



**EUROPEISKA
UNIONENS RÅD**

**Bryssel den 9 januari 2007 (25.1)
(OR. en)**

**Interinstitutionellt ärende:
2006/0304 (COD)**

**5154/07
ADD 2**

**ENV 7
AVIATION 15
MI 7
IND 3
ENER 8
CODEC 11**

ADDENDUM till FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionen
av den:	22 december 2006
Ärende:	Arbetsdokument från kommissionen Sammanfattning av konsekvensanalysen: Införande av luftfartsverksamhet i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen

För delegationerna bifogas kommissionens förslag, som översänts per brev från direktör Jordi Ayet Puigarnau till Javier Solana, generalsekreterare/hög representant.

Bilaga: SEK(2006) 1685



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 20.12.2006
SEK(2006) 1685

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONEN

Bilaga till

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

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

Sammanfattning av konsekvensanalysen

{KOM(2006) 818 slutlig}
{SEK(2006) 1684}

1. FÖRFARANDE OCH SAMRÅD

2005 antog kommissionen meddelandet *Att minska luftfartens påverkan på klimatförändringen*¹ där man gick igenom olika politiska alternativ på området. Meddelandet åtföljdes av en konsekvensanalys. Man kom fram till att det behövs ytterligare åtgärder eftersom utsläppen från luftfarten sannolikt kommer att öka i framtiden. Kommissionen beslöt därför att gå vidare i frågan med ett nytt marknadsbaserat styrmedel på EU-nivå i stället för andra ekonomiska åtgärder som skatter och avgifter. Kommissionen konstaterade att ”... *det bästa sättet ... är att inbegripa luftfartssektorns klimatpåverkan i EU:s system för handel med utsläppsrätter*”. Syftet med det föreliggande förslaget är att genomföra detta centrala inslag i strategin utan att påverka de övriga delarna som går ut på att motverka klimatförändringen med ett helhetsgrepp baserat på bättre teknik och effektivare användning av flygplan, bl.a. genom förbättrad flygledningstjänst och särskild forskning².

Europeiska rådets miljöministermöte, Europeiska rådet och Europaparlamentet mottog meddelandet positivt och var överens om att utsläppshandel förefaller vara det bästa alternativet. Den kan vara ett av inslagen i ett mer omfattande åtgärds paket.

På det internationella planet gäller att i de begränsnings- och minskningsmål som är fastlagda i Kyotoprotokollet ingår utsläpp från inrikesflyget, däremot inte utsläpp från utrikesflyget. I stället ålägger protokollet parterna att ”*sträva efter att begränsa eller minska utsläpp av växthusgaser ... från flygbränslen ... genom insatser i Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) ...*”. På det sjätte mötet med ICAO:s miljökommitté (*Committee on Aviation Environmental Protection, CAEP*) 2004 enades man om att ett system för utsläppshandel inrättat speciellt för luftfarten och baserat på ett nytt rättsligt instrument inom ramen för ICAO ”*framstår som så pass olämpligt att det inte längre bör övervägas*”. I resolution 35-5 från ICAO:s generalförsamling förordade man i stället ett öppet system för utsläppshandel och begärde att det skulle utarbetas icke-bindande riktlinjer som staterna vid behov kan använda för att integrera utsläpp från utrikesflyget i sina handelssystem. Kommissionen och medlemsstaterna stödjer detta arbete som är planerat att slutföras av ICAO 2007. Frågan kommer att tas upp i ICAO:s generalförsamling i september 2007. Under alla omständigheter förväntas inte förslaget att träda i kraft före det datumet. ICAO:s slutliga version av riktlinjerna kommer att beaktas i tillämpliga delar under medbeslutandeförfarandet. Syftet med förslaget är att skapa en modell för handel med utsläpp från luftfarten som kan tjäna som utgångspunkt för EU:s kontakter med viktiga internationella partner och som kan utvidgas eller kopieras i internationell skala. Kommissionen stödjer också målet om en världsomfattande överenskommelse för att på det internationella planet komma till rätta med luftfartens utsläpp på ett verkningsfullt sätt.

¹ KOM(2005) 459, 27.9.2005. Meddelandet finns på följande webbplats, där det också finns mer information om klimatförändringen: http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm

² Se särskilt avsnitt 5 i meddelandet (KOM(2005) 459).

Förslaget har tagits fram på grundval av ett omfattande samråd med berörda aktörer. Bland annat har ett **samråd på Internet** genomförts och en **arbetsgrupp med experter på luftfartsfrågor** har bildats (*Aviation Working Group of experts*).

2. PROBLEMFORMULERING

Luftfarten ingår som en naturlig del i 2000-talets samhälle och den bidrar till integrationen i europeisk och världsomfattande skala. Men den påverkar också klimatförändringen negativt. **Luftfarten svarar för omkring 0,6 % av EU:s mervärde³ men producerar samtidigt 3 % av EU:s utsläpp av växthusgaser.** Merparten kommer från utrikesflyget, som inte omfattas av några mål i Kyotoprotokollet. **De politiska åtgärderna för att motverka klimatförändringen har hittills inte krävt någon större insats från luftfartens sida.**

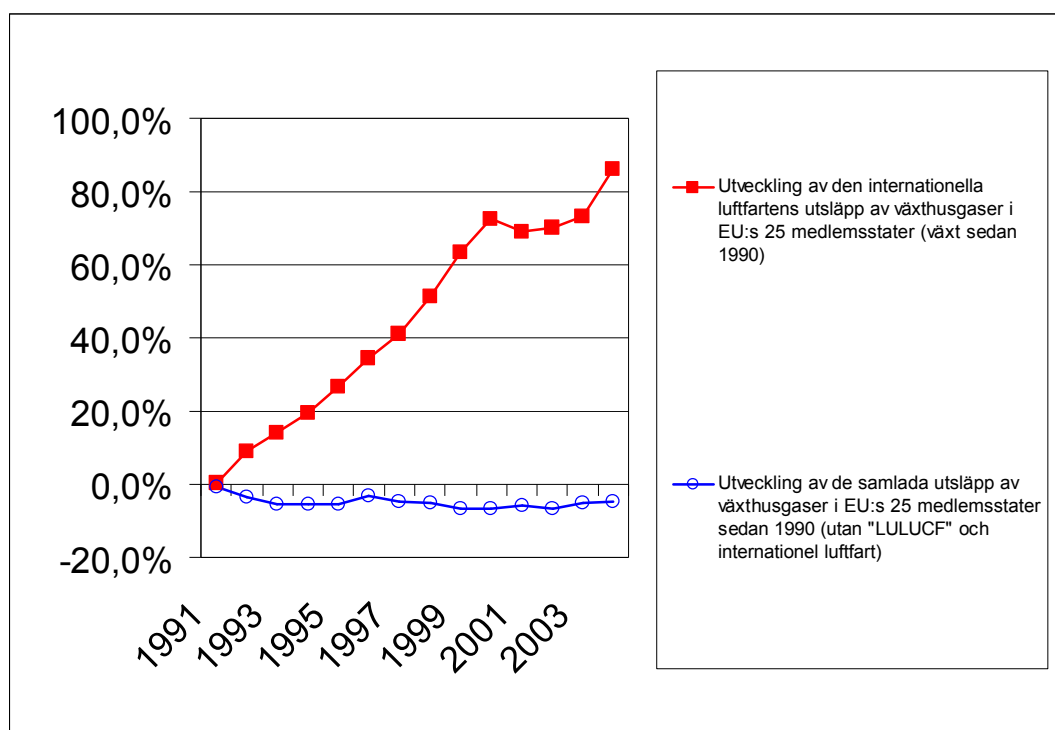


Fig. 1: Utveckling av den internationella luftfartens utsläpp av växthusgaser i EU:s 25 medlemsstater. Källa: Europeiska miljöbyrån.

Som framgår av figur 1 **ökade den internationella luftfartens utsläpp av växthusgaser i EU med 87 % under perioden 1990–2004.** Under samma period har man genom politiska åtgärder åstadkommit en minskning av den totala mängden utsläpp från andra sektorer. **Luftfarten beräknas öka med mer än 100 % från 2005 till 2020.** Utan nya politiska åtgärder kommer de ökade utsläppen från luftfarten att fortsätta undergräva de insatser som görs inom andra områden.

³ Eurostat: *Statistics in focus*, 37/2005.

3. SYFTE

Det **övergripande målet** med förslaget är att komma till rätta med luftfartens ökande påverkan på klimatet och se till att luftfartssektorn gör sitt för att uppnå EU:s mål om att begränsa ökningen av jordytans genomsnittstemperatur så att den inte når en nivå som är högre än 2° C över den förindustriella nivån. **Medlet för att åstadkomma** detta är att införa luftfarten i gemenskapens system för handel med utsläppsrätter.

4. VAL AV POLITISK ÅTGÄRD

4.1. Inledning

Vid utformningen av förslaget har det varit av **grundläggande betydelse att i enlighet med Chicagokonventionen se till att lufttrafikföretagen behandlas lika oberoende av deras nationalitet**. Det har också varit viktigt att bygga på de **erfarenheter som vunnits från det nuvarande systemet för utsläppshandel**. För luftfarten har man därför tittat på mer harmoniserade lösningar.

4.2. Öppet eller slutet system

Kommissionen kom i sitt meddelande fram till att den bästa lösningen är att integrera luftfarten i gemenskapens befintliga system för utsläppshandel (nedan kallat *gemenskapssystemet*). Ett alternativ vore att konstruera ett separat system för luftfarten, som då skulle bli ett "slutet" system enbart för den sektorn. I den konsekvensanalys som åtföljer meddelandet visas vilka effekter ett slutet system skulle få.

4.3. Internationell räckvidd

För att bestämma systemets internationella räckvidd undersökte man konsekvenserna för miljön och hela spektrumet av ekonomiska konsekvenser. Man tittade också på om systemet skulle kunna fungera som modell för användning i större skala. Alternativen för räckvidden var följande: **flyg enbart inom EU, alla avgående flyg** från flygplatser i EU, och **alla ankommande och avgående flyg**. Den här analysen fokuseras på dessa tre alternativ.

4.4. Utsläpp av andra gaser än koldioxid

Luftfarten påverkar klimatet på fler sätt än enbart genom utsläpp av växthusgaser, framför allt genom utsläpp av kväveoxider och ökad bildning av cirrusmoln. Man har kommit fram till två sätt att motverka dessa effekter: Att ålägga luftfarten att överlämna utsläppsrätter som motsvarar dess koldioxidutsläpp **multipliserat med en försiktighetsfaktor** som skall återspegla övriga effekter, eller att bara ta med koldioxid i systemet men parallellt införa andra styrmedel, t.ex. **anpassning av flygplatsavgifterna till kväveoxidutsläppen**.

4.5. Avlägsna och isolerade regioner

Rådet och parlamentet krävde att kommissionen skulle undersöka effekterna på de mångfald av skilda situationer som råder i olika regioner i EU, däribland på öar och i de yttersta randområdena. Tre alternativ har analyserats: a) **inga**

specialbestämmelser för olika regioner, b) specialbestämmelser för de yttersta randområdena, och c) fastställande av ytterligare typer av regioner för vilka specialbestämmelser skall gälla.

4.6. Projektcertifikat (CER och ERU)

I linje med den praxis som råder i gemenskapens system för utsläppshandel bör även luftfarten för sitt uppfyllande av utsläppskraven kunna få utnyttja projektcertifikat som genererats inom ramen för Kyotoprotokollet. För att säkerställa likabehandling av flygbolagen måste utnyttjandet ske enligt harmoniserade regler. Två alternativ behandlas i konsekvensanalysen: a) **Projektcertifikat skall få utnyttjas upp till en procentandel som är lika med genomsnittet av de procentandelar som medlemsstaterna föreskrivit i sina nationella fördelningsplaner avseende EU:s system för handel med utsläppsrätter**, och b) obegränsat utnyttjande.

4.7. Sammanlagd mängd utsläppsrätter

I samband med att luftfarten införs i gemenskapssystemet kommer den att tilldelas en första pott med utsläppsrätter. Den potten kan sedan ökas genom inköp av utsläppsrätter på marknaden. I det befintliga gemenskapssystemet innebär utsläppsgränserna för båda perioderna 2005–2007 och 2008–2012 att utsläppen kommer att stabiliseras på 1990 års nivåer och därefter sjunka ytterligare. Men att **kräva att flyget inom en nära framtid skall stabilisera utsläppen på eller under 1990 års nivåer vore orealistiskt. I konsekvensanalysen utgår man därför från en utsläppsgräns som gör att flyget måste stabilisera utsläppen på 2005 års nivåer.**

4.8. Fördelning av utsläppsrätter

Fördelning av utsläppsrätter aktualiserar två frågor: skall utsläppsrätter fördelas gratis, och hur skall det i så fall gå till? En fördelning av gratis utsläppsrätter baserad på historiska utsläppsnivåer (*grandfathering*) belönar dem som förorenar mest, ”bestraffar” tidiga minskningsinsatser och kan verka hindrande på åtgärder för att komma till rätta med utsläppen. Konsekvensanalysen har därför inriktats på **auktionsförfarandet** (utsläppsrätter mot betalning) och gratisfördelning med hjälp av ett **riktmärke** (i detta fall i form av en faktor som motsvarar utsläppsmängd per tonkilometer).

5. KONSEKVENSANALYS

5.1. Inledning

Tre etablerade analysmodeller användes – Aero, Primes och Tremove. Man analyserade också flygtrafik och använde då data från Eurocontrol (Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst).

Priset på utsläppsrätter i gemenskapssystemet är en viktig ingångsparameter för analysen och är samtidigt ett resultatvärde från Primesmodellen. Därför har två priser – 6 och 30 euro – från det undre respektive övre skiktet av resultaten från Primes använts i de övriga analysmodellerna.

5.2. Miljöeffekter

Miljönyttan av ett system för utsläppshandel är beroende av utsläppsgränsen, som motsvarar antalet utfärdade utsläppsrätter. För en given utsläppsgräns beror minskningarna av utsläppen av växthusgaser på vilka antaganden som görs i scenariot med oförändrad utsläppspolitik (*business-as-usual*). Utgångsvärdet för ökningen av koldioxidutsläpp beräknades i Aero-modellen med data från Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). För att avspegla de förbättringar av flygledningstjänsten som åstadkoms genom gemenskapens initiativ antogs en extra förbättring med 1 % per år för perioden 2013–2019.

I nedanstående tabell ges en översikt av minskningarna av utsläpp av växthusgaser för olika internationella räckvidder av systemet. Utsläpp vid oförändrad politik jämförs med stabilisering på 2005 års nivåer.

Räckvidd	Minskning 2015		Minskning 2020	
	%	Mton CO ₂	%	Mton CO ₂
Flyg inom EU	36 %	31	45 %	44
Alla avgående flyg	36 %	77	46 %	115
Alla avgående och ankommande flyg	36 %	122	46 %	183

Tabell 1. Minskningar av utsläpp i procent och absoluta tal.

5.3. Ekonomiska och sociala konsekvenser

5.3.1. Konsekvenser för flygbolag, flygplatser och kunder

Resultaten av analysen visar att ett införande av flyget i gemenskapens system för utsläppshandel bara skulle få marginell effekt på lönsamheten:

- Eftersom alla flygbolag på alla linjer som omfattas av systemet skulle behandlas lika, **kan man förvänta sig att flygbolagen genom övervältring kommer att låta sina kunder stå för en stor del av, eller kanske till och med hela, kostnaden för deltagandet i systemet.** Detta förväntas ske oavsett om utsläppsrätter fördelas gratis eller inte. I det avseendet uppvisar flygbolagen samma beteende som t.ex. kraftverken i EU.
- Om kostnaderna vältras över helt på kunderna skulle prisökningen år 2020 för en tur-och-retur-biljett med flyg kunna hamna i intervallet 4,6–39,6 euro beroende på flygsträcka. Det förutsätter då att alla avgående och ankommande flyg omfattas och ett högt pris per utsläppsrätt (30 euro). **Det skulle resultera bara i en liten minskning av efterfrågeökningen** – från 142 % i scenariot med oförändrad politik till lägst 135 % med systemet infört.
- **Denna lilla effekt efterfrågeökningen återspeglar det faktum att efterfrågan på flygresor generellt sett inte är särskilt priskänslig.** Det förklaras delvis av att ökningen av biljettpriserna – enligt data om flygresenärernas socioekonomiska fördelning – till övervägande del skulle betalas av de ekonomiskt bäst ställda

bland befolkningen. Ytterligare en förklaring är att både BNP och den disponibla inkomsten i reala termer förväntas fortsätta att öka i framtiden.

- Eftersom alla flygbolag kommer att behandlas lika i systemet, **räknar man inte med att konkurrensen mellan flygbolagen kommer att påverkas märkbart.** De viktigaste skillnaderna mellan flygbolag i det här sammanhanget hänför sig till flygsträckornas längd, flygplanens ålder och nyttolastens storlek. Flygbolag som trafikerar kortare sträckor, använder äldre plan eller befordrar färre passagerare eller mindre mängd gods skulle påverkas mer än bränsleeffektivare flygbolag. **Valet av internationell räckvidd för systemet har sannolikt ingen betydelse för denna slutsats.**
- Konkurrensen mellan flygplatser skulle inte påverkas i någon större grad av systemet, och inte heller turistresandet. Det beror på att den förväntade efterfrågeökningen kommer att ligga kvar på en hög nivå, att det alltid kommer att finnas en ekonomisk grund för att bedriva flygtrafik via EU:s flygplatser, och att det är EU:s befolkning som står för större delen av turistresandet i EU. **För flygplatsernas del har valet av internationell räckvidd för systemet säkert ingen betydelse för denna slutsats, men eventuella risker för turistresandet skulle sannolikt minska om systemet omfattar alla avgående och ankommande flyg.**

5.3.2. *Konsekvenser för gemenskapens system för utsläppshandel*

Slutet system. Kommissionen förordar ett öppet system i stället för ett slutet system, och det valet finner stöd i resultaten från modellanalyserna. **I ett slutet system som omfattar alla avgående flyg skulle priset på en utsläppsrätt för luftfarten hamna i intervallet 114,1-325,8 euro i slutet av 2020.**

Öppet system. Utifrån Orimes-modellens antaganden om utsläppsökningar skulle ett införande av luftfarten i ett system, som omfattar alla avgående flyg men där projektcertifikat *inte* får utnyttjas, leda till en ökning av priset per utsläppsrätt från 31,3 euro till 34,6 euro (av 2020). Enligt ICAO:s antaganden om utsläppsökningar skulle priset stiga från 31,8 euro till 40,6 euro. Men inget av dessa scenarier är särskilt realistiskt eftersom luftfarten *kommer* att få utnyttja projektcertifikat. **Med ett begränsat utnyttjande av projektcertifikat skulle luftfarten inte påverka priserna på utsläppsrätter i gemenskapssystemet i någon märkbar grad. I stället skulle en större mängd projektcertifikat köpas in.**

5.3.3. *Turistresandet*

Turistresandet i EU genereras huvudsakligen genom efterfrågan av EU:s egen befolkning som svarar för omkring 80 % av alla övernattningar. I omkring 25 % av alla turistresor ingår flyg. Slutsatserna kan sammanfattas så här:

- Under antagande av ett högt pris (30 euro) per utsläppsrätt skulle genomsnittskostnaden för en typisk turistresa med flyg i Europa öka med ca 2 %. Bara för regioner där turismen nästan helt och hållet är beroende av ankommande flygresor kan man förvänta en något större effekt. **För nästan alla medlemsstater skulle effekten på en genomsnittlig semesterbudget bli mindre än 2 %, och i**

alla medlemsstater skulle effekten motsvara de årliga variationer som beror på trenderna i turistströmmarna.

- Erfarenheterna från de senaste oljekriserna visar att en ökning på grund av ett högt pris per utsläppsrätt (30 euro) knappast kommer att få någon märkbar effekt på efterfrågan på internationella turistresor. **Trots en genomsnittlig ökning på 49 % av bränslekostnaderna kunde ICAO registrera en kraftig ökning av passagerartrafiken under 2005.**

5.3.4. Effekter för avlägsna och isolerade regioner

I tabell 2 visas effekterna för **regionerna i de yttersta randområdena** vid olika internationella räckvidder för systemet, priserna 6 respektive 30 euro per utsläppsrätt och olika procentandelar av utsläppsrätterna som säljs på auktioner.

Räckvidd	CO ₂	Pris per utsläppsrätt: 6 euro			Pris per utsläppsrätt: 30 euro		
		Procentandel som auktioneras			Procentandel som auktioneras		
	Mton	10 %	20 %	40 %	10 %	20 %	40 %
Enbart flyg inom EU	0	0	0	0	0	0	0
Alla avgående flyg	3,4	2	4	8	10	20	40
Alla avgående och ankommande flyg	6,7	4	8	16	20	40	80

Tabell 2: Extrakostnader för resor till regioner i de yttersta randområdena (miljoner euro). Uppskattade värden för 2005.

Här bör emellertid framhållas att flygbolag som trafikerar regioner i de yttersta randområdena i regel driver sin trafik på kommersiell basis. Man kan därför räkna med att det är kunderna som kommer att få bära en stor del av, eller rent av hela, extrakostnaden, men att detta bara skulle få begränsad effekt på efterfrågan.

Läget är annorlunda för **andra minde gynnade regioner och en del förbindelser med regioner i de yttersta randområdena**, där flygbolagen i allmänhet inte bedriver trafiken kommersiellt utan med statligt trafikstöd. Man har försökt uppskatta de extrakostnader som kan bli aktuella för att upprätthålla befintliga linjer som omfattas av allmän trafikplikt under antagande av att respektive medlemsstat skall betala extrakostnaderna fullt ut. Med undantag för Italien, där allmän trafikplikt relativt sett är vanligare än i andra medlemsstater, skulle bara medlemsstater med regioner i yttersta randområden löpa risk att få betala mer än 1 miljon euro per år för att uppväga effekten på linjerna som har allmän trafikplikt.

Slutligen har de man analyserat vilka effekterna på **flygtrafik till öar** kan tänkas bli. I tre medlemsstater räknar man med att extrakostnaderna för denna trafik kan hamna strax över 1 miljon euro per år i scenariot med det lägsta priset per utsläppsrätt (6 euro) och över 20 miljoner euro per år i scenariot med det högre priset (30 euro). För övriga medlemsstater med öar är extrakostnaderna betydligt lägre.

6. JÄMFÖRELSE AV ALTERNATIVEN

I avsnitt 5 analyserade vi effekterna av olika parametrar. Med utgångspunkt i resultaten från den analysen kommer vi i **det här avsnittet att beskriva den bästa kombinationen av värdena på ”konstruktionsparametrarna” för handelssystemet.**

Analysen bekräftade slutsatsen i kommissionens meddelande från 2005 om att **ett öppet systemet är bättre än ett slutet.** Med ett eget system för luftfarten skulle det krävas mycket högre kostnader för att åstadkomma samma miljönytta.

Analysen bekräftar att den största räckvidden, dvs. **alla avgående och ankommande flyg**, skulle åstadkomma den största miljönyttan. Vidare skulle det vara neutralt ur konkurrenssynpunkt jämfört med de mer begränsade räckvidderna, och det skulle vara bäst för turistresandet. I fråga miljönyttan skulle det bäst återspegla de högre externa kostnader som förorsakas av långflygningar. När det gäller effekten på konkurrensen mellan flygbolag och mellan flygplatser så kommer de olika räckvidderna sannolikt inte att ge olika resultat. **Man räknar med att effekterna på turistresandet totalt sett kommer att bli små, men de kommer troligen att bli minst med den största räckvidden.** Från 2012 och framåt omfattas därför alla avgående och ankommande flyg av förslaget. Systemet är tänkt att starta redan 2011, men under det året omfattas enbart flyg inom EU. På så sätt skall flygbolagen få möjlighet att skaffa sig erfarenheter från deltagande i systemet innan räckvidden vidgas.

När det gäller **avlägsna och isolerade regioner** är de yttersta randområdena den enda typ som är klart definierad (artikel 299.2 i fördraget). Men en del av dessa regioner ligger i själva verket relativt nära det europeiska fastlandet, och därför finns det risk för att ett införande av särbestämmelser till deras förmån skulle leda till snedvridning av konkurrensen i förhållande till fastlandet. Övriga regioner som kan komma ifråga för stöd fastställs individuellt. Därför **bör all särbehandling skötas med hjälp av befintlig lagstiftning för reglering av stöd till transportsektorn.**

När det gäller **klimatpåverkan från andra gaser än koldioxid** kommer kommissionen före utgången av 2008 efter en ingående konsekvensanalys att lägga fram ett förslag om åtgärder mot kväveoxidutsläpp från luftfarten. Syftet är att stimulera tillverkare och flygbolag att investera i teknik med låga utsläpp av kväveoxider.

Samrådet med berörda aktörer visade att det fanns en mycket starkt önskemål om att fördelningen av utsläppsrätter skall harmoniseras på EU-nivå. Det överensstämmer med principen om likabehandling oberoende av nationalitet, något som föreskrivs i Chicagokonventionen.

Analysen visar att auktionering av en viss andel av utsläppsrätterna inte kommer att leda till några orimliga kostnader. **Det beror för det första på att flygbolagen förväntas låta kunderna bära en stor del av, eller rentav hela, kostnaden för sitt deltagande i systemet, och för det andra på att man räknar med att denna kostnadsövertäckning inte kommer att påverkas av om utsläppsrätterna erhålls gratis eller mot betalning.** Auktionering skulle också göra den inledande fördelningen effektivare. För perioden 2011–2012 kommer auktionsandelen att vara

lika med genomsnittet av de auktionsandelar som föreslagits av de medlemsstater som har auktionering med som fördelningsmetod i sina nationella fördelningsplaner. Det sättet att bestämma andelen kommer sedan att ses över i ljuset av resultaten från den allmänna översynen av hela systemet för handel med utsläppsrätter. När det gäller auktionsintäkterna är det meningen att medlemsstaterna skall använda dem till åtgärder för minskning av utsläppen av växthusgaser, för anpassning till effekterna av klimatförändringen – t.ex. i utvecklingsländer – samt till att finansiera forskning och utveckling på området och täcka kostnaderna för administrationen av systemet.

För **utsläppsrätter som fördelas gratis** skulle användning av ett riktmärke (*benchmark*) – till skillnad från användning av historiska utsläppsnivåer – belöna flygbolag som har agerat tidigt mot utsläppen. Den skulle också belöna miljövänligare flygplan *samt* effektivare *användning* av dem. Ett sådant **riktmärke i form av en faktor som motsvarar utsläppsmängden per tonkilometer** tycks vara det bästa alternativet.

Mängden av utsläppsrätter skulle bli den viktigaste bestämmande faktorn för miljönyttan med systemet. Analysen visar att man visserligen skulle uppnå minskningar inom själva luftfartssektorn men att merparten av minskningarna skulle ske inom andra sektorer. Det gör att kostnadseffektiviteten ökar. Under förutsättning att luftfarten får utnyttja projektcertifikat i viss omfattning skulle det vara realistiskt att under loppet av handelsperioden 2011–2022 uppnå en stabilisering av utsläppen till 2005 års nivåer utan att detta skulle pressa upp priserna på utsläppsrätterna märkbart.

7. ÖVERVAKNING OCH UTVÄRDERING

Utsläppshandel kräver rigorös övervakning. Det innebär att **rättidigt genomförande och verkningsfull kontroll av efterlevnaden** är de **centrala måttstockarna** för ett lyckat genomförande.