



Flyget i utsläppshandeln

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2008/09:147 Flyget i utsläppshandeln. I betänkandet behandlas sex följdmotionsyrkanden samt ett yrkande som har väckts med anledning av proposition 2008/09:162 En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat.

I propositionen 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 flugna 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.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag och avstyrker samtliga motionsyrkanden. Betänkandet innehåller 2 reservationer.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Bakgrund	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	5
Utskottets överväganden	6
Genomförande av flygutsläppsdirektivet	6
Flygets miljöpåverkan	10
Reservationer	14
1. Flyget i den framtida utsläppshandeln, punkt 2 (s, v, mp)	14
2. Flygets miljöpåverkan, punkt 3 (s, v, mp)	15
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	16
Propositionen	16
Följdmotionerna	16
Motion väckt med anledning av proposition 2008/09:162	17
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	18

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Lagförslaget

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:1199) om handel med utsläppsätter. Därmed bifaller riksdagen proposition 2008/09:147.

2. Flyget i den framtida utsläppshandeln

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:MJ14, 2008/09:MJ15 yrkandena 1 och 2 samt 2008/09:MJ17 yrkande 23.

Reservation 1 (s, v, mp)

3. Flygets miljöpåverkan

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ15 yrkandena 4–6.

Reservation 2 (s, v, mp)

Stockholm den 28 april 2009

På miljö- och jordbruksutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (s), Ola Sundell (m), Jeppe Johnsson (m), Bengt-Anders Johansson (m), Bo Bernhardsson (s), Sofia Arkelsten (m), Jan-Olof Larsson (s), Rune Wikström (m), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Erik A Eriksson (c), Tina Ehn (mp), Aleksander Gabelic (s), Eva Selin Lindgren (c), Liza-Maria Norlin (kd) och Lars Tysklind (fp).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens proposition 2008/09:147 Flyget i utsläppshandeln. I propositionen föreslår regeringen att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter. Lagrådets synpunkter har beaktats i förslaget.

I betänkandet behandlas sex följdmotionsyrkanden samt ett yrkande som har väckts med anledning av proposition 2008/09:162 En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat.

Bakgrund

Klimatkonventionen 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 5 % 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. De flexibla mekanismerna är dels *handel med utsläppsrätter*, dels de två projektbaserade mekanismerna *gemensamt genomförande* (joint implementation, JI) och *mekanismen för ren utveckling* (Clean Development Mechanism, CDM).

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. EU:s regelverk 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.

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

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen presenteras de ändringar i det svenska regelverket som behövs för att genomföra flygutsläppsdirektivet. 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 flugna 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.

Utskottets överväganden

Genomförande av flygutsläppsdirektivet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag. Riksdagen avslår tre motionsyrkanden om ett separat handelssystem för flyget samt ett yrkande om auktionering av utsläppsrätter.

Jämför reservation 1 (s, v, mp).

Propositionen

I propositionen föreslås att de lagregler som behövs för att genomföra flygutsläppsdirektivet tas in i lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter. Enligt den föreslagna lagen kompletteras inledningsparagrafen så att det framgår att lagen innehåller även andra krav än tillståndsplikt för att få släppa ut koldioxid. Vidare uppdateras definitionen av handelsdirektivet 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 ska omfattas av en övervaknings- och rapporteringsplan enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. 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.

Enligt lagförslaget gäller de nya kraven om utsläpp från luftfartyg 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 punkt 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 enligt förslaget meddela sådana föreskrifter om undantag från bestämmelserna om flygverksamhet i lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter som följer av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen.

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 enligt förslaget meddela föreskrifter om hur beräkningen av luftfartygets lastvikt multiplicerad med den flygna sträckan ska göras. 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.

Propositionen innebär att 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.

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.

Naturvårdsverket bör enligt regeringens bedömning vara tillsynsmyndighet för flygverksamheter i handelssystemet. Enligt lagförslaget 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 till böter eller fängelse i högst ett år.

Regeringen föreslår att 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 föreslås få meddela föreskrifter om en sådan begäran. Beslut om godkännande av en övervaknings- och rapporteringsplan får enligt lagförslaget överklagas hos miljödomstolen.

Propositionen innebär att avgifter som tas ut för upprättande och förande av konto i utsläppsregistret inte får vara så beskaffade att de belastar en flygverksamhet.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2009, förutom de nya bestämmelserna om övervaknings- och rapporteringsplan och om övervakning och rapportering som föreslås träda i kraft den 1 januari 2010. För en

handelsperiod som inträffar före 2013 föreslås 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 enligt lagförslaget 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.

Motionerna

I flera motioner begärs att regeringen bör verka för att ett separat handelssystem inrättas för flyget. Enligt motion MJ14 (s) innebär det nu aktuella förslaget att handelssystemets styrande effekt på flygindustrin blir marginell. Europeiska industriföretag riskerar att slås ut utan att flygets utsläpp påverkas, om flyget och industrin ingår i samma handelssystem. I motionerna MJ15 (v, mp) yrkande 1 och MJ17 (s, v, mp) yrkande 23 framförs att om transportsektorn ingår i samma handelssystem som de industriföretag som i dag omfattas av handel med utsläppsrätter kommer omställningen till en energieffektiv och fossilfri transportsektor att motverkas.

Enligt motion MJ15 (v, mp) yrkande 2 bör regeringen inom EU verka för att samtliga utsläppsrätter ska auktioneras ut. Införande av flygutsläpps-direktivet innebär att endast 15 % av utsläppsrätterna till flyget kommer att auktioneras ut, medan 85 % kommer att tilldelas gratis. Det betyder att flyget fortfarande i hög grad inte kommer att behöva betala för sina utsläpp.

Utskottets ställningstagande

Den 27 september 2005 presenterade EU-kommissionen ett meddelande om att minska flygets klimatpåverkan. Meddelandets slutsats var att kommissionen rekommenderade att flygsektorn skulle inkluderas i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Miljörådet antog därefter rådsslutsatser i vilka kommissionen uppmanades att utarbeta ett direktivförslag för att inkludera flyget i utsläppshandeln. Europaparlamentet antog en resolution den 4 juli 2006 där man välkomnade kommissionens meddelande och ansåg att utsläppshandel har en roll i ett bredare paket av styrmedel för att reducera flygets klimatpåverkan. Kommissionen lade den 20 december 2006 fram ett förslag till direktiv om att ändra direktiv 2003/87/EG för att inkludera flyget i EU:s system för handel med utsläppsrätter (KOM(2006)818). Regeringen välkomnade kommissionens förslag och var positiv till att inkludera luftfarten i handelssystemet.

Den 15 februari 2007 höll utskottet överläggning med miljöminister Andreas Carlgren angående kommissionens direktivförslag. Ordföranden konstaterade att det fanns majoritet för regeringens position. S-, v- och mp-

ledamöterna anmälde en avvikande mening med innebörden att luftfarten inte borde inkluderas i det nuvarande handelssystemet med utsläppsrätter utan hanteras i ett parallellt utsläppshandelssystem (sammanträdesprotokoll 2006/07:17).

Som redovisas i propositionen bidrar flygverksamheter till den globala uppvärmningen genom utsläpp av bl.a. 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. I interpellationssvar 2007/08:416 den 20 februari 2008 anförde miljöminister Andreas Carlgren att flygets andel av Europas koldioxidutsläpp är ca 3 % och att det skulle vara ineffektivt och dyrt att skapa separata handelssystem för varje sektor.

Regeringen konstaterar i propositionen att förslagen i lagstiftningsärendet till sitt innehåll överensstämmer med flygutsläppsdirektivets krav. Förslagen går inte utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen, utan följer av ett direktiv som inte ger utrymme för alternativa lösningar.

Utskottet är liksom regeringen positivt till att luftfarten inkluderas i EU:s befintliga system för handel med utsläppsrätter. Handelssystemets huvudsakliga syfte är att nå klimatmålen så kostnadseffektivt som möjligt. I ett gemensamt handelssystem får koldioxidutsläpp från alla ingående sektorer samma pris. Aktörerna inom systemet kommer antingen att vidta utsläppsminskande åtgärder eller betala andra för att vidta sådana åtgärder. Det innebär att utsläppsreduktionerna kommer till stånd där kostnaden för dem är som lägst och att större utsläppsreduktioner kommer att erhållas till samma kostnad. Att inkludera luftfarten i den befintliga utsläppshandeln kan därför anses vara ett samhällsekonomiskt effektivt sätt att minska luftfartens koldioxidutsläpp. Mot bakgrund av det anförda har utskottet inget att erinra mot regeringens förslag och avstyrker motionerna MJ14 (s), MJ15 (v, mp) yrkande 1 och MJ17 (s, v, mp) yrkande 23.

När det gäller frågan om auktionering av utsläppsrätter till flyget redovisade regeringen i faktapromemoria 2006/07:FPM43 Luftfarten i EU:s system för handel med utsläppsrätter att regeringen ansåg att tilldelningen av utsläppsrätter till luftfarten bör vara harmoniserad på EU-nivå. Regeringen stödde därför kommissionens förslag att kommissionen får en samordnande roll i en harmoniserad tilldelning. Utgångspunkten för regeringen var att tilldelningen av utsläppsrätter till flygoperatörerna ska ske mot betalning i form av auktioner som harmoniseras på EU-nivå där intäkterna tillfaller medlemsstaterna utan öronmärkning. I andra hand ansåg regeringen att utsläppsrätterna initialt kan fördelas gratis till luftfarten och i så fall baseras på riktmärken. Direktivet borde då möjliggöra introduktion av auktion vid en senare tidpunkt. Vid utskottets överläggning med miljöminister Andreas Carlgren den 15 februari 2007 konstaterade ordföranden att

det fanns stöd för regeringens position inför de fortsatta förhandlingarna såvitt avser att tilldelning av utsläppsrätterna bör ske genom auktionering (sammanträdesprotokoll 2006/07:17).

Som redovisas i propositionen ska luftfarten inkluderas i handelssystemet fr.o.m. 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. Dessa s.k. 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 % av de historiska utsläppen. Av dessa utsläppsrätter ska 15 % fördelas genom auktion.

Enligt artikel 30.4 flygutsläppsdirektivet ska kommissionen senast den 1 december 2014 göra en översyn av hur direktivet fungerar och vid behov lägga fram ändringsförslag till Europaparlamentet och rådet. Kommissionen ska vid översynen bl.a. särskilt beakta systemets miljöeffektivitet och i vilken omfattning det totala antalet utsläppsrätter som ska tilldelas luftfartygsoperatörer enligt artikel 3c bör minskas i överensstämmelse med EU:s övergripande mål för minskning av utsläppen. Från och med den 1 januari 2013 ska det sammanlagda antalet utsläppsrätter som ska tilldelas luftfartygsoperatörer motsvara 95 % av de historiska utsläppen enligt artikel 3c.2 i flygutsläppsdirektivet, såvida inga ändringar görs till följd av ovan nämnda översyn. Enligt artikel 3d.2 ska minst 15 % av utsläppsrätterna fördelas genom auktion från den 1 januari 2013. Andelen får dock höjas som ett led i översynen av direktivet. Utskottet förutsätter att regeringen i samband med översynen av direktivet fortsatt driver frågan om att öka andelen utsläppsrätter som ska auktioneras till flygsektorn. Med det anförda föreslår utskottet att motion MJ15 (v, mp) yrkande 2 lämnas utan vidare åtgärd.

Flygets miljöpåverkan

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår tre motionsyrkanden om flygets miljöpåverkan.
Jämför reservation 2 (s, v, mp).

Motionerna

Sverige bör enligt motion MJ15 (v, mp) yrkande 4 agera för att Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) ska se till att flygtrafikens miljöpåverkan minskas och att det blir möjligt att beskatta flygbränsle. Chicagokonventionen bör förändras eftersom den hindrar en miljöanpassad utveckling. Enligt yrkande 5 bör Luftfartsstyrelsen och Luftfartsverket få i uppdrag att komma med förslag om hur flygtrafikens miljöpåverkan kan

minimeras. Flygets miljöpåverkan kan minskas på många sätt, bl.a. genom förbättring av motorerna, förändring av flygkroppens konstruktion, maximalt utnyttjande av passagerar- och lastkapacitet, kortare tid i luften och olika stig- och landningsvinklar. Staten bör undersöka hur nya mer miljövänliga flygbränslen kan utvecklas och påskynda processen med att få dem godkända (yrkande 6). Det behövs mer forskning för att finna ett fosilfritt drivmedel som kan ersätta flygfotogen.

Utskottets ställningstagande

Som redovisas i propositionen är Europeiska gemenskapen part till Kyoto-protokollet. 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 miljöskydd. Enligt resolutionen ska ICAO:s medlemmar endast tillämpa marknadsbaserade lösningar, som handel med utsläppsätter, 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 Kyoto-protokollets 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 utsläppsätter.

I propositionen redovisas vidare att EU och dess medlemsstater har fortsatt samarbetet i ICAO när det gäller att minska flygets miljöbelastning och medverkar bl.a. 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 i oktober 2009, innan partskonferensen till Kyoto-protokollet

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.

Utskottet har av Transportstyrelsen erfarit att ICAO den 29 december 2008 efterfrågade medlemmarnas syn på organisationens ståndpunkt vad gäller beskattning som träffar det internationella flyget. Transportstyrelsen svarade för Sveriges räkning den 18 mars 2009 att beskattning av flygtransporter eller beskattning av försäljning av flygbränsle inte bör uteslutas som en möjlig framtida åtgärd för att minska det internationella flygets bidrag till klimatförändringen.

Utskottet konstaterar att arbete pågår inom ramen för ICAO med att minska den internationella luftfartens miljöpåverkan och är mot bakgrund av det anförda inte berett att föreslå någon åtgärd med anledning av motion MJ15 (v, mp) yrkande 4.

När det gäller regeringens roll i att utreda på vilket sätt flygets miljöpåverkan bör minskas och att driva utvecklingen av miljövänliga flygbränslen, vill utskottet inledningsvis påpeka att en övergripande målsättning med flexibla ekonomiska styrmedel, såsom handelssystemet, är att aktörerna på marknaden ska få incitament att identifiera och genomföra de utsläppsminskande åtgärder som är mest kostnadseffektiva. Utsläppshandeln kan t.ex. förväntas driva utvecklingen av alternativa bränslen med hänsyn till att emissionsfaktorn för biomassa är satt till noll enligt bilaga IV till flygutsläppsdirektivet. Detta innebär att om flyget använder biobränslen så anses inga utsläpp av koldioxid ha skett. Om fossila bränslen med inblandning av biobränsle används ska beräkningen av koldioxidutsläppen grundas på den del som härrör från det fossila bränslet.

Flygets klimatpåverkan består inte enbart av koldioxidutsläpp, utan även av andra utsläpp, såsom kväveoxider (NO_x), vattenånga och partiklar. I faktapromemoria 2006/07:FPM43 Luftfarten i EU:s system för handel med utsläppsrätter framhöll regeringen att det är viktigt att hantera flygets totala klimatpåverkan. Enligt promemorian stödde regeringen kommissionens förslag att börja med att inkludera endast koldioxid, men ansåg att kompletterande åtgärder krävs för andra klimatteffekter. Enligt vad utskottet har inhämtat från Miljödepartementet väntas EU-kommissionen under 2009 presentera ett förslag som ska reglera flygets utsläpp av kväveoxider.

Utskottet noterar att verksamheterna vid Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen, Järnvägsstyrelsen, Vägtrafikinspektionen och delar av Vägverket flyttades till den nya myndigheten Transportstyrelsen den 1 januari 2009. Transportstyrelsen arbetar för att uppnå god tillgänglighet, hög kvalitet, säkra och miljöanpassade transporter inom järnväg, luftfart, sjöfart och väg. Transportstyrelsen har ett särskilt sektorsansvar för miljömålsarbetet

inom flygets område. Transportstyrelsen samarbetar också med övriga trafikverk och Naturvårdsverket, inom gemensamma projekt för konkreta miljöåtgärder.

Enligt vad utskottet har erfarit är Transportstyrelsen aktiv inom luftfartsorganisationerna ICAO, ECAC (European Civil Aviation Conference) och Eurocontrol (European Organisation for the Safety of Air Navigation), liksom inom EU och det nordiska samarbetet för att skärpa de internationella normerna för buller och avgasutsläpp samt att utveckla ekonomiska styrmedel för att minska utsläppen och flygets negativa klimatpåverkan. Transportstyrelsen har också samarbete med de övriga nordiska länderna i en särskild arbetsgrupp för miljöfrågor, N-ALM. Transportstyrelsen deltog vid en workshop om flyget och alternativa flygbränslen som anordnades av ICAO i februari 2009. ICAO kommer även att anordna en internationell konferens om alternativa flygbränslen i november 2009.

Utskottet har även erfarit att Bio Jet A 1 är flygfotogen som är tillverkad helt från biomassa. Detta biosyntetiska bränsle finns ännu inte kommersiellt tillgängligt. Två forskningsprojekt har genomförts, där den första delen visade att det är principiellt möjligt att producera flygfotogen som inte orsakar utsläpp av koldioxid som inte har fossilt ursprung. Den andra delen av forskningsprojektet har varit inriktad på att mäta avgaser och deras giftighet samt användbarheten av det syntetiska bränslet. Man har bl.a. funnit att det syntetiska bränslet innehåller mycket lägre halter av PAH (polyaromatiska kolväten) och aromater än konventionellt bränsle och att det ger renare avgaser. För att Bio Jet A 1 ska kunna användas som flygbränsle måste det möta de standarder som finns. En specifikation finns framtagen för att visa hur bränslet ska utformas för att klara internationella standarder. Arbetet med att få ett nytt bränsle godkänt sker genom samarbete mellan bränsle- och motortillverkare.

Enligt vad utskottet har inhämtat pågår det inom EU forsknings- och samarbetsprojekt om biobränslen för flyg. Bland annat startade EU-kommissionen i februari 2009 ett omfattande strategiskt projekt om alternativa flygbränslen som kallas Swafea (Sustainable Way for Alternative Fuel and Energy in Aviation). Det franska flygforskningslaboratoriet Onera blev utsett av EU-kommissionen att genomföra samarbetsprojektet Swaefa i ett konsortium bestående av 19 olika europeiska och internationella industrier och forskningsinstitut. Projektet syftar till att skapa förutsättningar för användning av alternativa flygbränslen.

Utskottet, som välkomnar det arbete som pågår med att minska flygets miljöpåverkan och att utveckla nya miljövänliga flygbränslen, finner mot bakgrund av det anförda inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motion MJ15 (v, mp) yrkandena 5 och 6. Motionen avstyrks i berörda delar.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

- 1. Flyget i den framtida utsläppshandeln, punkt 2 (s, v, mp)**
av Anders Ygeman (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:MJ14, 2008/09:MJ15 yrkandena 1 och 2 samt 2008/09:MJ17 yrkande 23.

Ställningstagande

EU har beslutat att flyget ska omfattas av ett system med handel med utsläppsrätter. Vår principiella uppfattning är att flyget inte bör ingå i samma handelssystem som industrin. Anledningen är att det kommer att få olyckliga konsekvenser eftersom flyget inte kommer att bära sina klimatkostnader, samtidigt som industrins avgifter kommer att öka kraftigt. Om hela eller delar av transportsektorn ingår i samma system som de företag som i dag omfattas av handel med utsläppsrätter kommer teknikincitamentet för att få en energieffektiv och fossilfri transportsektor att motverkas och en omställning till ett mer ekologiskt hållbart transportsystem att hindras. Sverige bör därför kraftfullt verka för att flyget ges en särskild utsläppsbubbla inom ramen för EU:s handel med utsläppsrätter.

För att handelssystemet ska fungera som ett effektivt styrmedel ska alla utsläppsrätter auktioneras ut och inte skänkas bort gratis till flygoperatörer, som i dag inte ens betalar energi- och koldioxidskatt på flygbränslet. Tyvärr är det endast 15 % av utsläppsrätterna som kommer att auktioneras ut, medan 85 % tilldelas gratis. Det betyder att flyget i mycket hög grad fortfarande inte kommer att betala för sina utsläpp. Regeringen bör därför inom EU verka för att samtliga utsläppsrätter till flyget auktioneras ut. Detta bör ges regeringen till känna.

2. Flygets miljöpåverkan, punkt 3 (s, v, mp)

av Anders Ygeman (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ15 yrkandena 4–6.

Ställningstagande

I dag är flygfotogen befriat från koldioxid- och energiskatt. I Chicagokonventionen från 1944 föreskrivs att undertecknande stater inte får beskatta bränsle som redan befinner sig ombord på annat lands flygplan som flyger till eller från avtalslutande stat eller genom dess luftrum. Detta system sätter stopp för en miljöanpassad utveckling och bör förändras.

Flygets miljöpåverkan kan minskas på många sätt, bl.a. genom förbättring av motorerna, förändring av flygkroppens konstruktion, maximalt utnyttjande av passagerar- och lastkapacitet, kortare och miljöanpassad tid i luften och olika stig- och landningsvinklar. Luftfartstyrelsen och Luftfartsverket bör få i uppdrag att belysa och komma med förslag om hur flygtrafiken kan minimera sin miljöpåverkan.

I dag finns inget fossilfritt ersättningsdrivmedel för flygfotogen. Inte heller verkar forskningen ha tagit några större steg framåt. Ett skäl är säkert den svaga ekonomiska styrningen mot en mer miljöanpassad flygtrafik. Det finns behov av mer forskning om bättre drivmedel. I dag finns t.ex. Bio Jet A 1, vilket är flygbränsle från biomassa. Det är ännu inte kommersiellt gångbart och måste dessutom godkännas utifrån internationell bränslestandard. Staten bör undersöka hur nya, mer miljövänliga flygbränslen kan utvecklas och påskynda processen med att få dem godkända. Detta bör ges regeringen till känna.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2008/09:147 Flyget i utsläppshandeln:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter.

Följdmotionerna

2008/09: MJ14 av Anders Ygeman m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige med kraft bör verka för att flyget ges en särskild s.k. utsläppsbubbla inom EU:s system för handel med utsläppsrätter.

2008/09: MJ15 av Peter Pedersen m.fl. (v, mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att flygets handel med utsläppsrätter ska utgöra en egen "bubbla".
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att samtliga utsläppsrätter auktioneras ut.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige kraftfullt bör agera för att ICAO (International Civil Aviation Organization) tillser att flygtrafiken minskar sin miljöpåverkan och att beskattning av flygbränsle blir möjlig.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Luftfartsstyrelsen och Luftfartsverket bör få i uppdrag att belysa och komma med förslag till hur flygtrafiken kan minimera miljöpåverkan.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör undersöka hur nya mindre miljöskadliga flygbränslen kan utvecklas och påskynda processen med att godkänna mer miljövänliga flygbränslen.

Motion väckt med anledning av proposition 2008/09: 162

2008/09: MJ17 av Mona Sahlin m.fl. (s, v, mp):

23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om luftfarten (8.3.6).

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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 och 4 §§, 8 kap. 1 och 10 §§ 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 tillgodohavanden 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

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

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

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,

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

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: 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 ska omfattas av en övervaknings- och rapporteringsplan enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

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.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse**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).

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

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 om flygverksamhet 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).

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

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).

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

15 §

Om det finns skäl för det, får tillsynsmyndigheten förordna att ett beslut om 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 utsläppsminskningenheter 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 utsläppsminskningenheter 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 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.

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

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.

Nuvarande lydelse

För upprättande och förande av konto i utsläppsregisteret 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 tillståndspflicht enligt denna lag eller baseras på kostnader för löpande transaktioner.

Föreslagen lydelse

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 utsläppsregisteret 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 tillståndspflicht 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.*

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

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 § 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 verksamhetsutövers 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.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*4 §¹⁴

Kontoföringsmyndigheten *skall* se till att en verksamhetsutövare, som under ett visst år inte har uppfyllt sin skyldighet enligt 5 kap. 1 § att lämna en verifierad rapport beträffande utsläppen under det föregående året, inte kan överlåta utsläppsrätter från sitt konto så länge det inte finns en verifierad rapport eller ett lagakraftvunnet beslut enligt 5 kap. 2 a § första stycket.

Kontoföringsmyndigheten *ska* se till att en verksamhetsutövare, som under ett visst år inte har uppfyllt sin skyldighet enligt 5 kap. 1 § att lämna en verifierad rapport beträffande utsläppen under det föregående året, inte kan överlåta utsläppsrätter från sitt konto så länge det inte finns en verifierad rapport eller ett lagakraftvunnet beslut enligt 5 kap. 2 § första stycket.

8 kap.1 §¹⁵

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

¹⁴ Senaste lydelse 2006:643.

¹⁵ Senaste lydelse 2006:643.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

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.

10 §

Den som lider skada till följd av ett beslut om rättelse enligt 4 kap. 20 § har rätt till ersättning av staten.

Den som lider skada till följd av ett beslut om rättelse enligt 4 kap. 19 § har rätt till ersättning av staten.

Ersättning lämnas inte om den skadelidande med hänsyn till felets art eller andra omständigheter bort inse att fel förekommit.

9 kap.1 §¹⁶

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 §,

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 §,

¹⁶ Senaste lydelse 2006:643.

Nuvarande lydelse

- 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 §.

Föreslagen lydelse

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