer att skära pipor i vassen om vi förlänger det. Flygbolag som mestadels trafikerar rutter inom Europa ligger sämre till i konkurrensen än flygbolag som kan korssubventionera flygningar inom Europeiska unionen.
- 4) Rättsläget:  
Utgående från Europeiska domstolens dom och Chicagokonventionen är det uppenbart att ett luftrumsanknutet tillvägagångssätt helt och hållet följer internationell rätt. ICAO:s råd uttalade i början av september sitt enhälliga stöd till ett luftrumsanknutet tillvägagångssätt. Den ICAO-resolution där det inte står något om ett luftrumsanknutet tillvägagångssätt är inte rättsligt bindande i frågan, eftersom EU och många andra reserverat sig mot den.

## Ändringsförslag framlagda av föredraganden:

Föredraganden föreslår visserligen att man så långt som möjligt ska hålla sig till kommissionens förslag, men det oaktat ter sig några ändringsförslag rimliga.

### 1. Rättsläget efter 2016:

Ändring av direktivet är på sin plats endast därför att vi ser fram emot ett genombrott med en rättsligt bindande överenskommelse för den världsomfattande luftfarten under 2016. Detta är för all del en realistisk möjlighet, men vi har inga som helst garantier för det. Därför är det rimligt att begränsa det luftrumsanknutna tillvägagångssättet så

att det gäller till och med 2016 och återinföra utsläppshandelssystemet i full utsträckning från och med 2017. Om den internationella överenskommelsen faktiskt antas av ICAO under 2016, då bör Europeiska unionen givetvis stå redo att ändra lagstiftningen på motsvarande sätt.

## **2. Ändringsförslag för att öka ambitionsnivån och miljöintegriteten och garantera likabehandling med andra näringsgrenar:**

Utsläppshandelssystemet förutsätter en utauktionering på endast 15 procent för luftfartens vidkommande, jämfört med i medeltal 40 procent för resten av näringslivet. Utsläppstaket är bara 5 procent, jämfört med 21 procent för andra branscher. Detta har alltid kritiserats och redan under lagstiftningsarbetet 2007/2008 begärde Europaparlamentet likabehandling av hela näringslivet. I och med det lufttrumsanknutna tillvägagångssättet kommer de utsläpp som omfattas av utsläppshandelssystemet att minskas till 40 procent jämfört med det ursprungliga systemet. För att minska miljöskadorna är det på sin plats att öka utauktioneringen och dessutom måste utsläppen (taken för dem) minskas åtminstone till den nivå som övriga branscher fått lov att rätta sig efter alltsedan ingången av 2013.

### **Att nuvarande unionslagstiftning genomförs är utslagsgivande för att det ska göras några framsteg**

Det har kommit till föredragandens kännedom att somliga medlemsstater i dag förefaller att tveka med att genomföra lagstiftningen, fastän EU:s utsläppshandelssystem är begränsat till flygningar inom Europa. Tredjeländer såsom Kina och Indien vägrar överlämna utsläppsrätter för flygningar inom Europa, till exempel från Frankfurt till London. Föredraganden tycker inte det är på sin plats att med rådet dryfta frågan om eventuella resultat av ett lagstiftningsförslag innan det klarlagts att den ytterst begränsade ”stanna klockan”-lagstiftningen verkligen genomförs. Vi kan inte gå med på att tredjeländer såsom Kina och Indien vägrar rätta sig efter unionslagstiftningen när de bedriver luftfart inom Europeiska unionen.

### **Antagandet måste ske senast i april**

Alla de som inte vill ha kvar EU:s utsläppshandelssystem för luftfarten i dess ursprungliga form, alltså att allt interkontinentalflyg ska omfattas från start till slutlig bestämmelseort, måste eftersträva en överenskommelse om ett ändrat direktiv senast i april eftersom man i annat fall blir tvungen att tillämpa den ursprungliga lagstiftningen från och med den 1 maj. Därför har man kommit överens om en ambitiös tidtabell, också med personer i ansvarig ställning inom transportutskottet. Föredraganden anser att man måste komma överens om en ändring och är villig att tala med alla berörda parter, men skulle inte rekommendera för Europaparlamentet att inskränka en eventuell kompromiss till en förlängning av ”stanna klockan”.