

Lagrådsremiss

Flyget i utsläppshandeln

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 19 februari 2009

Eskil Erlandsson

Egon Abresparr
(Miljödepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen presenteras de ändringar i det svenska regelverket som behövs för att genomföra flygutsläppsdirektivet, dvs. Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG av den 19 november 2008 om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen. Den luftfart som ska omfattas av handelssystemet är flyg som avgår från eller ankommer till en flygplats inom Europeiska unionens territorium. Betydelsefulla undantag innebär dock att bl.a. flertalet flygbolag med begränsad verksamhet inom Europeiska unionen och sportflygningar inte omfattas.

Den som bedriver en flygverksamhet ska för de flygningar som omfattas av handelssystemet övervaka utsläppen av koldioxid. Verksamhetsutövaren måste också för varje år kunna redovisa utsläppsrätter som täcker de faktiska utsläppen. Verksamhetsutövaren ska ha en plan för de åtgärder som vidtas för att övervaka och rapportera utsläppen. Det betyder bl.a. att verksamhetsutövaren ska räkna tonkilometer, dvs. lastvikten multiplicerad med den flygna sträckan. Övervakningen av utsläppen ska börja 2010. Från och med 2012 måste utsläppen omfattas av utsläppsrätter. Utsläppsrätter kommer att tilldelas dels gratis efter ansökan om tilldelning baserat på antalet tonkilometer, dels genom auktionering.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2009.

Innehållsförteckning

1	Beslut.....	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter.....	4
3	Ärendet och dess beredning.....	17
4	Kyotoprotokollet och handelssystemet.....	17
5	Luftfartens påverkan på klimatet.....	18
6	Allmänt om flygutsläppsdirektivet.....	19
7	Frågan om internationell luftfart i EU:s handelssystem.....	22
8	Genomförande av flygutsläppsdirektivet.....	23
8.1	Flygutsläppsdirektivet och lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter.....	23
8.2	Omfattningen av bestämmelserna om luftfarts verksamhet.....	26
8.3	Övervaknings- och rapporteringsplan.....	28
8.4	Beslut om att ett godkännande får tas i anspråk trots att beslutet inte har vunnit laga kraft.....	30
8.5	Gratis tilldelning och auktionering.....	30
8.6	Överlämnande av utsläppsrätter.....	33
8.7	Tillsyn.....	34
8.8	Sanktioner.....	35
8.9	Överklagande.....	37
8.10	Registrering av utsläppsrätter.....	38
9	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser.....	39
10	Konsekvenser.....	40
11	Författningskommentar.....	41
	Bilaga 1 Flygutsläppsdirektivet.....	47
	Bilaga 2 Promemorians lagförslag.....	66
	Bilaga 3 Remissinstanserna.....	77

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter

dels att 3 kap. 7 § samt 5 kap. 2 och 4 §§ ska upphöra att gälla,
dels att rubriken närmast före 5 kap. 4 § ska utgå,
dels att 5 kap. 2 a § ska betecknas 5 kap. 2 §,
dels att 1 kap. 1 och 2 §§, 3 kap. 1, 2, 4 och 6 §§, 4 kap. 20 §, 5 kap. 1 och 3 §§, 6 kap. 1 §, 8 kap. 1 § och 9 kap. 1 § samt rubriken till 2 kap. och rubriken närmast före 3 kap. 2 § ska ha följande lydelse,
dels att det i lagen ska införas sexton nya paragrafer, 1 kap. 2 a–2 g och 4 §§, 2 kap. 12–16 §§, 3 kap. 4 a §, 6 kap. 1 a § och 8 kap. 8 a §, samt närmast före 2 kap. 12 och 16 §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §²

Genom lagen regleras förutsättningarna för handel med rätt att släppa ut koldioxid (utsläppsrätter). Lagen innehåller bestämmelser om tillstånd *till utsläpp* av koldioxid samt om tilldelning, registrering och redovisning av utsläppsrätter.

Genom lagen regleras förutsättningarna för handel med rätt att släppa ut koldioxid (utsläppsrätter). Lagen innehåller bestämmelser om tillstånd *och andra krav för att få släppa ut* koldioxid, samt om tilldelning, registrering och redovisning av utsläppsrätter.

Lagen innehåller även bestämmelser om handel med andra tillgodo-havanden för utsläpp av växthusgaser.

2 §³

I denna lag *förstås* med

anläggning: en fast teknisk enhet där det bedrivs en eller flera verksamheter som ger upphov till utsläpp som kräver tillstånd enligt denna lag, inklusive all annan där-

I denna lag *avses* med

anläggning: en fast teknisk enhet där det bedrivs en eller flera verksamheter som ger upphov till utsläpp som kräver tillstånd enligt denna lag, inklusive all annan där-

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG av den 19 november 2008 om ändring av direktiv 2003/97/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen (EUT L 8, 13.1.2009, s. 3, Celex 32008L0101).

² Senaste lydelse 2006:643.

³ Senaste lydelse 2006:643.

Nuvarande lydelse

med direkt förknippad verksamhet, som tekniskt sett är knuten till de verksamheter som bedrivs på platsen och som kan påverka utsläpp och föroreningar,

handelsdirektivet: 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, ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/101/EG,

utsläpp av koldioxid: frigörande i atmosfären av koldioxid från källor belägna inom en anläggning,

verksamhetsutövare: varje fysisk eller juridisk person som driver eller innehar en verksamhet eller anläggning eller som på annat sätt har rätt att fatta avgörande ekonomiska beslut om verksamhetens eller anläggningens tekniska drift,

handelsperiod: treårsperioden år 2005–2007 och femårsperioder med start första gången år 2008,

Kyotoprotokollet: Kyotoprotokollet till Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar,

tilldelad utsläppsenhet: en enhet utfärdad i enlighet med artikel 7.3 i Europaparlamentets och rådets beslut nr 280/2004/EG av den 11 februari 2004 om en mekanism för övervakning av utsläpp av växthusgaser inom gemenskapen och för genomförande av Kyotoprotokollet,

Föreslagen lydelse

med direkt förknippad verksamhet, som tekniskt sett är knuten till de verksamheter som bedrivs på platsen och som kan påverka utsläpp och föroreningar, och

flygverksamhet: en eller flera flygningar med luftfartyg som avgår från eller ankommer till en flygplats inom Europeiska unionens territorium och som ger upphov till utsläpp som måste omfattas av en övervaknings- och rapporteringsplan enligt denna lag.

Nuvarande lydelse

sänkkredit: en enhet utfärdad i enlighet med artikel 3 i Kyotoprotokollet,

utsläppsminskning: en enhet utfärdad till följd av en projektverksamhet som avser gemensamt genomförande enligt artikel 6 i Kyotoprotokollet,

certifierad utsläppsminskning: en enhet utfärdad till följd av en projektverksamhet som avser mekanismen för ren utveckling enligt artikel 12 i Kyotoprotokollet,

kyotoenhet: en tilldelad utsläppsenhet, sänkkredit, utsläppsminskning eller certifierad utsläppsminskning,

registerförordningen: kommissionens förordning (EG) nr 2216/2004 av den 21 december 2004, om ett standardiserat och skyddat registersystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och Europaparlamentets och rådets beslut nr 280/2004/EG.

Föreslagen lydelse

2 a §

Med verksamhetsutövare avses i denna lag varje fysisk eller juridisk person som driver en verksamhet eller innehar en anläggning eller som på annat sätt har rätt att fatta avgörande ekonomiska beslut om verksamhetens eller anläggningens tekniska drift.

Om den som bedriver en flygverksamhet inte kan identifieras, ska luftfartygets ägare anses vara verksamhetsutövare.

2 b §

Med utsläpp av koldioxid avses i denna lag frigörande i atmosfären av koldioxid från en eller flera källor belägna inom en anläggning eller från ett luftfartyg.

2 c §

Med Kyotoprotokollet avses i denna lag Kyotoprotokollet till Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar.

2 d §

Med handelsdirektivet avses i denna lag 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/EG⁴, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG⁵.

2 e §

Med registerförordningen avses i denna lag kommissionens förordning (EG) nr 2216/2004 av den 21 december 2004, om ett standardiserat och skyddat registersystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och Europaparlamentets och rådets beslut nr 280/2004/EG⁶.

2 f §

Med en handelsperiod avses i denna lag treårsperioden 2005–2007 eller någon av de därpå följande perioderna där den första är 2008–2012.

2 g §

I denna lag avses med tilldelad utsläppsenhet: en enhet utfärdad i enlighet med artikel 7.3

⁴ EUT L 275, 25.10.2003, s. 32 (Celex 32003L0087).

⁵ EUT L 8, 13.1.2009, s. 3 (Celex 32008L0101).

⁶ EUT L 386, 29.12.2004, s. 1 (Celex 32004R2216).

i Europaparlamentets och rådets beslut nr 280/2004/EG av den 11 februari 2004 om en mekanism för övervakning av utsläpp av växthusgaser inom gemenskapen och för genomförande av Kyotoprotokollet⁷,

sänkkredit: en enhet utfärdad i enlighet med artikel 3 i Kyotoprotokollet,

utsläppsminskning: en enhet utfärdad till följd av en projektverksamhet som avser gemensamt genomförande enligt artikel 6 i Kyotoprotokollet,

certifierad utsläppsminskning: en enhet utfärdad till följd av en projektverksamhet som avser mekanismen för ren utveckling enligt artikel 12 i Kyotoprotokollet, och

kyotoenhet: en tilldelad utsläppsenhet, sänkkredit, utsläppsminskning eller certifierad utsläppsminskning.

4 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela sådana föreskrifter om undantag från bestämmelserna i denna lag som följer av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen.

2 kap. Tillstånd till utsläpp av koldioxid

2 kap. Tillstånd och andra krav för att få släppa ut koldioxid

Utsläpp från luftfartyg

12 §

Bestämmelserna i denna lag om flygverksamhet ska tillämpas endast på verksamhetsutövare som

⁷ EUT L 49, 19.2.2004, s. 1 (Celex 32004D0280).

1. har en operativ licens för verksamheten, beviljad i Sverige enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning)⁸ eller motsvarande äldre bestämmelser, eller

2. ska fullgöra sina skyldigheter i Sverige enligt den förteckning som Europeiska kommissionen har antagit enligt artikel 18 a punkten 3 i handelsdirektivet.

13 §

Utsläpp av koldioxid från flygningar med luftfartyg ska omfattas av en övervaknings- och rapporteringsplan, om verksamheten inte har undantagits från denna skyldighet enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 4 §.

14 §

Övervaknings- och rapporteringsplanen enligt 13 § ska

1. innehålla uppgifter om de åtgärder som verksamhetsutövaren vidtar för att övervaka och rapportera utsläppen enligt 5 kap. och för att beräkna luftfartygets lastvikt multiplicerad med den flugna sträckan, och

2. vara godkänd av tillsynsmyndigheten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om hur beräkningen av luftfartygets lastvikt multiplicerad med den flugna sträckan ska göras.

⁸ EUT L 293, 31.10.2008, s. 3 (Celex 32008R1008).

15 §

Om det finns skäl för det, får tillsynsmyndigheten förordna att ett godkännande av en övervaknings- och rapporteringsplan ska gälla även om godkännandet inte har vunnit laga kraft.

Krav på utsläppsrätter

16 §

En verksamhetsutövare ska se till att utsläpp av koldioxid som görs med stöd av tillstånd enligt denna lag eller från en flygverksamhet täcks av utsläppsrätter senast vid den redovisningstidpunkt som avses i 6 kap. 1 §.

3 kap.

1 §⁹

Den som avser att driva en tillståndspliktig verksamhet under en handelsperiod får ansöka om tilldelning av utsläppsrätter för den perioden.

Den som avser att driva en tillståndspliktig verksamhet *eller en flygverksamhet* under en handelsperiod får ansöka om tilldelning av utsläppsrätter för den perioden.

Nationell fördelningsplan

Nationell fördelningsplan för anläggningar

2 §¹⁰

Regeringen *skall* inför varje handelsperiod upprätta en nationell fördelningsplan med uppgifter om

1. det sammanlagda *antal* utsläppsrätter som avses bli fördelade för perioden,

Regeringen *ska* inför varje handelsperiod upprätta en nationell fördelningsplan *för anläggningar*. *Planen ska ha* uppgifter om

1. det sammanlagda *antalet* utsläppsrätter som för perioden avses *att bli* fördelade *på anläggningarna*,

⁹ Senaste lydelse 2006:643.

¹⁰ Senaste lydelse 2006:643.

Nuvarande lydelse

2. hur utsläppsrätterna *skall* fördelas, och

3. det högsta antal utsläppsminskningssenheter och certifierade utsläppsminskningar som *verksamhetsutövare* får överlämna vid redovisning av utsläppsrätter enligt 6 kap. 1 §.

Föreslagen lydelse

2. hur utsläppsrätterna *ska* fördelas *på anläggningarna*, och

3. det högsta antal utsläppsminskningssenheter och certifierade utsläppsminskningar som *verksamhetsutövarna* får överlämna vid redovisning av utsläppsrätter *för anläggningarna* enligt 6 kap. 1 §.

4 §¹¹

Utsläpp av koldioxid som görs med stöd av tillstånd enligt denna lag skall täckas av sådana utsläppsrätter som avses i detta kapitel.

En verksamhetsutövare som har tillstånd till utsläpp enligt 2 kap. och som har ansökt om tilldelning *skall* tilldelas överlåtbara utsläppsrätter för den eller de anläggningar som omfattas av tillståndet.

En verksamhetsutövare som inte har tillstånd enligt 2 kap. kan få en tilldelning av utsläppsrätter som är beroende av att ett sådant tillstånd meddelas.

Om verksamhetsutövaren har fler än en anläggning, *skall* tilldelning göras för var och en av anläggningarna.

En verksamhetsutövare som har tillstånd till utsläpp enligt 2 kap. och som har ansökt om tilldelning *får* tilldelas överlåtbara utsläppsrätter för den eller de anläggningar som omfattas av tillståndet.

Om verksamhetsutövaren har fler än en anläggning, *ska* tilldelning göras för var och en av anläggningarna.

4 a §

Den som driver eller avser att driva flygverksamhet får tilldelas överlåtbara utsläppsrätter för den verksamhet som omfattas av en godkänd övervaknings- och rapporteringsplan.

6 §¹²

Regeringen *skall* i enlighet med principer som riksdagen godkänner och med beaktande av handelsdirektivet meddela föreskrifter om tilldelning av utsläppsrätter.

Regeringen *får* i enlighet med principer som riksdagen godkänner och med beaktande av handelsdirektivet meddela föreskrifter om tilldelning av utsläppsrätter *för anläggningar*.

¹¹ Senaste lydelse 2006:643.

¹² Senaste lydelse 2006:643.

I fråga om flygverksamheter får regeringen meddela de föreskrifter om tilldelning som följer av handelsdirektivet.

4 kap.

20 §

För upprättande och förande av konto i utsläppsregister har kontoföringsmyndigheten rätt att ta ut avgifter enligt de närmare föreskrifter som regeringen meddelar. *Avgiften* får inte vara så *beskaffad* att *den* belastar verksamheter med tillståndsplikt enligt denna lag eller baseras på kostnader för löpande transaktioner.

För upprättande och förande av konto i utsläppsregister har kontoföringsmyndigheten rätt att ta ut avgifter enligt de närmare föreskrifter som regeringen meddelar. *Avgifterna* får inte vara så *beskaffade* att *de* belastar verksamheter med tillståndsplikt enligt denna lag *eller flygverksamheter*. *Avgifterna får inte heller* baseras på kostnader för löpande transaktioner.

5 kap.

1 §

En verksamhetsutövare är skyldig att genom beräkning eller mätning övervaka sina utsläpp av koldioxid och varje år ge in en enligt 4 § verifierad rapport om utsläppen. Rapporten skall ges in till tillsynsmyndigheten senast den 31 mars året efter det kalenderår som rapporten avser.

För varje anläggning och för flygverksamhet ska verksamhetsutövaren genom beräkning eller mätning övervaka sina utsläpp av koldioxid och varje år rapportera om utsläppen. Rapporten ska

1. innehålla en beskrivning av de mät- eller beräkningsmetoder som används, inklusive en uppgift om sammanlagda utsläpp och om mätningens eller beräkningens säkerhet samt uppgifter om kvalitetssäkring och kvalitetskontroll,

2. vara verifierad av en kontrollör som är ackrediterad för uppgiften enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll, och

3. ges in till tillsynsmyndigheten senast den 31 mars året efter det kalenderår som rapporten avser.

3 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om övervakning och rapportering.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. övervakning och rapportering och

2. de krav som ska ställas på den kontrollör som ska utföra verifieringen enligt 1 § 2 och de uppgifter som kontrollören ska utföra.

6 kap.

1 §¹³

En verksamhetsutövare skall för varje anläggning senast den 30 april till kontoföringsmyndigheten överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från anläggningen under närmast föregående kalenderår.

För varje anläggning ska verksamhetsutövaren överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från anläggningen. För en flygverksamhet ska verksamhetsutövaren överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från flygverksamheten. Överlämnandet ska ske till kontoföringsmyndigheten senast den 30 april och avse utsläppen under det närmast föregående kalenderåret.

Om en verifierad rapport enligt 5 kap. 1 § inte har getts in innan ett beslut av tillsynsmyndigheten enligt 5 kap. 2 a § första stycket har vunnit laga kraft, skall antalet utsläppsrätter motsvara de sammanlagda utsläppen enligt detta beslut.

Om en verifierad rapport enligt 5 kap. 1 § inte har getts in innan ett beslut av tillsynsmyndigheten enligt 5 kap. 2 a § första stycket har vunnit laga kraft, ska antalet utsläppsrätter motsvara de sammanlagda utsläppen enligt detta beslut.

Utsläppsrätter som utfärdats av en behörig myndighet i en annan medlemsstat inom Europeiska unionen får användas för att fullgöra en verksamhetsutövars skyldighet enligt första stycket.

1 a §

Vid ett överlämnande enligt 1 § som avser en anläggning får verksamhetsutövaren inte tillgodoräkna sig utsläppsrätter som har utfärdats för en flygverksamhet.

¹³ Senaste lydelse 2006:643.

8 kap.1 §¹⁴

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligt eller av oaktsamhet

1. driver verksamhet som medför utsläpp av koldioxid utan att *inneha erforderligt tillstånd enligt denna lag,*

2. lämnar oriktig eller vilseledande uppgift i en ansökan om tillstånd enligt 2 kap. som skulle kunna föranleda att tillstånd meddelas på felaktiga grunder,

3. lämnar oriktig eller vilseledande uppgift i en rapport enligt 5 kap. 1 §,

4. underlåter att göra anmälan i de fall anmälningsskyldighet föreligger enligt 2 kap. 8 §, eller

5. lämnar oriktig eller uppenbart vilseledande uppgift i en ansökan om tilldelning av utsläppsrätter enligt 3 kap. 1 § och därigenom skulle kunna föranleda att ett för stort antal utsläppsrätter tilldelas.

I ringa fall döms inte till ansvar.

1. driver *en* verksamhet som medför utsläpp av koldioxid utan att *verksamheten omfattas av ett tillstånd eller en godkänd övervaknings- och rapporteringsplan enligt det som krävs i denna lag,*

8 a §

Om en verksamhetsutövare driver en flygverksamhet utan att följa bestämmelserna om godkänd övervaknings- och rapporteringsplan i 2 kap. 14 §, rapportering i 5 kap. 1 § eller överlämnande av utsläppsrätter i 6 kap. 1 §, och de tillsynsåtgärder som har vidtagits inte lett till rättelse, ska tillsynsmyndigheten upprätta ett förslag till begäran om verksamhetsförbud. Förslaget ska överlämnas till regeringen för prövning.

Regeringen får meddela föreskrifter om en sådan begäran.

¹⁴ Senaste lydelse 2006:643.

9 kap.**1 §¹⁵**

Följande beslut får överklagas hos miljödomstolen

- beslut om tillstånd enligt 2 kap.,
- beslut om tilldelning av utsläppsrätter enligt 3 kap.,
- beslut om korrigering av tilldelningsbeslut enligt 4 kap. 4 §,
- beslut om avvisning enligt 4 kap. 7 eller 8 §,
- beslut om rättelse enligt 4 kap. 19 § första stycket,
- beslut om avgift enligt 4 kap. 20 §,
- beslut om uppskattning av utsläppens storlek enligt 5 kap. 2 a §,
- begäran som förenats med vite enligt 7 kap. 2 §,
- föreläggande som förenats med vite enligt 7 kap. 3 §,
- beslut om offentliggörande av verksamhetsutövers namn enligt 8 kap. 5 §,
- beslut om förseningsavgift enligt 8 kap. 5 a §, *eller*
- beslut om avgift enligt 8 kap. 6 §.

Följande beslut får överklagas hos miljödomstolen:

1. beslut om tillstånd enligt 2 kap.,
2. *beslut om godkännande av en övervaknings- och rapporteringsplan enligt 2 kap. 14 §,*
3. beslut om tilldelning av utsläppsrätter enligt 3 kap.,
4. beslut om korrigering av tilldelningsbeslut enligt 4 kap. 4 §,
5. beslut om avvisning enligt 4 kap. 7 eller 8 §,
6. beslut om rättelse enligt 4 kap. 19 § första stycket,
7. beslut om avgift enligt 4 kap. 20 §,
8. beslut om uppskattning av utsläppens storlek enligt 5 kap. 2 §,
9. begäran som förenats med vite enligt 7 kap. 2 §,
10. föreläggande som förenats med vite enligt 7 kap. 3 §,
11. beslut om offentliggörande av verksamhetsutövers namn enligt 8 kap. 5 §,
12. beslut om förseningsavgift enligt 8 kap. 5 a §, *och*
13. beslut om avgift enligt 8 kap. 6 §.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010 i fråga om 2 kap. 13 och 14 §§ och 5 kap. 1 § och i övrigt den 1 augusti 2009.

2. För en handelsperiod som inträffar före 2013 ska bestämmelserna om flygverksamhet i 2 kap. 16 §, 3 kap. 1 och 4 a §§, 6 kap. 1 och 1 a §§, 8 kap. 1 och 8 a §§ och 9 kap. 1 § tillämpas endast för handel under 2012.

3. Om en ansökan om godkännande av en övervaknings- och rapporteringsplan för en flygverksamhet har kommit in till tillsynsmyndigheten men ärendet inte slutligt avgjorts före den 1 januari 2010, får myndigheten besluta att utsläpp av koldioxid från flygverksamheten tills vidare får ske trots att frågan om godkännande inte slutligt avgjorts. Ett sådant

¹⁵ Senaste lydelse 2006:643.

beslut ska förenas med villkor om rapportering av utsläpp och beräkning av luftfartygets lastvikt multiplicerad med den flygna sträckan.

3 Ärendet och dess beredning

De grundläggande reglerna om handel med utsläppsrätter finns i handelsdirektivet, dvs. Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32, Celex 32003L0087). Direktivet har ändrats genom flygutsläppsdirektivet, dvs. Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG av den 19 november 2008 om ändring av direktiv 2003/97/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen (EUT L 8, 13.1.2009, s. 3, Celex 32008L0101). Flygutsläppsdirektivet återges i *bilaga 1*.

Inom Regeringskansliet (Miljödepartementet) har det upprättats en promemoria med de lagförslag som behövs för att genomföra flygutsläppsdirektivet. Promemorians lagförslag återges i *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En sammanställning av remissvaren finns tillgänglig i Miljödepartementet (dnr M2008/4121/R).

4 Kyotoprotokollet och handelssystemet

Klimatkonventionen, som öppnades för undertecknande 1992, utgör basen för internationellt samarbete på klimatområdet. Klimatkonventionens övergripande mål är att stabilisera halten av växthusgaser i atmosfären på en nivå som förebygger farlig mänsklig inverkan på klimatsystemet.

Det tredje partsmötet till klimatkonventionen i december 1997 resulterade i Kyotoprotokollet, som innehåller bindande åtaganden om begränsningar av utsläppen av växthusgaser för industriländerna. Tillsammans åtar sig industriländerna att minska sina nettoutsläpp av de sex viktigaste växthusgaserna med fem procent som ett genomsnitt under åren 2008–2012 jämfört med 1990 års nivå. Länderna kan uppfylla sina åtaganden genom åtgärder inom det egna territoriet eller i samarbete med andra länder. Detta samarbete regleras genom de s.k. flexibla mekanismerna. Kyotoprotokollets regler om dessa mekanismer har preciserats genom en överenskommelse i Marrakech 2001.

EU:s medlemsstater har åtagit sig att gemensamt minska utsläppen med åtta procent. Den överenskomna bördefördelningen inom EU innebär att Sverige måste begränsa sina utsläpp så att de inte ökar med mer än fyra procent jämfört med 1990 års nivå.

I de begränsnings- och minskningsmål som är fastlagda i Kyotoprotokollet ingår utsläpp från inrikesflyget, däremot inte utsläpp från utrikesflyget. I stället åläggs parterna i artikel 2.2 i protokollet att sträva efter att begränsa eller minska utsläpp av växthusgaser som inte omfattas av Montrealprotokollet från flygbränslen och marina bränslen genom insatser i Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och sjöfartsorganisationen (IMO).

Som en viktig del i EU:s program mot klimatförändringar har EU etablerat ett system för handel med utsläppsrätter som ansluter till Kyotoprotokollet. Den första handelsperioden, 2005–2007, har avslutats och den andra handelsperioden, 2008–2012, har inletts. Regelverket för handelssystemet finns i handelsdirektivet. För närvarande omfattar handelssystemet förbränningsanläggningar, oljeraffinaderier, anläggningar för produktion eller bearbetning av järn, stål, glas och glasfiber, cement och keramik samt anläggningar för tillverkning av papper eller pappersmassa. För dem som driver sådana anläggningar är det obligatoriskt att delta i systemet för handel med utsläppsrätter.

Huvuddelen av handelsdirektivet genomförs i svensk rätt med lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter och förordningen (2004:1205) om handel med utsläppsrätter. Utgångspunkten är att utsläpp av koldioxid inte får ske från anläggningar som omfattas av systemet, om inte ett särskilt tillstånd finns. Länsstyrelsen prövar ansökningar om tillstånd. Verksamhetsutövarna får ansöka om tilldelning av utsläppsrätter för varje handelsperiod. Regeringen upprättar en nationell fördelningsplan som anger hur utsläppsrätterna ska fördelas. Den nationella fördelningsplanen ska godkännas av Europeiska kommissionen. En verksamhetsutövare är skyldig att genom beräkning eller mätning övervaka sina utsläpp av koldioxid och varje år ge in en verifierad rapport om utsläppen. Verksamhetsutövaren är också skyldig att varje år överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från anläggningen.

Handelsdirektivet har ändrats genom länkdirektivet, dvs. Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/101/EG av den 27 oktober 2004 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen, i överensstämmelse med Kyotoprotokollets projektbaserade mekanismer (EUT L 338, 13.11.2004, s. 18, Celex 32004L0101). Avsikten med länkdirektivet är att knyta EU:s handel med utsläppsrätter till de delar av Kyotoprotokollet som rör de projektbaserade mekanismerna, dvs. gemensamt genomförande och mekanismen för ren utveckling. Mekanismerna är i grunden ett sätt att få till stånd kostnadseffektiva utsläppsminskningar som en part kan använda sig av för att uppfylla sitt kvantifierade åtagande i Kyotoprotokollet. Genom länkdirektivet kan även verksamhetsutövare med anläggningar som omfattas av handelsdirektivet tillgodogöra sig utsläppsminskningar från de projektbaserade mekanismerna. Utsläppsminskningarna från ett projekt omvandlas till ett tillgodohavande som kan säljas och köpas på den marknad som handelssystemet utgör. Under vissa förutsättningar får sådana tillgodohavanden användas när verksamhetsutövare redovisar utsläppsrätter enligt EU:s handelssystem.

5 Luftfartens påverkan på klimatet

Flygets andel av den totala antropogena klimateffekten har uppskattats till cirka 3,5 procent. Då räknas inte effekter på cirrusmolnbildning eftersom kunskaperna på det området är bristfälliga. I och med att flyget använder fossila bränslen innebär förbränningen att alla flygningar har en

påverkan på klimatet genom utsläpp av koldioxid. Men flygets klimatpåverkan är mer omfattande än så. Utsläppen av kväveoxider bildar i sin tur ozon, som har en påtaglig växthuseffekt. Samtidigt reducerar utsläppen av kväveoxider metan, vilket motverkar växthuseffekten. Den vetenskapliga kunskapen om metanreduktionen är dock begränsad. Dessutom ger kondensstrimmorna en påtaglig klimateffekt samt påverkar bildningen av cirrusmoln. Slutligen ger utsläppen av partiklar, som innehåller bl.a. sulfat och sot, också klimateffekter (Naturvårdsverkets rapport, Att integrera flyget i EU:s handelssystem för utsläppsrätter). Sammantaget är bedömningen, om man räknar bort effekten på cirrusmoln, att flygets totala klimateffekt är två till fyra gånger starkare än effekten av enbart utsläpp av koldioxid (IPCC 1999). Medan EU:s totala utsläpp minskade med 5,5 procent från 1990 till 2003 ökade utsläppen av växthusgaser från EU:s internationella luftfart med 73 procent. Luftfarten beräknas mer än fördubblas från 2005 till 2020 (Sammanfattning av konsekvensanalys, KOM [2006] 818 slutlig).

6 Allmänt om flygutsläppsdirektivet

Handelsdirektivet har ändrats genom flygutsläppsdirektivet. Syftet med flygutsläppsdirektivet är att begränsa luftfartens påverkan på klimatet genom att utsläpp av koldioxid från luftfartsverksamhet integreras i gemenskapssystemet för handel med utsläppsrätter.

De artikelhänvisningar som görs i den följande texten avser artiklarna i handelsdirektivet efter ändringarna genom flygutsläppsdirektivet. Detta gäller oavsett om direktivet i texten kallas ”flygutsläppsdirektivet” eller ”handelsdirektivet”.

Vilken luftfartsverksamhet omfattas?

Flygutsläppsdirektivet innebär att ett nytt kapitel (kapitel II) läggs in i handelsdirektivet (efter artikel 3). Det nya kapitlet ska tillämpas på tilldelning och utfärdande av utsläppsrätter för luftfartsverksamhet. Som huvudregel avses med luftfartsverksamhet flygningar som avgår från eller ankommer till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium. Undantag görs för bl.a. flygningar vars maximala certifierade startmassa understiger 5 700 kilogram och flygningar som uteslutande utförs vid officiella uppdrag för transport av regerande monark och hans eller hennes närmaste familj, statsöverhuvud eller regeringschefer i en annan stat än en medlemsstat. Ett viktigt undantag är också flygningar som genomförs av en verksamhetsutövare som ägnar sig åt kommersiella lufttransporter och som under tre fyramånadersperioder i följd genomför mindre än 243 flygningar per period eller vars utsläpp för flygningarna understiger 10 000 ton per år (bilaga 1). Europeiska kommissionen ska utarbeta riktlinjer för den närmare tolkningen av vad som är luftfartsverksamhet (artikel 3 b).

Luftfartygsoperatör

Med luftfartygsoperatör avses en person som med ett luftfartyg bedriver luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga 1, eller luftfartygets ägare då luftfartygsoperatören är okänd eller då ägaren inte har kunna styrka att någon annan är luftfartygsoperatör (artikel 3). En luftfartygsoperatör kan identifieras genom en ICAO-beteckning eller annan erkänd beteckning som används för att beteckna flygningen (ingressen punkt 15).

Administrerande medlemsstat

Administrerande medlemsstat kallas den medlemsstat som ansvarar för administrationen av gemenskapssystemet beträffande luftfartygsoperatören. Som huvudregel är administrerande medlemsstat den som beviljat en operativ licens i enlighet med bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (EGT L 240, 24.8.1992, Celex 31992R2408). Om ingen sådan licens finns, är administrerande medlemsstat den medlemsstat till eller från vilken den aktuella luftfartygsoperatören gjort flest flygningar under referensåret, dvs. som huvudregel 2006 (artikel 18 a).

Det sammanlagda antalet utsläppsrätter som ska fördelas gratis och mot betalning till verksamhetsutövare inom EU

Luftfarten ska inkluderas i handelssystemet från och med den 1 januari 2012, dvs. det sista året av den andra handelsperioden. Utgångspunkten för den totala tilldelningen inom Europeiska unionen är de genomsnittliga årliga utsläppen från luftfarten under kalenderåren 2004, 2005 och 2006 (artikel 3 och 3 c). Dessa så kallade historiska utsläpp fastställs av Europeiska kommissionen baserat på främst skattningar och faktisk trafikinformation. För perioden den 1 januari 2012 till den 31 december 2012 ska den totala tilldelningen av utsläppsrätter motsvara 97 procent av de historiska utsläppen. Av dessa utsläppsrätter ska femton procent fördelas genom auktion. Det antal utsläppsrätter som ska auktioneras i varje medlemsstat ska vara proportionellt mot medlemsstatens andel av de totala utsläppen i alla medlemsstater från alla flygningar som omfattas av direktivet och som avgår från en flygplats på en medlemsstats territorium och sådana flygningar som ankommer till en sådan flygplats från tredje land (artikel 3 d).

Tilldelning och auktionering till luftfartygsoperatörerna

En luftfartygsoperatör ansöker om den tilldelning som ska ske gratis genom att senast den 31 mars 2011 lämna in verifierade uppgifter om tonkilometer, dvs. lastfartygets lastvikt multiplicerad med den flygna sträckan, för sådan luftfartsverksamhet som verksamhetsutövaren har bedrivit under övervakningsåret, dvs. 2010 (artikel 3 e punkt 1).

För därpå följande handelsperioder gäller att ansökan ska lämnas in senast 21 månader innan handelsperiodens början och att ansökan ska avse uppgifter för det kalenderår som löper ut 24 månader innan handelsperiodens början (artikel 3 e punkt 1).

Medlemsstaterna ska överlämna ansökningarna till Europeiska kommissionen. Senast den 30 september 2011 (för därpå följande handelsperioder 15 månader innan inledningen av handelsperioden) ska kommissionen beräkna och anta ett beslut om bl.a. det totala antalet utsläppsrätter som ska tilldelas, antalet utsläppsrätter som ska fördelas genom auktion och antalet utsläppsrätter som ska gå till en särskild reserv. Kommissionen ska därutöver besluta om ett riktmärke som ska användas för att beräkna kostnadsfria utsläppsrätter (artikel 3 punkt 2 och 3).

Senast tre månader efter kommissionens beslut ska medlemsstaten beräkna och offentliggöra hur många utsläppsrätter som ska tilldelas varje enskild luftfartygsoperatör. Utsläppsrätterna ska utfärdas senast den 28 februari (artikel 3 punkterna 4 och 5).

När det gäller den tilldelning som ska ske mot betalning, dvs. auktioneringen, gäller följande. Hur auktioneringen ska gå till bestäms i en särskild EG-förordning som ännu inte har tagits fram av kommissionen. Medlemsstaterna får själva bestämma hur intäkterna från auktioneringen av utsläppsrätter ska användas. Enligt direktivet bör dock intäkterna användas för bl.a. minskning av utsläppen av växthusgaser, anpassning till effekterna av klimatförändringar inom EU och tredje länder samt täckande av kostnaderna för att administrera systemet (artikel 3 d punkt 4).

Övervakning av utsläpp och beräkning av tonkilometer

Luftfartygsoperatören ska övervaka utsläppen och i slutet av varje kalenderår rapportera utsläppen under det berörda kalenderåret från luftfartyg som luftfartygsoperatören bedriver luftfartygsverksamhet med (artikel 14 punkt 3). Övervakningen ska påbörjas 2010. Medlemsstaterna ska se till att rapporterna kontrolleras enligt kriterierna i bilaga V (artikel 15).

Från och med 2010 ska luftfartygsoperatören även beräkna tonkilometer, dvs. lastvikten multiplicerad med den flygna sträckan. Dessa uppgifter används som underlag för ansökan om tilldelning av utsläppsrätter.

Övervaknings- och rapporteringsplaner

Varje luftfartygsoperatör ska lämna in en övervaknings- och rapporteringsplan med åtgärder som ska vidtas för att övervaka och rapportera utsläpp och uppgifter om tonkilometer. Sådana planer ska godkännas av medlemsstaten (artikel 3 g).

En särskild reserv

Från och med handelsperioden som börjar den 1 januari 2013 ska tre procent av det sammanlagda antalet utsläppsrätter avsättas i en särskild reserv. Reserven kan utnyttjas bl.a. av en luftfartygsoperatör som inleder sin verksamhet under handelsperioden eller om verksamheten utökas. En ansökan om att få tilldelning ur reserven sker till medlemsstaten, men medlemsstaterna överlämnar ansökningarna till Europeiska kommissionen som beslutar om ett riktmärke som ska användas vid tilldelningen. Senast tre månader efter att kommissionen har beslutat om riktmärket ska varje administrerande medlemsstat besluta om tilldelningen av utsläppsrätter från den särskilda reserven. Utsläppsrätter i den särskilda reserven som inte har tilldelats en luftfartygsoperatör ska auktioneras ut av med-

lemsstaterna. Kommissionen får fastställa närmare föreskrifter om hur den särskilda reserven ska fungera, inklusive bedömning av uppfyllande av villkor för att vara tilldelningsberättigad (artikel 3 f).

Överlämnande av utsläppsrätter

Varje luftfartygsoperatör ska senast den 30 april varje år överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från luftfartygsoperatörens luftfartsverksamhet (artikel 12).

Användande av utsläppsminskningenheter och certifierade utsläppsminskningar

För perioden 1 januari 2012 till den 31 december 2012 får luftfartygsoperatörerna i stället för utsläppsrätter överlämna högst 15 procent utsläppsminskningenheter från projekt enligt gemensamt genomförande och certifierade utsläppsminskningar från projekt enligt mekanismen för ren utveckling. Inga procentsatser har fastställts för därpå kommande handelsperioder (artikel 11 a).

Sanktioner

Medlemsstaterna ska se till att namnen offentliggörs på de luftfartygsoperatörer som bryter mot kraven på överlämnande av tillräckligt många utsläppsrätter. Dessutom ska luftfartygsoperatörerna betala en avgift om 100 euro för varje ton koldioxidekvivalenter som släppts ut och som verksamhetsutövaren inte överlämnat utsläppsrätter för. Om en luftfartygsoperatör inte uppfyller kraven i direktivet – och andra verkställighetsåtgärder inte lett till att kraven uppfylls – får medlemsstaten begära att Europeiska kommissionen beslutar om ett verksamhetsförbud för luftfartygsoperatören.

7 Frågan om internationell luftfart i EU:s handelssystem

Europeiska gemenskapen är part till Kyotoprotokollet. Utgångspunkten i protokollet är att de parter som omfattas av protokollets bilaga I själva ska se till att de klarar sina åtaganden. Ett undantag görs från denna struktur i artikel 2 (2) genom vilken parterna bl.a. åläggs att sträva efter att begränsa eller minska sådana utsläpp av växthusgaser från flygbränslen som inte omfattas av Montrealprotokollet genom insatser i Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

ICAO är det FN-organ som hanterar flygsektorn. ICAO skapades 1944 genom Chicagokonventionen (konvention angående internationell civil luftfart som avslutades i Chicago den 7 december 1944). ICAO har för närvarande 190 medlemmar. ICAO:s generalförsamling träffas vart tredje år. Varje medlem har en röst.

I resolution A-36-22 (Resolution A36-22: Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection) sammanfattas alla ICAO:s ställningstaganden när det gäller miljö-

skydd. Enligt resolutionen ska ICAO:s medlemmar endast tillämpa marknadsbaserade lösningar, som handel med utsläppsrätter, på utländska flygbolag om bolagens hemländer gett sitt tillstånd. Resolutionen antogs dock inte med konsensus, vilket är brukligt. I stället reserverade sig 42 europeiska stater (medlemsstaterna i EU och European Civil Aviation Conference, ECAC) mot resolutionens bilaga L om marknadsbaserade styrmedel. Tvistefrågan var främst ICAO:s gensvar på Kyotoprotokollets artikel 2.2 och ansvarstagandet för att minska klimatpåverkan från flyget. Den europeiska reservationen riktar sig särskilt mot kravet i bilaga L på att ömsesidig överenskommelse krävs för att andra staters flygbolag ska kunna omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter.

EU och dess medlemsstater har dock fortsatt samarbetet i ICAO när det gäller att minska flygets miljöbelastning och medverkar bland annat i ICAO:s arbete med att ta fram ett åtgärdsprogram för att begränsa det internationella flygets klimatpåverkan. I åtgärdsprogrammet ska anges vilka mål som bör eftersträvas när det gäller bränsleeffektivitet och utsläppsbegränsningar. En arbetsgrupp på generaldirektörsnivå om 15 personer varav tre är från Europa, Group on International Aviation and Climate Change (GIACC), arbetar med att ta fram åtgärdsprogrammet. Förslaget till åtgärdsprogram ska presenteras på ett högnivåmöte inom ICAO under 2009, innan partskonferensen till Kyotoprotokollet och Klimatkonventionen i Köpenhamn samma år. Vidare har EU:s ministerråd i oktober 2008 antagit slutsatser där det understryks att flygutsläppsdirektivet är ett första steg i riktning mot en överenskommelse om globala åtgärder för att minska växthusgasutsläpp från flyget. Enligt rådsslutsatserna är förhoppningen att GIACC ska presentera långtgående förslag på området, vilka kan bekräftas vid det planerade högnivåmötet i ICAO, och att detta kan bidra till arbetet vid klimatförhandlingarna i Köpenhamn.

8 Genomförande av flygutsläppsdirektivet

8.1 Flygutsläppsdirektivet och lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter

Regeringens förslag: De lagregler som behövs för att genomföra flygutsläppsdirektivet tas in i lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter. Inledningsparagrafen kompletteras så att det framgår att lagen innehåller även andra krav än tillståndsplikt för att få släppa ut koldioxid. Definitionen av handelsdirektivet uppdateras med hänsyn till flygutsläppsdirektivet. Definitionen av utsläpp av koldioxid ändras för att inkludera frigörande i atmosfären av koldioxid från luftfartyg. Flygverksamhet definieras som en eller flera flygningar med luftfartyg som avgår från eller ankommer till en flygplats inom Europeiska unionens territorium och som ger upphov till utsläpp som måste omfattas av en överbvaknings- och rapporteringsplan. Definitionerna i 1 kap. 2 § delas upp i flera paragrafer och förtydligas i vissa avseenden. Lagens krav på att koldioxidutsläpp måste täckas av utsläppsrätter placeras i 2 kap. Därutöver görs ytterligare några redaktionella ändringar.

Promemorians förslag överrensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: Flertalet av de remissinstanser som har yttrat sig har antingen tillstyrkt eller endast haft redaktionella synpunkter på förslaget. *Statens energimyndighet* har anført att förslaget till 2 kap. 15 § bör utgå. *Skogsindustrierna* och *Institutet för tillväxtpolitiska studier* har anført att flyget inte bör ingå i systemet för handel med utsläppsrätter. *Svenska Miljöinstitutet* har påpekat vikten av att hitta en global lösning för flygets utsläpp av koldioxid. Enligt *Lufthavsnätverket* måste flygets användning av alternativa bränslen klargöras i regelverket.

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelser om handel med utsläppsrätter finns i lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter. Bestämmelserna bygger på handelsdirektivet. Genom flygutsläppsdirektivet inkluderas luftfarten i systemet med handel med utsläppsrätter. De EG-rättsliga bestämmelserna för luftfarten skiljer sig på flera sätt från bestämmelserna om de anläggningar som ingår i handelssystemet. Bland annat krävs det för luftfarten inget tillstånd för att få släppa ut koldioxid. I stället krävs det att den som bedriver en flygverksamhet har en godkänd övervaknings- och rapporteringsplan. Likheterna överväger dock och de lagregler som behövs för att genomföra flygutsläppsdirektivet bör tas in i lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter. Här och i avsnitt 8.2–8.10 presenteras de lagändringar som bör göras för att genomföra flygutsläppsdirektivet. Förslagen går inte utöver det som direktivet kräver.

Med ändringarna kommer de som bedriver en flygverksamhet och som omfattas av handelssystemet att träffas av många av de bestämmelser som redan finns i lagen om handel med utsläppsrätter. Det gäller bl.a. bestämmelser i 4 kap. om registrering av utsläppsrätter och kytoenheter, bestämmelser i 6 kap. om redovisning av utsläppsrätter, bestämmelser i 8 kap. om straff, förverkande, andra sanktioner och skadestånd samt bestämmelser i 9 kap. om överklagande.

Genomförandet av flygutsläppsdirektivet gör att flera av lagens definitioner behöver ändras. Utsläpp av koldioxid definieras i 1 kap. 2 § som frigörande i atmosfären av koldioxid från källor belägna inom en anläggning. Definitionen bör ändras så att även utsläpp från luftfartyg inkluderas. Även definitionen av handelsdirektivet behöver ändras eftersom ett nytt ändringsdirektiv, flygutsläppsdirektivet, har antagits. Definitionen av handelsperiod bör ändras redaktionellt för att klargöra att det endast är fråga om en handelsperiod i taget, inte femårsperioder som börjar 2008, 2009 etc. I stället för att ha alla definitioner samlade i en paragraf bör definitionerna, av redaktionella skäl, delas upp i flera. Det underlättar eventuella framtida ändringar.

I lagen bör det införas en definition av flygverksamhet. Flygverksamhet bör definieras som en eller flera flygningar med luftfartyg som avgår från eller ankommer till en flygplats inom Europeiska unionens territorium och ser ger upphov till utsläpp som måste omfattas av en övervaknings- och rapporteringsplan enligt lagen om handel med utsläppsrätter. Definitionen av flygverksamhet bör placeras i samma paragraf som definitionen av anläggning. För att få en fullständig bild av vilka flygningar som omfattas av systemet med handel med utsläppsrätter måste definitionen av flygverksamhet läsas tillsammans med de bestämmelser om undantag som regeringen får meddela med stöd av 1 kap. 4 §.

Bestämmelsen om att rapporten om utsläppen ska vara verifierad av en kontrollör som är ackrediterad för uppgiften enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll bör flyttas från 5 kap. 4 § första stycket till 5 kap. 1 §. Bemyndigandet i 5 kap. 4 § andra stycket bör flyttas till 5 kap. 3 §. Därmed kan 5 kap. 4 § upphävas och rubriken före paragrafen utgå.

I promemorian föreslogs en ny 2 kap. 15 § med rubriken ”Krav på utsläppsrätter”. Enligt förslaget ska en verksamhetsutövare se till att utsläpp av koldioxid som görs med stöd av tillstånd enligt lagen om handel med utsläppsrätter eller från en flygverksamhet täcks av sådana utsläppsrätter som avses i 3 kap. Statens energimyndighet har anfört att bestämmelsen inte tillför något utöver de krav som redan framgår av 6 kap. Regeringen anser dock att bestämmelsen fyller en funktion eftersom den uttrycker den grundläggande skyldigheten att utsläpp av koldioxid ska täckas av utsläppsrätter, medan bestämmelserna i 6 kap. handlar om redovisningen av utsläppsrätterna. Dock bör den föreslagna hänvisningen till sådana utsläppsrätter som avses i 3 kap. tas bort eftersom – vilket Energimyndigheten också har påpekat – en sådan referens kan leda tankarna till att alla utsläppsrätter som används för att täcka utsläpp av koldioxid måste vara tilldelade. En verksamhetsutövare kan naturligtvis behöva köpa utsläppsrätter för att täcka sina utsläpp. Paragrafen bör också ges en formulering som gör det tydligt att koldioxidutsläppen inte behöver vara täckta av utsläppsrätter i det ögonblick som utsläppet sker, utan att det räcker att utsläppen är täckta senast vid den kommande redovisningstidpunkt som avses i 6 kap. 1 §. En bestämmelse liknande den nu föreslagna 2 kap. 15 § finns i den nuvarande 3 kap. 4 §. Bestämmelsen passar dock bättre i 2 kap. som rör tillstånd och andra krav för att få släppa ut koldioxid än i 3 kap. som rör den nationella fördelningsplanen och tilldelning av utsläppsrätter.

Det som Luftfartsverket har anfört om användning av alternativa bränslen rör frågor som regleras i bilaga IV till flygutsläppsdirektivet. Där framgår att emissionsfaktorn för biomassa är noll. Detta innebär att om flyget använder alternativa bränslen så anses inga utsläpp av koldioxid ha skett. Om fossila bränslen med inblandning av biobränsle används ska beräkningen av koldioxidutsläppen grundas på det som härrör från det fossila bränslet. Genomförandet av direktivets bilaga IV kommer att ske med föreskrifter som meddelas med stöd av 5 kap. 3 § lagen om handel med utsläppsrätter.

8.2 Omfattningen av bestämmelserna om luftfartsverksamhet

Regeringens förslag: De nya kraven om utsläpp från luftfartyg gäller endast om verksamhetsutövaren har en operativ licens som är beviljad i Sverige enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen eller enligt motsvarande äldre bestämmelser eller, om verksamhetsutövaren inte har en sådan svensk licens, ska fullgöra sina skyldigheter i Sverige enligt den förteckning som Europeiska kommissionen har antagit enligt artikel 18 a punkten 3 i handelsdirektivet.

Om den som bedriver flygverksamheten inte går att identifiera ska flygplanets ägare anses som verksamhetsutövare.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela sådana föreskrifter om undantag från bestämmelserna i lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter som följer av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen.

Promemorians förslag innehöll inte någon bestämmelse om att flygplanets ägare ska anses vara verksamhetsutövare när den som bedriver flygverksamheten inte kan identifieras.

Remissinstanserna: *Statens väg- och trafikforskningsinstitut* har framfört att det kan leda till onödigt stora transaktionskostnader att låta små flygoperatörer ingå i handelssystemet.

Skälen för regeringens förslag: I lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter definieras verksamhetsutövare som den som driver eller innehar verksamheten eller som på annat sätt har rätt att fatta avgörande ekonomiska beslut om verksamhetens tekniska drift. Flygutsläppsdirektivet innehåller en särskild definition av luftfartygsoperatör. Såsom definitionen av verksamhetsutövare i lagen om handel med utsläppsrätter är utformad omfattas huvudsakligen även de som träffas av flygutsläppsdirektivets definition av luftfartygsoperatör. En särskild definition av luftfartygsoperatör behöver därför inte införas i den svenska lagtexten. Enligt flygutsläppsdirektivet gäller dock att om den som bedriver flygverksamheten inte går att identifiera, ska flygplanets ägare anses som verksamhetsutövare. En bestämmelse med denna innebörd bör införas i lagen.

När det gäller omfattningen av flygutsläppsdirektivet är huvudregeln att alla flygningar som ankommer till eller avgår från flygplatser belägna inom en medlemsstats territorium omfattas av systemet med handel med utsläppsrätter. Europeiska kommissionen ska enligt artikel 18 a punkten 3 i flygutsläppsdirektivet anta en förteckning över de luftfartygsoperatörer som den 1 januari 2006 eller senare har bedrivit sådan luftfartsverksamhet som omfattas av direktivet. Kommissionen ska även i förteckningen ange vilken medlemsstat som varje luftfartygsoperatör hör till, dvs. vilken medlemsstat som ska administrera luftfartygsoperatörens deltagande i handelssystemet.

I lagen om handel med utsläppsrätter behövs bestämmelser som klargör för en verksamhetsutövare om skyldigheterna inom handelssystemet ska fullgöras i Sverige och gentemot svenska myndigheter eller i något annat EU-land och gentemot det landets myndigheter. I den svenska lagen bör det därför preciseras vilka verksamhetsutövare som den är tillämplig på. Enligt direktivet gäller att skyldigheterna ska fullgöras gentemot svenska myndigheter av två olika kategorier av verksamhetsutövare.

Den första kategorin utgörs av verksamhetsutövare som har en operativ licens beviljad i Sverige enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3 (Celex 32008R1008) eller motsvarande äldre bestämmelser.

Den andra kategorin utgörs av verksamhetsutövare som enligt ett särskilt utpekande av Europeiska kommissionen ska fullgöra sina skyldigheter i Sverige. Enligt flygutsläppsdirektivet ska kommissionen göra sitt utpekande i en förteckning. Den förteckningen avser verksamhetsutövare vars enda koppling till Europeiska unionen är att de i sin verksamhet flyger till eller från flygplatser inom Europeiska unionen, dvs. verksamhetsutövare som opererar från tredje land. Kommissionens förteckning fyller funktionen att peka ut i vilken medlemsstat som verksamhetsutövaren ska visa att verksamhetsutövaren uppfyller de skyldigheter som enligt direktivet gäller för flygningar till och från Europeiska unionens territorium. Kommissionen ska komplettera förteckningen efter hand som ny information kommer fram om flygverksamheter som kan antas träffas av kraven.

I direktivet listas ett stort antal flygverksamheter som ska vara undantagna från kravet att ingå i handelssystemet. Undantagen är olika till sin karaktär och gäller bl.a. flygningar för militära ändamål och flygningar som avslutas vid samma flygplats som den startade från utan mellanlandningar. Ett viktigt undantag är flygningar som görs med luftfartyg vars maximala certifierade startmassa understiger 5 700 kilogram. Detta innebär att de flesta flygningar med sportflygplan och nöjesflygning inte ska vara med i handelssystemet. Ett annat viktigt undantag är flygningar som genomförs av en verksamhetsutövare som ägnar sig åt kommersiella lufttransporter och som under tre fyramånadersperioder i följd genomför mindre än 243 flygningar per period eller vars utsläpp för flygningarna understiger 10 000 ton koldioxid per år. Dessutom innebär undantagen även att flygningar som utförs av Kustbevakningen och flygningar i samband med eftersökning och räddning undantas. Europeiska kommissionen ska enligt artikel 3 b i flygutsläppsdirektivet utarbeta riktlinjer för tolkningen av undantagen.

Direktivets undantag innebär att många flygverksamheter inte ska omfattas av handelssystemet. Undantagen har betydelse för bedömningen av om en verksamhetsutövare behöver ha en sådan godkänd övervaknings- och rapporteringsplan som behandlas i nästa avsnitt, vilka utsläpp som ska rapporteras och hur många utsläppsrätter som ska överlämnas. Om en verksamhet enbart omfattar flygningar som är undantagna, kommer verksamhetsutövaren inte att beröras av utsläppshandelssystemet. Om en verksamhet omfattar både flygningar som faller inom systemet och flygningar som är undantagna, ska de undantagna flygningarna inte räknas

med när man prövar frågor om tilldelning och överlämnande av utsläppsrätter m.m. Några undantag är dock så utformade att om verksamhetsutövaren kommer över ett visst tröskelvärde, ska alla flygningar omfattas av handelssystemet, inte bara de som medfört att gränsen överskridits.

Flygutsläppsdirektivets detaljerade undantag från tillämpningsområdet kan komma att behöva ändras med korta tidsutrymmen för det nationella författningsarbetet. Därför bör undantagen genomföras med bestämmelser i förordningen (2004:1155) om handel med utsläppsrätter. Regeringen bör få meddela de föreskrifter om undantag från bestämmelserna i lagen om handel med utsläppsrätter som följer av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen.

För svenska myndigheter är det enkelt att avgöra om någon har en operativ licens beviljad i Sverige och övriga s.k. tredje lands-flygbolag som ska fullgöra sina skyldigheter i Sverige kommer Europeiska kommissionen att peka ut. När det gäller vilka flygningar som ska räknas till vilken verksamhetsutövare kan det dock uppstå frågor. Genom att använda ICAO-beteckningen, som anges i färdplanen för alla kommersiella flygtransporter, är det möjligt att urskilja vilka flygningar som hör till en viss verksamhetsutövare, även när trafiken bedrivs med inhyrd kapacitet eller vid s.k. "code sharing" då multipla kommersiella linjebeteckningar används för samma flygning (jfr punkt 15 i ingressen till flygutsläppsdirektivet).

8.3 Övervaknings- och rapporteringsplan

Regeringens förslag: För flygverksamhet krävs att utsläppen omfattas av en övervaknings- och rapporteringsplan. Planen ska vara godkänd av tillsynsmyndigheten. Planen ska innehålla uppgifter om de åtgärder verksamhetsutövaren vidtar för att övervaka och rapportera utsläppen och för att beräkna luftfartygets lastvikt multiplicerad med den flygna sträckan. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om hur beräkningen av luftfartygets lastvikt multiplicerad med den flygna sträckan ska göras.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: *Statens väg- och transportforskningsinstitut* har framfört att alla verksamhetsutövare borde använda samma metod för att övervaka och rapportera utsläpp.

Skälen för regeringens förslag: För anläggningar som omfattas av handelssystemet gäller att utsläpp av koldioxid inte får ske utan tillstånd enligt lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter. Ett sådant krav finns även i artikel 4 i handelsdirektivet. En allmän förutsättning för att kunna ges tillstånd till utsläpp av koldioxid är bl.a. att nödvändiga miljötillstånd enligt miljöbalken eller äldre miljölagstiftning finns. Ett tillstånd till utsläpp av koldioxid ska förenas med villkor om skyldighet för verksamhetsutövaren att övervaka och rapportera utsläppen i enlighet med det som följer av 5 kap. lagen om handel med utsläppsrätter samt att överlämna utsläppsrätter enligt 6 kap. 1 § samma lag.

Något motsvarande krav på tillstånd finns inte i flygutsläppsdirektivet. I stället sägs i artikel 3 g att administrerande medlemsstater ska se till att

varje luftfartygsoperatör ska lämna in en övervaknings- och rapporteringsplan med åtgärder som ska vidtas för att övervaka och rapportera utsläpp och med uppgifter om tonkilometer för inlämnande av ansökan om tilldelning. Den administrerande medlemsstaten ska se till att dessa planer godkänns av den behöriga myndigheten i enlighet med de riktlinjer som ska tas fram av Europeiska kommissionen.

Ett förhandsgodkännande av metoderna för övervakning och rapportering är nödvändigt för att systemet med handel med utsläppsrätter ska fungera för luftfarten. Om en verksamhetsutövare fick släppa ut koldioxid från luftfartyg utan en godkänd övervaknings- och rapporteringsplan skulle det i efterhand, om verksamhetsutövaren inte mätt utsläppen på ett korrekt sätt, vara svårt eller omöjligt att uppskatta utsläppens storlek. I lagen om handel med utsläppsrätter bör det därför införas en bestämmelse om att utsläpp av koldioxid från flygverksamhet ska omfattas av en övervaknings- och rapporteringsplan. Det bör krävas att planen är godkänd av tillsynsmyndigheten.

Regeringen kan med stöd av det föreslagna bemyndigandet i 1 kap. 4 § meddela föreskrifter om undantag från kravet på en övervaknings- och rapporteringsplan. Vid bedömningen av om en övervaknings- och rapporteringsplan krävs eller inte, måste man beakta om och i vilken omfattning direktivets undantag är tillämpliga i det enskilda fallet. Om en verksamhetsutövare exempelvis ägnar sig åt kommersiella lufttransporter och utsläppen från genomförda flygningar understiger 10 000 ton per år, vilket är ett av undantagen i direktivet, krävs ingen övervaknings- och rapporteringsplan. För att göra sambandet mellan kravet på en godkänd övervaknings- och rapporteringsplan och den detaljerade undantagslistan tydlig bör det i direkt anslutning till kravet göras en hänvisning till det föreslagna bemyndigandet för regeringen att meddela undantag från bestämmelserna i lagen.

Planen behöver innehålla en beskrivning av de åtgärder som ska vidtas för att övervaka och rapportera utsläppen enligt 5 kap. lagen om handel med utsläppsrätter och för att beräkna tonkilometer, dvs. luftfartygets lastvikt multiplicerad med den flugna sträckan. I flygutsläppsdirektivet finns i bilaga IV detaljerade bestämmelser om hur tonkilometrarna ska beräknas. Bland annat ska sträckan avse storcirkelavståndet mellan avgångsflygplatsen och ankomstflygplatsen plus en fast tilläggsfaktor på 95 kilometer och lasten ska avse den sammanlagda massan för befordrat gods, post och passagerare. Dessa detaljerade bestämmelser bör regleras på förordnings- eller föreskriftsnivå. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför meddela föreskrifter om hur beräkningen av luftfartygets lastvikt multiplicerad med den flugna sträckan ska göras.

Den nya bestämmelsen om övervaknings- och rapporteringsplan bör placeras i 2 kap. lagen om handel med utsläppsrätter där tillståndskraven för anläggningar regleras. Samtidigt bör rubriken på kapitlet ändras till ”Tillstånd och andra krav för att få släppa ut koldioxid” eftersom kapitlet efter ändringarna kommer att omfatta även sådana verksamheter som inte är tillståndspliktiga men där andra krav ställs. En ny underrubrik bör införas före de nya bestämmelserna om flygverksamheter, ”Utsläpp från luftfartyg”.

8.4 Beslut om att ett godkännande får tas i anspråk trots att beslutet inte har vunnit laga kraft

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten får, om det finns skäl för det, förordna att ett godkännande av en övervaknings- och rapporteringsplan får tas i anspråk även om beslutet inte vunnit laga kraft.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte haft någon synpunkt på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Kravet att utsläpp av koldioxid från en flygverksamhet ska omfattas av en godkänd övervaknings- och rapporteringsplan innebär i princip att en flygverksamhet inte får bedrivas om ett godkännande av övervaknings- och rapporteringsplanen saknas. Verksamhetsutövarna kommer dock att ha kort tid på sig att ta fram en övervaknings- och rapporteringsplan. Övervakningen av utsläppen ska påbörjas redan 2010 och övervaknings- och rapporteringsplanerna ska vara godkända dessförinnan. Om ett godkännande överklagas och frågan inte avgjorts innan övervakningen av utsläppen och mätningen av tonkilometer ska påbörjas, kan det uppkomma en situation där det är oklart i vilken utsträckning verksamheten får bedrivas. Det kan ha stor ekonomisk betydelse för verksamhetsutövaren. Det bör därför införas en bestämmelse om att tillsynsmyndigheten får förordna om att ett godkännande av en övervaknings- och rapporteringsplan får tas i anspråk även om beslutet inte har vunnit laga kraft.

8.5 Gratis tilldelning och auktionering

Regeringens förslag: Den som bedriver en flygverksamhet får ansöka om tilldelning för handelsperioden. Verksamhetsutövaren får tilldelas överlåtbara utsläppsrätter för den verksamhet som omfattas av en godkänd övervaknings- och rapporteringsplan.

Den nuvarande bestämmelsen om nationell fördelningsplan ändras för att klargöra att fördelningsplanen endast avser tilldelning till anläggningar. För flygverksamheter får regeringen meddela de föreskrifter om tilldelning som följer av handelsdirektivet.

Den nuvarande bestämmelsen om att utsläppsrätter ska kunna tilldelas med anledning av force majeure upphävs.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens.

Remissinstanserna: *Scandinavian Airlines Systems* och *Statens väg- och trafikforskningsinstitut* har framfört synpunkter på bl.a. hur intäkterna från auktioneringen kommer att redovisas och tilldelningsgrunden efter 2012. *Naturvårdsverket* har anfört att det i förslaget saknas bestämmelser om vad som ska gälla avseende utfärdande av utsläppsrätter om en flygverksamhet läggs ned. *Statens energimyndighet* har framfört att formuleringarna i 3 kap. 4 § och den föreslagna 3 kap. 4 a § ger sken av att en tilldelningsansökan per automatik leder till fri tilldelning av utsläppsrätter.

Skälen för regeringens förslag: Utgångspunkten i handelssystemet är att medlemsstaterna för varje handelsperiod upprättar en nationell plan över det sammanlagda antal utsläppsrätter som medlemsstaten avser att fördela för perioden. Europeiska kommissionen ska granska den nationella fördelningsplanen och dess uppgifter om den sammanlagda mängden fördelade utsläppsrätter. Kommissionen kan avslå planen om den inte uppfyller kriterierna i bilaga 3 till direktivet (jfr prop. 2003/04:31). Den sammanlagda mängden fördelade utsläppsrätter ska bl.a. stämma överens med medlemsstaternas skyldighet att begränsa sina utsläpp enligt EU:s bördefördelning och åtagandet i Kyotoprotokollet. Verksamhetsutövare kan efter ansökan tilldelas utsläppsrätter enligt särskilda fördelningsprinciper som riksdagen och regeringen har beslutat.

Hur tilldelningen kommer att gå till för luftfarten regleras i artikel 3 c–3 f i flygutsläppsdirektivet. För handelsperioden 1 januari 2012–31 december 2012 ska verksamhetsutövarkollektivet tilldelas utsläppsrätter som motsvarar 97 procent av de historiska utsläppen, dvs. den genomsnittliga årliga utsläppsmängden under kalenderåren 2004, 2005 och 2006. För därpå följande handelsperiod ska tilldelningen motsvara 95 procent av de historiska utsläppen, om man inte kommer överens om något annat i den pågående revideringen av handelsdirektivet.

När det gäller tilldelningen till den enskilde verksamhetsutövaren baseras den inte på historiska data avseende utsläpp av koldioxid. I stället baseras den på tonkilometer, dvs. ett luftfartygs lastvikt multiplicerad med den flygna sträckan. Genom att använda tonkilometer som grund för tilldelning premieras verksamhetsutövare som vinnlägger sig om att maximera last eller passagerare på varje flygning. Med andra ord lönar det sig att se till att varje flygning utnyttjas maximalt. Effektivt utnyttjade flygningar innebär även mindre utsläpp av koldioxid.

Verksamhetsutövarna ansöker om tilldelning genom att lämna in be styrkta uppgifter om tonkilometer till Naturvårdsverket. Verket överlämnar ansökningarna till Europeiska kommissionen. Kommissionen beräknar bl.a. det totala antalet utsläppsrätter som ska fördelas för perioden och det riktmärke som ska användas för att fördela de kostnadsfria utsläppsrätterna till verksamhetsutövarna. Därefter beräknar och offentliggör medlemsstaterna tilldelningen till varje verksamhetsutövare med hjälp av det riktmärke som kommissionen har tagit fram.

När det gäller tilldelningen behöver lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter ändras så att det framgår att den som bedriver en flygverksamhet får ansöka om tilldelning för handelsperioden. Verksamhetsutövare kan tilldelas överlåtbara utsläppsrätter för den verksamhet som omfattas av en godkänd övervaknings- och rapporteringsplan. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör meddela föreskrifter om vad en ansökan ska innehålla, tillsynsmyndighetens roll och ansökningsförfarandet.

Som Statens energimyndighet har påpekat, bör bestämmelserna formuleras så att de inte ger sken av att en tilldelningsansökan per automatik leder till fri tilldelning av utsläppsrätter. Orden ”ska tilldelas” bör därför bytas ut mot ”får tilldelas”.

I det nuvarande handelssystemet finns en möjlighet att tilldela utsläppsrätter till nya deltagare i systemet (26 § förordningen [2004:1205] om handel med utsläppsrätter). På motsvarande sätt regleras i artikel 3 f i

flygutsläppsdirektivet möjligheterna för verksamhetsutövare att tilldelas utsläppsrätter efter den ordinarie tilldelningen. Under varje handelsperiod avsätts tre procent av det sammanlagda antalet utsläppsrätter som ska fördelas i en särskild reserv. Berättigad till tilldelning ur reserven är verksamhetsutövare som inleder flygverksamheten efter övervakningsåret, dvs. det kalenderår som löper ut 24 månader innan handelsperiodens början, och verksamhetsutövare vars verksamhet ökat under förutsättning att ökningen inte helt eller delvis utgör en fortsättning på en flygverksamhet som tidigare har bedrivits av en annan verksamhetsutövare. Tilldelningen ur reserven bestäms, likt den ordinarie tilldelningen, genom att kommissionen räknar fram ett särskilt riktmärke. I flygutsläppsdirektivet finns även detaljerade bestämmelser om vad en ansökan om tilldelning ur reserven ska innehålla och hur ansökningsförfarandet ska gå till. Med stöd av det föreslagna bemyndigandet för regeringen att meddela föreskrifter om tilldelning som följer av handelsdirektivet kan de detaljerade bestämmelser som behövs för att reglera tilldelningen ur reserven meddelas på förordningsnivå.

Eftersom tilldelningsförfarandet när det gäller flygverksamhet inte kommer att styras av den nationella fördelningsplanen, bör det i lagen om handel med utsläppsrätter klargöras att fördelningsplanen endast gäller anläggningar med tillstånd. Vidare gäller enligt de nuvarande bestämmelserna att regeringen i enlighet med principer som riksdagen godkänner och med beaktande av handelsdirektivet meddelar föreskrifter om tilldelning av utsläppsrätter. Ett särskilt bemyndigande behövs för flygverksamheter, eftersom tilldelningen för sådana verksamheter styrs helt av bestämmelserna i flygutsläppsdirektivet.

Både när det gäller handelsperioden 2005–2007 och den pågående handelsperioden har all tilldelning skett utan betalning till samtliga verksamhetsutövare. För flygverksamheter ska dock 15 procent av utsläppsrätterna tilldelas genom auktionering. Enligt artikel 3 d punkt 3 i flygutsläppsdirektivet ska en EG-förordning tas fram med de närmare bestämmelser som behövs om fördelning genom auktion. Innan EG-förordningen har tagits fram är det inte möjligt att besluta om det regelverk som eventuellt behövs för att Sverige ska kunna genomföra auktioneringen. Regeringen kommer att återkomma till riksdagen i denna fråga, om det behövs efter det att EG-förordningen har antagits.

Möjligheten att tilldela utsläppsrätter på grund av force majeure regleras i artikel 29 i handelsdirektivet. Bestämmelsen genomförs med 3 kap. 7 § lagen om handel med utsläppsrätter och 22 § förordningen om handel med utsläppsrätter. Möjligheten att tilldela utsläppsrätter vid force majeure fanns dock enligt handelsdirektivet endast för handelsperioden 2005–2007. Bestämmelserna om force majeure i det svenska regelverket bör därför upphävas.

Naturvårdsverket har anfört att det i förslaget saknas bestämmelser om vad som ska gälla för utfärdande av utsläppsrätter om en flygverksamhet läggs ned. För anläggningar finns det en bestämmelse om att utsläppsrätter inte får utfärdas om tillstånd till utsläpp av koldioxid har återlämnats eller återkallats. Flygutsläppsdirektivet behandlar frågan endast i tjugonde skälet där det sägs att utsläppsrätter bör fortsätta att utfärdas till luftfartygsoperatörer som upphör med sin verksamhet fram till utgången av den period för vilken kostnadsfria utsläppsrätter redan har tilldelats. Det

kan visserligen tyckas märkligt att en verksamhetsutövare som lägger ned sin flygverksamhet under handelsperioden ska kunna fortsätta få utsläppsrätter, men någon svensk särlösning bör inte skapas i denna fråga.

8.6 Överlämnande av utsläppsrätter

Regeringens förslag: För flygverksamhet som omfattas av handelssystemet ska verksamhetsutövaren överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar utsläppen från verksamheten.

När man för en anläggning redovisar och överlämnar utsläppsrätter får man inte använda utsläppsrätter som har utfärdats för en flygverksamhet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Statens väg- och transportforskningsinstitut* har anfört att om utsläpp omfördelas från flyg till industri är det huvudsakliga problemet att Europeiska unionen inte lyckas fullgöra sina åtaganden enligt Kyotoprotokollet.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter ska en verksamhetsutövare för varje anläggning senast den 30 april till kontoföringsmyndigheten överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från anläggningen under det närmast föregående kalenderåret. Enligt flygutsläppsdirektivet, artikel 12 punkt 2 a, ska den administrerande medlemsstaten se till att varje luftfartygsoperatör på motsvarande sätt överlämnar utsläppsrätter som motsvarar de totala utsläppen från luftfartygsoperatörens luftfartsverksamhet, dvs. utsläppen från de flygningar som omfattas av handelssystemet. För att genomföra flygutsläppsdirektivet i denna del behöver 6 kap. 1 § lagen om handel med utsläppsrätter ändras så att det framgår att även en verksamhetsutövare som bedriver flygverksamhet ska överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från verksamheten, dvs. den verksamhet som omfattas av handelssystemet.

Det kvantitativa åtagandet under Kyotoprotokollet kallas tilldelad mängd och anges i tilldelade utsläppsenheter (assigned amount units, AAU). Varje utsläppsrätt som utfärdas i handelssystemet från och med perioden 2008–2012 kommer att ha kopplad till sig en tilldelad utsläppsenhet. Vid överlåtelse av utsläppsrätter från ett företag i en medlemsstat till ett företag i en annan medlemsstat överförs även tilldelade utsläppsenheter från den första medlemsstatens register till den andras. Eftersom internationell luftfart inte omfattas av åtaganden i Kyotoprotokollet får utsläppsrätter utfärdade till flygverksamhet ingen koppling till tilldelade utsläppsenheter. För att bl.a. hantera interaktionen med Kyotoprotokollet innehåller flygutsläppsdirektivet en bestämmelse, artikel 6.2 e, genom vilken verksamhetsutövare ska förhindras att täcka utsläppen från en anläggning genom att överlämna utsläppsrätter som har utfärdats för en flygverksamhet (jfr tjugosjunde skälet för flygutsläppsdirektivet). En verksamhetsutövare får däremot för en flygverksamhet överlämna utsläppsrätter oavsett om utsläppsrätten har utfärdats för en flygverksamhet eller för en verksamhet som bedrivs vid en anläggning. En bestämmelse som motsvarar artikel

6.2 e i flygutsläppsdirektivet bör införas i lagen om handel med utsläppsrätter.

Bestämmelser om kontoföring av utsläppsrätter och kyotoenheter finns i registerförordningen, dvs. kommissionens förordning (EG) nr 2216/2004 av den 21 december 2004 om ett standardiserat och skyddat registersystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och Europaparlamentets och rådets beslut nr 280/2004/EG (EUT L 386, 29.12.2004, s. 1, Celex 32004R2216). Registerförordningen innehåller ännu inte de bestämmelser som behövs för flygverksamheter. En särskild fråga är hur den enskilde verksamhetsutövaren ska veta om en utsläppsrätt hänför sig till luftfarten eller till en anläggning. Den frågan kommer att lösas inom ramen för registerförordningen. En tänkbar lösning är att utsläppsrätterna kodas i registret och att det i registret införs regler för vilka typer av utsläppsrätter som den enskilde verksamhetsutövaren får använda vid sitt överlämnande.

Med länkdirektivet har det skapats ett regelverk för Kyotoprotokollets projektbaserade mekanismer, dvs. mekanismerna för gemensamt genomförande och ren utveckling. Tillgodohavanden från en projektverksamhet som avser ett gemensamt genomförande kallas ”utsläppsminskningssenheter” och tillgodohavanden från en projektverksamhet som avser mekanismen för ren utveckling kallas ”certifierade utsläppsminskningar”. Verksamhetsutövarna ska enligt direktivet ha möjlighet att delta i projekt och använda sig av de tillgodohavanden för utsläpp av växthusgaser som blir resultatet av projekten när de redovisar utsläppsrätter i handelssystemet. Länkdirektivet har genomförts med ändringar i lagen om handel med utsläppsrätter (prop. 2005/06:184, bet. 2005/06: MJU15, rskr. 2005/06:343). Enligt artikel 11 a i flygutsläppsdirektivet får verksamhetsutövare för perioden från och med den 1 januari 2012 till och med den 31 december 2012 för att fullgöra sin skyldighet att överlämna utsläppsrätter överlämna högst så många utsläppsminskningssenheter och certifierade utsläppsminskningar som motsvarar 15 procent av det antal utsläppsrätter som verksamhetsutövaren ska överlämna. Hur många utsläppsminskningssenheter och certifierade utsläppsminskningar som ska få överlämnas för kommande handelsperioder fastslås i det reviderade handelsdirektivet, som ännu inte har publicerats i Europeiska unionens officiella tidning.

Enligt 1 kap. 3 § lagen om handel med utsläppsrätter får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om användning av tillgodohavanden från projektverksamhet när verksamhetsutövaren redovisar utsläppsrätter. Bestämmelser om överlämnande av utsläppsminskningssenheter och certifierade utsläppsminskningar finns i förordningen (2004:1205) om handel med utsläppsrätter och de bestämmelser om överlämnande som behövs med anledning av flygutsläppsdirektivet bör regleras i samma förordning.

8.7 Tillsyn

Regeringens bedömning: Naturvårdsverket bör vara tillsynsmyndighet för flygverksamheter i handelssystemet.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Luftfartsverket* har poängterat betydelsen av att Naturvårdsverket i sin tillsynsverksamhet samrådet med Transportstyrelsen. *Transportstyrelsen* och *Svenska Miljöinstitutet* m.fl. har tillstyrkt att Naturvårdsverket utses till tillsynsmyndighet.

Skälen för regeringens bedömning: När det gäller anläggningar som släpper ut koldioxid är det länsstyrelsen som prövar ansökningar om tillstånd. Naturvårdsverket är den myndighet som planerar, utreder och prövar frågor om tilldelning av utsläppsrätter. Naturvårdsverket har även tillsynsansvaret (2 § förordningen [2004:1205] om handel med utsläppsrätter). Inom Naturvårdsverket har ett särskilt råd inrättats för att bereda ansökningarna om tilldelning (29 § förordningen [2007:1052] med instruktion för Naturvårdsverket). Rådet för tilldelning av utsläppsrätter består av en representant från Naturvårdsverket, en från Statens energimyndighet och en från Verket för näringslivsutveckling.

När det gäller den civila luftfarten är det Transportstyrelsen som har det samlade ansvaret. Transportstyrelsen har även ett övergripande ansvar för flygtransportsystemets miljöanpassning och prövar bl.a. frågor om tillstånd. Transportstyrelsen utövar även tillsyn över den civila luftfarten, särskilt flygsäkerheten (1 och 2 §§ förordningen [2008:1300] med instruktion för Transportstyrelsen). Både Transportstyrelsen och Naturvårdsverket är tänkbara tillsynsmyndigheter, Transportstyrelsen på den grunden att myndigheten har tillsynsansvaret över luftfarten och Naturvårdsverket eftersom verket är tillsynsmyndighet över anläggningar som ingår i handelssystemet.

Tillsynen kommer främst att bestå i godkännande av övervaknings- och rapporteringsplaner, beslut om tilldelning och kontroll av utsläppsrapporteringen. Den kan även bestå i en eventuell begäran om ett sådant verksamhetsförbud som behandlas i nästa avsnitt.

Tillsynen över handelssystemet bör vara samlad hos en myndighet. Fördelarna med att ha en myndighet som har tillsynen över handelssystemet i sin helhet överväger fördelarna med att en myndighet ska ha den samlade tillsynen över den civila luftfarten och dess deltagande i handeln med utsläppsrätter. Naturvårdsverket bör därför ges tillsynsansvaret för flygverksamheternas deltagande i handelssystemet – och i det arbetet naturligtvis samråda med Transportstyrelsen.

8.8 Sanktioner

Regeringens förslag: Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med lagens bestämmelser bedriver en flygverksamhet som medför utsläpp av koldioxid utan en godkänd övervaknings- och rapporteringsplan.

Om en verksamhetsutövare bedriver en flygverksamhet utan att följa bestämmelserna om godkänd övervaknings- och rapporteringsplan, rapportering eller överlämnande av utsläppsrätter och de tillsynsåtgärder som har vidtagits inte lett till rättelse, ska tillsynsmyndigheten upprätta ett förslag till begäran om verksamhetsförbud. Förslaget ska överlämnas till regeringen för prövning. Regeringen får meddela föreskrifter om en sådan begäran.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Scandinavian Airlines Systems* har framfört att konsekvenserna för bilaterala luftfartsavtal som kan bli följden av ett verksamhetsförbud måste analyseras vidare.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 16 i handelsdirektivet ska medlemsstaterna införa påföljder för överträdelser av de bestämmelser som införts i enlighet med direktivet. Påföljderna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Sådana regler är nödvändiga för förtroendet för systemet med handel med utsläppsrätter och för att skydda miljön.

För flygverksamheter krävs det inget tillstånd för att få släppa ut koldioxid. Däremot krävs en övervaknings- och rapporteringsplan. Planen har central betydelse för flygets deltagande i handeln med utsläppsrätter. Om inte verksamhetsutövaren lämnar in en plan och får den godkänd, ökar risken för att verksamhetsutövaren inte övervakar sina utsläpp och inte rapporterar dem på ett sätt som är förenligt med lagstiftningen om handel med utsläppsrätter. Det blir då omöjligt för tillsynsmyndigheten att kontrollera vilka utsläpp som skett från verksamheten och därmed går det heller inte att beräkna hur många utsläppsrätter som verksamhetsutövaren ska överlämna i slutet av året. För att inte systemet med handel med utsläppsrätter och därmed miljön ska lida påtaglig skada bör avsaknaden av en godkänd övervaknings- och rapporteringsplan leda till en kännbar sanktion.

Inom ramen för det här lagstiftningsärendet finns det inte något underlag för att skapa ett system med särskilda avgifter liknande miljöbalkens miljöstraffavgifter. Det är förenat med straffansvar att på en anläggning bedriva en verksamhet som medför utsläpp av koldioxid utan att ha det tillstånd som krävs. Godkännandet av övervaknings- och rapporteringsplanen fyller på många sätt samma funktion som ett sådant tillstånd. Överträdelser av kraven på tillstånd och överträdelser av kraven på godkänd övervaknings- och rapporteringsplan bör sanktioneras på samma sätt.

Det bör inte vara förenat med straffansvar att lämna en vilseledande uppgift i en ansökan om godkännande av övervaknings- och rapporteringsplan. En sådan ansökan är inte avgörande för tilldelningen och själva planen innehåller endast information om hur övervakning och rapportering av utsläpp av koldioxid ska gå till.

Genom flygutsläppsdirektivet har en ny punkt 5 lagts till i handelsdirektivets artikel 16 som innebär att en helt ny typ av sanktion introduceras i handelssystemet. Som framgått av avsnitt 7 är det möjligt att flygbolag baserade utanför Europeiska unionen kommer att motsätta sig kraven i handelssystemet. En ensam medlemsstat kan ha svårt att hantera en sådan konflikt, som egentligen är en konflikt gemensam för hela Europeiska unionen. Enligt den nya punkten 5 i artikel 16 får den administrerande medlemsstaten – om inte en luftfartygsoperatör uppfyller kraven i direktivet och då andra verkställighetsåtgärder inte har lett till ett uppfyllande av kraven – begära att Europeiska kommissionen beslutar om verksamhetsförbud för operatören.

För att genomföra direktivets bestämmelse om verksamhetsförbud bör det införas en ny bestämmelse i lagen om handel med utsläppsrätter som innebär att tillsynsmyndigheten ska upprätta ett förslag till en begäran

om verksamhetsförbud och överlämna det till regeringen som i sin tur avgör om en begäran ska göras hos kommissionen.

Såsom bestämmelsen i direktivet är uppbyggd ska verksamhetsförbudet vara en sista åtgärd att ta till om inga andra åtgärder lett till rättelse. De tillsynsåtgärder som står till tillsynsmyndigheten förfogande är främst förelägganden som kan förenas med vite (jfr 7 kap. lagen om handel med utsläppsrätter). Det är även möjligt att åtala en verksamhetsutövare som bryter mot en straffsanktionerad bestämmelse i lagen om handel med utsläppsrätter. Om flygbolaget inte har sitt säte i Sverige och inte har någon filial i Sverige kan det dock vara svårt att vidta effektiva tillsynsåtgärder.

Utgångspunkten är att verksamhetsförbudet inte är en straffrättslig sanktion. Syftet med förbudet är inte att bestraffa verksamhetsutövaren utan i stället att antingen förmå verksamhetsutövaren att följa det regelverk om utsläppsrätter som finns eller, om det inte går, hindra verksamhetsutövaren att släppa ut koldioxid inom Europeiska unionen. Det är tänkbart att en verksamhetsutövare döms för att t.ex. ha lämnat oriktiga uppgifter i en rapport enligt 5 kap. 1 § lagen om handel med utsläppsrätter och att denna handling även är en del av grunden för en begäran om verksamhetsförbud till Europeiska kommissionen. Regeringen gör bedömningen att det inte uppkommer någon konflikt med den i artikel 4.1 i sjunde tilläggsprotokollet till Europakonventionen fastlagda principen att ingen ska bli lagförd eller straffad två gånger för samma sak. En parallell kan dras till bestämmelserna i miljöbalken. Om en verksamhetsutövare bedriver miljöfarlig verksamhet utan nödvändigt tillstånd kan tillsynsmyndigheten som en sista åtgärd enligt 26 kap. 9 § miljöbalken förbjuda verksamheten. Ett sådant förbud kan krävas för att hindra att stora skador uppstår i miljön. Möjligheten att meddela ett sådant förbud hindras inte av att verksamhetsutövaren tidigare har dömts för otillåten miljöverksamhet enligt 29 kap. 4 § miljöbalken avseende samma anläggning.

Enligt direktivets artikel 16 punkt 6 ska en begäran om verksamhetsförbud innehålla belägg för att luftfartygsoperatören inte har fullgjort sina skyldigheter, närmare uppgifter om de verkställighetsåtgärder som medlemsstaten har vidtagit, en motivering för ett verksamhetsförbud på gemenskapsnivå och en rekommendation om omfattningen av verksamhetsförbudet. Dessa detaljerade bestämmelser om vad en begäran om verksamhetsförbud ska innehålla bör regleras på förordningsnivå. Regeringen bör få meddela föreskrifter om en sådan begäran.

Med anledning av det som Scandinavian Airlines Systems har framfört om konsekvenser för bilaterala luftfartsavtal kan man i det här lagstiftningsärendet bara konstatera att flygutsläppsdirektivet måste genomföras i svensk rätt och att konsekvenserna av ett verksamhetsförbud naturligtvis kan beaktas i samband med att en begäran görs och prövas.

8.9 Överklagande

Regeringens förslag: Beslut om godkännande av en övervaknings- och rapporteringsplan får överklagas hos miljödomstolen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte haft någon synpunkt på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Beslut som kan överklagas är sådana som gäller en enskilds ställning i förhållande till det allmänna. Beslut om godkännande av en övervaknings- och rapporteringsplan bör därför kunna överklagas.

Även besluten om tilldelning av utsläppsrätter till en flygverksamhet bör kunna överklagas. Visserligen baseras tillsynsmyndighetens beslut endast på en beräkning med stöd av det riktnärke som bestämts av Europeiska kommissionen, men det är tänkbart att den svenska myndigheten räknar fel eller att verksamhetsutövaren anser att tillsynsmyndigheten gjort något annat fel. Därför behövs en överklagandemöjlighet avseende tilldelningen även för flygverksamhet. Någon särskild lagändring behövs dock inte i denna del.

8.10 Registrering av utsläppsrätter

Regeringens förslag: Avgifter som tas ut för upprättande och förande av konto i utsläppsregistret får inte vara så beskaffade att de belastar en flygverksamhet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Statens energimyndighet* har framfört att någon avgift för förande av konto inte behöver tas ut.

Skälen för regeringens förslag: I 4 kap. lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter regleras registrering av utsläppsrätter och kyotoenheter. Här finns bestämmelser om bl.a. utsläppsrätsregistret, utfärdande och giltighet av utsläppsrätter, ansökan om registrering och rättsverkan av registrering. Av 4 kap. 20 § följer att för upprättande och förande av konto i utsläppsrätsregistret har kontoföringsmyndigheten rätt att ta ut avgifter enligt de närmare föreskrifter som regeringen meddelar. Avgiften får inte vara så beskaffad att den belastar verksamheter med tillståndsplikt enligt lagen eller baseras på kostnader för löpande transaktioner. På samma sätt bör avgiften inte få vara så beskaffad att den belastar en flygverksamhet. Principerna för avgiftsuttaget framgår av regeringens proposition *Handel med utsläppsrätter II* (prop. 2004/05:18 s. 78 f).

I det här lagstiftningsärendet finns det inte tillräckligt underlag för att föreslå någon ändring med anledning av det som *Statens energimyndighet* har framfört om att någon avgift för förande av konto inte behöver tas ut och att möjligheterna till avgiftsuttag alltså endast skulle behöva omfatta avgift för upprättande av konto. Regeringen avser att återkomma i den frågan.

9 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Ändringarna träder i kraft den 1 augusti 2009, förutom de nya bestämmelserna om övervaknings- och rapporteringsplan och om övervakning och rapportering som träder i kraft den 1 januari 2010. För en handelsperiod som inträffar före 2013 ska de nya bestämmelserna om krav på utsläppsrätter, tilldelning och överlämnande av utsläppsrätter samt straff och verksamhetsförbud tillämpas endast för handel under 2012.

Om en ansökan om godkännande av en övervaknings- och rapporteringsplan kommit in till tillsynsmyndigheten men ärendet inte slutligt avgjorts före den 1 januari 2010, får myndigheten besluta att utsläpp av koldioxid från flygverksamheten tills vidare får ske trots att frågan om godkännande inte slutligt avgjorts. Ett sådant beslut ska förenas med villkor om rapportering av utsläpp och beräkning av luftfartygets lastvikt multiplicerad med den flygna sträckan.

Promemorians förslag innehöll ingen möjlighet att tillåta flygverksamhet innan frågan om godkännande av en övervaknings- och rapporteringsplan hunnit avgöras slutligt.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* har anfört att det bör vara möjligt att ge ett provisoriskt godkännande av övervaknings- och rapporteringsplanen.

Skälen för regeringens förslag: Huvuddelen av bestämmelserna i flygutsläppsdirektivet ska börja tillämpas när luftfarten inkluderas i handelssystemet den 1 januari 2012, dvs. sista året i den handelsperiod som påbörjades 2008. En särskild övergångsregel behövs som klargör att bestämmelserna om tilldelning, överlämnande av utsläppsrätter, straffbestämmelser och bestämmelserna om att utsläpp av koldioxid ska täckas av utsläppsrätter ska tillämpas första gången för handel från och med år 2012.

Enligt artikel 14 i flygutsläppsdirektivet ska övervakningen av utsläppen påbörjas 2010. Samtidigt ska tonkilometer, dvs. lastvikten multiplicerad med den flygna sträckan, börja beräknas. Senast 2010 ska verksamhetsutövarna även ha en övervaknings- och rapporteringsplan. Bestämmelserna om detta bör därför träda i kraft den 1 januari 2010.

Den korta tiden fram till ikraftträdandet och den tidtabell som angetts i direktivet för när utsläppen från luftfartsverksamhet ska börja övervakas gör att ansökningar om godkännande av övervaknings- och rapporteringsplaner riskeras att inte hinnas med. Uppskattningsvis är det cirka 50 verksamhetsutövare som bedriver sådan flygverksamhet som kommer att omfattas av handelssystemet. Det finns risk för att ett godkännande inte hinns ges även om ansökan kommer in i tid. En övergångsbestämmelse bör innebära att den ansvariga myndigheten får tillåta att utsläpp av koldioxid från en flygverksamhet trots att frågan om godkännande inte har slutligt avgjorts. Ett sådant beslut bör förenas med villkor om rapportering av utsläpp och beräkning av luftfartygets lastvikt multiplicerad med den flygna sträckan.

10 Konsekvenser

Flygverksamheter bidrar till den globala uppvärmningen genom utsläpp av bland annat koldioxid. Flyget står ännu för en relativt liten andel av de globala utsläppen men andelen ökar snabbt. Genom att inkludera flygsektorns koldioxidutsläpp i EU:s system för handel med utsläppsrätter kan kostnadseffektiva utsläppsminskningar göras.

Förslagen i det här lagstiftningsärendet överensstämmer till sitt innehåll med flygutsläppsdirektivets krav. Regleringen går inte på någon punkt utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen. Förslagen följer av ett direktiv som inte ger utrymme för alternativa lösningar.

Konsekvenser för företag

I avsnitt 5.2 har beskrivits kriterierna för att ett flygbolag ska omfattas av handelssystemet i Sverige. I Sverige finns knappt 60 flygbolag med operativa licenser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen eller motsvarande äldre bestämmelser. Av dessa kommer endast cirka 25 att omfattas av systemet med handel med utsläppsrätter. Därutöver kommer visst privatflyg att omfattas av de svenska bestämmelserna samt eventuellt även vissa flygbolag från länder utanför Europeiska unionen.

För de flygbolag som omfattas av handelssystemet är det främst övervakning, rapportering och ansökan om tilldelning som kommer att innebära en ökad administrativ börda. Flygbolagen måste övervaka sina utsläpp och antalet genomförda tonkilometer enligt en godkänd övervaknings- och rapporteringsplan. Arbetstid för upprättandet av en sådan plan samt system för övervakning och kvalitetssäkring uppskattas till högst en månad. När det gäller rapportering ska en utsläppsrapport lämnas senast den 31 mars året efter utsläppsåret. Detta beräknas ta cirka en arbetsvecka i anspråk. Rapporten ska verifieras av en ackrediterad kontrollör vilket beräknas kosta cirka 50 000 kronor. När det gäller ansökan om tilldelning bör detta kunna göras av företagets egen personal och ta cirka en arbetsvecka i anspråk.

Flygutsläppsdirektivet kommer också innebära en kostnad för de flygbolag som omfattas, om utsläppsrätter behöver köpas för att täcka de faktiska utsläppen. Flygsektorn kommer att för 2012 tilldelas utsläppsrätter som motsvarar 97 procent av medelutsläppen från flygsektorn under åren 2004–2006. Av dessa ska 15 procent auktioneras ut, resten ska delas ut gratis. Sett till hela flygsektorn ska således 82 procent av medelutsläppen för 2004–2006 delas ut gratis.

De kostnader som handelssystemet innebär bör flygbolagen huvudsakligen kunna överföra på sina kunder. Scandinavian Airlines Systems har framfört att möjligheterna att överföra kostnaderna på kunderna beror på konkurrenssituationen på den eller de linjer som avses. Europeiska kommissionen har framfört att ökningarna av biljettpriserna förväntas hamna

i intervallet 4,6 till 39,6 euro. Det skulle resultera i en efterfrågeökning som minskar från 142 procent (om inget handelssystem införs) till 135 procent (med handelssystemet).

Utgångspunkten i handelssystemet är att alla flygbolag behandlas lika och att som huvudregel alla flygningar till och från Europeiska unionen omfattas. Detta innebär att konkurrensen inte lär påverkas. Dock undantas vissa flygbolag från systemet, t.ex. visst kommersiellt flyg med liten flygverksamhet, och de företag som undantas får naturligtvis vissa konkurrensfördelar.

Det finns i direktivet undantag som tar sikte på små företag, exempelvis undantas verksamhetsutövare som under tre fyramånadersperioder i följd genomför mindre än 243 flygningar per period. Det är inte möjligt för Sverige att införa andra undantag än de som följer av direktivet.

Konsekvenser för staten

Som tillsynsmyndighet får Naturvårdsverket ökade kostnader för godkännande av övervaknings- och rapporteringsplaner, beräkning av tilldelning, hantering av register och tillsyn. Även Transportstyrelsen, som Naturvårdsverket ska samråda med, kan få vissa ökade kostnader. Sammanlagt beräknas kostnaderna motsvara en årsarbetskraft. Förslaget att inkludera luftfarten i handelssystemet kommer även att innebära en viss ökad belastning för miljödomstolarna och Miljööverdomstolen. Det kan även innebära ytterligare mål för Åklagarmyndigheten att hantera. Myndigheternas och domstolarnas kostnader ska rymmas inom befintliga anslagsramar.

Auktioneringen av utsläppsrätter kommer att medföra intäkter för staten. Auktionsintäkternas storlek är beroende av priset på utsläppsrätter vid auktionstillfället.

Konsekvenser för miljön

Miljönyttan av ett system för handel med utsläppsrätter bestäms av den totala tilldelningen av utsläppsrätter till verksamhetsutövarna inom handelssystemet. För en given mängd utsläppsrätter på marknaden beror minskningarna av utsläppen av växthusgaser på vilka antaganden som görs i ett scenario med oförändrad utsläppspolitik. Om utsläpp vid oförändrad politik jämförs med stabilisering på 2005 års nivå är beräkningen att – om alla avgående och ankommande flyg till Europeiska unionen räknas – koldioxidutsläppen kommer att minska med 36 procent till 2015 och med 46 procent till 2020 (Impact Assessment of the inclusion of aviation activities in the scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community, KOM [2006] 818 final s. 27).

11 Författningskommentar

Här kommenteras de föreslagna ändringarna i lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter.

1 kap. 1 §

Första stycket ändras så att beskrivningen av innehållet i lagen om handel med utsläppsrätter inkluderar krav som ställs på flygverksamheter.

1 kap. 2 §

Den nuvarande paragrafen delas redaktionellt upp i flera paragrafer så att framtida ändringar i definitionerna underlättas. I den nya lydelsen av paragrafen definieras anläggning utan någon ändring och en ny definition av flygverksamhet införs. Övriga definitioner finns i 1 kap. 2 a–2 g §§.

Med flygverksamhet avses de flygningar med luftfartyg som görs till eller från en flygplats inom Europeiska unionens territorium och som ger upphov till utsläpp som enligt lagens bestämmelser måste omfattas av en övervaknings- och rapporteringsplan. Vilka flygningar det är framgår av 2 kap. 13 § och de föreskrifter om undantag som regeringen får meddela med stöd av 1 kap. 4 §. En avgränsning av vilka flygverksamheter som lagen ska tillämpas på finns också i 2 kap. 12 §.

1 kap. 2 a §

Definitionen av verksamhetsutövare har flyttats från 1 kap. 2 §. Till definitionen införs ett nytt andra stycke enligt vilket ägaren till ett luftfartyg ska anses som verksamhetsutövare om den som bedriver luftfartsvksamheten inte kan identifieras.

1 kap. 2 b §

Definitionen av koldioxidutsläpp har flyttats från 1 kap. 2 §. Definitionen ändras så att även utsläpp från luftfartyg inkluderas.

1 kap. 2 c §

Definitionen av Kyotoprotokollet har flyttats från 1 kap. 2 §.

1 kap. 2 d §

Definitionen av handelsdirektivet har flyttats från 1 kap. 2 § och uppdaterats med uppgift om den senaste ändring som flygutsläppsdirektivet innebär.

1 kap. 2 e §

Definitionen av registerförordningen har flyttats från 1 kap. 2 §.

1 kap. 2 f §

Definitionen av handelsperiod har flyttats från 1 kap. 2 §. En språklig ändring har gjorts för att klargöra att det endast är fråga om en handelsperiod i taget, inte femårsperioder som börjar 2008, 2009 etc.

1 kap. 2 g §

Definitionerna av tilldelad utsläppsenhet, sänkkredit, utsläppsminskningsenhet, certifierad utsläppsminskning och kyotoenhet har flyttats från 1 kap. 2 §. De har så nära samband med varandra att de har placerats tillsammans i en paragraf.

1 kap. 4 §

Paragrafen är ny. Flygutsläppsdirektivet innehåller detaljerade bestämmelser om olika typer av flygningar som inte ska omfattas av systemet med handel med utsläppsrätter. Med stöd av paragrafen kan regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddela föreskrifter om undantag från bestämmelserna i lagen.

2 kap.

Kapitlets rubrik har ändrats för att återspegla att kapitlet också innehåller bestämmelser om andra krav än tillståndskrav.

2 kap. 12 §

Paragrafen är ny. I paragrafen anges att lagens bestämmelser om flygverksamheter ska tillämpas på flygverksamheter som bedrivs av någon som antingen har en svensk licens för lufttrafik (licensen ska vara beviljad enligt den angivna EG-förordningen eller motsvarande äldre bestämmelser) eller har pekats ut av Europeiska kommissionen som en lufttrafikoperatör som ska fullgöra sin skyldigheter enligt direktivet gentemot den ansvariga svenska myndigheten. Den sistnämnda kategorin handlar om verksamhetsutövare som opererar från ett land utanför EU. Kommissionen gör sitt utpekande i en förteckning som kommissionen ska upprätta enligt direktivet. Kommissionen ska uppdatera förteckningen efter hand som kommissionen får information om nya operatörer som kan antas motsvara de kriterier som gäller för att omfattas av direktivets krav.

Paragrafen anger ramen för de svenska bestämmelsernas tillämpning på flygverksamheter. En verksamhet som anges i paragrafen kan alltså komma att träffas av lagens krav på skyldighet att ha en godkänd övervaknings- och rapporteringsplan och krav på att redovisa och överlämna utsläppsrätter m.m. I vilken utsträckning en sådan verksamhet behöver uppfylla något sådant krav, beror på om verksamheten innebär flygningar som ska omfattas av utsläppshandelssystemet. Detaljerade undantag från lagens krav kommer att finnas angivna i bestämmelser som meddelas med stöd av 1 kap. 4 §.

2 kap. 13 §

Paragrafen är ny. För att bedriva flygverksamhet krävs inte tillstånd enligt lagen om handel med utsläppsrätter. I stället krävs att verksamheten – dvs. flygningar till eller från en flygplats inom EU:s territorium – omfattas av en särskild övervaknings- och rapporteringsplan. En verksamhet omfattas dock inte av kravet, om verksamheten är undantagen enligt bestämmelser som har meddelats med stöd av 1 kap. 4 §. Undantagen hand-

lar om de detaljerade kriterier som avgör om en eller flera flygningar får genomföras utan att omfattas av utsläppshandelssystemet.

2 kap. 14 §

Paragrafen och rubriken närmast före paragrafen är nya. Övervaknings- och rapporteringsplanen ska godkännas av tillsynsmyndigheten, dvs. Naturvårdsverket (som kommer att pekats ut som tillsynsmyndighet i en förordning som regeringen meddelar). Innehållet i planen ska bestå av de åtgärder som verksamhetsutövaren vidtar eller avser att vidta för att dels övervaka och rapportera utsläppen, dels beräkna luftfartygets lastvikt multiplicerad med sträckan (tonkilometer). Europeiska kommissionen ska enligt artikel 14 i flygutsläppsdirektivet anta riktlinjer för övervakning och rapportering av utsläpp även för flygverksamheter. Riktlinjerna ska även omfatta uppgifter om tonkilometer. Kommissionens riktlinjer bör därför läggas till grund för utformningen av övervaknings- och rapporteringsplanen.

De detaljerade bestämmelserna om hur tonkilometer beräknas får anges i bestämmelser som regeringen eller en myndighet meddelar.

2 kap. 15 §

Paragrafen är ny. Tillsynsmyndigheten får med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet bedöma om det finns skäl att förordna att ett godkännande får tas i anspråk även om beslutet inte har vunnit laga kraft. Tillsynsmyndigheten bör i regel kunna meddela ett s.k. verkställighetsförordnande med hänsyn till den betydelse som driften av en verksamhet normalt har från bl.a. ekonomiska utgångspunkter.

2 kap. 16 §

Paragrafen och rubriken närmast före paragrafen är nya. Bestämmelsen motsvarar 3 kap. 4 § första stycket som utgår, eftersom den där inte hade en bra placering. Den nya bestämmelsen har utformats så att flygverksamheter inkluderas. Bestämmelsen har också formulerats så att det framgår att utsläppen ska vara täckta senast vid den redovisningstidpunkt som avses i 6 kap. 1 § eftersom det först är då som skyldigheten att överlämna utsläppsrapporter inträder.

3 kap. 1 §

Paragrafen har ändrats så att det framgår att även den som avser att driva flygverksamhet får ansöka om tilldelning av utsläppsrapporter.

3 kap. 2 §

Eftersom den nationella fördelningsplanen inte ska omfatta flygverksamhet har paragrafen och rubriken närmast före paragrafen ändrats så att det framgår att fördelningsplanen endast gäller anläggningar (dvs. tillståndspliktiga anläggningar enligt 2 kap. 1 §). Ändringen i *tredje punkten* klargör att det endast är för anläggningar som regeringen ska bestämma det högsta antal utsläppsminskningsenheter och certifierade utsläppsminsk-

ningar som får överlämnas. För flygverksamheter bestäms antalet sådana kyotoenheter som får överlämnas av handelsdirektivet.

3 kap. 4 §

Bestämmelsen i *första stycket* har utgått och en motsvarighet har i stället tagits in i 2 kap. 16 §. Bestämmelsen i *andra stycket* (det nya första stycket) har ändrats så att det inte längre anges att verksamhetsutövare ska tilldelas utsläppsrätter, utan att de får tilldelas utsläppsrätter.

3 kap. 4 a §

Paragrafen är ny. Av paragrafen framgår att även den som bedriver en flygverksamhet i lagens mening – och har en godkänd övervaknings- och rapporteringsplan – får tilldelas utsläppsrätter.

3 kap. 6 §

Första stycket har ändrats för att klargöra att bestämmelsen endast avser anläggningar som är tillståndspliktiga enligt lagen. Stycket har getts den formulering som normalt används när det är fråga om ett normgivningsbemyndigande.

I ett nytt *andra stycke* ges regeringen möjlighet att meddela föreskrifter om tilldelning för flygverksamhet. Sverige kan inte bestämma över hur stor tilldelningen ska bli till verksamhetsutövare som driver flygverksamhet. Tilldelningen ska grundas på bestämmelserna i flygutsläppsdirektivet (jfr artikel 3 c–3 e i flygutsläppsdirektivet).

4 kap. 20 §

Ändringen innebär att avgifterna inte heller får belasta de verksamhetsutövare som bedriver flygverksamhet.

5 kap. 1 §

Bestämmelserna i 5 kap. 2 § har flyttas till 5 kap 1 §. Samtidigt ändras paragrafen så att den inkludera flygverksamheter.

5 kap. 3 §

Bemyndigandet i 5 kap. 4 § har flyttas till 5 kap 3 §.

6 kap. 1 §

Första stycket har ändrats för att inkludera flygverksamheter.

6 kap. 1 a §

Paragrafen är ny. Hindret mot att använda utsläppsrätter som har utfärdats för en flygverksamhet gäller oavsett om det är en sådan flygverksamhet som omfattas av de svenska reglerna eller en annan verksamhet som omfattas av motsvarande regler i ett annat EU-land. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.6.

8 kap. 1 §

Ändringen i *första punkten* innebär att straffansvaret även omfattar drift av en flygverksamhet utan att ha en godkänd övervaknings- och rapporteringsplan.

Beroende på omständigheterna i det enskilda fallet kan det bli aktuellt att vid straffmätningen beakta att ett verksamhetsförbud meddelats.

8 kap. 8 a §

Paragrafen är ny. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 8.8.

9 kap. 1 §

Genom ändringen blir det möjligt att överklaga ett beslut om godkännande av övervaknings- och rapporteringsplan.

Flygutsläppsdirektivet

13.1.2009

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 8/3

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2008/101/EG

av den 19 november 2008

om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIVminska utsläppen av dessa gaser på ett kostnadseffektivt
och ekonomiskt effektivt sätt.med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 175.1,(2) Målet för Förenta nationernas ramkonvention om klimat-
förändringar (medan kallad klimatkonventionen), som på
Europeiska gemenskapens vägnar godkändes genom rå-
dets beslut 94/69/EG⁽¹⁾, är att stabilisera koncentration-
erna av växthusgaser i atmosfären på en nivå som gör
att skadlig mänsklig påverkan på klimatsystemet kan för-
hindras.

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande⁽²⁾,(1) Vid Europeiska rådets möte i Bryssel den 8 och 9 mars
2007 betonades den avgörande betydelsen av att uppnå
det strategiska målet att begränsa ökningen av världens
medeltemperatur till högst 2 °C i förhållande till före-
industriell tid. De senaste forskningsresultaten som rappor-
terats i den fjärde utvärderingsrapporten från den mellan-
statliga panelen för klimatförändringar (IPCC) visar än
tydligare att de negativa effekterna av klimatförändringen
i allt högre grad allvarligt hotar ekosystem, livsmedels-
produktion, hållbar utveckling och miljöutvecklings-
målen samt människans hälsa och säkerhet. Om målet på
2 °C ska förbli möjligt är att nå måste koncentrationen av
växthusgaser i atmosfären stabiliseras vid ungefär 450
ppmv koldioxidekvivalenter, vilket kräver att de globala
växthusgasutsläppen når sitt högsta värde under de när-
maste 10–15 åren och att de globala utsläppen därefter
minskar påtagligt för att senast 2050 nå en nivå som är
minst 50 % lägre än 1990 års nivåer.med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁽³⁾,i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁽⁴⁾, och

av följande skäl:

(1) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv
2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system
för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom ge-
menskapen⁽⁵⁾ inrättas ett system för handel med ut-
släppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen för att(4) Europeiska rådet betonade att Europeiska unionen har
lagit sig att omvandla Europa till en ekonomi med
hög energieffektivitet och låga utsläpp av växthusgaser
och gjorde ett kraftfullt oberoende åtagande att, till
den att en global och övergripande övervakningsmekanism
för perioden efter 2012 ingås, minska EU:s utsläpp av
växthusgaser för att senast 2020 nå en nivå som är minst
20 % lägre än 1990 års nivåer. Att begränsa luftfartens
utsläpp av växthusgaser är ett viktigt bidrag i linje med
detta åtagande.⁽¹⁾ EUT C 175, 27.7.2007, s. 47.⁽²⁾ EUT C 304, 15.12.2007, s. 13.⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 13 november 2007 (ämnat
offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 18 april
2008 (EUT C 122 E, 20.5.2008, s. 19) och Europaparlamentets
ståndpunkt av den 8 juli 2008 (ämnat offentliggjort i EUT). Rådets
beslut av den 24 oktober 2008.⁽⁴⁾ EUT L 275, 25.10.2003, s. 32.⁽⁵⁾ EGT L 33, 7.2.1994, s. 11.

- (6) Europeiska rådet betonade att EU har åtagit sig att arbeta för att nå en global och övergripande överenskommelse om att minska utsläppen av växthusgas för tiden efter 2012 som ska möjliggöra verkställbara, effektiva och rimliga åtgärder i den omfattning som krävs för att klara av de utmaningar som följer av klimatförändringarna. Rådet stödde en minskning av växthusgasutsläppen i EU fram till 2020 med 30 % i förhållande till 1990 års nivåer, som EU:s bidrag till en global och övergripande överenskommelse för perioden efter 2012, under förutsättning att andra industriländer förbinder sig att göra jämförbara utsläppsminskningar och ekonomiskt mer avancerade utvecklingsländer i rimlig utsträckning bidrar allteftersom ansvaret och förmågan. EU fortsätter att ha en ledande roll i förhandlingarna om en ambitiös internationell överenskommelse genom vilken målet att begränsa den globala temperaturökningen till 2 °C ska uppnås och stärkas av framtagna åtgärder i riktning mot detta mål vid klimatkonventionens 13:e partskonferens på Bali i december 2007. EU kommer att sträva efter att säkerställa att en sådan global överenskommelse innehåller åtgärder för att minska utsläppen av växthusgas från luftfart, och kommissionen bör i så fall överväga vilka ändringar av detta direktiv som krävs i den mån det är tillämpligt på luftfartsgesamheten.
- (7) Den 14 februari 2007 antog Europaparlamentet en resolution om klimatförändringar (7) i vilken parlamentet hänvisade till målet att världens årsmedeltemperatur inte får öka med mer än 2 °C i förhållande till förindustriell tid och i vilken det uppmanade EU att behålla sin ledande roll i förhandlingarna med sikte inställa på upprättande av ett internationellt regelverk för perioden efter 2012 samt att upprätthålla en hög ambitionsnivå i de framtida förhandlingarna med dess internationella parter. Parlamentet betonade också vikten av att särskilda industriländer före 2020 minska sina totala utsläpp med 30 % i förhållande till 1990 års nivå, i syfte att senast 2050 uppnå en minskning på 60–80 %.
- (8) Alla parter i klimatkonventionen är skyldiga att formulera och genomföra nationella och, där så är lämpligt, regionala program som innehåller åtgärder för att motverka klimatförändringar.
- (9) Enligt Kyoto-protokollet till klimatkonventionen, som godkändes på Europeiska gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2002/358/EG (8), ska industriländerna sträva efter att begränsa eller minska utsläpp av sådana växthusgas från luftfart som inte omfattas av Montreal-protokollet genom insatser i internationella civila luftfartsgesamheten (Icao).
- (10) Gemenskapen är inte fördragsslutande part i 1944 års Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart, men alla medlemstater är fördragsslutande parter i den konventionen och Icao-medlemmar. Medlemstaterna fortsätter att söka samarbete med andra stater i Icao för att utveckla åtgärder mot luftfartens påverkan på klimatet, bland annat marknadsbaserade styrmedel. Vid det sjätte mötet i Icaos miljökommitté (Committee on Aviation Environmental Protection) 2004 enades man om att ett system för utsläppshandel inrättas speciellt för luftfarten och baserat på ett nytt rättsligt instrument under Icaos överinseende framstod som så önskvärd att det då inte längre borde övervägas. I resolution A35-5 från Icaos 35:e församling i september 2004 föreslås därför inget nytt rättsligt instrument utan i stället förordas ett öppet system för utsläppshandel och möjlighet för staterna att införa utsläpp från den internationella luftfarten i sina befintliga system för utsläppshandel. I tillägg 1 till resolution A35-22 från Icaos 36:e församling i september 2007 uppmannas de fördragsslutande staterna att inte tillämpa något system för handel med utsläppsrätter på andra fördragsslutande staters luftfartsgesamheter annat än enligt inbördes överenskommelse mellan dessa stater. Europeiska gemenskapens medlemstater och femton andra europeiska stater erinrade om att Chicagokonventionen innehåller ett uttryckligt erkännande av varje fördragsslutande parts rätt att på ett icke-diskriminerande sätt tillämpa sina egna lagar och bestämmelser på luftfartyg från alla stater och reserverade sig mot denna resolution och förbehöll sig rätten att erbjuda Chicagokonventionen på ett icke-diskriminerande sätt införa och tillämpa marknadsbaserade åtgärder på alla luftfartsgesamheter från alla stater som tillhandahåller tjänster till, från eller inom deras territorium.
- (11) Enligt gemenskapens sjätte miljöhandlingsprogram, som fastställdes genom Europaparlamentets och rådets beslut nr 1600/2002/EG (9), ska gemenskapen fastställa och genomföra särskilda åtgärder för att minska utsläpp av växthusgas från luftfarten, om man inte senast 2002 enats om sådana åtgärder inom ramen för Icao. Genom sina slutsatser från oktober 2002, december 2003 och oktober 2004 har rådet upprepade gånger uppmanat kommissionen att föreslå åtgärder för att minska den internationella luftfartens påverkan på klimatet.
- (12) Program och åtgärder bör genomföras på medlemstater- och gemenskapsnivå inom alla sektorer av gemenskapens ekonomi för att åstadkomma de stora minskningar som krävs. En fortsatt ökning av luftfartens påverkan på klimatet i nuvarande takt kommer i stor utsträckning att nå ut till de minskningar av utsläppen som görs inom andra sektorer för att motverka klimatförändringar.

(7) EUT C 287 E, 29.11.2007, s. 344.

(8) EGT L 130, 15.5.2002, s. 1.

(9) EGT L 242, 10.9.2002, s. 1.

- (12) I sin meddelande av den 27 september 2005 till rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionalkommittén med titeln "Att minska luftfartens påverkan på klimatet" presenterade kommissionen en strategi för att minska luftfartens klimatpåverkan. Som ett led i ett omfattande åtgärdsprogram föreslås att luftfarten ska omfattas av gemenskapsystemet för handel med utsläppsrätter för växthusgas och att en arbetsgrupp för luftfarten ska inrättas bestående av berörda aktörer och ingå som en del i den andra fasen av det europeiska klimatförändringsprogrammet med uppgift att studera olika sätt att låta luftfarten omfattas av gemenskapsystemet. I sina slutsatser från 2 december 2005 konstaterade rådet att från ekonomisk och miljömässig synpunkt tycks det bästa sättet att gå vidare vara att låta luftfarten omfattas av gemenskapsystemet och uppmanade kommissionen att före utgången av 2006 lägga fram ett lagstiftningsförslag i frågan. I sin resolution av den 4 juli 2006 om att minska luftfartens påverkan på klimatet⁽⁷⁾ konstaterade Europaparlamentet att utsläppshandel har potential att spela en roll som en del av ett omfattande åtgärdsprogram för att ta itu med luftfartens påverkan på klimatet förutsatt att den utformas på rätt sätt.
- (13) Ett omfattande åtgärdsprogram bör även innehålla operativa och tekniska åtgärder. Förbättringar i flygledningstjänsten inom ramen för programmet för det gemensamma europeiska lufttrafiksystemet och programmet Sesar skulle kunna bidra till att öka den totala bränsleeffektiviteten med så mycket som 12 %. Forskning om ny teknik, inklusive metoder för att förbättra flygplanens bränsleeffektivitet, kan leda till ytterligare minskningar av utsläppen från luftfarten.
- (14) Syftet med de ändringar av direktiv 2003/87/EG som görs genom detta direktiv är att minska luftfartens påverkan på klimatet genom att utsläpp från luftfartssambandet integreras i gemenskapsystemet.
- (15) Luftfartygsoperatörerna har den mest direkta kontrollen över vilka luftfartygstyper som används och det sätt på vilket de flygs och bör därför ansvara för att skyldigheterna i detta direktiv följs, bland annat skyldigheten att utarbeta en övervakningsplan och att övervaka och rapportera utsläpp enligt den planen. En luftfartygsoperatör kan identifieras genom en kabo-beteckning eller annan erkänd beteckning som används för att identifiera flygningen. Om luftfartygsoperatörers identitet inte är känd, bör luftfartygets ägare anses vara luftfartygsoperatör, såvida den inte består villen annan person som är luftfartygsoperatör.
- (16) För att undvika snedvridningar av konkurrensen och förbättra miljöeffektiviteten bör utsläppen från alla flygningar till och från gemenskapens flygplatser ingå från och med 2012.
- (17) Gemenskapen och dess medlemsstater bör fortsätta att sträva efter att nå en överenskommet om globala åtgärder för att minska utsläppen av växthusgas från luftfarten. Gemenskapsystemet kan komma att tjäna som modell för användning av utsläppshandel i hela världen. Gemenskapen och dess medlemsstater bör fortsätta att hålla kontakten med tredje parter under genomförandet av detta direktiv och uppmanas tredjeländer att vidta motsvarande åtgärder. Om ett tredjeländ inför åtgärder, som har åtminstone samma miljöeffekt som detta direktiv, för att minska påverkan på klimatet av flygningar till gemenskapen, bör kommissionen efter samråd med det landet överväga tillgängliga alternativ för att möjliggöra optimal samverkan mellan gemenskapsystemet och det landets åtgärder. Systemet för utsläppshandel som håller på att utvecklas i tredjeländer börjar vara mogna för optimal samverkan med gemenskapsystemet när det gäller omfattandet av luftfarten. Bilateral arrangemang för att knyta gemenskapsystemet till andra handelsystem för att på så sätt skapa ett gemensamt system, eller för att beakta motsvarande åtgärder för att undvika dubbelreglering, skulle kunna vara ett steg mot en global överenskommet. Då sådana bilateral arrangemang utformas för kommissionen ändra de typer av luftfartssamband som ingår i gemenskapsystemet, inbegripet justeringar som följaktligen måste göras av den totala mängd utsläppsrätter som ska utdelas för luftfartygsoperatörer.
- (18) Vissa flygningar bör med hänsyn till principen om bättre lagstiftning undantas från gemenskapsystemet. För att undvika onödiga administrativa hinder bör operationer av kommersiella lufttransporter som under tre framtida perioder i rad har färre än 243 flygningar per period undantas från gemenskapsystemet. Detta skulle gynna flygbolag med begränsad verksamhet inom gemenskapsystemet, inbegripet flygbolag från utvecklingsländer.
- (19) Luftfarten påverkar det globala klimatet genom utsläpp av koldioxid, kväveoxid, vattenånga, sulfatpartiklar och sotpartiklar. IPCC uppmanar att luftfartens samlade klimatpåverkan för närvarande är nöd till fyra gånger större

(7) EUT C 303 L 13.12.2006, s. 119.

än enbart inverkan från dess tidigare koldioxidutsläpp. Nya forskningsrön i gemenskapen visar att luftfartens samlade klimatpåverkan kan vara omkring två gånger högre än påverkan från enbart koldioxidutsläpp. Ingen av dessa uppgifter har tagit emellanåt hänsyn till cirrusmolns inverkan, om vilken det råder stor osäkerhet. I enlighet med artikel 174.2 i fördraget ska gemenskapens miljöpolitik bygga på försiktighetsprincipen. I väntan på framtida rön om forskning bör åtgärder så långt som möjligt vidtas mot all påverkan på grund av luftfart. Kväveoxidutsläpp kommer att regleras genom annan lagstiftning som kommissionen ska lämna förslag till under 2008. Forskning om bildandet av kondensstrimlor och cirrusmoln och effektiva åtgärder, inbegripet operationella och tekniska åtgärder, bör främjas.

förhållande bör intäkter från auktioner av utsläppsrätter eller motsvarande belopp, om detta krävs enligt överensnade budgetprinciper i medlemsstaterna, till exempel principerna om enhet och universalitet, användas för minskning av utsläppen av växthusgas, anpassning till effekterna av klimatförändringen i EU och tredjeländer, finansiering av forskning och utveckling när det gäller mildande och anpassning samt täckande av kostnaderna för att administrera gemenskapssystemet. Intäkter från auktioner bör också användas för transporter med låga utsläppsrätter. Auktionsintäkter bör framför allt användas för finansiering av bidrag till den globala fonden för energieffektivitet och förnybar energi och för åtgärder mot avskogning och för underlättande av anpassningen i utvecklingsländer. Bestämmelserna i detta direktiv om användning av intäkter bör inte föregripa ett beslut om användning av intäkter från auktioner av utsläppsrätter i ett vidare sammanhang vid den allmänna övergången av direktiv 2003/87/EG.

(20) För att undvika snedvridning av konkurrensen bör det tas fram en harmoniserad fördelningsmetod för fastställande av den totala mängd utsläppsrätter som ska utdelas och för fördelning av utsläppsrätter till luftfartygsoperatörer. En del av utsläppsrätterna kommer att auktioneras ut enligt regler som ska utarbetas av kommissionen. En särskild reserv av utsläppsrätter bör skapas för att se till att nya luftfartygsoperatörer får marknadsinträde och för att hjälpa luftfartygsoperatörer som kraftigt ökar antalet tonkilometer i sin verksamhet. Utsläppsrätter bör fortsätta att utfärdas till luftfartygsoperatörer som uppbör med sin verksamhet fram till utgången av den period för vilken kommersiella utsläppsrätter redan har tilldelats.

(21) Bestämmelser om användning av auktionsintäkter bör anslutas till kommissionen. Sådana anslutningar befrägar inte medlemsstaterna från skyldigheten att enligt artikel 88.3 i fördraget underrätta kommissionen om vissa nationella åtgärder. Detta direktiv bör inte påverka utgången av framtida förfaranden beträffande statligt stöd vilka genomförs med stöd av artiklarna 87 och 88 i fördraget.

(21) Det är lämpligt med en fullständig harmonisering av den andel av utsläppsrätterna som alla luftfartygsoperatörer som deltar i gemenskapssystemet erhåller kostnadsfritt, så att luftfartygsoperatörerna garanteras likvärdiga villkor eftersom varje luftfartygsoperatör kommer att omfattas av en enda medlemsstat bestämmelser vid alla sina flygningar till, från och inom EU och av bestämmelser om icke-diskriminering i bilaterala luftfartavtal med tredje länder.

(24) För att göra gemenskapssystemet mer kostnadseffektivt bör luftfartygsoperatörer ha rätt att upp till en harmoniserad procentandel använda sådana certifierade utsläppsminskningar (CER) och utsläppsminskningserheter (ERU) som härrör från projektverksamhet, för att uppfylla skyldigheterna när det gäller överlämnande av utsläppsrätter. Användningen av CER och ERU bör motsvara de kriterier för godkännande för användning i handelssystemet som föreskrivs i detta direktiv. Genomsnittet av de procentandelar som medlemsstaterna har fastställt för användningen av CER och ERU under den första åtgärdeperioden enligt Kyotoprotokollet uppgår till omkring 15 %.

(22) Luftfarten bidrar till hur märklig verksamhet totalt sett påverkar klimatförändringen, och miljöpåverkan genom växthusgasutsläpp från luftfart kan minskas genom åtgärder för att ta itu med klimatförändringen i EU och tredjeländer, särskilt i utvecklingsländer, och för att finansiera forskning och utveckling för mildande av och anpassning till klimatförändringen, i synnerhet inom flygteknik och luftfart. Beslut som avser de nationella offentliga utgifterna är däremot en fråga för medlemsstaterna enligt subsidiaritetsprincipen. Utan att det påverkar detta

(23) I slutsatserna från sitt möte i Bryssel den 13 och 14 mars 2008 påpekade Europeiska rådet att risken för koldioxidläckage i ett globalt sammanhang med konkurrerande marknader är ett problem som utan dröjsmål måste analyseras och åtgärdas i det nya direktivet om ett system för handel med utsläppsrätter, så att lämpliga åtgärder kan vidtas om internationella förhandlingar inte leder till resultat. En internationell överenskommelse är fortfarande det bästa sättet att lösa denna fråga.

- (26) För att minska luftfartygsoperatörernas administrativa börda bör endast en medlemsstat ansvara för varje enskild luftfartygsoperatör. Medlemsstaterna bör vara skyldiga att se till att kraven i detta direktiv uppfylls av luftfartygsoperatörer, till vilka en operativ licens utfärdats i den medlemsstaten, eller av luftfartygsoperatörer som saknar operativ licens eller kommer från tredjeländer och vars utsläpp under ett beslut till största delen kan tillskrivas den medlemsstaten. Om en luftfartygsoperatör inte uppfyller kraven i detta direktiv och andra verksamhetskrav som den administrerande medlemsstaten vidtagit inte har lett till att kraven uppfylls, bör medlemsstaterna agera solidariskt. Den administrerande medlemsstaten bör därför kunna begära att kommissionen som en sista utväg beslutar om ett verksamhetsförbud på gemenskapsnivå för den berörda luftfartygsoperatören.
- (27) Med hänsyn till att utsläppen från internationell luftfart inte omfattas av medlemsstaternas åtaganden enligt Kyotoprotokollet, och för att undvika att funktionen hos gemenskapsystemets redovisningssystem skadas, bör utsläppsrätter som tilldelas luftfarten till anses enbart för att uppfylla luftfartygsoperatörernas skyldigheter att överlämna utsläppsrätter enligt detta direktiv.
- (28) För att garantera att luftfartygsoperatörerna behandlas lika bör medlemsstaterna följa harmoniserade regler för administrationen av de luftfartygsoperatörer som de har ansvar för, i enlighet med särskilda riktlinjer som bör tas fram av kommissionen.
- (29) För att garantera att gemenskapsystemet fungerar i miljöansvar bör erbjuda som överlämnas av luftfartygsoperatörer endast räknas av mot sådana mål för minskning av växthusgaserna som beaktar dessa utsläpp.
- (30) Europeiska organisationen för säkra flygfärdigheter (Eurocontrol) kan förfoga över uppgifter som kan vara till gagn för medlemsstaterna eller kommissionen när de ska fullgöra sina skyldigheter enligt detta direktiv.
- (31) Gemenskapsystemets bestämmelser om övervakning, rapportering och kontroll av utsläpp, liksom dess bestämmelser om påföljder för verksamhetsöverskrid, bör gälla också för luftfartygsoperatörer.
- (32) Kommissionen bör göra en översyn av hur direktiv 2003/87/EG fungerar med avseende på luftfartygsverksamhet på grundval av erfarenheterna från dess tillämpning och bör sedan avge rapport till Europaparlamentet och rådet.
- (33) Vid en översyn av hur direktiv 2003/87/EG fungerar med avseende på luftfartygsverksamhet bör man beakta det strukturella beteendet av luftfarten hos länder som inte har adekvata och jämförbara alternativa transportsätt och

som därför är starkt beroende av luftfarten och där natursektorn i hög grad bidrar till dessa länders BNP. Särskild omsorg bör ägnas åt att minska eller till och med undanröja tillgänglighets- och konkurrenskraftsproblem som kan uppstå i gemenskapens yttre randområden, i enlighet med artikel 299.2 i fördraget, liksom problem avseende skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster i samband med genomförandet av detta direktiv.

- (34) Ministeruttalet om Gibraltars flygplats, som man enades om i Córdoba den 18 september 2006 under det första ministermötet i forumet om dialog om Gibraltars flygplats, kommer att ersätta den gemensamma förklaring om Gibraltars flygplats som gjordes i London den 2 december 1987, och fullständig överensstämmelse med detta uttalande kommer att anses utgöra överensstämmelse med förklaringen från 1987.
- (35) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter (¹).
- (36) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att besluta om åtgärder för auktionering av utsläppsrätter som inte måste tilldelas kostnadsfritt, att fastställa närmare bestämmelser om handhavandet av den särskilda reserven för vissa luftfartygsoperatörer och om de förfaranden som ska gälla när det begärs att kommissionen ska besluta om införande av ett verksamhetsförbud för en luftfartygsoperatör, samt att ändra den luftfartygsverksamhet som anges i bilaga I när en tredjeländ inför bestämmelser för att minska luftfartens påverkan på klimatet. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, bland annat genom att komplettera det med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (37) Eftersom målet för detta direktiv inte kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av åtgärdens omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (38) I enlighet med punkt 34 i det institutionella avtalet om bättre lagstiftning (²) uppmanas medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så vitt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan direktivet och införlivandebestämmelserna samt att offentliggöra dessa tabeller.

(¹) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

(²) EUT C 321, 11.12.2001, s. 1.

- (19) Direktiv 2003/87/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 2003/87/EG

Direktiv 2003/87/EG ska ändras på följande sätt:

1. Följande rubrik ska införas före artikel 1:

"KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER"

2. I artikel 2 ska följande punkt läggas till:

"3. Tillämpningen av detta direktiv på flygplatsen i Gibraltar ska inte anses påverka Konungariket Spaniens respektive Förenade kungarikets rättsliga ståndpunkter i tvist om överhögheten över det territorium där flygplatsen är belägen."

3. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

- a) Led b ska ersättas med följande:

"b) utsläpp: utsläpp i atmosfären av växthusgas från kallor belagda inom en anläggning eller utsläpp från ett luftfartyg vid bedrivande av luftfartsverksamhet enligt bilaga I av sådana gaser som är närmare angivna med avseende på denna verksamhet."

- b) Följande led ska läggas till:

"n) luftfartygsoperatör: person som med ett luftfartyg bedriver luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I, eller, då denna person är okänd eller inte utpekats av ägaren till luftfartyget, luftfartygets ägare.

p) operatör av kommersiella lufttransporter: en operatör som mot ersättning tillhandahåller reguljär och icke-reguljär flygtrafik till allmänheten för transport av passagerare, gods eller post.

q) administrerande medlemmar: medlemmar som i enlighet med artikel 18a ansvarar för administrationen av gemenskapsregistret beträffande en luftfartygsoperatör.

r) tillåtna luftfartsutsläpp: utsläpp från alla flygningar som utgör sådan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I och som avgår från en flygplats på en medlemsstats territorium och sådana flygningar som ankommer till en sådan flygplats från ett utland.

s) historiska luftfartsutsläpp: genomsnittliga årliga utsläpp under kalenderåren 2004, 2005 och 2006 från luftfartyg vid bedrivande av luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I"

4. Följande kapitel ska införas efter artikel 3:

"KAPITEL II

LUFTFART

Artikel 3a

Tillämpningsområde

Bestämmelserna i detta kapitel ska tillämpas på fördelning och utdelande av utsläppsrätter för luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I.

Artikel 3b

Luftfartsverksamhet

Senast den 2 augusti 2009 ska kommissionen, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 21.2, utarbeta riktlinjer för den närmare tolkningen av luftfartsverksamheten i bilaga I.

Artikel 3c

Totalt antal utsläppsrätter för luftfart

1. För perioden 1 januari 2012–31 december 2012 ska det totala antalet utsläppsrätter som ska tilldelas luftfartygsoperatörer motsvara 97 % av de historiska luftfartsutsläppen.

2. För den period som avses i artikel 11.2 och som börjar den 1 januari 2013 och för varje period därefter, såvida inga ändringar görs till följd av den översyn som avses i artikel 30.4, ska det sammanlagda antalet utsläppsrätter som ska tilldelas luftfartygsoperatörer motsvara 93 % av de historiska luftfartsutsläppen multiplicerat med det antal år som perioden omfattar.

Denna procentandel får ses över som ett led i den allmänna översynen av detta direktiv.

3. Kommissionen ska se över det totala antalet utsläppsrätter som ska fördelas till luftfartygsoperatörer i enlighet med artikel 30.4.

4. Senast den 2 augusti 2009 ska kommissionen fastställa de historiska luftfartsutsläppen baserat på bästa tillgängliga uppgifter, inbegripet skattningar grundade på faktisk trafikinformation. Denna beslut ska beaktas i den kommitté som avses i artikel 23.1.

Artikel 3d

Metod för tilldelning av utsläppsrätter för luftfart genom auktion

1. För perioden som avses i artikel 3c.1 ska 15 % av utsläppsrätterna fördelas genom auktion.

2. Från den 1 januari 2013 ska 15 % av utsläppsrätterna fördelas genom auktion. Denna andel får höjas som en led i den allmänna översynen av detta direktiv.

3. En förordning ska antas med närmare bestämmelser om medlemsstaternas fördelning genom auktionering av de utsläppsrätter som inte ska fördelas gratis enligt punkterna 1 och 2 i denna artikel eller artikel 3c.8. Det antal utsläppsrätter som varje medlemsstat ska fördela genom auktionering under varje period ska vara proportionellt mot medlemsstatens andel av de totala tilldelade luftfartsläppen för alla medlemsstater under det referensår vars uppgifter rapporteras enligt artikel 14.3 och kontrollerats enligt artikel 15. För den period som avses i artikel 3c.1 ska referensåret vara 2010, och för de efterföljande perioderna som avses i artikel 3c ska referensåret vara det kalenderår som löper ut 24 månader före starten av den period som auktionen avser.

Ovannämnda förordning, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 23.3.

4. Medlemsstaterna ska besluta om hur intäkterna från auktionering av utsläppsrätter ska användas. Dessa intäkter bör användas för att komma till rätta med klimatförändringar i EU och tredjeländer, bland annat för att minska utsläppen av växthusgas, göra anpassningar till klimatförändringens följder i EU och tredjeländer, stödja utvecklingsländer, finansiera forskning om och utveckling av mildnande åtgärder och anpassningsåtgärder, inte minst inom flygteknik och luftfart, minska utsläppen med hjälp av transporter med låga utsläppsnivåer, samt för att täcka kostnaderna för att administrera gemenskapsstycket. Auktionerintäkter bör också användas för finansiering av bidrag till den globala fonden för energieffektivitet och förnybar energi och för åtgärder mot avskogning.

Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om åtgärder som vidtagits enligt denna punkt.

5. Att en medlemsstat lämnar information till kommissionen enligt detta direktiv befriar den inte från underinformationskyldigheten enligt artikel 88.3 i fördraget.

Artikel 3e

Tilldelning och utfärdande av utsläppsrätter till luftfartygsoperatörer

1. För varje period som avses i artikel 3c får en luftfartygsoperatör ansöka om sådana utsläppsrätter som ska tilldelas gratis. Ansökan får göras genom att till den behöriga myndigheten i den administrerande medlemsstaten lämna in verifierade uppgifter om tonkilometer för sådan

luftfartverksamhet som omfattas av bilaga I och som luftfartygsoperatören bedrivit under övervakningsåret. I denna artikel avses med övervakningsår det kalenderår som löper ut 24 månader innan den period börjar som ansökan avser i enlighet med bilagorna IV och V, eller 2010 avseende den period som avses i artikel 3c.1. Alla ansökningar ska göras minst 21 månader innan den period inleds som ansökningarna avser, eller senast den 31 mars 2011 när det gäller den period som avses i artikel 3c.1.

2. Senast 18 månader före inledningen av den period som ansökan avser, eller senast den 30 juni 2011 när det gäller den period som avses i artikel 3c.1, ska medlemsstaterna till kommissionen lämna in de ansökningar som avses i punkt 1.

3. Senast 15 månader före inledningen av respektive period som avses i artikel 3c.2, eller senast den 30 september 2011 när det gäller den period som avses i artikel 3c.1, ska kommissionen beräkna och anta ett beslut om följande:

- Det totala antalet utsläppsrätter som ska tilldelas för den perioden i enlighet med artikel 3c.
- Antalet utsläppsrätter som ska fördelas genom auktion under den perioden i enlighet med artikel 3d.
- Antalet utsläppsrätter i den särskilda reserven för luftfartygsoperatörer under den perioden i enlighet med artikel 3f.1.
- Antalet utsläppsrätter som ska tilldelas gratis under den perioden, genom att minska det beslutade totala antalet utsläppsrätter enligt led a med det antal utsläppsrätter som avses i leden b och c.
- Det riktmärke som ska användas för att tilldela de kostnadsfria utsläppsrätterna till luftfartygsoperatörer vars ansökningar lämnats in till kommissionen i enlighet med punkt 2.

Det riktmärke som avses i led e, uttryckt i utsläppsrätter per tonkilometer, ska beräknas genom att dividera det antal utsläppsrätter som avses i led d med summan av antalet tonkilometer som angavs i de ansökningar som lämnats in till kommissionen i enlighet med punkt 2.

4. Senast tre månader efter kommissionens beslut enligt punkt 3 ska varje administrerande medlemsstat beräkna och offentliggöra följande uppgifter:

a) den totala tilldelningen av utsläppsrätter för perioden till varje luftfartygsoperatör vars ansökan har lämnats in till kommissionen i enlighet med punkt 2, vilken beräknas genom att uppgiften om tonkilometer i ansökan till kommissionen multipliceras med det riktmärke som avses i punkt 3 a, och

b) den tilldelning av utsläppsrätter till varje luftfartygsoperatör för varje år, ska fastställas genom att dennes sammanlagda antal utsläppsrätter, som beräknas enligt punkt a, divideras med det antal år i perioden under vilket luftfartygsoperatören bedriver luftfartverksamhet som omfattas av bilaga I.

5. Senast den 28 februari 2012 och därefter den 28 februari varje år, ska den behöriga myndigheten i den administrerande medlemsstaten till varje luftfartygsoperatör utfärda det antal utsläppsrätter som ska tilldelas luftfartygsoperatören för det året enligt denna artikel eller artikel 14.

Artikel 3f

Särskild reserv för vissa luftfartygsoperatörer

1. Under varje period som avses i artikel 3c.2 ska 1 % av det sammanlagda antalet utsläppsrätter som ska tilldelas avsättas till en särskild reserv för luftfartygsoperatörer

a) som infördes luftfartverksamhet enligt bilaga I efter det övervakningsår för vilket uppgifter om tonkilometer överlämnats enligt artikel 3c.1 för en period som avses i artikel 3c.2, eller

b) vars antal tonkilometer ökat med i genomsnitt mer än 18 % per år mellan det övervakningsår för vilket uppgifter om tonkilometer överlämnats enligt artikel 3c.1 för en period som avses i artikel 3c.2 och det andra kalenderåret under den perioden.

och vars verksamhet enligt led a, eller ökning av verksamhet enligt led b, inte helt eller delvis utgör en fortsättning på en luftfartverksamhet som tidigare bedrivits av en annan luftfartygsoperatör.

2. En luftfartygsoperatör som är berättigad till tilldelning enligt punkt 1, kan ansöka om gratis tilldelning av utsläppsrätter ur den särskilda reserven genom en ansökan ställd till den behöriga myndigheten i sin administrerande medlemsstat. En ansökan ska göras senast den 30 juni under det tredje året av den period som avses i artikel 3c.2 som ansökan avser.

En luftfartygsoperatör som tilldelas utsläppsrätter enligt punkt 1 b får tilldelas högst 1 000 000 utsläppsrätter.

3. En ansökan enligt punkt 2 ska

a) innehålla verifierande uppgifter om tonkilometer enligt bilagorna IV och V för den luftfartverksamhet enligt bilaga I som luftfartygsoperatören bedriver under det andra kalenderåret av den period enligt artikel 3c.2 som ansökan avser,

b) styrka att villkoren för att vara berättigad till tilldelning enligt punkt 1 är uppfyllda, och

c) om det rör sig om luftfartygsoperatörer som omfattas av punkt 1 b, ange

i) den procentuella ökningen i tonkilometer som genererats av denna luftfartygsoperatör mellan det övervakningsår för vilket uppgifter om tonkilometer lämnats in enligt artikel 3c.1 för en period som avses i artikel 3c.2, och det andra kalenderåret under den perioden,

ii) ökningen i tonkilometer, i absoluta tal, som genererats av denna luftfartygsoperatör mellan det övervakningsår för vilket uppgifter om tonkilometer lämnats in enligt artikel 3c.1 för en period som avses i artikel 3c.2 och det andra kalenderåret under den perioden, och

iii) ökningen i tonkilometer, i absoluta tal, som genererats av denna luftfartygsoperatör mellan det övervakningsår för vilket uppgifter om tonkilometer lämnats in enligt artikel 3c.1 för en period som avses i artikel 3c.2 och det andra kalenderåret under den perioden, som övertiger det procenttal som anges i punkt i b.

4. Senast sex månader efter sista dagen för ansökan enligt punkt 2 ska medlemsstaterna till kommissionen lämna in ansökningar som inkommit enligt denna punkt.

5. Senast tolv månader efter sista dagen för ansökan enligt punkt 2 ska kommissionen bedöma om det riktmärke som ska användas för tilldelning av gratis utsläppsrätter till luftfartygsoperatörer vars ansökningar lämnats in till kommissionen i enlighet med punkt 4.

Om inte annat följer av punkt 6 ska riktmärket vara lika med antalet utsläppsrätter i den särskilda reserven dividerat med summan av

a) uppgifter om tonkilometer för de luftfartygsoperatörer som omfattas av punkt 1 a som ingår i ansökningar som lämnats in till kommissionen i enlighet med punkterna 3 a och 4, och

b) ökningen i tonkilometer, i absoluta tal, som överstiger det procenttal som är angivet i punkt 1 b, för luftfartygsoperatörer som omfattas av punkt 1 b som ingår i ansökningar som lämnats in till kommissionen i enlighet med punkterna 3 c ii och 4.

6. Det riktmärke som avses i punkt 5 får inte leda till en årlig tilldelning per tonkilometer som överstiger den årliga tilldelningen per tonkilometer till luftfartygsoperatörer enligt artikel 3c.4.

7. Senast tre månader efter kommissionens beslut enligt punkt 5 ska varje administrerande medlemsstat beräkna och offentliggöra följande uppgifter:

a) tilldelningen av utsläppsrätter från den särskilda reserven till varje luftfartygsoperatör vars ansökan lämnats in till kommissionen i enlighet med punkt 4. Denna tilldelning ska beräknas genom att det riktmärke som avses i punkt 5 multipliceras med

i) om det rör sig om en luftfartygsoperatör som omfattas av punkt 1 a, uppgifter om tonkilometer i den ansökan som lämnats in till kommissionen enligt punkterna 3 a och 4,

ii) om det rör sig om en luftfartygsoperatör som omfattas av punkt 1 b, ökningen i tonkilometer, i absoluta tal, som överstiger det procenttal som anges i punkt 1 b, som ingår i den ansökan som lämnats in till kommissionen enligt punkterna 3 c ii och 4, och

b) tilldelningen av utsläppsrätter till varje luftfartygsoperatör för varje år, som ska fastställas genom att operatörens tilldelning av utsläppsrätter enligt punkt a divideras med antalet hela kalenderår som återstår i den period som avses i artikel 3c.2 som tilldelningen avses.

8. Utsläppsrätter i den särskilda reserven som inte har tilldelats ska auktioneras ut av medlemsstaterna.

9. Kommissionen får fastställa närmare föreskrifter om hur den särskilda reserven i denna artikel ska fungera, inklusive bedömning av uppfyllande av villkoren för att vara tilldelningsberättigad enligt punkt 1. Dessa åtgärder, som

avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det förenklande förfarande med kontroll som avses i artikel 23.3.

Artikel 3g

Övervaknings- och rapporteringsplaner

Den administrerande medlemsstaten ska se till att varje luftfartygsoperatör till den behöriga myndigheten i den medlemsstaten lämnar in en övervakningsplan med åtgärder som ska vidtas för att övervaka och rapportera utsläpp och uppgifter om tonkilometer för inlämnande av en ansökan enligt artikel 3e, och att dessa planer godkänns av den behöriga myndigheten i enlighet med de riktlinjer som antagits enligt artikel 14."

5. Följande rubrik och artikel ska införas:

KAPITEL III

STATIONÄRA ANLÄGGNINGAR

Artikel 3h

Tillämpningsområde

Bestämmelserna i detta kapitel ska tillämpas på tillstånd för utsläpp av växthusgaserna som på fördelning och utfärdande av utsläppsrätter för verksamhet som anges i bilaga I och som inte utgör luftfartverksamhet."

6. Led e i artikel 6.2 ska ersättas med följande:

"e) Skyldighet att överlämna utsläppsrätter, med undantag för utsläppsrätter som utfärdats enligt kapitel II, motiverande de sammanlagda utsläppen från anläggningen under varje kalenderår, efter kontroll i enlighet med artikel 15, inom fyra månader efter det årligvarande kalenderårets slut."

7. Följande rubrik ska införas efter artikel 11:

KAPITEL IV

BESTÄMMELSER FÖR LUFTFARTSVERKSAMHET OCH STATIONÄRA ANLÄGGNINGAR"

8. I artikel 11a ska följande punkt införas:

"1a. Under den period som avses i artikel 3c.1 får luftfartygsoperatörer använda CER och ERU upp till 15 % av det antal utsläppsrätter som luftfartygsoperatörerna ska överlämna enligt artikel 12.2a.

För direkter följande perioder ska procentandelen av CER och EIU som inte arrändas i samband med luftfartsverksamhet ses över som ett led i den allmänna övervakningen av detta direktiv och med beaktande av utvecklingen av den internationella klimatförändringsstrategin.

Kommissionen ska offentliggöra denna procentandel senast sex månader före inledningen av varje sådan period som avses i artikel 3c.

9. I artikel 11b.2 ska ordet "anläggningar" ersättas med ordet "verksamheter".

10. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 ska orden "en luftfartygsoperatör kan fullgöra sina skyldigheter enligt punkt 2a eller" infogas efter orden "därför".

b) Följande punkt ska införas:

"2a. De administrerande medlemstaterna ska se till att varje luftfartygsoperatör senast den 30 april varje år överlämnar det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från luftfartygsoperatörens luftfartsverksamhet enligt bilaga I under det föregående kalenderåret, i överensstämmelse med den kontroll som utförs i enlighet med artikel 15. Medlemsstaterna ska se till att de utsläppsrätter som överlämnas i enlighet med denna punkt därefter annulleras."

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. Medlemsstaterna ska se till att verksamhetsutövaren för varje anläggning senast den 30 april varje år överlämnar det antal utsläppsrätter, med undantag för utsläppsrätter som utfärdas enligt kapitel II, som motsvarar de sammanlagda utsläppen från anläggningen under det föregående kalenderåret, i överensstämmelse med den kontroll som utförs i enlighet med artikel 15, och att dessa utsläppsrätter därefter annulleras."

11. I artikel 13.3 ska orden "artikel 12.1" ersättas med orden "artikel 12.2a eller 12.3".

12. Artikel 14 ska ändras på följande sätt:

a) i första meningen i punkt 1 ska

i) orden "och uppgifter om tonkilometer som ingår i anmälningar enligt artiklarna 3e eller 3f" infogas efter orden "dessa verksamheter",

ii) orden "senast den 30 september 2007" utgå.

b) punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. Medlemsstaterna ska se till att varje verksamhetsutövare eller luftfartygsoperatör efter slutet av varje kalenderår rapporterar utsläppen under det berörda kalenderåret från anläggningen eller, från och med den 1 januari 2010, från luftfartyg som luftfartygsoperatören bedriver luftfartsverksamhet med till den behöriga myndigheten i enlighet med riktlinjerna."

13. Artikel 15 ska ersättas med följande:

"Artikel 15

Kontroll

Medlemsstaterna ska se till att de rapporter som lämnas in av verksamhetsutövare och luftfartygsoperatörer enligt artikel 14.3 kontrolleras i enlighet med kriterierna i bilaga V och alla närmare bestämmelser som antagits av kommissionen enligt denna artikel och att den behöriga myndigheten underrättas om detta.

Medlemsstaterna ska se till att en verksamhetsutövare eller en luftfartygsoperatör vars rapport har kontrollerats senast den 31 mars varje år avsernde det föregående årets utsläpp och inte befunnits vara tillfredsställande i enlighet med de kriterier som anges i bilaga V och alla närmare bestämmelser som antagits av kommissionen enligt denna artikel, inte kan överlämna fler utsläppsrätter förrän en rapport från den berörda verksamhetsutövaren kontrollerats och befunnits vara tillfredsställande.

Kommissionen får anta närmare bestämmelser för kontroll av rapporter som lämnas in av luftfartygsoperatörer enligt artikel 14.3 och anmälningar som lämnas in enligt artiklarna 3e och 3f, bland annat de kontrollförfaranden som kontrollörerna ska använda, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 23.2."

14. Artikel 16 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska orden "senast den 31 december 2007" utgå.

b) Punkterna 2 och 3 ska ersättas med följande:

"2. Medlemsstaterna ska se till att namnen offentliggörs på de verksamhetsutövare och luftfartygsoperatörer som bryter mot kraven på överlämnande av tillräckligt många utsläppsrätter enligt detta direktiv."

3. Medlemsstaterna ska se till att verksamhetsutövare och luftfartygsoperatörer som inte senast den 30 april varje år överlämnat tillräckligt många utsläppsrätter för att täcka utsläppen under det föregående året läggs att betala en avgift för de överskridande utsläppen. Avgiften ska vara 100 EUR för varje ton koldioxidkvantiteter som släpps ut och som verksamhetsutövaren inte överlämnat utsläppsrätter för. Beträffande avgiften får inte befria verksamhetsutövaren från skyldigheten att överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de överskridande utsläppen, när denne ska överlämna utsläppsrätter för det följande kalenderåret.²

c) Följande punkter ska läggas till:

"3. Om en luftfartygsoperatör inte uppfyller kraven i detta direktiv och då andra verkställighetsåtgärder inte har lett till att kraven uppfylls, får den administrerande medlemsstaten begära att kommissionen beslutar om ett verksamhetsförbud för den berörda luftfartygsoperatören.

6. En begäran från en administrerande medlemsstat enligt punkt 5 ska innehålla

a) belegg för att luftfartygsoperatören inte har följt sina skyldigheter enligt detta direktiv,

b) närmare uppgifter om den verkställighetsåtgärd som medlemsstaten har vidtagit,

c) en motivering för ett verksamhetsförbud på gemenskapsnivå, och

d) en rekommendation om omfattningen av verksamhetsförbudet på gemenskapsnivå och de villkor som ska gälla.

7. När en sådan begäran som avses i punkt 5 riktar till kommissionen ska kommissionen informera de övriga medlemsstaterna genom deras företrädare i den kommitté som avses i artikel 23.1 i enlighet med kommitténs arbetsordning.

8. Antagandet av ett beslut efter en begäran enligt punkt 5 ska föregås, när så är lämpligt och möjligt, av samråd med de myndigheter som ansvarar för tillryggeliggande av berörda luftfartygsoperatörerna. När det är möjligt ska gemensamt samråd hållas med kommissionen och medlemsstaterna.

9. När kommissionen överväger om den ska anta ett beslut efter en begäran enligt punkt 5, ska kommissionen informera den berörda luftfartygsoperatören om de viktigaste omständigheter och överväganden som utgör grunden för ett sådant beslut. Den berörda luftfartygsoperatören ska ges möjlighet att lämna ett skriftligt yttrande till kommissionen inom tio arbetsdagar från tidpunkten för underrättelsen.

10. På begäran av en medlemsstat får kommissionen, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 23.2, anta ett beslut om verksamhetsförbud som avser den berörda luftfartygsoperatören.

11. Varje medlemsstat ska inom sitt territorium genomföra de beslut som antagits i enlighet med punkt 10. Medlemsstaten ska informera kommissionen om de åtgärder som vidtagits för att genomföra sådana beslut.

12. Vid behov ska detaljerade regler fastslås för de förfaranden som avses i denna artikel. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 23.3.³

13. Följande artiklar ska införas:

*Artikel 18a

Administrerande medlemsstat

1. Följande ska gälla avseende administrerande medlemsstat för en luftfartygsoperatör:

a) för en luftfartygsoperatör med en gällande operativ licens som beviljats av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (*) ska administrerande medlemsstat vara den medlemsstat som beviljat luftfartygsoperatören dennes operativa licens, och

b) i alla övriga fall ska administrerande medlemsstat vara den medlemsstat med de största skatade utsläppen från luftfarten från flygningar som koordinerats av den aktuella luftfartygsoperatören under basåret.

2. Om inga av de tillskrivna utsläppen från luftfarten från flygningar som genomförs av en luftfartygsoperatör som omfattas av punkt 1 b i denna artikel under de två första åren för varje period enligt artikel 3c tillskrivits luftfartygsoperatören administrerande medlemsstat, ska luftfartygsoperatören överförs till en annan administrerande medlemsstat för den följande perioden. Den nya administrerande medlemsstaten ska vara den medlemsstat med de största skatade tillskrivna utsläppen från luftfarten från flygningar som genomförs av den luftfartygsoperatören under de två första åren av den följande perioden.

3. Baserat på bästa tillgängliga uppgifter ska kommissionen

a) före den 1 februari 2009 offentliggöra en förteckning över luftfartygsoperatörer som den 1 januari 2006 eller senare har bedrivit sådan luftfartverksamhet som omfattas av bilaga I med angivande av administrerande medlemsstat för varje luftfartygsoperatör i enlighet med punkt 1, och

b) före den 1 februari varje efterföljande år komplettera förteckningen med de luftfartygsoperatörer som efter det angivna datumet bedrivit sådan luftfartverksamhet som omfattas av bilaga I.

4. Kommissionen får i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 23.2 utarbeta riktlinjer för de administrerande medlemsstaternas administration av luftfartygsoperatörerna enligt detta direktiv.

5. Vid tillämpning av punkt 1 avses med basår det första kalenderåret för verksamheten för de luftfartygsoperatörer som har startat sin verksamhet i gemenskapen efter den 1 januari 2006, och i alla övriga fall avses kalenderåret 2006.

Artikel 18b

Betämd från Eurocontrol

Kommissionen får, för fullgörandet av sina skyldigheter enligt artiklarna 3c.4 och 18a, begära betämd av Eurocontrol eller en annan relevant organisation och får för detta ändamål ingå erforderliga överenskommelser med dessa organisationer.

(*) EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.*

16. Artikel 19.3 ska ändras på följande sätt:

a) Sista meningens ska ersättas med följande:

"Den förordningen ska också omfatta bestämmelser om användning och identifiering av CER och ERU i gemenskapsystemet samt om övervakning av användningens omfattning liksom bestämmelser som beaktar införsandet av luftfartverksamhet i gemenskapsystemet."

b) Följande stycke ska ligga till:

"Förordningen om ett standardiserat och säkert system av register ska säkerställa att utsläppscert, CER och ERU som överlämnas av luftfartygsoperatörer endast överförs till medlemsstaternas läroinsamlingen för den första perioden med skyldigheter enligt Kyotoprotokollet i den mån dessa utsläppscert, CER och ERU motsvarar en del av de utsläpp som ingår i de totala nationella utsläppen i medlemsstaternas inventeringar för denna period."

17. I artikel 23 ska punkt 3 ersättas med följande:

"3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet."

18. Följande artikel ska införas:

Artikel 25a

Åtgärder i tredjeland för att minska luftfartverksamhetens påverkan på klimatet

1. Om ett tredjeland inför åtgärder för att minska påverkan på klimatet av flygningar som avgår från det aktuella tredjelandet och ankommer till gemenskapen, ska kommissionen, efter samråd med tredjelandet och medlemsstaterna i den kommitté som avses i artikel 23.1, överväga tillgängliga alternativ för att möjliggöra optimal samverkan mellan gemenskapsystemet och tredjelandets åtgärder.

När så är nödvändigt får kommissionen anta ändringar som föreskriver att flygningar som ankommer från det berörda tredjelandet undantas från sådan luftfartverksamhet som omfattas av bilaga I, eller de andra ändringar av den luftfartverksamhet som omfattas av bilaga I som krävs enligt ett avtal i enlighet med fjärde stycket. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 23.3.

Kommissionen får till Europaparlamentet och rådet lämna förslag om andra eventuella ändringar av detta direktiv.

Kommissionen får även, när så är lämpligt, ge rekommendationer till staten i enlighet med artikel 300.1 i fördraget om att inleda förhandlingar i syfte att ingå ett avtal med det berörda tredjelandet.

2. Gemenskapen och dess medlemsstater ska fortsätta att sträva efter att nå en överenskommelse om globala åtgärder för att minska utsläpp av växthusgas från luftfarten. Med beaktande av en sådan överenskommelse ska kommissionen överväga huruvida ändringar av detta direktiv är nödvändiga med avseende på luftfartygsoperativitet.

19. Artikel 28 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 3 b ska ersättas med följande:

"b) som ska ansvara för överlämnandet av utsläppsinformationer, med undantag av sådana utsläppsinformationer som utfärdats enligt kapitel II, motiverande de totala utsläppen från anläggningar i sammanslutningen genom undantag från artiklarna 6.2 e och 12.3, och"

b) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. Förtroendemannen ska vara underkända de påföljder som fastställs för överträdelse av kraven på överlämnande av tillräckligt många utsläppsinformationer, med undantag av sådana utsläppsinformationer som utfärdats enligt kapitel II, för att täcka de totala utsläppen från anläggningarna i sammanslutningen, genom undantag från artikel 16.2, 16.3 och 16.4."

20. Följande punkt ska läggas till artikel 30:

"4. Senast den 1 december 2014 ska kommissionen, på grundval av övervakning och erfarenheter av tillämpningen av detta direktiv, göra en översyn av hur direktivet fungerar när det gäller sådana luftfartverksamheter som omfattas av bilaga I och vid behov lägga fram förslag till Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 251 i fördraget. Kommissionen ska särskilt beakta

a) konsekvenserna och effekterna av detta direktiv för hur gemenskapssystemet fungerar som helhet,

b) hur marknaden för utsläppsinformationer för luftfarten fungerar, särskilt när det gäller eventuella störningar på marknaden,

c) gemenskapssystemets miljöeffektivitet och i vilken omfattning det totala antalet utsläppsinformationer som ska tilldelas luftfartygsoperativitet enligt artikel 3c bör minskas i överensstämmelse med EU:s övergripande mål för minskning av utsläppen,

d) gemenskapssystemets påverkan på luftfartsektorn, även konkurrensområdet, varvid särskild hänsyn ska tas till effekterna av klimatförändringspolitik som genomförs för luftfarten utanför EU,

e) om den särskilda reserven för luftfartygsoperativitet ska behållas, med beaktande av sannolikheten för att tillväxten för branschen som helhet kommer att konvergera,

f) gemenskapssystemets påverkan på det strukturella beroendet av luftfartstransporter för gemenskapens övregränser, regioner utan kust, randområden och yttre randområden,

g) huruvida det bör införas en skatt för att underlätta handeln med utsläppsinformationer mellan luftfartygsoperativitet och verksamhetsutövare vid anläggningar samtidigt som man säkerställer att inga transaktioner resulterar i en nettoöverföring av utsläppsinformationer från luftfartygsoperativitet till verksamhetsutövare vid anläggningar,

h) konsekvenserna av risken för att undantag enligt bilaga I när det gäller högsta tillåtna startmassa och antalet flygningar per år som utförs av en luftfartygsoperativitet,

i) konsekvenserna av undantag från gemenskapssystemet för vissa flygningar som genomförs inom ramen för allmän trafikflykt i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillstånd till flyglinjer inom gemenskapen (*).

j) utvecklingen, inbegripet potentialen för framtida utveckling, av luftfartens effektivitet och särskilt framstegen när det gäller att uppnå målet som fastställs av Advisory Council for Aeronautics Research in Europe (rådgivande rådet för luftfartsforskningen i Europa), att utveckla och demonstrera teknik som kan minska bränsleförbrukningen med 50 % fram till 2020, och övervägande om ytterligare åtgärder behövs vidtas för att öka effektiviteten,

k) utvecklingen när det gäller den vetenskapliga förståelsen av klimatpåverkan från kondensstrimlor och cirrusmoln som bildas av luftfart, i syfte att förbättra effektiviteten motlagad.

Kommissionen ska därefter rapportera till Europaparlamentet och rådet.

(*) EGT L 240, 24.8.1992, s. 8.

21. Följande rubrik ska införas efter artikel 30:

"KAPITEL V

SLUTBESTÄMMELSER"

22. Bilagorna I, IV och V ska ändras i enlighet med bilagan till detta direktiv.

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den 2 februari 2010. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de

antar inom det område som omfattas av detta direktiv. Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om detta.

Artikel 3

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 19 november 2008.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTINGER

Ordförande

På rådets vägnar

J.-F. JOUTET

Ordförande

BELAGA

Bilagorna I, IV och V till direktiv 2003/87/EG ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

"VERKSAMHETSKATEGORIER SOM ÖMFATTAS AV DETTA DIREKTIV"

b) Följande stycke ska läggas till i punkt 2 för tabellen:

"Trin och med den 1 januari 2012 ska alla flygningar som ankommer till eller avgår från flygplatser belägna inom en medlemsstats territorium på vilket fördraget är tillämpligt hänslas till luftfartverksamhet enligt detta direktiv."

c) Följande verksamhetskategori ska läggas till:

Tillfallet	
Flygningar som avgår från eller ankommer till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium på vilket fördraget är tillämpligt.	Kollidant
I denna verksamhet ska inte ingå:	
a) Flygningar som utestående utförs vid officiella uppdrag för transport av regerande monark och hans/hennes närmaste familj, statsöverhuvud, regeringschefer eller regeringsministrar i en annan stat än en medlemsstat när detta stycke med en relevant uppgift i flygplanen.	
b) Flygningar för militära ändamål som genomförs med militära luftfartyg samt flygningar i tull- eller polisen.	
c) Flygningar i samband med eftersökning och räddning och flygningar för brandbekämpning, humanitära flygningar och ambulansflygningar med tillstånd av relevant behörig myndighet.	
d) Alla flygningar som utestående genomförs enligt visuella flygregler (VFR) enligt bilaga 2 till Chicagokonventionen.	
e) Flygningar som avslutas vid samma flygplats som en luftfartyg startade ifrån utan mellanlandningar.	
f) Skolflygningar som utestående genomförs för att erhålla certifikat, eller klassificering när det gäller flygbesättning, och detta stycke genom vederbörlig anmärkning i flygplanen, under förutsättning att flygningen inte används för passagerar- och/eller lastbefordran eller för positionering eller överföringsflygningar.	
g) Flygningar som utestående genomförs i syfte att bedriva vetenskaplig forskning eller i syfte att kontrollera, testa eller certifiera luftfartyg eller utrustning, oavsett av om den är luftburn eller markbunden.	
h) Flygningar med luftfartyg som maximala certifierade startmassa understiger 5 700 kg.	
i) Flygningar som genomförs inom ramen för allmän trafikplikt i enlighet med förordning (EG) nr 2408/92 på flyglinjer som omfattas av yttresta randområden i enlighet med artikel 299.2 i fördraget, eller på flyglinjer där den totala kapaciteten inte överstiger 30 000 platser per år.	
j) Flygningar som om det inte vore för denna punkt skulle omfattas av denna verksamhet, som genomförs av en operatör av kommersiella lufttransporter, som genomförs antingen	
— mindre än 243 flygningar per period under tre fyramånadersperioder i följd, eller	
— flygningar med en sammanlagd årlig utsläppsmängd som är mindre än 10 000 ton per år.	
Undantag enligt denna punkt får inte givas för flygningar som utestående utförs vid officiella uppdrag för transport av regerande monark och hans/hennes närmaste familj, statsöverhuvud, regeringschefer eller regeringsministrar i en medlemsstat."	

2. Bilaga IV ska ändras på följande sätt:

a) Följande rubrik ska infogas under huvudrubriken till bilagan:

"DEL A – Övervakning och rapportering av utsläpp från stationära anläggningar"

b) Följande del ska läggas till:

"DEL B – Övervakning och rapportering av utsläpp från luftfartsverksamhet"

Övervakning av koldioxidutsläpp

Övervakning av utsläppen ska ske genom beräkning. Följande formel ska användas:

Bränsleförbrukning × emissionsfaktor

Bränsleförbrukningen ska inkludera den bränslemängd som förbrukats av hjälpmotorsagget. När det är möjligt ska den faktiska bränsleförbrukningen för varje flygning användas och den ska beräknas enligt följande formel:

Bränslemängd i luftfartygets tankar efter startförd tankning för flygningen – bränslemängd i tankarna efter startförd tankning för efterföljande flygning + tankad bränslemängd för denna efterföljande flygning.

Om uppgifter om faktisk bränsleförbrukning inte är tillgängliga, ska en metod med standardiserade övervaknings-
när användas för att uppskatta bränsleförbrukningen baserat på bästa tillgängliga uppgifter.

Standardemissionsfaktorer från IPCC, tagna ur IPCC:s riktlinjer från 2006 för karläggning av utsläpp (IPCC Inventory Guidelines) eller från senare uppdateringar av dessa riktlinjer, ska användas, såvida det inte finns exakta verksamhetspecifika emissionsfaktorer som tagits fram av oberoende ackrediterade laboratorier med användning av allmänt vedertagna analytiska metoder. Emissionsfaktorer för biobränsle ska vara noll.

Separata beräkningar ska göras för varje flygning och varje bränsletyp.

Rapportering av utsläpp

Varje luftfartygsoperatör ska tillhandahålla följande uppgifter i sin rapport enligt artikel 14.3:

A. Uppgifter för att identifiera luftfartygsoperatören, inklusive:

- Luftfartygsoperatörens namn.
- Dennes administrerande medlemmar.
- Dennes adress, med postnummer och land eller, om det inte är dessutom, kontaktadress i den administrerande medlemmarnas.
- Registreringsbeteckningar för och typer av luftfartyg som luftfartygsoperatören anställt under rapportperioden för att bedriva luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I.
- Nummer och utfärdande myndighet för det driftförläp (AOC, air operator certificate) och den operativa licens med vilka luftfartygsoperatören bedriver luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I.
- Adress, telefonnummer, fax och e-postadress till en kontaktperson.
- Namn på luftfartygens ägare.

B. För varje bränsletyp för vilka utsläppen beräknas:

- Bränsleförbrukning.
- Emissionsfaktor.

- Sammanlagd utsläpp från alla flygningar som luftfartsgesellschaften utfört under rapportperioden och som omfattas av bilaga I.
- Sammanlagd utsläppsmängd från:
 - alla flygningar som utgör luftfartverksamhet som omfattas av bilaga I och som luftfartsgesellschaften genomfört under rapportperioden med avgång från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium och ankomst till en flygplats belägen inom samma medlemsstats territorium,
 - alla andra flygningar som utgör luftfartverksamhet som omfattas av bilaga I och som luftfartsgesellschaften genomfört under rapportperioden,
- Sammanlagd utsläppsmängd från alla flygningar som utgör luftfartverksamhet som omfattas av bilaga I och som luftfartsgesellschaften genomfört under rapportperioden samt:
 - avgång från varje medlemsstat, och
 - ankomst till varje medlemsstat från tredjeland.
- Omlastningsfaktor.

Övervakning av uppgifter om tonkilometer för tillämpning av artiklarna 3e och 3f

För ansökan om tilldelning av utsläppsrätter enligt artikel 3e.1 eller 3f.2 ska omfattningen på luftfartverksamheten anges i tonkilometer enligt följande formel:

antal tonkilometer = sträcka × nyttolast

der

'sträcka' är storleksvärdet mellan avgångsflygplats och ankomstflygplats plus en fast tillägsfaktor på 95 km, och

'nyttolast' är den sammanlagda massan för beladhet gods, post och passagerare.

För beräkning av nyttolast

- ska antalet passagerare vara lika med antalet personer ombord minus antalet medlemmar i besättningen,
- för luftfartsgesellschaften vilka är tillämpa antingen den faktiska massan eller ett standardvärde för massan passageren och incheckat bagage i operatörens massa- och balansdokumentationen för de berörda flygningarna, eller ett standardvärde för massan för varje passagerare och hans incheckade bagage på 100 kg.

Rapportering av uppgifter om tonkilometer för tillämpning av artiklarna 3e och 3f

Varje luftfartsgesellschaft ska inkludera följande uppgifter i sin ansökan enligt artikel 3e.1 eller artikel 3f.2.

A. Uppgifter för att identifiera luftfartsgesellschaften, inklusive:

- Luftfartsgesellschaftens namn,
- Denms administrerande medlemsstat,
- Denms adress, med postnummer och land eller, om det inte är denamma, kontaktadress i den administrerande medlemsstaten,
- Regionstingsbeskrivningar för och typer av luftfartyg som luftfartsgesellschaften använt under det år som omfattas av ansökan för att bedriva luftfartverksamhet som omfattas av bilaga I.

— Nummer och utfärdande myndighet för det driftstöd (AOC, an operator certificate) och den operativa licens med vilka luftfartygsoperatören bedriver luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I.

— Adress, telefonnummer, fax och e-postadress till en kontaktperson.

— Namn på luftfartygets ägar.

B. Uppgifter om tonkilometer

— Antal flygningar mellan flygplatser.

— Antal passagerarkilometer mellan flygplatser.

— Antal tonkilometer mellan flygplatser.

— Vald metod för beräkning av massan passagerare och incheckat bagage.

— Sammanlagt antal tonkilometer för alla av luftfartygsoperatören utförda flygningar som omfattas av bilaga I som utförts under det år som rapporten omfattar.

3. Bilaga V ska ändras på följande sätt:

a) Följande rubrik ska införas under huvudrubriken till bilagan:

"DEL A - Kontroll av utsläpp från stationära anläggningar"

b) Följande del ska ligga till:

"DEL B - Kontroll av utsläpp från luftfartsverksamhet"

13. De allmänna principer och metoder som fastställs i denna bilaga ska tillämpas vid kontroll av rapporterade utsläpp från flygningar som utgör luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I.

För detta ändamål ska

a) hänvisningen till verksamhetsnivåen i punkt 3 avse luftfartygsoperatören och hänvisningen till anläggningen i punkt 3 i avse luftfartyget som används för att bedriva den luftfartsverksamhet som omfattas av rapporten.

b) hänvisningen till anläggningen i punkt 3 avse luftfartygsoperatören.

c) hänvisningen till verksamhet som bedrivs inom anläggningen i punkt 4 avse luftfartsverksamhet som omfattas av rapporten och som utförs av luftfartygsoperatören.

d) hänvisningen till plats inom anläggningen i punkt 7 avse de platser som luftfartygsoperatören använder för att bedriva den luftfartsverksamhet som omfattas av rapporten.

e) hänvisningen till källor till vätehydrogenutsläpp inom en anläggning i punkterna 8 och 9 avse det luftfartyg som luftfartygsoperatören anställer för, och

f) hänvisningen till verksamhetsnivåen i punkterna 10 och 12 avse en luftfartygsoperatör.

Ytterligare bestämmelser för kontroll av rapporter om utsläpp från luftfartsverksamhet

14. Kontrollören ska i synnerhet följande se till att

a) alla flygningar som utgör luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I har beaktats. Som underlag för detta ska kontrollören använda tabelluppgifter och andra uppgifter om luftfartygsoperatörens trafik, däribland uppgifter från Eurocontrol som begärs av luftfartygsoperatören.

b) det finns en överensstämmelse mellan uppgifter om sammanlagt bränsleförbrukning och uppgifter om inköpt eller på annat sätt införskaffat bränsle till det luftfartyg som används för att utföra luftfartsverksamheten.

Ytterligare bestämmelser för kontroll av uppgifter om raskikometer som lämnas in för tillämpning av artiklarna 1e och 1f

15. De allmänna principer och metoder som i denna bilaga är fastställda för kontroll av utsläppsrapporter inlämnade enligt artikel 14.1, ska i förekommande fall på motsvarande sätt tillämpas vid kontroll av uppgifter om raskikometer som avser luftfärdssäkerhet.
16. Kontrollören ska i synnerhet förvisa sig om att luftfartygsoperatörerna i sina ansökaner enligt artikel 1e.1 och artikel 1f.2 endast tagit med faktiskt utförda flygningar som de varit ansvariga för och som angår luftfärdssäkerhet som omfattas av bilaga I. Soin underlag för detta ska kontrollören använda uppgifter om luftfartygsoperatörernas trafik, särskilt uppgifter från Eurocontrol som begärs av luftfartygsoperatörerna. Kontrollören ska dessutom förvisa sig om att de uppgifter om tryckluft som luftfartygsoperatörerna rapporterat överensstämmer med de uppgifter om tryckluft som luftfartygsoperatörerna bevarat av säkerhetsskäl."

Promemorians lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen (2004:1199) om handel med utsläppsätter

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2004:1199) om handel med utsläppsätter

dels att 3 kap. 7 § och 5 kap. 2 § ska upphöra att gälla,

dels att 5 kap. 2 a § ska betecknas 5 kap. 2 §,

dels att 1 kap. 1 och 2 §§, 3 kap. 1, 2, 4 och 6 §§, 4 kap. 20 §, 5 kap. 1 §, 6 kap. 1 §, 8 kap. 1 §, 9 kap. 1 § samt rubriken till 2 kap. och rubriken närmast före 3 kap. 2 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas femton nya paragrafer, 1 kap. 2 a–2 g och 4 §§, 2 kap. 12–15 §§, 3 kap. 4 a §, 6 kap. 1 a §, 8 kap. 1 § samt närmast före 1 kap. 4 § och 2 kap. 12 och 15 §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

Genom lagen regleras förutsättningarna för handel med rätt att släppa ut koldioxid (utsläppsätter). Lagen innehåller bestämmelser om tillstånd *till utsläpp* av koldioxid samt om tilldelning, registrering och redovisning av utsläppsätter.

Genom lagen regleras förutsättningarna för handel med rätt att släppa ut koldioxid (utsläppsätter). Lagen innehåller bestämmelser om tillstånd *och andra krav för att få släppa ut* koldioxid, samt om tilldelning, registrering och redovisning av utsläppsätter.

Lagen innehåller även bestämmelser om handel med andra tillgodo-havanden för utsläpp av växthusgaser.

2 §

I denna lag *förstås* med

anläggning: en fast teknisk enhet där det bedrivs en eller flera verksamheter som ger upphov till utsläpp som kräver tillstånd enligt denna lag, inklusive all annan därmed direkt förknippad verksamhet, som tekniskt sett är knuten till de verksamheter som bedrivs på platsen och som kan påverka utsläpp och föroreningar,

I denna lag *avses* med

anläggning: en fast teknisk enhet där det bedrivs en eller flera verksamheter som ger upphov till utsläpp som kräver tillstånd enligt denna lag, inklusive all annan därmed direkt förknippad verksamhet, som tekniskt sett är knuten till de verksamheter som bedrivs på platsen och som kan påverka utsläpp och föroreningar, *och*

flygverksamhet: verksamhet med luftfartyg som avgår från eller ankommer till en flygplats inom Europeiska unionens territorium och som ger upphov till utsläpp som måste omfattas av en övervaknings- och rapporteringsplan enligt denna lag.

handelsdirektivet: 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, ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/101/EG,

utsläpp av koldioxid: frigörande i atmosfären av koldioxid från källor belägna inom en anläggning,

verksamhetsutövare: varje fysisk eller juridisk person som driver eller innehar en verksamhet eller anläggning eller som på annat sätt har rätt att fatta avgörande ekonomiska beslut om verksamhetens eller anläggningens tekniska drift,

handelsperiod: treårsperioden år 2005–2007 och femårsperioder med start första gången år 2008,

Kyotoprotokollet: Kyotoprotokollet till Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar,

tilldelad utsläppsenheter: en enhet utfärdad i enlighet med artikel 7.3 i Europaparlamentets och rådets beslut nr 280/2004/EG av den 11 februari 2004 om en mekanism för övervakning av utsläpp av växthusgaser inom gemenskapen och för genomförande av Kyotoprotokollet,

sänkkredit: en enhet utfärdad i enlighet med artikel 3 i Kyotoprotokollet,

utsläppsminskningsenhet: en enhet utfärdad till följd av en projektverksamhet som avser gemensamt genomförande enligt artikel 6 i Kyotoprotokollet,

certifierad utsläppsminskning: en enhet utfärdad till följd av en projektverksamhet som avser mekanismen för ren utveckling enligt artikel 12 i Kyotoprotokollet,

kyotoenhet: en tilldelad utsläppsenhet, sänkkredit, utsläppsminskningsenhet eller certifierad utsläppsminskning,

registerförordningen: kommissionens förordning (EG) nr 2216/2004 av den 21 december 2004, om ett standardiserat och skyddat registersystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och Europaparlamentets och rådets beslut nr 280/2004/EG.

2 a §

Med verksamhetsutövare avses i denna lag varje fysisk eller juridisk person som driver en verksamhet eller innehar en anläggning eller som på annat sätt har rätt att fatta avgörande ekonomiska beslut om verksamhetens eller anläggningens tekniska drift.

2 b §

Med utsläpp av koldioxid avses i denna lag frigörande i atmosfären av koldioxid från en eller flera källor belägna inom en anläggning eller från ett luftfartyg.

2 c §

Med Kyotoprotokollet avses i denna lag Kyotoprotokollet till Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar.

2 d §

Med handelsdirektivet avses i denna lag 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, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/XX/EG.

2 e §

Med registerförordningen avses i denna lag kommissionens förordning (EG) nr 2216/2004 av den 21 december 2004, om ett standardiserat och skyddat registersystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och Europaparlamentets och rådets beslut nr 280/2004/EG.

2 f §

Med en handelsperiod avses i denna lag treårsperioden år 2005–2007 eller någon av de därpå följande perioderna där den första är år 2008–2012.

2 g §

I denna lag avses med

tilldelad utsläppsenhet: en enhet utfärdad i enlighet med artikel 7.3 i Europaparlamentets och rådets beslut nr 280/2004/EG av den 11 februari 2004 om en mekanism för övervakning av utsläpp av växthusgaser inom gemenskapen och för genomförande av Kyotoprotokollet,

sänkkredit: en enhet utfärdad i enlighet med artikel 3 i Kyotoprotokollet,

utsläppsminskningsenhet: en enhet utfärdad till följd av en projektverksamhet som avser gemensamt genomförande enligt artikel 6 i Kyotoprotokollet,

certifierad utsläppsminskning: en enhet utfördad till följd av en projektverksamhet som avser mekanismen för ren utveckling enligt artikel 12 i Kyotoprotokollet, och

kyotoenhet: en tilldelad utsläppsenhet, sänkkredit, utsläppsminskningseenhet eller certifierad utsläppsminskning.

4 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela sådana föreskrifter om undantag från bestämmelserna i denna lag som följer av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen.

2 kap. Tillstånd till utsläpp av koldioxid

2 kap. Tillstånd och andra krav för att få släppa ut koldioxid

Utsläpp från luftfartyg

12 §

Utsläpp av koldioxid från en flygverksamhet ska omfattas av en övervaknings- och rapporteringsplan, om verksamhetsutövaren

1. för verksamheten har en operativ licens, beviljad i Sverige, enligt rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, eller

2. ska fullgöra sina skyldigheter i Sverige enligt den förteckning som Europeiska kommissionen antagit enligt artikel 18 a punkten 3 i handelsdirektivet.

13 §

Övervaknings- och rapporteringsplanen enligt 12 § ska

1. innehålla uppgifter om de åtgärder som verksamhetsutövaren

vidtar för att övervaka och rapportera utsläppen enligt 5 kap. och för att beräkna luftfartygets lastvikt multiplicerad med den flygna sträckan, och

2. vara godkänd av tillsynsmyndigheten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om hur beräkningen av luftfartygets lastvikt multiplicerad med den flygna sträckan ska göras.

14 §

Om det finns skäl till det, får tillsynsmyndigheten förordna att ett godkännande av en övervaknings- och rapporteringsplan ska gälla även om godkännandet inte vunnit laga kraft.

Krav på utsläppsrätter

15 §

En verksamhetsutövare ska se till att utsläpp av koldioxid som görs med stöd av tillstånd enligt denna lag eller från en flygverksamhet täcks av sådana utsläppsrätter som avses i 3 kap.

3 kap.

1 §

Den som avser att driva en tillståndspliktig verksamhet under en handelsperiod får ansöka om tilldelning av utsläppsrätter för den perioden.

Den som avser att driva en tillståndspliktig verksamhet *eller en flygverksamhet* under en handelsperiod får ansöka om tilldelning av utsläppsrätter för den perioden.

Nationell fördelningsplan**Nationell fördelningsplan för anläggningar**

2 §

Regeringen *skall* inför varje handelsperiod upprätta en nationell fördelningsplan med uppgifter om

1. det sammanlagda *antal* utsläppsrätter som avses bli fördelade för perioden,

2. hur utsläppsrätterna *skall* fördelas, och

3. det högsta antal utsläppsminskningenheter och certifierade utsläppsminskningar som verksamhetsutövare får överlämna vid redovisning av utsläppsrätter enligt 6 kap. 1 §.

Regeringen *ska* inför varje handelsperiod upprätta en nationell fördelningsplan *för anläggningar*. *Planen ska ha* uppgifter om

1. det sammanlagda *antalet* utsläppsrätter som för perioden avses *att* bli fördelade *på anläggningarna*,

2. hur utsläppsrätterna *ska* fördelas *på anläggningarna*, och

3. det högsta antal utsläppsminskningenheter och certifierade utsläppsminskningar som *verksamhetsutövarna* får överlämna vid redovisning av utsläppsrätter *för anläggningarna* enligt 6 kap. 1 §.

4 §

Utsläpp av koldioxid som görs med stöd av tillstånd enligt denna lag skall täckas av sådana utsläppsrätter som avses i detta kapitel.

En verksamhetsutövare som har tillstånd till utsläpp enligt 2 kap. och som har ansökt om tilldelning *skall* tilldelas överlåtbara utsläppsrätter för den eller de anläggningar som omfattas av tillståndet.

En verksamhetsutövare som inte har tillstånd enligt 2 kap. kan få en tilldelning av utsläppsrätter som är beroende av att ett sådant tillstånd meddelas.

Om verksamhetsutövaren har fler än en anläggning, *skall* tilldelning göras för var och en av anläggningarna.

En verksamhetsutövare som har tillstånd till utsläpp enligt 2 kap. och som har ansökt om tilldelning *ska* tilldelas överlåtbara utsläppsrätter för den eller de anläggningar som omfattas av tillståndet.

Om verksamhetsutövaren har fler än en anläggning, *ska* tilldelning göras för var och en av anläggningarna.

4 a §

Den som driver eller avser att driva flygverksamhet ska tilldelas överlåtbara utsläppsrätter för den verksamhet som omfattas av en

godkänd övervaknings- och rapporteringsplan.

6 §

Regeringen *skall* i enlighet med principer som riksdagen godkänner och med beaktande av handelsdirektivet meddela föreskrifter om tilldelning av utsläppsrätter.

Regeringen *ska* i enlighet med principer som riksdagen godkänner och med beaktande av handelsdirektivet meddela föreskrifter om tilldelning av utsläppsrätter *för anläggningar.*

För flygverksamheter ska regeringen meddela de föreskrifter om tilldelning som följer av handelsdirektivet.

4 kap.

20 §

För upprättande och förande av konto i utsläppsrätsregistret har kontoföringsmyndigheten rätt att ta ut avgifter enligt de närmare föreskrifter som regeringen meddelar. *Avgiften får inte vara så beskaffad att den belastar verksamheter med tillståndsplikt enligt denna lag eller baseras på kostnader för löpande transaktioner.*

För upprättande och förande av konto i utsläppsrätsregistret har kontoföringsmyndigheten rätt att ta ut avgifter enligt de närmare föreskrifter som regeringen meddelar. *Avgifterna får inte vara så beskaffade att de belastar verksamheter med tillståndsplikt enligt denna lag eller flygverksamheter. Avgifterna får inte heller baseras på kostnader för löpande transaktioner.*

5 kap.

1 §

En verksamhetsutövare är skyldig att genom beräkning eller mätning övervaka sina utsläpp av koldioxid och varje år ge in en enligt 4 § verifierad rapport om utsläppen. Rapporten skall ges in till tillsynsmyndigheten senast den 31 mars året efter det kalenderår som rapporten avser.

För varje anläggning och för flygverksamhet ska verksamhetsutövaren genom beräkning eller mätning övervaka sina utsläpp av koldioxid och varje år göra en rapport om utsläppen. Rapporten ska

1. innehålla en beskrivning av de mät- eller beräkningsmetoder som används, inklusive en uppgift om sammanlagda utsläpp och om mätningens eller beräkningens säkerhet samt uppgifter om kvalitetssäkring och kvalitetskontroll,

2. vara verifierad av en kontrollör som är ackrediterad för uppgiften enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll, och

3. ges in till tillsynsmyndigheten senast den 31 mars året efter det kalenderår som rapporten avser.

6 kap.

1 §

En verksamhetsutövare skall för varje anläggning senast den 30 april till kontoföringsmyndigheten överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från anläggningen under närmast föregående kalenderår.

För varje anläggning ska verksamhetsutövaren överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från anläggningen. För en flygverksamhet ska verksamhetsutövaren överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från verksamheten. Överlämnandet ska ske till kontoföringsmyndigheten senast den 30 april och avse utsläppen under det närmast föregående kalenderåret.

Om en verifierad rapport enligt 5 kap. 1 § inte har getts in innan ett beslut av tillsynsmyndigheten enligt 5 kap. 2 a § första stycket har vunnit laga kraft, skall antalet utsläppsrätter motsvara de sammanlagda utsläppen enligt detta beslut.

Om en verifierad rapport enligt 5 kap. 1 § inte har getts in innan ett beslut av tillsynsmyndigheten enligt 5 kap. 2 a § första stycket har vunnit laga kraft, ska antalet utsläppsrätter motsvara de sammanlagda utsläppen enligt detta beslut.

Utsläppsrätter som utfärdats av en behörig myndighet i en annan medlemsstat inom Europeiska unionen får användas för att fullgöra en verksamhetsutövars skyldighet enligt första stycket.

1 a §

Vid ett överlämnande enligt 1 § som avser en anläggning får verksamhetsutövaren inte tillgodoräkna sig utsläppsrätter som har utfärdats för en verksamhet med luftfartyg.

8 kap.**1 §**

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. driver verksamhet som medför utsläpp av koldioxid utan att *inneha erforderligt tillstånd enligt denna lag*,

1. driver *en* verksamhet som medför utsläpp av koldioxid utan att *verksamheten omfattas av ett tillstånd eller en godkänd övervaknings- och rapporteringsplan enligt det som krävs i denna lag*,

2. lämnar oriktig eller vilseledande uppgift i en ansökan om tillstånd enligt 2 kap. som skulle kunna föranleda att tillstånd meddelas på felaktiga grunder,

3. lämnar oriktig eller vilseledande uppgift i en rapport enligt 5 kap. 1 §,

4. underlåter att göra anmälan i de fall anmälningsskyldighet föreligger enligt 2 kap. 8 §, eller

5. lämnar oriktig eller uppenbart vilseledande uppgift i en ansökan om tilldelning av utsläppsrätter enligt 3 kap. 1 § och därigenom skulle kunna föranleda att ett för stort antal utsläppsrätter tilldelas.

I ringa fall döms inte till ansvar.

8 a §

Om en verksamhetsutövare driver en flygverksamhet utan att följa bestämmelserna om godkänd övervaknings- och rapporteringsplan i 2 kap. 12 §, rapportering i 5 kap. 1 § eller överlämnande av utsläppsrätter i 6 kap. 1 §, och de tillsynsåtgärder som har vidtagits inte lett till rättelse, ska tillsynsmyndigheten upprätta ett förslag till begäran om verksamhetsförbud. Förslaget ska överlämnas till regeringen för prövning.

Regeringen får meddela föreskrifter om en sådan begäran.

9 kap.**1 §**

Följande beslut får överklagas hos *miljödomstolen*

- beslut om tillstånd enligt 2 kap.,
- beslut om tilldelning av utsläppsrätter enligt 3 kap.,
- beslut om korrigering av tilldelningsbeslut enligt 4 kap. 4 §,
- beslut om avvisning enligt 4 kap. 7 eller 8 §,
- beslut om rättelse enligt 4 kap. 19 § första stycket,
- beslut om avgift enligt 4 kap. 20 §,
- beslut om uppskattning av utsläppens storlek enligt 5 kap. 2 a §,
- begäran som förenats med vite enligt 7 kap. 2 §,
- föreläggande som förenats med vite enligt 7 kap. 3 §,
- beslut om offentliggörande av verksamhetsutövers namn enligt 8 kap. 5 §,
- beslut om förseningsavgift enligt 8 kap. 5 a §, *eller*
- beslut om avgift enligt 8 kap. 6 §.

Följande beslut får överklagas hos *miljödomstolen*:

1. beslut om tillstånd enligt 2 kap.,
2. *beslut om godkännande av en övervaknings- och rapporteringsplan enligt 2 kap. 12 §,*
3. beslut om tilldelning av utsläppsrätter enligt 3 kap.,
4. beslut om korrigering av tilldelningsbeslut enligt 4 kap. 4 §,
5. beslut om avvisning enligt 4 kap. 7 eller 8 §,
6. beslut om rättelse enligt 4 kap. 19 § första stycket,
7. beslut om avgift enligt 4 kap. 20 §,
8. beslut om uppskattning av utsläppens storlek enligt 5 kap. 2 §,
9. begäran som förenats med vite enligt 7 kap. 2 §,
10. föreläggande som förenats med vite enligt 7 kap. 3 §,
11. beslut om offentliggörande av verksamhetsutövers namn enligt 8 kap. 5 §,
12. beslut om förseningsavgift enligt 8 kap. 5 a §, *och*
13. beslut om avgift enligt 8 kap. 6 §.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2009.
 2. Bestämmelserna i 2 kap. 12 och 13 §§ och 5 kap. 1 § ska tillämpas första gången den 1 januari 2010.
 3. För en handelsperiod som inträffar före 2013 ska bestämmelserna om verksamhet med luftfartyg i 2 kap. 15 §, 3 kap. 1 och 4 a §§, 6 kap. 1 och 1 a §§, 8 kap. 1 och 8 a §§ och 9 kap. 1 § tillämpas endast för handel under 2012.

Remissinstanserna

Åklagarmyndigheten, Justitieombudsmannen, Regelrådet, Svea hovrätt, Nacka tingsrätt, Växjö tingsrätt, Domstolsverket, Kommerskollegium, Ekonomistyrningsverket, Rikspolisstyrelsen, Statskontoret, Kungliga Tekniska högskolan, Lunds universitet, Göteborgs universitet, Konsumentverket, Naturvårdsverket, Stiftelsen för institutet för vatten- och luftvårdsforskning, Stockholm Environment Institute, Statens energimyndighet, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Luftfartsverket, Transportstyrelsen, Statens institut för kommunikationsanalys, Konkurrensverket, Glesbygdsverket, Verket för näringslivsutveckling, Verket för innovationssystem, Aircraft Owner and Pilot Association Sweden (Svenska Allmänflygföreningen SPAF, Kungliga Svenska Aeroklubben, Institutet för tillväxtpolitiska studier, Jernkontoret, Sveriges Kommuner och Landsting, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenskt Näringsliv, Svensk Energi, Svensk Vindenergi, Svensk Fjärrvärme, Svenska Petroleum Institutet, Näringslivets Regelnämnd, Greenpeace, Luftföreningens- och klimatsekretariatet, Miljöförbundet Jordens Vänner, Plast- och Kemiföretagen, SAS Group, Skogen och Kemin, Gruvorna och Stålet, Skogsindustrierna, Svenska Flygföretagens Riksförbund, Svenskt Flyg, Sveriges transportindustriförbund, Teknikföretagen, Världsnaturfonden