



Fremsat den 8. oktober 2009 af klima- og energiministeren (Connie Hedegaard)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om CO₂-kvoter og lov om fremme af vedvarende energi¹⁾

(Kvoteregulering af luftfart og forlængelse af skrotningsordningen for vindmøller)

§ 1

I lov om CO₂-kvoter, jf. lovbekendtgørelse nr. 348 af 9. maj 2008, foretages følgende ændringer:

1. I *fodnoten* til lovens titel indsættes efter »(EU-Tidende 2004 nr. L 338, side 18)«: », Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/101/EF af 19. november 2008 (EU-Tidende 2009 nr. L 8, side 3) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/29/EF af 23. april 2009 (EU-Tidende 2009 nr. L 140, side 63).«

2. § 2 affattes således:

»§ 2. I denne lov forstås ved følgende:

- 1) *Administrerende medlemsstat*: Den medlemsstat, der er ansvarlig for at administrere kvotedirektivet for så vidt angår luftfartsoperatører.
- 2) *Biomasse*: Brændsler, som efter bilag 1 har en CO₂-udledningsfaktor på nul, samt tilsvarende brændsler af biologisk oprindelse, lossepladsgas, slam og lignende.
- 3) *CDM-land*: Et land, som har ratificeret Kyotoprotokollen, og som ikke er nævnt i bilag B til protokollen og dermed ikke har kvantitative reduktionsforpligtelser efter protokollen.
- 4) *CDM-kredit*: En CDM-kredit er et tilgodehavende på et antal CO₂-ækvivalenter, som er udstedt i medfør af Kyotoprotokollens artikel 12 og beslutninger vedtaget i henhold til FN's klimakonvention eller Kyotoprotokollen. Betegnes i ændringsdirektivet som CER.
- 5) *CO₂-ækvivalent*: En mængde drivhusgas, der har samme effekt på den globale opvarmning som 1 t CO₂ set over en given periode.

- 6) *Driftsleder*: Den juridiske eller fysiske person, der ejer en produktionsenhed eller driver produktionsenheden for egen regning.
- 7) *Drivhusgasser*: Kuldioxid (CO₂), metan (CH₄), lattergas (N₂O), hydrofluorcarboner (HFC), perfluorcarboner (PFC) og svovlhexafluorid (SF₆).
- 8) *Emissionsfaktor*: Udledning af CO₂ pr. brændselsenhed pr. ton af en vare eller lignende i forbindelse med aktiviteter omfattet af loven.
- 9) *Erhvervsmæssig luftfartstransportør*: En operatør, der mod vederlag stiller rute- eller charter-flyvninger til rådighed for offentligheden med henblik på personbefordring, godstransport eller transport af postforsendelser.
- 10) *Executive Board*: Det organ som FN har nedsat under Kyotoprotokollen til godkendelse af CDM-kreditter.
- 11) *FN's klimakonvention*: De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer af 9. maj 1992 (UNFCCC).
- 12) *Fossile brændsler*: Brændsler, der er udvundet fra eller fremstillet på basis af fossilt, ikke fornybart organisk materiale, herunder kul, koks, naturgas, raffinaderigas, mineralolieprodukter, tørv og brunkul.
- 13) *Fossil kapacitet*: El- eller varmekapaciteten på en produktionsenhed ved anvendelse af fossile brændsler. Anvendes både fossile og andre brændsler, bestemmes den fossile kapacitet pro rata.
- 14) *Fossil elproduktion*: Den del af en elproduktion, der tilvejebringes ved anvendelse af fossile brændsler. Anvendes både fossile og andre brændsler, bestemmes den fossile elproduktion pro rata.
- 15) *Historiske luftfartsemissioner i EU*: Den gennemsnitlige middelværdi af de årlige emissioner i kalenderårene

¹⁾ Loven gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/101/EF af 19. november 2008 (EU-Tidende 2009 nr. L 8, side 3) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/29/EF af 23. april 2009 (EU-Tidende 2009 nr. L 140, side 63).

- 2004, 2005 og 2006 fra luftfartøjer, der udfører en af de luftfartsaktiviteter, som er nævnt i § 8 a.
- 16) *I drift*: En produktionsenhed eller en del heraf anses at være i drift den 1. i måneden efter det tidspunkt, hvor der første gang finder en CO₂-udledning sted fra denne. Produktionsenheder eller en del heraf, som første gang udleder CO₂ efter den 31. marts 2004, anses dog først at være i drift den 1. i måneden efter det tidspunkt, hvor der første gang i forbindelse med produktion finder en CO₂-udledning sted fra denne.
- 17) *Indfyret effekt*: Den maksimale indfyrede brændselsmængde i MW eller MJ/s, som kan tilføres et anlæg.
- 18) *Investorland*: Det land, der investerer i et projekt til generering af CDM- eller JI-kreditter, eller det land, hvor investor i et projekt til generering af CDM- eller JI-kreditter er hjemmehørende.
- 19) *JI-kredit*: En JI-kredit er et tilgodehavende på et antal CO₂-ækvivalenter, som er udstedt i medfør af Kyoto-protokollens artikel 6 og beslutninger vedtaget i henhold til FN's klimakonvention eller Kyoto-protokollen. Betegnes i kvotedirektivet som ERU.
- 20) *JI-land*: Et land, som har ratificeret Kyoto-protokollen, og som er nævnt i bilag B til protokollen og derfor efter denne har kvantitative reduktionsforpligtelser.
- 21) *Kapacitet*: Den maksimale produktionsevne pr. tidsenhed, jf. §§ 5-8.
- 22) *Kvote*: Bevis for retten til at udlede 1 t CO₂ i en nærmere angivet periode. Kvoter, der kun kan anvendes til dækning af emissioner fra luftfarten, betegnes sædvanligvis luftfartskvoter.
- 23) *Kyotoprotokollen*: Klimaaf-talen under klimakonventionen, vedtaget den 11. december 1997, med tilhørende fortolkningsbidrag vedtaget under partskonferencer.
- 24) *Luftfartsoperatør*: En person, der driver et luftfartøj på det tidspunkt, hvor det udfører en af de i § 8 a nævnte luftfartsaktiviteter, eller ejeren af luftfartøjet, hvis førstnævnte person er ukendt eller ikke er identificeret af ejeren.
- 25) *Luftfartskvoter*: Kvoter der kan anvendes til dækning af emissioner fra luftfarten. Den samlede mængde af luftfartskvoter består af luftfartskvoter tildelt luftfartsoperatørerne, jf. § 23 c, stk. 5 og 6, luftfartskvoter, der bortauktioneres, jf. § 23 c, stk. 3 og 4, og luftfartskvoter i puljen til nye operatører og operatører med kraftig vækst, jf. § 23 c, stk. 7.
- 26) *Produktionsenhed*: En teknisk enhed, der består af et eller flere anlæg beliggende på samme lokalitet, hvorfra der udføres de af loven omfattede aktiviteter.
- 27) *Produktionsrate*: Faktisk produktion pr. tidsenhed, f.eks. ton pr. time eller lignende.
- 28) *Procesudledning*: Udledninger af CO₂, som ikke er brændselsrelaterede, og som opstår som et resultat af tilsigtede eller utilsigtede reaktioner mellem materialer eller gennem deres omdannelse i en proces.
- 29) *Tonkilometer*: Flyvestrækning gange nyttelast, hvor flyvestrækning er storcirkelafstanden (Great circle distance) mellem afgangsflyvepladsen og ankomstflyvepladsen plus et yderligere fast tillæg på 95 km, og nyttelast er den samlede masse af transporteret fragt, post og passagerer.
- 30) *Supervisory Committee*: Det organ under Kyoto-protokollen, som FN nedsætter til godkendelse af JI-kreditter.
- 31) *Værtsland*: Det land, hvor et projekt til generering af CDM- eller JI-kreditter gennemføres.«
- 3. Efter § 2 indsættes:**
- »§ 2 a. Loven omfatter de luftfartsaktiviteter, som er nævnt i § 8 a.
- Stk. 2. §§ 3-12, §§ 15-19, § 20 stk. 1 og 2, og § 20 a, gælder ikke for de luftfartsaktiviteter, som er nævnt i stk. 1.«
- 4. Efter § 8 indsættes:**
- »§ 8 a. Loven omfatter alle flyvninger, der afgår fra eller ankommer til en flyveplads i en EU-medlemsstat, jf. dog stk. 2, såfremt luftfartsoperatøren er angivet på en liste over luftfartsoperatører, der har Danmark som administrerende medlemsstat. Listen offentliggøres af klima- og energiministeren.
- Stk. 2. Loven finder ikke anvendelse på flyvninger angivet i bilag 3.
- Stk. 3. Luftfartsoperatøren er forpligtet til at overvåge og rapportere verificerede CO₂-udledninger fra flyvninger omfattet af § 8 a fra den 1. januar 2010. Forpligtelsen til at returnere kvoter, jf. § 26, gælder for CO₂-udledninger foretaget efter den 1. januar 2012.«
- 5. I § 13 stk. 1, indsættes efter »produktionsenhed«: »eller luftfartsaktiviteter«.**
- 6. § 13, stk. 3, affattes således:**
- »Stk. 3. Anvendelse af en kvote, herunder en luftfartskvoter, til dækning af udledninger af CO₂, jf. stk. 1, sker ved returnering af kvoten, jf. § 26. Driftsledere for produktionsenheder kan ikke anvende luftfartskvoter til dækning af deres CO₂-udledninger.«
- 7. § 13, stk. 5, ophæves.**
- Stk. 6 bliver herefter stk. 5.
- 8. I § 14, stk. 1, udgår »efter §§ 15-21«.**
- 9. § 19, stk. 3, 5. pkt., ophæves.**
- 10. I § 20, stk. 3 og 5, indsættes begge steder efter »en driftsleder«: »eller en luftfartsoperatør«.**
- 11. § 20, stk. 6, affattes således:**
- »Stk. 6. Tildelingen af kvoter, herunder luftfartskvoter, sker ved, at ministeren hvert år senest den 28. februar i tildelingsåret indsætter kvoterne på de berettigedes konti i registeret og underretter disse om tildelingen.«
- 12. § 21, stk. 1, affattes således:**

»Bortauktionering eller salg af kvoter, herunder luftfartskvoter, varetages af klima- og energiministeren.«

13. § 23, stk. 1, affattes således:

»Klima- og energiministeren kan efter godkendelse af Europa-Kommissionen tillade, at driftsledere af produktionsenheder, der udfører en af de aktiviteter der er nævnt i §§ 5-8, og luftfartsoperatører, der udfører en af de aktiviteter, der er nævnt i §§ 5-8 a for en periode opretter en pulje for samme aktiviteter i Danmark.«

14. I § 23, stk. 2, indsættes efter »Driftsledere«: »og luftfartsoperatører«.

15. I § 23, stk. 3, indsættes efter »driftslederes«: »og luftfartsoperatørers«.

16. I § 23, stk. 3, indsættes efter »driftslederne«: »og luftfartsoperatørerne«.

17. Efter § 23 indsættes:

»Kapitel 4 a

Ansøgning om, samt fastsættelse og tildeling af kvoter til luftfart

§ 23 a. Luftfartsoperatører kan ansøge om tildeling af luftfartskvoter efter § 23 c, stk. 5 og 6, ved at indsende deres verificerede tonkilometerdata for 2010 for de luftfartsaktiviteter, der er nævnt i § 8 a. En ansøgning skal indgives senest den 31. marts 2011 på et ansøgningsskema anvist af ministeren.

Stk. 2. De tonkilometerdata, som er nævnt i stk. 1, skal overvåges i overensstemmelse med § 28, stk. 2-4, og verificeres i overensstemmelse med § 29.

Stk. 3. Tildelingen af gratis luftfartskvoter efter § 23 c, stk. 5 og 6, er baseret på benchmarks pr. verificeret tonkilometer, fastsat af Europa-Kommissionen.

§ 23 b. Luftfartsoperatører, der påbegynder en luftfartsaktivitet som nævnt i § 8 a efter den 31. december 2010, og luftfartsoperatører, hvis tonkilometerdata i gennemsnit stiger med mere end 18 pct. om året mellem 2010 og 2014, kan ansøge om tildeling af luftfartskvoter efter § 23 c, stk. 7, ved at indsende deres verificerede tonkilometerdata for 2014 for de luftfartsaktiviteter, der er nævnt i § 8 a. En ansøgning skal indgives senest den 30. juni 2015 på et ansøgningsskema anvist af ministeren.

Stk. 2. De tonkilometerdata, som er nævnt i stk. 1, skal overvåges i overensstemmelse med § 28, stk. 2-4, og verificeres i overensstemmelse med § 29.

Stk. 3. Det er en forudsætning for tildeling af luftfartskvoter efter stk. 1, at aktiviteten ikke helt eller delvis er en fortsættelse af en luftfartsaktivitet, som tidligere blev udført af en anden luftfartsoperatør.

Stk. 4. En luftfartsoperatør, hvis tonkilometerdata i gennemsnit stiger med mere end 18 pct. om året mellem 2010 og 2014,

kan maksimalt få 1.000.000 luftfartskvoter fra reserven, som er omtalt i § 23 c, stk. 7.

§ 23 c. For perioden fra den 1. januar 2012 til den 31. december 2012 udgør den samlede mængde luftfartskvoter på EU-niveau 97 pct. af de historiske luftfartsemissioner i EU.

Stk. 2. For den periode, der begynder den 1. januar 2013, og for hver efterfølgende periode, udgør den samlede mængde luftfartskvoter på EU-niveau 95 pct. af de historiske luftfartsemissioner i EU ganget med antallet af år i perioden.

Stk. 3. I 2012 bortauktioneres 15 pct. af den samlede mængde luftfartskvoter, som er nævnt i stk. 1.

Stk. 4. Fra den 1. januar 2013 bortauktioneres 15 pct. af den samlede mængde luftfartskvoter, som er nævnt i stk. 2.

Stk. 5. I 2012 tildeles 85 pct. af den samlede mængde luftfartskvoter, som er nævnt i stk. 1, til operatørerne.

Stk. 6. Fra den 1. januar 2013 tildeles 82 pct. af den samlede mængde luftfartskvoter, som er nævnt i stk. 2, til operatørerne.

Stk. 7. Fra den 1. januar 2013 afsættes 3 pct. af den samlede mængde luftfartskvoter, som er nævnt i stk. 2, i en reserve til operatører, der påbegynder en luftfartsaktivitet som nævnt i § 8 a efter den 31. december 2010, og operatører, hvis tonkilometerdata i gennemsnit stiger med mere end 18 pct. om året mellem 2010 og 2014. Kvoter fra denne reserve, som ikke tildeles luftfartsoperatører, kan bortauktioneres.«

18. I § 26, stk. 1, indsættes efter »Driftslederen for en produktionsenhed«: »og luftfartsoperatøren for en luftfartsaktivitet«.

19. I § 26, stk. 1, indsættes efter »CO₂-udledning fra produktionsenheden«: »eller fra luftfartsaktiviteten«.

20. I § 26, stk. 2, indsættes to steder efter »driftslederen«: »eller luftfartsoperatøren«.

21. I § 26, stk. 3, indsættes som 3. og 4. pkt.:

»For perioden fra den 1. januar 2012 til den 31. december 2012 kan luftfartsoperatører anvende CDM- og JI-kreditter for op til 15 pct. af det antal kvoter, som de er forpligtet til at returnere. For efterfølgende perioder nedsættes andelen af kreditter, som kan anvendes til returnering, fra 15 pct. til 1,5 pct.«

22. I § 26, stk. 4, indsættes efter »returnerer driftslederen«: »og luftfartsoperatøren«.

23. I § 26, stk. 5, indsættes efter »om driftslederens«: »og luftfartsoperatørens«.

24. I § 26 a, stk. 1, ændres »§ 26, stk. 1 eller 2« til: »§ 26, stk. 1, 2 eller 3«.

25. § 28, stk. 1, affattes således:

»§ 28. Driftslederen og luftfartsoperatøren er forpligtet til løbende at overvåge CO₂-udledningen fra produktionsenheder eller luftfartsaktiviteter, som denne er ansvarlig for. Udledningen kan enten beregnes eller måles.«

26. I § 28, stk. 2, indsættes efter »Overvågningen«: »af CO₂-udledningen og tonkilometerne«.

27. I § 28, stk. 3, indsættes efter »den konkrete produktionsenhed«: »eller luftfartsaktivitet«.

28. I § 28, stk. 3, indsættes efter »driftslederen«: »og luftfartsoperatøren«.

29. I § 28, stk. 4, indsættes efter »produktionsenhedens«: »eller luftfartsaktivitetens«.

30. I § 29, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:

»Overvågningen af tonkilometer efter § 23 a, stk. 2, skal årligt verificeres af en uafhængig virksomhedsverifikator, som er godkendt hertil af klima- og energiministeren.«

31. I § 29, stk. 2, indsættes efter »udledninger af CO₂«: »eller tonkilometer«.

32. I § 29, stk. 3, indsættes efter »CO₂-udledningerne«: »eller tonkilometerne«.

33. § 30 affattes således:

»§ 30. En driftsleder eller luftfartsoperatør, hvis produktionsenhed eller luftfartsaktiviteter er omfattet af loven, er ansvarlig for årligt senest den 31. marts at rapportere verificerede CO₂-udledninger for det foregående år fra produktionsenheder eller luftfartsaktiviteter, som denne er ansvarlig for, til klima- og energiministeren og til det register, som er nævnt i § 24.

Stk. 2. Rapporteringen fra hver driftsleder skal omfatte følgende oplysninger for hver produktionsenhed:

- 1) Identifikationsdata for produktionsenheden.
- 2) Aktivitetsdata, emissionsfaktorer, oxidationsfaktorer, samlede udledninger og usikkerhed for opgørelsen for hver af de af loven omfattede aktiviteter, der udføres på produktionsenheden.

Stk. 3. Rapporteringen fra hver luftfartsoperatør skal ske på et standardskema, der er anvist af ministeren.

Stk. 4. Hvis en driftsleder eller en luftfartsoperatør ikke rapporterer efter stk. 1, kan ministeren fastsætte produktionsenhedens eller luftfartsaktivitetens CO₂-udledning. Ministerens fastsættelse af udledningen har samme retsvirkning som en verificeret rapportering efter stk. 1. Omkostningerne i forbindelse med fastsættelsen, herunder omkostninger til eventuel sagkyndig bistand, påhviler driftslederen eller luftfartsoperatøren.

Stk. 5. Har en driftsleder eller luftfartsoperatør ikke foretaget verificeret rapportering efter stk. 1-3, kan denne ikke afhænde kvoter, herunder luftfartskvoter, gennem registeret, jf. § 24, før den verificerede rapportering er foretaget efter stk. 1-3, eller en endelig udledning er fastsat af ministeren efter stk. 4.

Stk. 6. Ministeren kan fastsætte nærmere regler om rapporteringen efter stk. 1-3.

Stk. 7. Ministeren kan videregive de indrapporterede oplysninger til en anden offentlig myndighed med de begrænsninger, der følger af lovgivningen.«

34. § 31, stk. 1, affattes således:

»Såfremt en driftsleder eller en luftfartsoperatør ikke har overholdt sin forpligtelse efter § 26, pålægger klima- og energiministeren driftslederen eller luftfartsoperatøren at betale en afgift til statskassen. Afgiften udgør et beløb svarende til 100 euro for hver ton CO₂, som er udledt uden returnering af kvoter eller kreditter, jf. § 26 og § 26 a.«

35. I § 31, stk. 5, indsættes efter »driftslederen«: »og luftfartsoperatøren«.

36. § 31, stk. 6, affattes således:

»Stk. 6. For betaling af afgift efter loven hæfter driftslederen eller luftfartsoperatøren. Hvis denne ikke er ejer af produktionsenheden eller luftfartøjet, hæfter ejeren solidarisk med driftslederen eller luftfartsoperatøren for afgiftens betaling. Hvis driftslederen eller luftfartsoperatøren ikke driver produktionsenheden eller luftfartøjet for egen regning, hæfter den, der driver aktiviteten for egen regning, solidarisk med driftslederen eller luftfartsoperatøren for afgiftens betaling.«

37. Efter § 31 indsættes:

»§ 31 a. Hvis en luftfartsoperatør ikke opfylder kravene i denne lov, og andre håndhævelsesforanstaltninger ikke har kunnet sikre opfyldelsen, kan klima- og energiministeren anmode Europa-Kommissionen om at træffe afgørelse om at nedlægge driftsforbud over for den pågældende luftfartsoperatør.

Stk. 2. En luftfartsoperatør kan forlange, at klima- og energiministerens beslutning om at anmode Europa-Kommissionen om at træffe beslutning, som angivet i stk. 1, indbringes for domstolene, som angivet i § 11, stk. 3, inden anmodningen fremsendes til Europa-Kommissionen. Meddelelse af en beslutning efter stk. 1 skal indeholde oplysninger om adgangen til at begære domstolsprøvelse og fristen herfor.

Stk. 3. Klima- og energiministeren sikrer, at Europa-Kommissionens beslutninger om at nedlægge driftsforbud over for bestemte luftfartsoperatører håndhæves på dansk territorium.«

38. I § 32, stk. 1, indsættes efter »driftsledernes«: »og luftfartsoperatørernes«.

39. I § 32, stk. 2, indsættes efter »Driftsledere«: »og luftfartsoperatører«.

40. I § 33 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Klima- og energiministerens udgifter til tildeling af kvoter til luftfartsoperatører efter §§ 23 a–23 c, til behandling og afgørelse af sager vedrørende overvågning, verifikation og rapportering vedrørende luftfartsoperatører efter §§ 28-30, afgørelse om afgiftsbetaling efter § 31 og tilsyn efter § 32, stk. 1, påhviler luftfartsoperatører omfattet af loven.«

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.

41. § 33, stk. 2, der bliver stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Klima- og energiministeren fastsætter regler om driftslederens og luftfartsoperatørens betaling af udgifter nævnt i stk. 1. og 2.«

42. I § 34, stk. 3, indsættes efter nr. 2 som nyt nr.:

»3) Ministerens afgørelser truffet efter § 23 a, stk. 1 og 3, og 23 b stk. 1 og 2.«

43. I § 35 a, stk. 1, indsættes efter »anlæg,«: »luftfartøjer,«.

44. Efter bilag 2 indsættes som bilag 3:

»Følgende flyvninger er ikke omfattet af denne lov, jf. § 8 a:

- a) Flyvninger, der udføres udelukkende med det formål at transportere en regerende monark og dennes nærmeste familie, statsoverhoveder, regeringschefer eller ministre fra et tredjeland på officiel tjenesterejse, når dette formål fremgår af en relevant statusindikator i flyveplanen.
- b) Militære flyvninger, der udføres af militærfly, og toldmyndighedernes og politiets flyvninger
- c) Eftersøgnings- og redningsflyvninger, brandslukningsflyvninger, humanitære flyvninger og medicinske nødflyvninger, der er godkendt af den relevante kompetente myndighed.
- d) Flyvninger, der udelukkende udføres efter visuelflyve-reglerne som defineret i bilag 2 til Chicago-konventionen.
- e) Flyvninger, der afsluttes på den flyveplads, hvorfra luftfartøjet er startet, og som ikke indebærer nogen mellem-landing.
- f) Træningsflyvninger, der udføres udelukkende med det formål at opnå et certifikat, eller, hvis der er tale om flyvebesætningsmedlemmer, en rating af certifikat, når dette fremgår af en passende bemærkning i flyveplanen, forudsat at flyvningen ikke tjener til transport af passagerer og/eller fragt, eller til positionering eller transport af luftfartøjet.
- g) Flyvninger, der udføres udelukkende som led i videnskabelig forskning eller med det formål at kontrollere, afprøve eller certificere et luftfartøj eller udstyr, uanset om dette er luftbåret eller jordbaseret.
- h) Flyvninger, der udføres med luftfartøjer med en højst tilladt startmasse på under 5700 kg

- i) Flyvninger, der udføres inden for rammerne af forpligtelser til offentlig tjeneste, som i henhold til forordning (EØF) nr. 2408/92 pålægges ruter i regionerne i den yderste periferi som defineret i artikel 299, stk. 2, i traktaten eller på ruter, hvor den udbudte kapacitet ikke overstiger 30.000 sæder pr. år.
- j) Flyvninger, som, hvis det ikke var for dette punkt, ville falde ind under denne aktivitet, og som foretages af en erhvervsmæssig lufttransportoperatør, der enten:
 - I tre på hinanden følgende perioder på fire måneder foretager under 243 flyvninger pr. periode eller
 - foretager flyvninger med samlede årlige emissioner på under 10.000 tons.«

§ 2

I lov nr. 1392 af 27. december 2008 om fremme af vedvarende energi, som ændret ved lov nr. 509 af 12. juni 2009, foretages følgende ændringer:

1. I § 42, stk. 4, ændres »den 31. december 2010« til: »den 31. december 2011« og »den 15. december 2010« ændres til: »den 15. december 2011«.

2. I § 42, stk. 6, ændres »den 31. december 2010« til: »den 31. december 2011«.

§ 3

1. I § 32 indsættes efter stk. 2 som nye stykker:

»Stk. 3. Ministeren pålægger driftsledere, der udfører aktiviteter, som i medfør af direktiv 2009/29/EF eller i medfør af beslutning truffet efter artikel 24 i direktiv 2003/87/EF omfattes af kvoteordningen fra 2013 at indsende dokumenterede og verificerede oplysninger om deres CO₂-udledning inden den 30. april 2010. Ministeren fastlægger hvilke data, der skal indrapporteres.

Stk. 4. Udgifterne til indrapportering efter stk. 3, afholdes af driftslederen.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 5.

§ 4

Loven træder i kraft den 31. december 2009.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets indhold
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for statens, regioner og kommuner
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Høring
9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Luftfarten står for næsten 4 pct. af den industrialiserede verdens udslip af drivhusgasser. Dette fremgår af en opgørelse fra FN's klimapanel fra maj 2009 (UNFCCC). Samtidig er luftfarten den sektor, som har haft den største vækst i udledningerne. Hvis klimapåvirkningen fra luftfartssektoren fortsætter med at vokse med umindsket fart, vil det i høj grad underminere de reduktioner til bekæmpelse af klimaændringerne, der gennemføres i andre sektorer.

Ifølge Kyotoprotokollen skal de udviklede lande søge at begrænse og reducere emissionerne fra luftfarten gennem samarbejde i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO). Det har dog ikke været muligt at komme til enighed i ICAO.

Det Europæiske Råd har gentagne gange anmodet Europa-Kommissionen om at fremsætte forslag til tiltag for at mindske klimapåvirkningen fra international luftfart. På den baggrund fremlagde Kommissionen en strategi til mindskelse af klimapåvirkningerne fra luftfarten, som indebar forslag om, at luftfarten skulle inddrages i kvotehandelssystemet. Det indebærer, at de omfattede luftfartsoperatører modtager gratis kvoter, som delvis dækker deres udledning. Kvoterne er omsættelige.

I december 2005 besluttede Rådet, at inddragelse af luftfartssektoren i kvotehandelssystemet synes at være den bedste vej frem ud fra et økonomisk og miljømæssigt synspunkt, og anmodede Kommissionen om at forelægge et forslag til retsakt inden udgangen af 2006. I juli 2006 besluttede Europa-Parlamentet, at kvotehandel vil kunne spille en rolle som led i en omfattende pakke af foranstaltninger til nedbringelse af luftfartens klimapåvirkning, forudsat at indsatsen udformes hensigtsmæssigt.

Europa-Parlamentet og Rådet vedtog den 10. oktober 2008 en ændring af kvotedirektivet med det formål at mindske klimapåvirkningerne fra luftfarten. Dette gøres ved at inddrage CO₂-udledninger fra luftfarten i det europæiske kvotehandelssystem. Dette lovforslag gennemfører denne ændring af EU's kvotedirektiv.

For at undgå konkurrenceforvridninger og for at forbedre miljøeffektiviteten inddrages emissionerne fra alle flyvninger til og fra flyvepladser i EU i ordningen fra 2012.

2. Lovforslagets indhold

Lovforslaget inddrager luftfarten i kvotehandelsordningen i lighed med de allerede omfattede energiproduktionsanlæg og visse større industrielle anlæg. Luftfartsoperatørerne skal således efter lovforslaget fremover aflevere CO₂-kvoter eller kreditter, som svarer til deres udledning. Luftfartsoperatørerne modtager gratis kvoter, som delvist dækker deres udledning. Det såkaldte samlede kvoteloft, dvs. det totale antal af CO₂-kvoter specifikt til luftfarten i hele EU, er for år 2012 fastsat til 97 pct. af de gennemsnitlige historiske emissioner pr. år i 2004-2006. Loftet reduceres fra år 2013 til 95 pct. af disse historiske emissioner. Fremtidig vækst i luftfarten kan dermed ikke føre til en øget samlet udledning af CO₂ i EU, da luftfartsoperatører er forpligtede til at købe CO₂-kvoter fra de øvrige kvoteomfattede virksomheder, eller JI- og CDM-kreditter op til en vis mængde, til at dække en eventuel stigning i udledningen.

Lovforslaget forpligter operatører af luftfartøjer til årligt at overvåge og rapportere CO₂-udledninger for alle deres flyvninger. Visse flyvninger, f.eks. militære eller forskningsmæssige flyvninger eller flyvninger med helt små luftfartøjer, er dog ikke omfattet af direktivet og dermed heller ikke af lovforslaget. Undtagelserne er specificeret i bilag 3 til loven.

Det er muligt for luftfartsoperatører at få tildelt gratis CO₂-kvoter. Tildelingen af gratis kvoter er baseret på et fælles europæisk benchmark, som fastsættes af Europa-Kommissionen. Den enkelte luftfartsoperatør tildeles gratis kvoter i forhold til hvor mange ton-kilometer luftfartsoperatøren har tilbagelagt i 2010. En ton-kilometer betyder, at luftfartsoperatøren har transporteret et ton nyttelast en kilometer. Til beregning af ton-kilometer udregnes den distance lasten er transporteret som afstand mellem startstedet og landingsstedet langs jordens krumning (storcirkelafstanden) plus et tillæg på 95 kilometer. Nyttelasten er den samlede vægt af passagerer, bagage, fragt og post. For at få tildelt gratis kvoter skal

operatøren indsende verificerede data for ton-kilometer til Energistyrelsen senest den 31. marts 2011.

For 2012 uddeles gratis CO₂-kvoter svarende til 85 pct. af luftfartens kvoteloft, mens der for de efterfølgende år frem til 2020 uddeles gratis CO₂-kvoter svarende til 82 pct. af luftfartens kvoteloft. Operatører med kraftig vækst og operatører, som starter efter 2010, har mulighed for at få tildelt gratis kvoter fra en særlig reserve på 3 pct. af luftfartens kvoteloft.

Efter lovforslaget skal luftfartsoperatørerne returnere kvoter svarende til deres samlede CO₂-udledninger i det foregående år. Dette svarer til ordningen i den eksisterende lov om CO₂-kvoter, der gælder for visse energiproduktionsanlæg og visse større industrier.

En gang årligt skal luftfartsoperatørerne indsende en verificeret rapport med opgørelse af CO₂-udledningen fra luftfartsoperatørernes luftfartsaktiviteter. For at kunne få verificeret rapporten skal den indeholde data, der er indsamlet i overensstemmelse med en af ministeren godkendt overvågningsplan for CO₂-udledninger. Dette svarer til princippet i den eksisterende lov om CO₂-kvoter.

Såfremt luftfartsoperatørens CO₂-udledning er større end de gratis tildelte kvoter, kan luftfartsoperatøren dække sine merudledninger ved at købe kvoter eller en begrænset mængde kreditter. Er udledningen mindre end de tildelte kvoter, kan operatøren omvendt sælge kvoter. Efter lovforslaget kan udledninger fra luftfarten dækkes med kvoter tildelt øvrige kvoteomfattede virksomheder. På denne måde vil en stigning i luftfartens CO₂-udledning føre til en tilsvarende reduktion i de øvrige kvotevirksomheders mulighed for at udlede CO₂. De øvrige kvoteomfattede virksomheder kan derimod ikke dække deres CO₂-udledning med kvoter fra luftfarten. Dermed vil en reduktion af luftfartens CO₂-udledning ikke føre til en forøgelse af de øvrige kvoteomfattede virksomheders mulighed for at udlede CO₂.

Lovforslaget indebærer endvidere, at 15 pct. af den samlede mængde kvoter til luftfarten omsættes ved auktion. Provenuet fra auktionen tilfalder statskassen.

Hvis en luftfartsoperatør ikke rettidigt returnerer kvoter svarende til udledningen fra flyvningerne i det foregående år, skal der betales en afgift. Overskridelsesafgiften er 100 euro pr. ton CO₂ (ca. 750 kr.) Afgiftsbetaling forventes kun undtagelsesvis at blive aktuel, da afgiften er meget høj. Virksomhederne har mulighed for at undgå afgiften ved at købe kvoter til en pris, der forventes at være betydeligt lavere end afgiften. Betaling af afgiften fritager ikke luftfartsoperatøren fra at

skulle returnere kvoter til at dække udledningen af CO₂.

Direktivet og dermed lovforslaget omfatter som udgangspunkt alle flyvninger internt i EU samt alle flyvninger mellem EU og tredjelande. Dog er flyvninger med luftfartøjer med en tilladt startmasse under 5700 kg, flyvninger foretaget af kommercielle operatører, der har under 243 flyvninger for hver fire-måneders periode eller udleder under 10.000 ton CO₂ pr. år, og et antal særtilfælde undtaget. Der henvises til det foreslåede bilag 3.

Genstanden for lovforslaget er en luftfartsaktivitet. Herved forstås en aktivitet, hvorved et luftfartøj letter og flyver fra en flyveplads til en anden. Det er luftfartsoperatøren for den pågældende luftfartsaktivitet, der er den ansvarlige for den med aktiviteten forbundne CO₂-udledning. Ved en luftfartsoperatør forstås den fysiske eller juridiske person, der driver et luftfartøj, på det tidspunkt hvor det udfører en af de i loven nævnte luftfartsaktiviteter, eller ejeren af luftfartøjet, hvis førstnævnte person er ukendt eller ikke identificeret af ejeren.

De danske myndigheder vil skulle håndhæve loven over for i alt knap 40 luftfartsoperatører, hvoraf ca. to tredjedele er danske selskaber, mens den resterende tredjedel er selskaber indregistreret uden for Danmark. Alle luftfartsoperatører, der opererer i EU, bliver af Kommissionen tildelt en administrerende medlemsstat, som skal håndhæve direktivet over for denne luftfartsoperatør. Luftfartsoperatører, hvis licens er udstedt i en medlemsstat, administreres af den udstedende medlemsstat, mens øvrige luftfartsoperatører fordeles efter hvilket medlemsland, den største andel af operatørens udledninger kan tilskrives. De udenlandske selskaber, der efter Europa-Kommissionens foreliggende liste skal administreres af de danske myndigheder, stammer fra Norge, Island, USA, Canada, Arabiske Emirater, Maldiverne, Laos, Mozambique, Bermuda, Syrien, Østrig, Rusland og Brasilien.

Lovforslaget om ændring af CO₂-kvoteloven indeholder herudover to mindre tekniske ændringer.

Det er et krav i det kvotedirektiv, som gælder fra 2013, at virksomheder, der først omfattes af kvoteordningen fra denne dato, senest den 30. april 2010 skal indrapportere verificerede emissionsdata. Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til ministeren til at kunne indhente disse data. Der henvises til bemærkningerne til nr. 40.

Efter krav fra Kommissionen foreslås det, at der ikke længere skal være mulighed for at foretage justeringer i kvotetildelingen i tildelingsperioden. Den gældende CO₂-kvotelov indeholder en bestemmelse, der giver en

sådan mulighed. Der henvises til bemærkningerne til nr. 9.

Endelig indeholder lovforslaget et forslag om en ændring af lov om fremme af vedvarende energi (VE-loven). Det drejer sig om forlængelse af fristen for udnyttelse af den såkaldte skrotningsordning for vindmøller. Ordningen indebærer, at vindmølleopstillere kan få et ekstra pristillæg på 8 øre/kWh, hvis der indleveres beviser, der attesterer, at gamle, udtjente vindmøller skrottes og nye sætte op. Vindmøller, hvor der anvendes skrotningsbeviser, skal efter VE-lovens § 42, stk. 6, jf. stk. 4, være nettilsluttet inden udgangen af 2010. Visse igangværende projekter kan ikke nå at overholde denne frist. For flere projekter er der tale om forhold, som ikke kan lægges opstilleren til last, såsom klager, indbringelse for Naturklagenævnet m.v. En forlængelse af fristen for anvendelse af skrotningsbeviserne øger ikke den aftalte mængde vindmøller på 350 MW omfattet af skrotningsordningen og dermed heller ikke de forudsatte udgifter hertil, som fortsat betales af elforbrugerne via PSO-ordningen.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for staten, regioner og kommuner

Statens rolle som administrerende myndighed indebærer en ny administrativ byrde for Energistyrelsen, som skal administrere ordningen. Der er som nævnt tale om, at Energistyrelsen skal være administrerende myndighed for såvel danske som udenlandske selskaber. Der skønnes at være tale om 1 årsværk. Administrationen skal indtægtsdækkes via gebyrer på samme måde som i den eksisterende ordning i kvoteloven. Administrationen af loven vurderes derfor umiddelbart ikke at medføre nye statsfinansierede udgifter.

Auktioneringen af kvoter vil generere et merprovenu til medlemsstaterne. Provenuet anbefales i direktivet anvendt til projekter til imødegåelse af klimaændringer, vedvarende energi m.m., men dette er ikke et krav. Det foreslås derfor, at provenuet for bortauktionering af kvoter tilfalder statskassen, i lighed med hvad der gælder i den eksisterende kvotelov. Kommissionen skal underrettes om, hvad provenuet er blevet brugt til.

Kommuner og regioner vil ikke blive berørt af forslaget.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

4.1 Økonomiske konsekvenser

4.1.1 Luftfartsoperatører:

Kommissionen har udarbejdet en konsekvensanalyse i forbindelse med forhandlingerne af luftfartsdirektivet (se http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/aviation/sec_2006_1685_en.pdf), som vurderer, at luftfartselskaberne i vidt omfang forventes at kunne overvælte meromkostninger ved deltagelse i kvotesystemet på billetpriserne til kunderne, idet alle selskaber gennem direktivet behandles på samme vis.

Endvidere vurderer Kommissionen, at overvæltningen vil øge retur-billetpriserne med ca. 35-280 kr. alt efter rejsens længde. Vurderingen bygger på en kvotepris på ca. 30 euro/ton CO₂. Generelt vil graden af overvæltning dog afhænge af konkurrencesituationen på operatørernes specifikke ruter.

Det forventes ikke, at danske selskaber vil komme ud i en ulige konkurrencesituation, da alle flyvninger til og fra flyvepladser i EU er omfattet af samme regler uafhængigt af, hvilke oprindelsesland konkurrerende selskaber kommer fra.

Frem til 2020 vurderer Kommissionen, at prisforøgelsen vil medføre en beskeden reduktion af luftfartens vækst. Der har været en fortsat vækst i luftfarten de seneste år trods svingninger i oliepriserne, hvorfor efterspørgslen vurderes at være relativt ufølsom for prisændringer. Dog viser nye tal fra Danmarks Statistik, at de seneste års vækst på det danske marked var vendt til et svagt fald i 2. halvår af 2008. Antallet af flypassagerer faldt i 2008.

Generelt formodes luftfartssektoren i første omgang at få en økonomisk gevinst af luftfartskvotesystemet, på grund af værdien af de gratis tildelte kvoter. Dette giver mulighed for de såkaldte »windfall« profitter, hvor selskaberne hæver deres priser, selv om stigningen i deres omkostninger reelt vil være begrænset på grund af de gratis tildelte kvoter. Denne virkning har bl.a. været set ved implementering af kvotehandelssystemet i elsektoren. Dog vil muligheden herfor som nævnt afhænge af konkurrencesituationen på de specifikke ruter. Et forsigtigt dansk skøn ud fra et tidligere dansk studie foretaget for Miljøstyrelsen peger på, at såfremt den danske luftfart får tildelt samtlige sine kvoter gratis, vil den kunne få en gevinst på ca. 180 mio. kr. ved en kvotepris på 15 euro/ton. For at opnå en økonomisk neutral situation for selskaberne skønnes andelen af gratis kvoter at skulle ligge på knap 60 pct. gratis tildelte kvoter. Hvor mange gratis kvoter, den enkelte danske operatør får til-

delt, vil afhænge af vedkommendes verificerede tonkilometer i 2010 og det fælles EU-benchmark, der skal anvendes.

4.1.2 Lufthavne og turisme:

I lyset af den forventede begrænsede påvirkning af luftfartsaktiviteten antages lovforslaget ikke at ville få større økonomiske konsekvenser for de danske lufthavne. Af samme grund forventes lovforslaget ikke at få konsekvenser for turismen, idet alle flyvninger i EU er omfattet, og der forventes en relativt beskeden gennemsnitlig ændring i billetprisen.

Forslaget om ændring af VE-lovens frister for anvendelse af skrotningsordningen indebærer ikke nye udgifter for elforbrugerne, da der som hidtil alene kan anvendes beviser til opstilling af den allerede aftalte mængde på 350 MW nye vindmøller.

4.2 Administrative byrder for erhvervslivet:

I forbindelse med lovforslaget vil luftfartselskaberne blive pålagt en administrativ byrde til indledningsvis at sætte sig ind i lovgivningen og udarbejde overvågningsplaner for årlige udledninger. Desuden skal der ske en beregning af tonkilometer til ansøgning om tildeling af kvoter. Derudover skal luftfartsoperatørerne indrapportere deres tonkilometerdata og den årlige udledning af CO₂. Opgaverne vedrørende årlige udledninger er de samme, som pålægges øvrige sektorer under kvotesystemet, dog selvfølgelig tilpasset luftfartens særlige vilkår.

Som det er gjort for de øvrige omfattede kvotevirksomheder, er det hensigten at gøre procedurerne omkring overvågningsplaner og årlige rapporteringer så enkle og smidige som muligt for at mindske de administrative byrder for virksomhederne. Der udarbejdes bl.a. et standardskema til både overvågningsplaner og årlige rapporter. Standardskemaerne er fastlagt af Kommissionen for at opnå ensartede forhold for alle luftfartsoperatører, uanset hvilken medlemsstat deres luftfartsaktiviteter administreres af. Sammen med standardskemaerne vil de omfattede luftfartsoperatører modtage vejledende materiale med de specifikke krav til overvågningsplan, verifikation og rapportering.

Endelig er det hensigten, at det skal gøres muligt at rapportere digitalt.

Ifølge regeringens kortlægning af de administrative byrder i forbindelse med lovgivning (AMVAB) vurderedes det, at den enkelte operatør under kvotehandelsystemet havde en gennemsnitlig administrativ byrde svarende til 10-30.000 kr. pr. år. Dertil kommer udgifter til verifikator og benyttelse af kvoteregisteret. Et tilsva-

rende beløb må forventes gældende for luftfartsoperatørerne.

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. CKR vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser i et omfang, der berettiger, at lovforslaget bliver forelagt virksomhedspanelet. Forslaget bør derfor ikke forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

I lyset af, at der er tale om en begrænsning af CO₂-udledningen fra en hidtil ureguleret sektor, forventes forslaget at få en positiv miljøkonsekvens.

En vis del af reduktionen forventes dog realiseret via luftfartens forventede køb af kvoter fra andre sektorer samt JI- og CDM-kreditter fra klimaprojekter i Østeuropa og Ulandene.

Luftfarten påvirker også miljøet gennem udledning af NO_x, vanddamp og sulfat- og sodpartikler og forskning peger derfor på, at påvirkningen af klimaet er 2-4 gange større end CO₂-udledningen isoleret set. Den, omend beskeden, reduktion i sektorens vækst, der forventes som følge af kvotehandelssystemet, vil derfor også medføre en reduktion af de øvrige miljøpåvirkninger.

7. Forholdet til EU-retten

Denne lov implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/101/EF af 19. november 2008, om ændring af direktiv 2003/87/EF med henblik på inddragelse af luftfartsaktiviteter i ordningen om handel med drivhusgasudledninger i EU (luftfartsdirektivet). Direktivet skal være gennemført senest den 2. februar 2010. Lovforslaget gennemfører endvidere bestemmelsen i art. 9 a, stk. 2, i direktiv 2009/29/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 2003/87/EF med henblik på at forbedre og udvide ordningen for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet (kvotedirektivet for perioden fra 2013).

8. Høring

Lovforslaget er den 8. juli 2009 sendt i høring til:

Aalborg Portland, Advokatrådet – Advokatsamfundet, AI-Rådet, Altinex Oil Denmark A/S, Hess, Affald Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Brancheform-

eningen for Biogas, Brancheforeningen for Decentral Kraftvarme, Bureau Veritas Quality International – BVQI, CO-Industri, Danish Offshore Industry, Danmarks Miljøundersøgelser, Danmarks Jordbrugsforening, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsgartnerforening, Dansk Fjernvarme, DANAK, Dansk Gartneri, Dansk Gasteknisk Center – DGC, Dansk Industri, Dansk Landbrug, Dansk Standard, Danske Fjernvarmeværkers Forening, Det Jordbrugsvidenskabelige Fakultet, Århus Universitet, Det Norske Veritas – DNV, DONG Energy A/S, DONG E&P, Eksportkreditfonden, Elsparefonden, Foreningen af Bioteknologiske industrier i DK, Foreningen Danske Kraftvarmeværker, Foreningen af Registrerede Revisorer – FRR, Foreningen af Rådgivende Ingeniører – FRI, Foreningen for Slutbrugere af Energi, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Forskningscenter Risø, Fællessekretariatet for HNG og Naturgas Midt-Nord, Greenpeace Danmark, Hess ApS, Håndværksrådet, Indukraft Sekretariatet c/o Dansk Industri, Ingeniørforeningen i Danmark – IDA, Investeringsfonden for Udviklingslandene – IFU, Investeringsfonden for Østlandene – IØ, IT-Branchen, Kalk- og Teglværksforenin-

gen, KTO - Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte, Landbrugsrådet, Landsorganistationen i Danmark – LO, Lloyd´s, Mærskolie og Gas A/S, Naturgas Fyn, Nordjysk Elhandel A/S, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Organisationen for Vedvarende Energi, Realkreditrådet, RenoSam, SDE - Sammensluttede Danske Energiforbrugere, Sammenvirkende Energi- og miljøforeninger, Vindmølleindustrien, WWF Verdensnaturfonden, UNEP, Risø, 92-gruppen, Danske Regioner, Frederiksberg Kommune, Hovedstadens Udviklingsråd – MOVIA, Kommunernes Landsforening KL- Økonomisk Sekretariat, Danske Regioner - Økonomisk Sekretariat.

Luftfartsoperatører:

Aerdan November ApS, Air Alpha A/S, Air Alsie A/S, Air Greenland A/S, Atlantic Airways A/S, CHC Denmark, Cimber Air Denmark, Danish Air Transport A/S, Dancopter A/S, Execujet Europe A/S, Jet Time A/S, K/S Clipper, North Flying, Nordic Aviation Capital A/S, Star Air A/S, Sunair, Thomas Cook Scandinavia A/S, VIP Partnerfly, Widerøe Flyveselskab, Erhvervsflyvningernes Sammenslutning.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for staten, regioner og kommuner	Auktioneringen af flykvoter vil generere et merprovenu som tilfalder statskassen. Kommuner og regioner vil ikke blive berørt af forslaget.	Ingen
Administrative konsekvenser for staten, regioner og kommuner	Ingen	Administrationen af ordningen vil medføre udgifter svarende til 2 årsværk i Energistyrelsen. Udgifterne hertil dækkes som i den gældende kvotelov af de kvoteomfattede og belaster derfor ikke statsbudgettet.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Tildeling af gratis CO ₂ -kvoter udgør en økonomisk fordel for sektoren, i det omfang dette ikke fuldt ud modsvares af udgifter til kvoteordningen.	De omfattede luftfartsoperatører vil kunne få merudgifter til indkøb af kvoter ud over de gratis tildelte. Det forventes dog, at disse udgifter i vid udstrækning vil blive overvæltet til kunderne via højere billetpriser. Kommissionen anslår prisstigningen på returbilletter til mellem 35 og 280 kr. pr. returrejse, hvilket fordyrer erhvervslivets flyvninger. Som de øvrige kvoteomfat-

		tede virksomheder vil luftfartsoperatørerne skulle betale et gebyr til dækning af ordningens administrative omkostninger.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	De omfattede luftfartsoperatører vil have en mindre administrativ byrde i forbindelse med introduktionen af kvotesystemet og de krævede overvågninger m.v. af udledningerne.
Miljømæssige konsekvenser	Lovforslaget vil have en positiv miljømæssig effekt idet dette vil reducere CO ₂ -udledningen fra luftfarten.	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget gennemfører alle krav i direktiv 2008/101/EF (luftfartsdirektivet) og en enkelt ændring fra direktiv 2009/29/EF. (kvotedirektivet fra 2013) Der henvises herved til lovens fodnote og til afsnit 7 i de almindelige bemærkninger	Ingen

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

(Lovens fodnote)

Fodnoten foreslås ajourført, således at det fremgår, at lovforslaget gennemfører EU's direktiv om inddragelse af luftfartsaktiviteter i CO₂-kvotedirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/101/EF af 19. november 2008) nedenfor betegnet som »luftfartsdirektivet). En sådan henvisning er et krav efter luftfartsdirektivets artikel 2, nr. 1, 2. afsnit. Lovforslaget gennemfører endvidere bestemmelsen i artikel 9 a, stk. 2, i direktiv 2009/29/EF af 23. april 2009, (kvotedirektivet for perioden fra 2013).

Til nr. 2

(§ 2)

Bestemmelsen om de definitioner, som anvendes i loven, foreslås justeret for at medtage nødvendige definitioner fra luftfartsdirektivet. Følgende definitioner er nye:

Nr. 1) om »Administrerende medlemsstat«, nr. 14) om »Historiske luftfartsemissioner i EU«, nr. 23 om »Luft-

fartsoperatør«, nr. 24 om »Luftfartskvoter« og nr. 28 om »Tonkilometer«.

Til nr. 3

(§ 2 a)

Loven indeholder i §§ 3-8 en opregning af de aktiviteter, som er omfattet af lov om CO₂-kvoter. Med indsættelsen af den foreslåede § 2 a præciseres hvilke luftfartsaktiviteter, som er omfattet af loven. Herved bevares den gældende lovs systematik. Af hensyn til lovens overskuelighed og lovens brugere foreslås det imidlertid at indføre et særligt kapitel 4 a, hvor reguleringen af luftfartsaktiviteterne samles. Bestemmelsen i nr. 3 har derfor karakter af en henvisningsbestemmelse.

Til nr. 4

(§ 8 a)

I stk. 1 foreslås hvilke luftfartsaktiviteter og dermed hvilke luftfartsoperatører, der bliver omfattet af loven. Alle flyvninger, der afgår fra eller ankommer til en flyveplads i EU, og som har Danmark som administrerende medlemsstat, er omfattet af lovforslaget. Ved en flyveplads forstås et defineret areal på land eller vand, inklusiv bygninger, installationer og udstyr, der helt eller

delvist er tiltænkt ankomst, afgang eller kørsel på land med et luftfartøj.

Om en operatør har Danmark som administrerende medlemsstat afhænger af følgende forhold:

- 1) Hvis operatøren har fået sin operationstilladelse udstedt af den relevante danske myndighed, har vedkommende automatisk Danmark som administrerende medlemsstat.
- 2) Hvis operatører ikke har en tilladelse udstedt fra en EU-medlemsstat tilskrives vedkommende den EU-medlemsstat, i hvilken der udledes den største mængde CO₂-udledninger fra operatørens luftfartøjer.

Klima- og energiministeren vil løbende offentliggøre en liste med de luftfartsoperatører, der har Danmark som administrerende medlemsstat. Denne liste vil være baseret på en liste udarbejdet af Europa-Kommissionen i samarbejde med den internationale luftfartsadministrator Eurocontrol. Det er ikke en forudsætning at stå på listen for at være omfattet af EU's kvotehandelssystem, men den pågældende luftfartsoperatør er først omfattet af den danske kvotelov fra det tidspunkt, hvor denne har modtaget meddelelse om at være optaget på den danske liste.

Stk. 2 præciserer hvilke flyvninger, der ikke er omfattet af loven. Undtagelserne er specificeret i bilag 3. Kommissionen har vedtaget et sæt detaljerede retningslinjer til fortolkning af de enkelte undtagelser i bilaget. Der kan henvises til: »Detailed interpretation of the aviation activities listed in Annex I to Directive 2003/87/EC.« Dokumentet findes på Kommissionens hjemmeside.

Stk. 3 fastsætter det tidspunkt, fra hvilket de omfattede luftfartsoperatørers forpligtigelser begynder. Pligten til overvågning og rapportering i forhold til lovens bestemmelser begynder den 1. januar 2010, dvs. på det tidspunkt hvor lovens foreslås at træde i kraft, jf. § 4 hvorimod forpligtigelsen til at returnere kvoter først gælder for udledninger foretaget efter den 1. januar 2012.

Til nr. 5

(§ 13, stk. 1)

I den gældende lov anvendes i en række bestemmelser udtrykket »produktionsenhed« som den juridiske betegnelse for genstanden for lovens regulering. Udtrykket dækker naturligt fremstillingsvirksomhed og energiproduktion, men kan ikke naturligt forstås som omfattende luftfartsaktiviteter. Det er derfor nødvendigt at indsætte udtrykket »og luftfartsaktiviteter« efter »produktionsenhed« en række steder i loven. Forslaget er et eksempel herpå.

Til nr. 6

(§ 13, stk. 3)

Den gældende bestemmelse indeholder en regel for den fremgangsmåde, som skal anvendes ved anvendelse af en kvote til dækning af CO₂-udledninger. Ændringen indebærer, at udledninger fra luftfarten i overensstemmelse med luftfartsdirektivet kan dækkes ved at returnere enten luftfartskvoter eller kvoter fra de øvrige kvoteomfattede sektorer. På denne måde vil en stigning i luftfartens CO₂-udledning føre til en tilsvarende reduktion i industriens mulighed for at udlede CO₂. Den øvrige kvoteomfattede industri kan derimod ikke dække sin CO₂-udledning ved at returnere luftfartskvoter. Dermed vil en reduktion af luftfartens CO₂-udledning ikke føre til en forøgelse af industriens mulighed for at udlede CO₂.

Til nr. 7

(§ 13, stk. 5 og 6)

Bestemmelserne i § 13, stk. 5 og 6, vedrører historiske forhold og kan derfor ophæves. Der er tale om en bestemmelse om overførsel af kvoter fra 1. til 2. periode og om forhold i forbindelse med kvotereturneringen i 2008.

Til nr. 8

(§ 14, stk. 1)

Forslaget indebærer, at også luftfartskvoter tildelt af en kompetent myndighed i et andet EU-land, på samme måde som det der gælder for øvrige kvoter, har gyldighed i Danmark. Der er således alene tale om en konsekvensrettelse som følge af, at luftfartskvoter omfattes af lov om CO₂-kvoter.

Til nr. 9

(§ 19, stk. 3)

Den gældende kvotelov indeholder i § 19, stk. 3, en bestemmelse, der gør det muligt løbende at op- eller nedregulere kvotetildelingen til især mindre elproduktionsanlæg, som har en lille driftstid, idet disse hovedsageligt anvendes i særlige spidslastsituationer. Baggrunden herfor er, at disse anlæg – som alle andre anlæg - tidligere fik tildelt kvoter efter deres installerede kapacitet, men pga. af den ringe driftstid herved blev overkompenseret. Efter den gældende bestemmelse er der mulighed for fremadrettet at op- eller nedjustere kvotetildelingen til disse anlæg, hvis det viser sig, at driftstiden har været væsentligt anderledes end forudsat.

Kommissionen er imidlertid af principielle grunde modstander af, at der ændres på kvotetildelingen i løbet af tildelingsperioden. Argumentet er, at hensigten med kvotesystemet netop er at give virksomheden et signal om at reducere CO₂-udledningen, og man skal derfor ikke straffe virksomheder, der nedsætter deres udledning ved at reducere deres kvotetildeling i perioden. Efter Kommissionens opfattelse er en sådan "ex post"-regulering i strid med kvotedirektivet og derfor ikke acceptabel for Kommissionen.

På denne baggrund har Klima- og Energiministeriet tilkendegivet over for Kommissionen, at man i forbindelse med implementering af luftfartsdirektivet vil søge Folketingets tilslutning til at lade denne reguleringsmulighed udgå. Ændringen vil berøre meget få virksomheder og må forventes primært at indebære, at disse virksomheder fremover vil modtage flere gratis kvoter end under den gældende bestemmelse. Det kan dog ikke afvises, at der kan være enkelte produktionsenheder, som ville have været berettiget til at få opjusteret deres kvotetildeling efter den bestemmelse, som nu foreslås ophævet. Hovedparten af værkerne er dog regulerkraftanlæg, som er miljøgodkendt til en meget lille driftstid, og derfor ikke uden videre kan forøge deres driftstid.

Til nr. 10

(§ 20 stk. 3 og 5)

I den gældende lov anvendes i en række bestemmelser udtrykket »driftsleder« som den juridiske betegnelse for den person, som forpligtes af lovens bestemmelser. Udtrykket dækker naturligt en leder af en fremstillingsvirksomhed eller en energivirksomhed, men kan ikke naturligt forstås som omfattende en luftfartsoperatør. Det er derfor nødvendigt at indsætte udtrykket »eller en luftfartsoperatør« efter »driftsleder« en række steder i loven. Forslaget er et eksempel herpå.

Til nr. 11

(§ 20, stk. 6)

Der er alene tale om en konsekvensrettelse som følge af, at luftfartsoperatører omfattes af loven. Bestemmelsen foreslås derfor ændret, således at den ikke kun omfatter driftsledere.

Til nr. 12

(§ 21, stk. 1)

Efter den gældende bestemmelse kan ministeren beslutte om kvoter, der skal realiseres, skal bortauktioneres eller sælges, f.eks. via en mægler eller på en børs. Ændringen indebærer, at tilsvarende bestemmelse gælder

for luftfartskvoter i resten af perioden frem til 2012, dvs. i det gældende kvotedirektivs gyldighedsperiode. Herefter forventes det, at alle kvoter vil skulle bortaktioneres.

Til nr. 13-16

(§ 23, stk. 1 og 3)

Der er alene tale om konsekvensrettelser som følge af inddragelsen af luftfartsaktiviteterne under loven. Der henvises til bemærkningen til nr. 10.

Til nr. 17

(§§ 23 a-23 c)

Kapitel 4 a er et nyt kapitel, der alene indeholder regler rettet mod luftfart og luftfartsoperatører. Det foreslåede kapitel 4 a implementerer direktivets artikler om ansøgning, fastsættelse og tildeling af kvoter til luftfart. Direktivet har i vidt omfang harmoniseret procedurerne for luftfartsoperatørernes ansøgning om gratis kvoter, ligesom direktivet fastsætter harmoniserede tildelingsprincipper til alle luftfartsoperatører, der er omfattet af direktivet.

Efter § 23 a kan luftfartsoperatører ansøge om tildeling af gratis kvoter for perioden 1. januar 2012 til 31. december 2012 og for perioden, der starter med 1. januar 2013. Bestemmelsen er rettet mod eksisterende luftfartsoperatører og mod nye luftfartsoperatører, der påbegynder luftfartsaktiviteter før 1. januar 2011. Luftfartsoperatøren skal i forbindelse med deres ansøgning indsende deres verificerede tonkilometerdata for 2010 for de luftfartsaktiviteter, der er omfattet af CO₂-kvoteloven, og som nærmere er beskrevet i lovens § 8 a. Ansøgningen sendes til klima- og energiministeren. Begrebet tonkilometer er nærmere defineret i lovens § 2. Tonkilometerdata skal overvåges i overensstemmelse med en af klima- og energiministeren godkendt plan og i øvrigt i overensstemmelse med lovens § 28, stk. 2-4. I forbindelse med ministerens godkendelse af overvågningsplanen sikres, at retningslinjer fra Kommissionen om overvågning m.v. overholdes. Endvidere skal tonkilometerdata verificeres i overensstemmelse med kvotelovens § 29.

Ansøgningen skal indgives senest den 31. marts 2011. For at lette luftfartsoperatørernes arbejde i forbindelse med ansøgningen planlægges anvendt et fortrykt ansøgningskema indeholdende de oplysninger, som ministeriet allerede er i besiddelse af. Ansøgningskemaet vil endvidere opfylde direktivets krav til ansøgningsmateriale. Opfylder en ansøger ikke disse formelle krav til

ansøgningen, vil denne skulle indgive korrekt udfyldt, ansøgning inden der vil blive taget stilling hertil.

Ministerens tildeling af gratis kvoter til luftfartsoperatørerne sker efter benchmarks pr. verificeret tonkilometer. Europa-Kommissionen beregner og vedtager benchmarks til både eksisterende og nye luftfartsoperatører og til luftfartsoperatører, hvis tonkilometerdata i gennemsnit stiger med mere end 18 pct. om året mellem 2010 og 2014. For de eksisterende luftfartsoperatører vil benchmarket blive beregnet ved at dividere den samlede mængde gratiskvoter, jf. § 23 c, stk. 5 og 6, med summen af de verificerede tonskilometerdata. Direktivet indeholder nærmere retningslinjer for beregningen.

Ud over det af Europa-Kommissionen beregnede benchmark afhænger den gratis kvotetildeling af luftfartsoperatørens verificerede data for tonkilometer.

Det fremgår af § 23 b at luftfartsoperatører, der efter den 31. december 2010 påbegynder luftfartsaktiviteter omfattet af loven, og luftfartsoperatører, hvis tonkilometerdata i gennemsnit stiger med mere end 18 pct. om året mellem 2010 og 2014, kan ansøge om tildeling af gratis kvoter efter den særlige reserve i forslaget § 23 c, stk. 7. Ansøgningen skal indgives senest den 30. juni 2015 på et af ministeren anvist ansøgningsskema. Herved sikres, at direktivets krav til, hvilke oplysninger m.v. ansøgningen skal indeholde, overholdes. Ansøgningsmaterialet skal for begge typer af luftfartsoperatører indeholde tonkilometerdata for 2014, der er overvåget i overensstemmelse med § 28, stk. 2-4, og verificeret i overensstemmelse med § 29. Det betyder bl.a., at overvågningen af tonkilometerdata skal ske i henhold til en plan, der er godkendt af ministeren. Herved sikres, at Kommissionens retningslinjer for overvågning overholdes.

Senest den 31. december 2015 skal ministeren sende modtagne ansøgninger til Kommissionen, hvorefter denne senest den 30. juni 2016 træffer beslutning om det benchmark, der skal anvendes for gratis tildeling af kvoter til luftfartsoperatører, hvis ansøgning er indgivet i overensstemmelse med reglerne. Benchmarket beregnes ved at dividerer antallet af kvoter i den særlige reserve, jf. § 23 c, stk. 7 med summen af verificerede tonkilometerdata fra henholdsvis nye operatører og operatører mellem overvågningsåret for en ny periode og anden kalenderår i denne. Benchmarket er udtrykt som kvoter pr. verificeret tonkilometer. Senest 3 måneder efter Kommissionens beslutning beregner og offentliggør ministeren tildelingen af kvoter fra den særlige reserve til luftfartsoperatører, der er berettiget til at få tildelt kvoter.

For at sikre at der ikke både gives kvoter til en luftfartsoperatør, der er ophørt med en luftfartsaktivitet omfattet af loven, og til en anden luftfartsoperatør, der helt eller delvist fortsætter denne aktivitet, bestemmer § 23 b, stk. 3, at det er en forudsætning for tildeling af kvoter efter § 23 b, stk. 1, at luftfartsaktiviteten ikke helt eller delvis må være en fortsættelse af en aktivitet, der tidligere blev udført af en anden luftfartsoperatør. Europa-Kommissionen forventes at udstede retningslinjer for hvorledes det skal dokumenteres, at en luftfartsaktivitet ikke er en hel eller delvis fortsættelse af en eksisterende aktivitet. Det er ministeren, der afgør, om der helt eller delvis er tale om en fortsættelse af en luftfartsaktivitet, som tidligere blev udført af en anden luftfartsoperatør. At luftfartsoperatører med vækst på mere end 18 pct., er berettiget til gratiskvoter fra den særlige reserve i § 23 b, stk. 7, skal dokumenteres ved at angive den procentvise stigning i tonkilometer mellem overvågningsåret for en ny periode og andet kalenderår i denne. Ligeledes skal den samlede stigning i tonkilometer i absolutte tal for sammen periode dokumenteres. Derudover skal den stigning i tonkilometer, der ligger over de 18 pct., angives i absolutte tal. En anden begrænsning i kvotetildelingen efter § 23 b ligger i, at en luftfartsoperatør, hvis tonkilometerdata i gennemsnit stiger med mere end 18 pct. om året mellem 2010 og 2014, maksimalt kan få 1.000.000 gratis kvoter fra den særlige reserve i § 23 c, stk. 7.

§ 23 c beskriver den samlede mængde luftfartskvoter, der kan anvendes til dækning af emissioner fra luftfarten på EU-niveau. I 2012 udgør den samlede mængde 97 pct. af de historiske luftfartsemissioner i EU. I direktivet er de historiske luftfartsemissioner i EU defineret til den gennemsnitlige middelværdi af de årlige emissioner i kalenderårene 2004, 2005 og 2006 fra luftfartøjer, der udfører en af de i direktivets bilag 1 nævnte luftfartsaktiviteter. 85 pct. af denne samlede mængde tildeles som gratis kvoter til de luftfartsoperatører, der efter § 23 a har søgt om gratis kvoter for perioden 2012. De resterende 15 pct. af den samlede mængde bortauktioneres i 2012. I perioden fra 2013 udgør den årlige samlede mængde 95 pct. af de historiske luftfartsemissioner i EU. Fra 2013 tildeles 82 pct. af den samlede mængde som gratis kvoter til de luftfartsoperatører, der efter § 23 a har søgt om gratis kvoter for perioden fra 2013. 15 pct. af den samlede mængde bortauktioneres, og de resterende 3 pct. sættes til side til en særlig reserve nævnt i stk. 7 til nye operatører og operatører med kraftig vækst. Eventuelle ikke-tildelte kvoter i den særlige reserve bortauktioneres af medlemsstaterne.

Det fremgår af direktivet, at der skal vedtages en forordning med nærmere bestemmelser om medlemssta-

ternes bortauktionering af kvoter. Antallet af kvoter, der i hver periode skal bortauktioneres af hver enkelt medlemsstat, skal være proportional med medlemsstatens andel af de samlede tilskrevne luftfartsemissioner for alle medlemsstater for referenceåret, der er 2010 både for perioden 2012 og for perioden fra 2013. Ved tilskrevne luftfartsemissioner forstås emissioner fra alle flyvninger henhørende under de i direktivets bilag 1 nævnte luftfartsaktiviteter, som afgår fra en flyveplads på en medlemsstats område, og de som ankommer til en sådan flyveplads fra et tredjeland. Hver medlemsstat fastlægger, hvad provenuet fra auktioner skal anvendes til. Direktivet har en række anbefalinger til, hvad provenuet bør anvendes til, herunder til imødegåelse af klimaændringer i EU og tredjelande og til at finansiere bidrag til Verdensfonden for Energieffektivitet og Vedvarende Energi og foranstaltninger til at forebygge skovrydning. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om provenuets anvendelse.

Til nr. 18 - 20

(§ 26, stk. 1 og 2)

Der er alene tale om konsekvensrettelser som følge af inddragelsen af luftfartsaktiviteterne under loven.

Til nr. 21

(§ 26, stk. 3)

Forslaget indebærer, at luftfartsoperatører kan anvende CDM- og JI-kreditter til at dække en del af deres CO₂-udledning. For udledninger i 2012 kan op til 15 pct. af de returnerede kvoter fra hver luftfartsoperatør være CDM- og JI-kreditter. For udledninger senere end 2012 kan luftfartsoperatørerne højst returnere CDM- og JI-kreditter for 1,5 pct. af deres CO₂-udledning.

Til nr. 22-24

(§ 26, stk. 4 og 5, og § 26 a, stk. 1)

Der er alene tale om konsekvensrettelser som følge af inddragelsen af luftfartsaktiviteterne under loven.

Til nr. 25 - 29

(§ 28, stk. 1- 4)

Der er alene tale om konsekvensrettelser som følge af inddragelsen af luftfartsaktiviteterne under loven.

Til nr. 30

(§ 29, stk. 1)

Med ændringen præciseres, at overvågningen af tonkilometer efter den foreslåede § 23 a skal ske på samme måde som overvågningen af CO₂-udledningen i øvrigt, jf. § 29, stk. 1, 1. punktum.

Til nr. 31 og 32

(§ 29, stk. 2 og 3)

Med ændringen præciseres, at verifikationen også omfatter tonkilometer.

Til nr. 33

(§ 30)

Den gældende bestemmelse indeholder regler for indrapportering af CO₂-udledninger. Det foreslås med ændringen af *stk. 1*, at forpligtigelsen til at rapportere verificerede CO₂-udledninger senest den 31. marts hvert år også vil gælde omfattede luftfartsoperatører.

Forslaget til *stk. 3* specificerer, at luftfartsoperatørerne skal anvende et specielt standardskema til rapportering af årlige udledninger og tonkilometer data. Skemaerne udgives af klima- og energiministeren og er baseret på standardskemaer udviklet i den tekniske arbejdsgruppe for luftfartskvoter i EU. Formålet med at anvende samme rapporteringsskemaer for alle omfattede luftfartsoperatører på EU-plan er at forhindre ulige forhold for luftfartsoperatørerne afhængigt af deres administrative medlemsstat.

Forslaget til ændringerne i *stk. 4 og 5* fastlægger, at de eksisterende bestemmelser om mangelfuld rapportering og verificering gælder for omfattede luftfartsoperatører på samme måde som for driftsledere.

Til nr. 34

(§ 31, stk. 1)

Ændringen indebærer, at afgiften for ikke at overholde pligten til returnering af kvoter også omfatter luftfartsoperatører. Der er således alene tale om en konsekvensrettelse som følge af inddragelsen af luftfartsaktiviteterne under loven.

Til nr. 35 og 36

(§ 31, stk. 5 og 6)

Der er alene tale om konsekvensrettelser som følge af inddragelsen af luftfartsaktiviteterne under loven.

Til nr. 37

(§ 31 a)

Kvotedirektivet indeholder i artikel 16 c, nr. 5-12, bestemmelser, der skal sikre, at der i særlige tilfælde på fællesskabsplan kan nedlægges driftsforbud over for luftfartsoperatører, som ikke opfylder de forpligtelser som fremgår af direktivet. Her findes endvidere bestemmelser, der forpligter de enkelte medlemslande til at håndhæve en Kommissionsbeslutning om driftsforbud på de respektive medlemslandes territorium.

Nationale beslutninger om landingsforbud over for luftfartsoperatører skønnes ikke at være hensigtsmæssige og effektive. For det første ville en sådan beslutning kunne udløse negative reaktioner fra det land, hvor den pågældende luftfartsoperatør har hjemsted, f.eks. i form af et parallelt landingsforbud over for det udstedende lands luftfartsoperatører. Desuden ville en sådan sanktion ikke være effektiv, da den pågældende operatør ville kunne anvende andre landingspladser i EU.

Direktivet artikel 16 c, nr. 6-10, indeholder nærmere regler for de procedurer, der skal anvendes i forbindelse med Kommissionens beslutningsproces for en anmodning fra en medlemsstat om nedlæggelse af driftsforbud. Endvidere forudsætter direktivets artikel 16 c, nr. 12, at Kommissionen udsteder en forordning herom.

Som det fremgår af forslaget til § 31 a, kan adgangen til at anmode Kommissionen om at nedlægge driftsforbud kun anvendes, såfremt andre håndhævelsesforanstaltninger ikke har kunnet sikre, at luftfartsoperatøren opfylder sine forpligtelser. Der skal således være tale om, at lovens øvrige håndhævelsesmuligheder, herunder afgiftsbetaling, bøde m.v. har været bragt i anvendelse uden resultat.

Luftfartsoperatører skal - i modsætning til driftsledere for virksomheder omfattet af loven - ikke have en tilladelse til at udlede CO₂. Det er derfor heller ikke muligt ved overtrædelser af kvoteloven at fratage luftfartsoperatører en udledningstilladelse. Driftsforbuddet træder i stedet for denne mulighed. Det er derfor fundet hensigtsmæssigt at give luftfartsoperatører samme mulighed for domstolsprøvelse, som den der i dag gælder for driftsledere, jf. lovens § 11, stk. 2 og 3. Dette indebærer, jf. forslaget til stk. 2, at luftfartsoperatører har mulighed for at forlange, at en ministers beslutning om at indstille til Kommissionen, at der nedlægges driftsforbud, kan forlanges indbragt for danske domstole. Disse vil kunne tage stilling til, at betingelserne for at anmode om driftsforbud er opfyldt, dvs. at den pågældende ikke opfylder lovens krav, og at andre håndhævelsesmidler ikke har kunnet sikre opfyldelsen.

Til nr. 38 og 39

(§ 32, stk. 1 og 2)

Der er alene tale om konsekvensrettelser som følge af, at luftfartsoperatører omfattes af loven. Bestemmelserne foreslås derfor ændret således at de ikke kun omfatter driftsledere.

Til nr. 40

(§ 33, stk. 2)

Bestemmelsen fastslår, at luftfartsoperatører skal dække udgiften ved administrationen af nærmere angivne aktiviteter. Især drejer det sig om tildeling af kvoter efter § 23 a–23 c, behandling og afgørelse af sager vedrørende overvågning, rapportering og verifikation efter §§ 28–30, afgørelse om afgiftsbetaling efter § 31 og tilsyn efter § 32. Administrationen indebærer således hverken indtægter eller udgifter for statskassen, idet ydelserne forudsættes fuldt ud at være brugerfinansieret.

Bestemmelsen svarer til gældende CO₂-kvotelov, hvor driftsledere af produktionsenheder dækker udgiften til tilsvarende aktiviteter.

Til nr. 41

(§ 33, stk. 3)

Efter den gældende bestemmelse fastsætter ministeren regler for driftsledernes betaling af ministerens udgifter til ordningen. Der er tale om en konsekvensrettelse, således at ministeren også fastsætter tilsvarende regler for de omfattede luftfartsoperatører.

Til nr. 42

(§ 34)

Hovedreglen er § 34 er, at klima- og energiministerens afgørelser kan påklages til Energiklagenævnet. Bestemmelsen i stk.3 indeholder regler om at visse afgørelser ikke kan indbringes for Energiklagenævnet. Det foreslås således, at ministerens afgørelse efter stk 23 a, stk 1, af om ansøgning er indgivet rettidigt og på korrekt ansøgningsskema ikke skal kunne indbringes for klagenævnet. Efter forslagets § 23 a, stk. 3, sker ministerens tildeling af gratis kvoter til luftfartsoperatørerne på baggrund af benchmark pr. verificeret tonkilometer. Europa-Kommissionen fastlægger, hvilket benchmark der skal anvendes, og luftfartsoperatøren får verificeret data for tonkilometer. Da ministerens kvotetildeling består i at gange to udefra givne tal for benchmark og verificeret tonkilometer, vil der ikke være et materielt indhold i ministerens afgørelse, som det kan være relevant at klage over og det foreslås derfor, at disse afgørelser ikke skal kunne indbringes for Energiklagenævnet.

Tilsvarende foreslås det, at ministerens afgørelse af om ansøgninger efter § 23 b er indkommet rettidigt og

på korrekt skema og eventuelle afgørelser efter stk. 2 om de anvendte data, ikke skal kunne påklages.

Derimod foreslås, at ministerens afgørelse efter § 23 b, stk. 3, af om der helt eller delvis er tale om en fortsættelse af en luftfartsaktivitet, som tidligere blev udført af en anden luftfartsoperatør, kan indbringes for Energitklagenævnet.

Til nr. 43

(§ 35 a, stk. 1)

Der er alene tale om konsekvensrettelse som følge af, at luftfartøjer omfattes af loven.

Til nr. 44

De eksisterende bilag 1 og 2 i lov om CO₂-kvoter opretholdes, og det nye bilag betegnes derfor som bilag 3. Bilaget fastlægger de flyvninger, der ikke omfattes af denne lov, jf. § 1, nr. 4, i lovforslaget.

Til § 2

Til nr. 1

Vindmøller, hvor der anvendes skrotningsbeviser, skal efter VE-lovens § 42, stk. 6, jf. stk. 4, være nettilsluttet inden udgangen af 2010. Visse igangværende projekter kan ikke nå at overholde denne frist. For flere projekter er der tale om forhold, som ikke kan lægges opstilleren til last. Den gældende lov giver ikke mulighed for at dispensere fra fristen uanset grunden til overskridelse af fristen. Det foreslås derfor at forlænge fristen med 1 år til og med den 31. december 2011. I forlængelse heraf foreslås endvidere, at fristen for nedtagning af møller ligeledes forlænges med 1 år til og med den 15. december 2011.

En forlængelse af fristen for anvendelse af skrotningsbeviserne øger ikke den aftalte mængde vindmøller på 350 MW nye vindmøller, som er omfattet af ordningen.

Til nr. 2

Som konsekvens af ændringsforslaget til § 42, stk. 4, foreslås, at nettilslutningsfristen i § 42, stk. 6, tilsvarende forlænges til og med den 31. december 2011.

Til § 3

§ 32, stk. 2 og 3. Der er tale om en overgangsbestemmelse.

Det nye kvotedirektiv (2009/29/EF), som gælder for perioden efter 2012, skal implementeres i dansk ret således, at de nødvendige ændringer er gennemført senest den 31. december 2012. Direktivet indeholder imidlertid i artikel 2 en bestemmelse om, at enkelte direktivændringer skal være implementeret og sat i kraft senest den 31. december 2009. En af disse ændringer kræver en lovændring. Det drejer sig om kravet om, at driftsledere, hvis anlæg først omfattes af kvotedirektivet efter 2012, skal indrapportere data for deres udledninger senest den 30. april 2010. Baggrunden for indrapporteringskravet er, at disse data er nødvendige i forbindelse med fastsættelsen af den samlede mængde kvoter, der skal udstedes i hele EU i den kommende periode fra 2012. Forslaget til stk. 3 gennemfører hjemmel til at sikre, at ministeren indhenter de nødvendige oplysninger hos driftslederen.

Kvotedirektivet indeholder i artikel 24 en bestemmelse, hvorefter medlemsstaterne efter godkendelse fra Kommissionen kan inddrage aktiviteter, anlæg og drivhusgasser, der ikke obligatorisk er omfattet af direktivet, i den nationale kvoteordning. Hvis sådanne aktiviteter m.v. skal inddrages fra næste periode, dvs. fra 2013, skal de nødvendige udledningsdata indrapporteres samtidigt med de ovenfor nævnte data fra aktiviteter m.v., som først omfattes fra 2013. Der er ikke truffet beslutning om at medtage nye aktiviteter eller anlæg i den danske kvoteordning fra 2013, men for at sikre, at en sådan mulighed ikke afskæres, foreslås det, at ministeren får hjemmel til i givet fald at indhente de nødvendige oplysninger fra driftsledere m.v.

Direktivet indeholder ikke retningslinjer for hvilke data og forudsætninger, der skal anvendes ved indrapporteringen. Det foreslås derfor, at ministeren kan fastlægge disse i forbindelse med anmodningen om rapporteringen. Udgifterne til dokumentation og verifikation af de nødvendige data påhviler driftslederen efter forslaget til stk. 3.

Til § 4

Efter luftfartsdirektivets artikel 2 skal de nødvendige tilpasninger af lov om CO₂-kvoter træde i kraft senest den 2. februar 2010. Ændringen i nr. 40 skal imidlertid efter direktiv 2009/29/EF (kvotedirektivet for perioden efter 2012) være gennemført i dansk ret senest den 31. december 2009. Loven foreslås derfor at træde i kraft den 31. december 2009.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 1

I lov om CO₂-kvoter, jf. lovbekendtgørelse nr. 348 af 9. maj 2008, foretages følgende ændringer:

Lovens fodnote:

Loven gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EU-Tidende 2003 nr. L 275, side 32), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/101/EF af 27. oktober 2004 (EU-Tidende 2004 nr. L 338, side 18). I loven er medtaget visse bestemmelser fra Kommissionens forordning (EF) nr. 2216/2004 af 21. december 2004 om et standardiseret og sikkert registersystem i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF og Europa-Parlamentets og Rådets beslutning 280/2004/EF (EU-Tidende 2004 nr. L 386, side 1). Ifølge artikel 249 i EF-traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Gennemførelsen af disse bestemmelser i loven er således udelukkende begrundet i praktiske hensyn og berører ikke forordningens umiddelbare gyldighed i Danmark.

1. I *fodnoten* til lovens titel indsættes efter »(EU-Tidende 2004 nr. L 338, side 18)«: », Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/101/EF af 19. november 2008 (EU-Tidende 2009 nr. L. 8) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/29/EF af 23. april 2009 (EU-Tidende 2009 nr. L. 140, side 63).«

2. § 2 affattes således:

§ 2. I denne lov forstås ved følgende:

- 1) *Biomasse*: Brændsler, som efter bilag 1 har en CO₂-udledningsfaktor på nul, samt tilsvarende brændsler af biologisk oprindelse, lossepladsgas, slam og lign.
- 2) *CDM-land*: Et land, som har ratificeret Kyoto-protokollen, og som ikke er nævnt i bilag B til protokollen og dermed ikke har kvantitative reduktionsforpligtelser efter protokollen.
- 3) *CDM-kredit*: En CDM-kredit er et tilgodehavende på et antal CO₂-ækvivalenter, som er udstedt i medfør af Kyotoprotokollens artikel 12 og beslutninger vedtaget i henhold til FN's klimakonvention eller Kyotoprotokollen. Betegnes i ændringsdirektivet som CER.

»§ 2. I denne lov forstås ved følgende:

- 1) *Administrerende medlemsstat*: Den medlemsstat, der er ansvarlig for at administrere kvotedirektivet for så vidt angår luftfartsoperatører.
- 2) *Biomasse*: Brændsler, som efter bilag 1 har en CO₂-udledningsfaktor på nul, samt tilsvarende brændsler af biologisk oprindelse, lossepladsgas, slam og lignende.
- 3) *CDM-land*: Et land, som har ratificeret Kyoto-protokollen, og som ikke er nævnt i bilag B til protokollen og dermed ikke har kvantitative reduktionsforpligtelser efter protokollen.
- 4) *CDM-kredit*: En CDM-kredit er et tilgodehavende på et antal CO₂-ækvivalenter, som er udstedt i medfør af Kyotoprotokollens artikel 12 og beslut-

4) *CO₂-ækvivalent*: En mængde drivhusgas, der har samme effekt på den globale opvarmning som 1 t CO₂ set over en given periode.

5) *Driftsleder*: Den juridiske eller fysiske person, der ejer en produktionsenhed eller driver produktionsenheden for egen regning.

6) *Drivhusgasser*: Kuldioxid (CO₂), metan (CH₄), lattergas (N₂O), hydrofluorcarboner (HFC), perfluorcarboner (PFC) og svovlhexafluorid (SF₆).

7) *Emissionsfaktor*: Udledning af CO₂ pr. brændselsenhed pr. ton af en vare el. lign. i forbindelse med aktiviteter omfattet af loven.

8) *Executive Board*: Det af FN under Kyoto-protokollen nedsatte organ til godkendelse af CDM-kreditter.

9) *FN's klimakonvention*: De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer af 9. maj 1992 (UNFCCC).

10) *Fossile brændsler*: Brændsler, der er udvundet fra eller fremstillet på basis af fossilt, ikke fornybart organisk materiale, herunder kul, koks, naturgas, raffinaderigas, mineralolieprodukter, tørv og brunkul.

11) *Fossil kapacitet*: El- eller varmekapaciteten på en produktionsenhed ved anvendelse af fossile brændsler. Anvendes både fossile og andre brændsler, bestemmes den fossile kapacitet pro rata.

12) *Fossil elproduktion*: Den del af en elproduktion, der tilvejebringes ved anvendelse af fossile brændsler. Anvendes både fossile og andre brændsler, bestemmes den fossile elproduktion pro rata.

13) *I drift*: En produktionsenhed eller en del heraf anses at være i drift den 1. i måneden efter det tidspunkt, hvor der første gang finder en CO₂-udledning sted fra denne. Produktionsenheder eller en del heraf, som første gang udleder CO₂ efter den 31. marts 2004, anses dog først at være i drift den 1. i måneden efter det tidspunkt, hvor der første gang i forbindelse med produktion finder en CO₂-udledning sted fra denne.

14) *Indfyret effekt*: Den maksimale indfyrede brændselsmængde i MW eller MJ/s, som kan tilføres et anlæg.

15) *Investorland*: Det land, der investerer i et projekt til generering af CDM- eller JI-kreditter, eller det land, hvor investor i et projekt til generering af CDM- eller JI-kreditter er hjemmehørende.

ninger vedtaget i henhold til FN's klimakonvention eller Kyotoprotokollen. Betegnes i ændringsdirektivet som CER.

5) *CO₂-ækvivalent*: En mængde drivhusgas, der har samme effekt på den globale opvarmning som 1 t CO₂ set over en given periode.

6) *Driftsleder*: Den juridiske eller fysiske person, der ejer en produktionsenhed eller driver produktionsenheden for egen regning.

7) *Drivhusgasser*: Kuldioxid (CO₂), metan (CH₄), lattergas (N₂O), hydrofluorcarboner (HFC), perfluorcarboner (PFC) og svovlhexafluorid (SF₆).

8) *Emissionsfaktor*: Udledning af CO₂ pr. brændselsenhed pr. ton af en vare eller lignende i forbindelse med aktiviteter omfattet af loven.

9) *Erhvervsmæssig luftfartstransportør*: En operatør, der mod vederlag stiller rute- eller charterflyvninger til rådighed for offentligheden med henblik på personbefordring, godstransport eller transport af postforsendelser.

10) *Executive Board*: Det organ som FN har nedsat under Kyotoprotokollen til godkendelse af CDM-kreditter.

11) *FN's klimakonvention*: De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer af 9. maj 1992 (UNFCCC).

12) *Fossile brændsler*: Brændsler, der er udvundet fra eller fremstillet på basis af fossilt, ikke fornybart organisk materiale, herunder kul, koks, naturgas, raffinaderigas, mineralolieprodukter, tørv og brunkul.

13) *Fossil kapacitet*: El- eller varmekapaciteten på en produktionsenhed ved anvendelse af fossile brændsler. Anvendes både fossile og andre brændsler, bestemmes den fossile kapacitet pro rata.

14) *Fossil elproduktion*: Den del af en elproduktion, der tilvejebringes ved anvendelse af fossile brændsler. Anvendes både fossile og andre brændsler, bestemmes den fossile elproduktion pro rata.

15) *Historiske luftfartsemissioner i EU*: Den gennemsnitlige middelværdi af de årlige emissioner i kalenderårene 2004, 2005 og 2006 fra luftfartøjer, der udfører en af de i § 8 a nævnte luftfartsaktiviteter, som er nævnt i § 8 a.

16) *I drift*: En produktionsenhed eller en del heraf anses at være i drift den 1. i måneden efter det tidspunkt, hvor der første gang finder en CO₂-udled-

16) *JI-land*: Et land, som har ratificeret Kyoto-protokollen, og som er nævnt i bilag B til protokollen og derfor efter denne har kvantitative reduktionsforpligtelser.

17) *JI-kredit*: En JI-kredit er et tilgodehavende på et antal CO₂-ækvivalenter, som er udstedt i medfør af Kyotoprotokollens artikel 6 og beslutninger vedtaget i henhold til FN's klimakonvention eller Kyotoprotokollen. Betegnes i kvotedirektivet som ERU.

18) *Kapacitet*: Den maksimale produktionsevne pr. tidsenhed, jf. §§ 5-8.

19) *Kyotoprotokollen*: Klimaaf-talen under klimakonventionen, vedtaget den 11. december 1997, med tilhørende fortolkningsbidrag vedtaget under partskonferencer.

20) *Kvote*: Bevis for retten til at udlede 1 t CO₂ i en nærmere angivet periode.

21) *Kvotedirektivet*: Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/101/EF af 27. oktober 2004.

22) *Ministeren*: Klima- og energiministeren.

23) *Produktionsenhed*: En teknisk enhed, der består af et eller flere anlæg beliggende på samme lokalitet, hvorfra der udføres de af loven omfattede aktiviteter.

24) *Produktionsrate*: Faktisk produktion pr. tidsenhed, f.eks. ton pr. time el. lign.

25) *Procesudledning*: Udledninger af CO₂, som ikke er brændselsrelaterede, og som opstår som et resultat af tilsigtede eller utilsigtede reaktioner mellem materialer eller gennem deres omdannelse i en proces.

26) *Supervisory Committee*: Det organ under Kyotoprotokollen, som FN nedsætter til godkendelse af JI-kreditter.

27) *Værtsland*: Det land, hvor et projekt til generering af CDM- eller JI-kreditter gennemføres.

28) *Ændringsdirektivet*: Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/101/EF af 27. oktober 2004 om ændring af direktiv 2003/87/EF om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet, for så vidt angår Kyoto-protokollens

ning sted fra denne. Produktionsenheder eller en del heraf, som første gang udleder CO₂ efter den 31. marts 2004, anses dog først at være i drift den 1. i måneden efter det tidspunkt, hvor der første gang i forbindelse med produktion finder en CO₂-udledning sted fra denne.

17) *Indfyret effekt*: Den maksimale indfyrede brændselsmængde i MW eller MJ/s, som kan tilføres et anlæg.

18) *Investorland*: Det land, der investerer i et projekt til generering af CDM- eller JI-kreditter, eller det land, hvor investor i et projekt til generering af CDM- eller JI-kreditter er hjemmehørende.

19) *JI-kredit*: En JI-kredit er et tilgodehavende på et antal CO₂-ækvivalenter, som er udstedt i medfør af Kyotoprotokollens artikel 6 og beslutninger vedtaget i henhold til FN's klimakonvention eller Kyotoprotokollen. Betegnes i kvotedirektivet som ERU.

20) *JI-land*: Et land, som har ratificeret Kyotoprotokollen, og som er nævnt i bilag B til protokollen og derfor efter denne har kvantitative reduktionsforpligtelser.

21) *Kapacitet*: Den maksimale produktionsevne pr. tidsenhed, jf. §§ 5-8.

22) *Kvote*: Bevis for retten til at udlede 1 t CO₂ i en nærmere angivet periode. Kvoter, der kun kan anvendes til dækning af emissioner fra luftfarten, betegnes sædvanligvis luftfartskvoter.

23) *Kyotoprotokollen*: Klimaaf-talen under klimakonventionen, vedtaget den 11. december 1997, med tilhørende fortolkningsbidrag vedtaget under partskonferencer.

24) *Luftfartsoperatør*: En person, der driver et luftfartøj på det tidspunkt, hvor det udfører en af de i § 8 a nævnte luftfartsaktiviteter, eller ejeren af luftfartøjet, hvis førstnævnte person er ukendt eller ikke identificeret af ejeren.

25) *Luftfartskvoter*: Kvoter der kan anvendes til dækning af emissioner fra luftfarten. Den samlede mængde af luftfartskvoter består af luftfartskvoter tildelt luftfartsoperatørerne, jf. § 23 c, stk. 5 og 6, luftfartskvoter, der bortauktioneres, jf. § 23 c, stk. 3 og 4, og luftfartskvoter i puljen til nye operatører og operatører med kraftig vækst, jf. § 23 c, stk. 7.

26) *Produktionsenhed*: En teknisk enhed, der består af et eller flere anlæg beliggende på samme lokalitet

projektmekanismer, (EU-Tidende 2004 nr. L 338, side 18).

tet, hvorfra der udføres de af loven omfattede aktiviteter.

27) *Produktionsrate*: Faktisk produktion pr. tidsenhed, f.eks. ton pr. time eller lignende.

28) *Procesudledning*: Udledninger af CO₂, som ikke er brændselsrelaterede, og som opstår som et resultat af tilsigtede eller utilsigtede reaktioner mellem materialer eller gennem deres omdannelse i en proces.

29) *Tonkilometer*: Flyvestrækning gange nyttelast, hvor flyvestrækning er storcirkelafstanden (Great circle distance) mellem afgangsflyvepladsen og ankomstflyvepladsen plus et yderligere fast tillæg på 95 km, og nyttelast er den samlede masse af transporteret fragt, post og passagerer.

30) *Supervisory Committee*: Det organ under Kyoto-protokollen, som FN nedsætter til godkendelse af JI-kreditter.

31) *Værtsland*: Det land, hvor et projekt til generering af CDM- eller JI-kreditter gennemføres.«

3. Efter § 2 indsættes:

»§ 2 a. Loven omfatter de luftfartsaktiviteter, som er nævnt i § 8 a.

Stk. 2. §§ 3-12, §§ 15-19, § 20 stk. 1 og 2, og § 20 a, gælder ikke for de luftfartsaktiviteter, som er nævnt i stk. 1.«

4. Efter § 8 indsættes:

»§ 8 a. Loven omfatter alle flyvninger, der afgår fra eller ankommer til en flyveplads i en EU-medlemsstat, jf. dog stk. 2, såfremt luftfartsoperatøren er angivet på en liste over luftfartsoperatører, der har Danmark som administrerende medlemsstat. Listen offentliggøres af klima- og energiministeren.

Stk. 2. Loven finder ikke anvendelse på flyvninger angivet i bilag 3.

Stk. 3. Luftfartsoperatøren er forpligtet til at overvåge og rapportere verificerede CO₂-udledninger fra flyvninger omfattet af § 8 a fra den 1. januar 2010. Forpligtelsen til at returnere kvoter, jf. § 26, gælder for CO₂-udledninger foretaget efter den 1. januar 2012.«

§ 13. Enhver kvote skal kunne identificeres entydigt og kan kun anvendes til dækning af udledning-

5. I § 13 *stk. 1*, indsættes efter »produktionsenhed«: »eller luftfartsaktiviteter«.

ger af CO₂ fra en produktionsenhed i den periode, for hvilken den er tildelt, jf. dog stk. 6.

Stk. 2. ...

Stk. 3. Anvendelse af en kvote til dækning af udledninger af CO₂, jf. stk. 1, sker ved, at driftslederen returnerer kvoten, jf. § 26.

Stk. 5. Overskydende kvoter fra 1. periode erstattes ikke med kvoter gyldige i 2. eller senere perioder.

§ 14. Kvoter, som er tildelt på grundlag af kvotedirektivet af en kompetent myndighed i et andet land inden for Det Europæiske Fællesskab, har samme gyldighed i Danmark som kvoter tildelt af klima- og energiministeren efter §§ 15-21.

§ 19.

Stk. 1-2. ...

Stk. 3. Driftsledere for elproducerende produktionsenheder, der ikke er omfattet af stk. 7, tildeles 1.185 kvoter pr. MW installeret fossil elproduktionskapacitet pr. år, enheden er i drift. Der tildeles yderligere 305 kvoter pr. MW installeret fossil varmeproduktionskapacitet pr. år, enheden er i drift, forudsat at varmen ikke helt eller delvis anvendes i de tunge processer, jf. stk. 6. Tildelingen af kvoterne er betinget af, at det dokumenteres, at den tekniske enhed, hvis idriftsættelse udløser kvotetildelingen, vil være i drift mindst 3.000 fuldlasttimer årligt. Ved driftstider på mellem 2.000 og 2.999 fuldlasttimer tildeles 2/3 og ved driftstider på mellem 1.000 og 1.999 fuldlasttimer tildeles 1/3 af de kvoter, der er angivet i 1. og 2. pkt. Kvotetildelingen tilpasses i det efterfølgende år, hvis den forudsatte driftstid ændres. Ved kraft-varme-producerende enheder beregnes elkapaciteten ved fuld varmeproduktion. Ministeren kan som betingelse for kvotetildelingen fastsætte krav til dokumentationen af driftstiden.

Stk. 3. Såfremt en driftsleder ikke har opfyldt sin forpligtelse til at returnere kvoter efter § 26, stk. 2,

6. § 13, stk. 3, affattes således:

»*Stk. 3.* Anvendelse af en kvote, herunder en luftfartskvote, til dækning af udledninger af CO₂, jf. stk. 1, sker ved returnering af kvoten, jf. § 26. Driftsledere for produktionsenheder kan ikke anvende luftfartskvoter til dækning af deres CO₂-udledninger.«

7. § 13, stk. 5, ophæves.

8. I § 14, stk. 1, udgår »efter §§ 15-21«.

9. § 19, stk. 3, 5. pkt., ophæves.

10. I § 20, stk. 3 og 5, indsættes begge steder efter »en driftsleder«: »eller en luftfartsoperatør«.

fradrages den skyldige mængde kvoter inden førstkommende kvotetildeling til driftslederen.

Stk. 4. ...

Stk. 5. Ministeren kan beslutte, at en driftsleder, der er tildelt kvoter på baggrund af urigtige data eller oplysninger, eller uden at betingelserne i denne lov herfor i øvrigt er opfyldt, skal tilbagelevere kvoter svarende til de uretmæssigt modtagne.

Stk. 6. Tildelingen af kvoter til driftslederen sker ved, at ministeren hvert år senest den 28. februar i tildelingsåret indsætter et nærmere angivet antal kvoter på de respektive driftslederes konti i registeret. Ministeren underretter den enkelte driftsleder om tildelingen.

§ 21. Klima- og energiministeren foranlediger, at kvoter fastsat efter § 15, stk. 2, sælges på CO₂-kvotemarkedet, herunder eventuelt på auktion.

§ 23. Klima- og energiministeren kan efter godkendelse af Europa-Kommissionen tillade, at driftsledere af produktionsenheder, der udfører en af de i §§ 5-8 nævnte aktiviteter, for en periode opretter en pulje af produktionsenheder med samme aktivitet i Danmark.

Stk. 2. Driftsledere, der ønsker at oprette en pulje, jf. stk. 1, skal ansøge ministeren herom senest 4 måneder inden den pågældende periodes start.

Stk. 3. Ansøgningen efter stk. 2 skal angive en puljeforvalter, som modtager kvoter på de omfattede driftslederes vegne, og indeholde dokumentation, herunder en fuldmagt, for at puljeforvalteren på vegne af driftslederne kan varetage forpligtelserne efter § 26, stk. 1, og § 31.

11. § 20, stk. 6, affattes således:

»Stk. 6. Tildelingen af kvoter, herunder luftfartskvoter, sker ved, at ministeren hvert år senest den 28. februar i tildelingsåret indsætter kvoterne på de berettigedes konti i registeret og underretter disse om tildelingen.«

12. § 21, stk. 1, affattes således:

»Bortauktionering eller salg af kvoter, herunder luftfartskvoter, varetages af klima- og energiministeren.«

13. § 23, stk. 1, affattes således:

»Klima- og energiministeren kan efter godkendelse af Europa-Kommissionen tillade, at driftsledere af produktionsenheder, der udfører en af de aktiviteter der er nævnt i §§ 5-8, og luftfartsoperatører, der udfører en af de aktiviteter, der er nævnt i §§ 5-8 a, for en periode opretter en pulje for samme aktiviteter i Danmark.«

14. I § 23, stk. 2, indsættes efter »Driftsledere«: »og luftfartsoperatører«.

15. I § 23, stk. 3, indsættes efter »driftslederes«: »og luftfartsoperatørers«.

16. I § 23, stk. 3, indsættes efter »driftslederne«: »og luftfartsoperatørerne«.

17. Efter § 23 indsættes:

»Kapitel 4 a

Ansøgning om, samt fastsættelse og tildeling af kvoter til luftfart

§ 23 a. Luftfartsoperatører kan ansøge om tildeling af luftfartskvoter efter § 23 c, stk. 5 og 6, ved at indsende deres verificerede tonkilometerdata for 2010 for de luftfartsaktiviteter, der er nævnt i § 8 a. En ansøgning skal indgives senest den 31. marts 2011 på et ansøgningsskema anvist af ministeren.

Stk. 2. De tonkilometerdata, som er nævnt i stk. 1, skal overvåges i overensstemmelse med § 28, stk. 2-4, og verificeres i overensstemmelse med § 29.

Stk. 3. Tildelingen af gratis luftfartskvoter efter § 23 c, stk. 5 og 6, er baseret på benchmarks pr. verificeret tonkilometer, fastsat af Europa-Kommissionen.

§ 23 b. Luftfartoperatører, der påbegynder en luftfartsaktivitet som nævnt i § 8 a efter den 31. december 2010, og luftfartoperatører, hvis tonkilometerdata i gennemsnit stiger med mere end 18 pct. om året mellem 2010 og 2014, kan ansøge om tildeling af luftfartskvoter efter § 23 c, stk. 7, ved at indsende deres verificerede tonkilometerdata for 2014 for de luftfartsaktiviteter, der er nævnt i § 8 a. En ansøgning skal indgives senest den 30. juni 2015 på et ansøgningsskema anvist af ministeren..

Stk. 2. De tonkilometerdata, som er nævnt i stk. 1, skal overvåges i overensstemmelse med § 28, stk. 2-4 og verificeres i overensstemmelse med § 29.

Stk. 3. Det er en forudsætning for tildeling af luftfartskvoter efter stk. 1, at aktiviteten ikke helt eller delvis er en fortsættelse af en luftfartsaktivitet, som tidligere blev udført af en anden luftfartsoperatør.

Stk. 4. En luftfartoperatør, hvis tonkilometerdata i gennemsnit stiger med mere end 18 pct. om året mellem 2010 og 2014, kan maksimalt få 1.000.000 luftfartskvoter fra reserven, som er omtalt i § 23 c, stk. 7.

§ 23 c. For perioden fra den 1. januar 2012 til den 31. december 2012 udgør den samlede mængde luftfartskvoter på EU-niveau 97 pct. af de historiske luftfartsemissioner i EU.

Stk. 2. For den periode, der begynder den 1. januar 2013, og for hver efterfølgende periode, udgør den samlede mængde luftfartskvoter på EU-niveau 95 pct. af de historiske luftfartsemissioner i EU ganget med antallet af år i perioden.

Stk. 3. I 2012 bortauktioneres 15 pct. af den samlede mængde luftfartskvoter, som er nævnt i stk. 1.

Stk. 4. Fra den 1. januar 2013 bortauktioneres 15 pct. af den samlede mængde luftfartskvoter, som er nævnt i stk. 2.

Stk. 5. I 2012 tildeles 85 pct. af den samlede mængde luftfartskvoter, som er nævnt i stk. 1 til operatørerne.

Stk. 6. Fra den 1. januar 2013 tildeles 82 pct. af den samlede mængde luftfartskvoter, som er nævnt i stk. 2, til operatørerne.

Stk. 7. Fra den 1. januar 2013 afsættes 3 pct. af den samlede mængde luftfartskvoter, som er nævnt i stk. 2, i en reserve til operatører, der påbegynder en luftfartsaktivitet som nævnt i § 8 a efter den 31. december 2010, og operatører hvis tonkilometerdata i gennemsnit stiger med mere end 18 pct. om året mellem 2010 og 2014. Kvoter fra denne reserve, som ikke tildeles luftfartsoperatører, kan bortauktioneres.«

§ 26. Driftslederen for en produktionsenhed omfattet af loven skal hvert år senest den 30. april returnere et antal kvoter svarende til det foregående års verificerede CO₂-udledning fra produktionsenheden, jf. dog § 26 a.

Stk. 2. Hvis driftslederen ikke har returneret et tilstrækkeligt antal kvoter i forhold til foregående års verificerede CO₂-udledninger, skal driftslederen senest den 30. april det følgende år returnere kvoter svarende til mankoen fra tidligere år, jf. dog § 26 a.

Stk. 3. Til opfyldelse af forpligtelsen til returnering af kvoter efter stk. 1 og 2 kan en driftsleder i 2. periode anvende CDM- og JI-kreditter, jf. § 26 a, stk. 1, svarende til 6,51 pct. af de tildelte kvoter til produktionsenheden. For driftsledere for kraft- og kraft-varme-produktionsenheder, som primært har til formål at sælge el til de kollektive net, er grænsen for anvendelse af kreditter dog 28,73 pct.

18. I § 26, *stk. 1*, indsættes efter »Driftslederen for en produktionsenhed«: »og luftfartsoperatøren for en luftfartsaktivitet«.

19. I § 26, *stk. 1*, indsættes efter »CO₂-udledning fra produktionsenheden«: »eller fra luftfartsaktiviteten«.

20. I § 26, *stk. 2*, indsættes to steder efter »driftslederen«: »eller luftfartsoperatøren«.

21. I § 26, *stk. 3*, indsættes som 3. og 4. *pkt.*:

»For perioden fra den 1. januar 2012 til den 31. december 2012 kan luftfartsoperatører anvende CDM- og JI-kreditter for op til 15 pct. af det antal kvoter, som de er forpligtet til at returnere. For efterfølgende perioder nedsættes andelen af kreditter, som kan anvendes til returnering, fra 15 pct. til 1,5 pct.«

af de kvoter, som i perioden er tildelt til produktionsenheden til fossil elproduktion efter § 17, stk. 1, og § 19.

Stk. 4. Foreligger rapportering eller fastsættelse efter § 30, stk. 1-3, af det foregående års udledning ikke den 30. april, returnerer driftslederen et antal kvoter eller kreditter svarende til en foreløbig ud-melding fastsat af ministeren. Når den endelige fastsættelse af udledning foreligger, justeres pligten til at returnere kvoter eller kreditter i overensstem-melse hermed ved det følgende års kvotereturne-ring.

Stk. 5. Ministeren offentliggør afgørelser om driftslederes betaling af afgift efter § 31, stk. 1, på et offentligt tilgængeligt område, på registerets elektroniske hjemmeside el.lign.

§ 26 a. CDM- og JI-kreditter, som er indsat i det danske kvoteregister, kan efter godkendelse fra klima- og energiministeren anvendes til opfyldelse af forpligtelsen i § 26, stk. 1 eller 2.

§ 28. Driftslederen er forpligtet til løbende at overvåge CO₂-udledningen fra produktionsenhe-der, som denne er ansvarlig for. Udledningen kan enten beregnes eller måles.

Stk. 2. Overvågningen skal ske i overensstem-melse med en plan herfor, som er godkendt af klima- og energiministeren.

Stk. 3. Ministeren kan fastsætte nærmere regler om overvågningen og overvågningsplanen efter stk. 1 og 2. I reglerne kan det fastsættes, at over-vågningsplanen skal følge fastlagte kriterier og fremgangsmåder, eller at overvågningen skal finde sted på baggrund af en overvågningsplan, der ud-arbejdes og godkendes for den konkrete produkti-onsenhed. Der kan fastsættes regler om den periode, hvor driftslederen er forpligtet til at opbe-vare data opsamlet ved overvågningen.

Stk. 4. I godkendelsen af overvågningsplanen ef-ter stk. 2 kan der stilles vilkår, som er begrundet i produktionsenhedens særlige forhold.

22. I § 26, *stk. 4*, indsættes efter »returnerer drifts-lederen«: »og luftfartsoperatøren«.

23. I § 26, *stk. 5*, indsættes efter »om driftslede-rens«: »og luftfartsoperatørens«.

24. I § 26 a, *stk. 1*, ændres »§ 26, stk. 1 eller 2« til: »§ 26, stk. 1, 2 eller 3«.

25. § 28, *stk. 1*, affattes således:

»§ 28. Driftslederen og luftfartsoperatøren er for-pligtet til løbende at overvåge CO₂-udledningen fra produktionsenheder eller luftfartsaktiviteter, som denne er ansvarlig for. Udledningen kan enten be-regnes eller måles.«

26. I § 28, *stk. 2*, indsættes efter »Overvågningen«: »af CO₂-udledningen og tonkilometerne«.

27. I § 28, *stk. 3*, indsættes efter »den konkrete pro-duktionsenhed«: »eller luftfartsaktivitet«.

28. I § 28, *stk. 3*, indsættes efter »driftslederen«: »og luftfartsoperatøren«.

29. I § 28, *stk. 4*, indsættes efter »produktionsen-hedens«: »eller luftfartsaktivitetens«.

30. I § 29, *stk. 1*, indsættes som 2. *pkt.*:

§ 29. Overvågningen af CO₂-udledningen efter § 28 skal årligt verificeres af en uafhængig virksomhed, verifikator, som er godkendt hertil af klima- og energiministeren.

Stk. 2. Verifikationen skal navnlig omfatte målemetoder, målingernes hensigtsmæssighed, pålidelighed, troværdighed og nøjagtighed samt valg og anvendelse af emissionsfaktorer og anvendte beregningsmetoder. Verifikationen omfatter tillige opgørelsens overensstemmelse med planen for overvågning af udledninger af CO₂, jf. § 28, stk. 2.

Stk. 3. Verifikator udarbejder en verifikationserklæring, der bekræfter, at CO₂-udledningerne er overvåget i overensstemmelse med § 28 eller regler udstedt i medfør heraf, samt en redegørelse om verifikationen efter stk. 2.

§ 30. En driftsleder, hvis produktionsenhed er omfattet af loven, er ansvarlig for årligt senest den 31. marts at rapportere verificerede CO₂-udledninger for det foregående år fra produktionsenheder, som denne er ansvarlig for, til klima- og energiministeren og til det i § 24 nævnte register.

Stk. 2. Rapporteringen til klima- og energiministeren skal omfatte følgende oplysninger for hver produktionsenhed:

- 1) Identifikationsdata for produktionsenheden.
- 2) Aktivitetsdata, emissionsfaktorer, oxidationsfaktorer, samlede udledninger og usikkerhed for opgørelsen for hver af de af loven omfattede aktiviteter, der udføres på produktionsenheden.

Stk. 3. Hvis en driftsleder ikke rapporterer efter stk. 1, kan ministeren fastsætte produktionsenhedens CO₂-udledning. Ministerens fastsættelse af udledningen har samme retsvirkning som en verificeret rapportering efter stk. 1. Omkostningerne i forbindelse med fastsættelsen, herunder omkostninger til eventuel sagkyndig bistand, påhviler driftslederen.

Stk. 4. Har en driftsleder ikke foretaget verificeret rapportering efter stk. 1-3, kan denne ikke afhænde kvoter gennem registeret, jf. § 24, før den verificerede rapportering er foretaget efter stk. 1 eller en endelig udledning er fastsat af ministeren efter stk. 3.

Stk. 5. Ministeren kan fastsætte nærmere regler om rapporteringen efter stk. 1 og 2.

»Overvågningen af tonkilometer efter § 23 a, stk. 2, skal årligt verificeres af en uafhængig virksomhedverifikator, som er godkendt hertil af klima- og energiministeren.«

31. I § 29, *stk. 2*, indsættes efter »udledninger af CO₂«: »eller tonkilometer«.

32. I § 29, *stk. 3*, indsættes efter »CO₂-udledningerne«: »eller tonkilometerne«.

33. § 30 affattes således:

»§ 30. En driftsleder eller luftfartsoperatør, hvis produktionsenhed eller luftfartsaktiviteter er omfattet af loven, er ansvarlig for årligt senest den 31. marts at rapportere verificerede CO₂-udledninger for det foregående år fra produktionsenheder eller luftfartsaktiviteter, som denne er ansvarlig for, til klima- og energiministeren og til det register, som er nævnt i § 24.

Stk. 2. Rapporteringen fra hver driftsleder skal omfatte følgende oplysninger for hver produktionsenhed:

- 1) Identifikationsdata for produktionsenheden.
- 2) Aktivitetsdata, emissionsfaktorer, oxidationsfaktorer, samlede udledninger og usikkerhed for opgørelsen for hver af de af loven omfattede aktiviteter, der udføres på produktionsenheden.

Stk. 3. Rapporteringen fra hver luftfartsoperatør skal ske på et standardskema, der er anvist af ministeren.

Stk. 4. Hvis en driftsleder eller en luftfartsoperatør ikke rapporterer efter stk. 1, kan ministeren fastsætte produktionsenhedens eller luftfartsaktivitetens CO₂-udledning. Ministerens fastsættelse af udledningen har samme retsvirkning som en verificeret rapportering efter stk. 1. Omkostningerne i forbindelse med fastsættelsen, herunder omkostninger til eventuel sagkyndig bistand, påhviler driftslederen eller luftfartsoperatøren.

Stk. 5. Har en driftsleder eller luftfartsoperatør ikke foretaget verificeret rapportering efter stk. 1-3,

Stk. 6. Ministeren kan videregive de indrapporterede oplysninger til en anden offentlig myndighed med de begrænsninger, der følger af lovgivningen.

§ 31. Såfremt en driftsleder ikke har overholdt sin forpligtelse efter § 26, stk. 1 eller 2, pålægger klima- og energiministeren driftslederen at betale en afgift til statskassen. Afgiften udgør et beløb svarende til 100 euro for hver ton CO₂, som er udledt uden returnering af kvoter eller kreditter, jf. § 26, stk. 1 og 2, og § 26 a. For overskridelser i årene 2005, 2006 og 2007 udgør afgiften dog et beløb svarende til 40 euro pr. ton.

Stk. 5. Afgiftsbetalingen efter stk. 1 fritager ikke driftslederen for forpligtelsen til at returnere en kvote- eller kreditmængde svarende til de overskridende udledninger til klima- og energiministeren senest den 30. april det efterfølgende kalenderår.

Stk. 6. For betaling af afgift efter loven hæfter driftslederen. Hvis driftslederen ikke er ejer af produktionsenheden, hæfter ejeren solidarisk med driftslederen for afgiftens betaling. Hvis driftslederen ikke driver produktionsenheden for egen regning, hæfter den, der driver produktionsenheden for egen regning, solidarisk med driftslederen for afgiftens betaling.

kan denne ikke afhænde kvoter, herunder luftfartskvoter, gennem registeret, jf. § 24, før den verificerede rapportering er foretaget efter stk. 1-3, eller en endelig udledning er fastsat af ministeren efter stk. 4.

Stk. 6. Ministeren kan fastsætte nærmere regler om rapporteringen efter stk. 1-3.

Stk. 7. Ministeren kan videregive de indrapporterede oplysninger til en anden offentlig myndighed med de begrænsninger, der følger af lovgivningen.«

34. § 31, stk. 1, affattes således:

»Såfremt en driftsleder eller en luftfartsoperatør ikke har overholdt sin forpligtelse efter § 26, pålægger klima- og energiministeren driftslederen eller luftfartsoperatøren at betale en afgift til statskassen. Afgiften udgør et beløb svarende til 100 euro for hver ton CO₂, som er udledt uden returnering af kvoter eller kreditter, jf. § 26 og § 26 a.«

35. I § 31, stk. 5, indsættes efter »driftslederen«: »og luftfartsoperatøren«.

36. § 31, stk. 6, affattes således:

»*Stk. 6.* For betaling af afgift efter loven hæfter driftslederen eller luftfartsoperatøren. Hvis denne ikke er ejer af produktionsenheden eller luftfartøjet, hæfter ejeren solidarisk med driftslederen eller luftfartsoperatøren for afgiftens betaling. Hvis driftslederen eller luftfartsoperatøren ikke driver produktionsenheden eller luftfartøjet for egen regning, hæfter den, der driver aktiviteten for egen regning, solidarisk med driftslederen eller luftfartsoperatøren for afgiftens betaling.«

37. Efter § 31 indsættes:

»§ 31 a. Hvis en luftfartsoperatør ikke opfylder kravene i denne lov, og andre håndhævelsesforanstaltninger ikke har kunnet sikre opfyldelsen, kan klima- og energiministeren anmode Europa-Kommissionen om at træffe afgørelse om at nedlægge driftsforbud over for den pågældende luftfartsoperatør.

§ 32. Klima- og energiministeren fører tilsyn med driftsledernes overholdelse af loven, af regler udstedt i medfør heraf, af afgørelser truffet efter loven og af vilkår stillet efter loven. Såfremt ministeren efter bestemmelsen i § 37, stk. 2, henlægger opgaver til en privat organisation, fører ministeren tilsyn med disses overholdelse af loven, af regler udstedt i medfør af loven og af afgørelser truffet efter loven.

Stk. 2. Driftsledere, som udfører aktiviteter omfattet af denne lov, skal efter anmodning fra ministeren afgive enhver oplysning, som disse vurderer er nødvendige til varetagelse af deres opgaver efter denne lov.

§ 33. Klima- og energiministerens udgifter til tildeling af tilladelser efter §§ 10-12 og 23, tildeling af kvoter efter §§ 15-20 og 22, behandling og afgørelse af sager vedrørende overvågning, verifikation og rapportering efter §§ 28-30, afgørelse om afgiftsbetaling efter § 31 og tilsyn efter § 32, stk. 1, påhviler driftslederen af produktionsenheder omfattet af loven.

Stk. 2. Klima- og energiministeren fastsætter regler om driftsledernes betaling af udgifter nævnt i stk. 1.

Stk. 3. Ubetalte beløb efter denne bestemmelse kan inddrives på samme måde som angivet i § 31, stk. 7 og 8.

Stk. 2. En luftfartsoperatør kan forlange, at klima- og energiministerens beslutning om at anmode Europa-Kommissionen om at træffe beslutning, som angivet i stk. 1, indbringes for domstolene, som angivet i § 11, stk. 3, inden anmodningen fremsendes til Europa-Kommissionen. Meddelelse af en beslutning efter stk. 1 skal indeholde oplysninger om adgangen til at begære domstolsprøvelse og fristen herfor.

Stk. 3. Klima- og energiministeren sikrer, at Europa-Kommissionens beslutninger om at nedlægge driftsforbud over for bestemte luftfartsoperatører håndhæves på dansk territorium.«

38. I § 32, *stk. 1*, indsættes efter »driftsledernes«: »og luftfartsoperatørernes«.

39. I § 32, *stk. 2*, indsættes efter »Driftsledere«: »og luftfartsoperatører«.

40. I § 33 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»*Stk. 2.* Klima- og energiministerens udgifter til tildeling af kvoter til luftfartsoperatører efter §§ 23 a–23 c, til behandling og afgørelse af sager vedrørende overvågning, verifikation og rapportering vedrørende luftfartsoperatører efter §§ 28-30, afgørelse om afgiftsbetaling efter § 31 og tilsyn efter § 32, stk. 1, påhviler luftfartsoperatører omfattet af loven.«

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.

41. § 33, *stk. 2*, der bliver stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Klima- og energiministeren fastsætter regler om driftslederens og luftfartsoperatørens betaling af udgifter nævnt i stk. 1 og 2.«

§ 34. ---

Stk. 3. Følgende afgørelser kan ikke indbringes for Energiklagenævnet:

- 1) Ministerens afgørelser efter § 11, stk. 1, og § 12, stk. 1, nr. 2 og 3.
- 2) Ministerens afgørelser efter kapitel 4, bortset fra afgørelser truffet efter § 16, stk. 6.
- 3) Ministerens afgørelser efter § 30, stk. 3, om fastsættelse af en produktionsenheds udledning.

§ 35 a. Klima- og energiministeren kan fastsætte regler om, at nærmere angivne internationale vedtagelser og tekniske specifikationer vedrørende krav til virksomheder, anlæg, indretninger m.v. eller betingelser for tildeling m.v. af kreditter eller kvoter, som der henvises til i regler udstedt i medfør af denne lov, ikke indføres i Lovtidende.

42. I § 34, stk. 3, indsættes efter nr. 2 som nyt nummer:

»3) Ministerens afgørelser truffet efter § 23 a, stk 1 og 3 og 23 b stk 1 og 2«

43. I § 35 a, stk. 1, indsættes efter »anlæg,«: »luftfartøjer,«.

44. Efter bilag 2 indsættes som bilag 3:

Følgende flyvninger er ikke omfattet af denne lov, jf. § 8 a:

- a) Flyvninger, der udføres udelukkende med det formål at transportere en regerende monark og dennes nærmeste familie, statsoverhoveder, regeringschefer eller ministre fra et tredjeland på officiel tjenesterejse, når dette formål fremgår af en relevant statusindikator i flyveplanen.
- b) Militære flyvninger, der udføres af militærfly, og toldmyndighedernes og politiets flyvninger
- c) Eftersøgnings- og redningsflyvninger, brandslukningsflyvninger, humanitære flyvninger og medicinske nødflyvninger, der er godkendt af den relevante kompetente myndighed.
- d) Flyvninger, der udelukkende udføres efter visueflyvereglerne som defineret i bilag 2 til Chicago-konventionen.
- e) Flyvninger, der afsluttes på den flyveplads, hvorfra luftfartøjet er startet, og som ikke indebærer nogen mellemlanding.
- f) Træningsflyvninger, der udføres udelukkende med det formål at opnå et certifikat, eller, hvis der er tale om flyvebesætningsmedlemmer, en rating af

certifikat, når dette fremgår af en passende bemærkning i flyveplanen, forudsat at flyvningen ikke tjener til transport af passagerer og/eller fragt, eller til positionering eller transport af luftfartøjet.

g) Flyvninger, der udføres udelukkende som led i videnskabelig forskning eller med det formål at kontrollere, afprøve eller certificere et luftfartøj eller udstyr, uanset om dette er luftbåret eller jordbaseret.

h) Flyvninger, der udføres med luftfartøjer med en højst tilladt startmasse på under 5700 kg

i) Flyvninger, der udføres inden for rammerne af forpligtelser til offentlig tjeneste, som i henhold til forordning (EØF) nr. 2408/92 pålægges ruter i regionerne i den yderste periferi som defineret i artikel 299, stk. 2, i traktaten eller på ruter, hvor den udbudte kapacitet ikke overstiger 30.000 sæder pr. år.

j) Flyvninger, som, hvis det ikke var for dette punkt, ville falde ind under denne aktivitet, og som foretages af en erhvervsmæssig lufttransportoperatør, der enten:

– I tre på hinanden følgende perioder på fire måneder foretager under 243 flyvninger pr. periode

eller

– foretager flyvninger med samlede årlige emissioner på under 10.000 tons.

§ 2

I lov nr. 1392 af 27. december 2008 om fremme af vedvarende energi, som ændret ved lov nr. 509 af 12. juni 2009, foretages følgende ændringer:

§ 42. ---

Stk. 4. Der ydes pristillæg for elektricitet produceret på en vindmølle nettilsluttet fra den 1. januar 2005 til og med den 31. december 2010, på betingelse af at ejeren af vindmøllen udnytter skrotningsbeviser, som er udstedt for nedtagning af en vindmølle med en effekt på 450 kW eller derunder fra den 15. december 2004 til og med den 15. december 2010. Skrotningsbeviset kan dog ikke udnyttes i vindmøller på søterritoriet m.v., jf. § 25, stk. 1, eller vindmøller, som er tilsluttet i egen for-

1. I § 42, *stk. 4*, ændres »den 31. december 2010« til: »den 31. december 2011« og »den 15. december 2010« ændres til: »den 15. december 2011«.

brugsinstalla-tion omfattet af § 41. Skrotningsbeviser kan kun udstedes inden for en pulje, som svarer til en samlet effekt i nedtagne vindmøller på 175 MW.

§ 42. ---

Stk. 6. Ejeren af en vindmølle, som er nettilsluttet fra den 21. februar 2008 til og med den 31. december 2010, kan vælge at modtage pristillæg som nævnt i stk. 5, nr. 1, for skrotningsbeviser, som udnyttes i vindmøllen. Pristillægget fastsættes således, at pristillægget og summen af den efter § 51, stk. 2, nr. 2, fastsatte markedspris ikke overstiger 38 øre pr. kWh. Tilvalg af pristillæg som nævnt i 1. pkt. er bindende i støtteperioden. Tilvalget er betinget af, at vindmølleejeren underretter Energinet.dk herom senest ved nettilslutningen.

Stk. 3. Til brug ved administrationen af denne lov kan klima- og energiministeren indhente oplysninger fra den statslige told- og skatteforvaltning, herunder i elektronisk form.

2. I § 42, stk. 6, ændres »den 31. december 2010« til: »den 31. december 2011.«

§ 3

1. I § 32 indsættes efter stk. 2 som nye stykker:

»*Stk. 3.* Ministeren pålægger driftsledere, der udfører aktiviteter, som i medfør af direktiv 2009/29/EF eller i medfør af beslutning truffet efter artikel 24 i direktiv 2003/87/EF omfattes af kvoteordningen fra 2013 at indsende dokumenterede og verificerede oplysninger om deres CO₂-udledning inden den 30. april 2010. Ministeren fastlægger hvilke data, der skal indrapporteres.

Stk. 4. Udgifterne til indrapportering efter stk. 3, afholdes af driftslederen.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 5.

§ 4

Loven træder i kraft den 31. december 2009.