

GRUNDNOTAT til Folketinget

EU-Kommissionens meddelelse om reducere af klimaeffekterne fra luftfart (Reducing the Climate Change Impacts of Aviation)

COM(2005) 459 final

1. Status

Kommissionen offentliggjorde den 27. september 2005 ovennævnte meddelelse.

Det forventes, at det britiske formandskab vil fremlægge rådskonklusioner på Rådsmødet (miljø) den 2. december 2005.

2. Formål og indhold

EU-Kommissionen ligger i sin meddelelse op til, at luftfartsektoren omfattes af EU's kvotehandelssystem. Et forslag til direktiv vil blive offentliggjort i slutningen af 2006 på baggrund af indspil fra en arbejdsgruppe bestående af fageksperter, industri- forbruger- og miljørepræsentanter.

Herudover anbefaler EU-Kommissionen blandt andet, at:

- Styrke forskning inden for luftfarten.
- Sikre rettidig fremdrift omkring forbedringen af styringen af lufttrafik jævnfør EU's "Single European Sky" program.
- Arbejde for, at der ikke er juridiske hindringer i bilaterale luftfartsaftaler for beskatning af flybrændstof.
- EU-Kommissionen tager de nødvendige initiativer for at holde alle muligheder åbne for brug af økonomiske virkemidler såsom afgifter.
- Skærpe standarder og om nødvendigt indføre nye standarder i ICAO til fremme af miljøhensyn.

EU-Kommissionens begrundelse om tiltag til at reducere emissionerne fra international luftfart med, at man frem til 2012 forventer en stigning i sektorens emissioner af drivhusgasser med 150 % i forhold til 1990. Dermed forventes stigningen at udgøre mere end 25 % af EU's reduktionsforpligtigelser under Kyoto-protokollen, hvilket underminerer EU's bestræbelser på, at reducere emissioner af drivhusgasser.

EU-Kommissionen anfører, at et kvotehandelssystem umiddelbart er at foretrække, idet ek-

sempelvis afgifter på billetter kun vil have en gunstig klimaeffekt ved at reducere efterspørgslen på luftfart, uden samtidig at tilskynde til miljøforbedringer. Ved et kvotehandelsystem forventes efterspørgslen fortsat at kunne øges. Samtidig vil et sådant system ikke virke konkurrenceforvridende. Hertil kommer en række andre fordele ikke mindst, at der internationalt – gennem ICAO – er accept af emissionshandel som et virkemiddel.

EU-Kommission mener, at der fortsat er en række emner, der bør være genstand for videre drøftelse – ikke mindst i den tidligere omtalte arbejdsgruppe. Udover en række tekniske emner lægger meddelelsen op til videre drøftelser af :

- Hvilke parter, der skal tildeles kvoterne – medlemsstater, flyselskaber, lufthavne eller, oliebranchen
- Hvorledes man håndterer de klimaeffekter, der ikke foranlediges af drivhusgasser såsom vanddamp og kvælstofoxider (NO_x) m.v.
- Hvilke typer ruter, der skal omfattes – eksempelvis alene fly, der flyver på ruter mellem EU- lande, eller alle afgående fly fra EU-landene m.v.

Meddelelsen angiver, at der gennem rådskonklusioner gentagne gange er blevet lagt et stigende politisk pres på EU-Kommissionen for at tage hånd om emnet, såfremt der internationalt ikke var den fornødne fremdrift. Internationalt har der ikke kunnet nås til enighed om initiativer. Kyoto-protokollen omfatter således ikke international luftfart, mens ICAO ikke har kunnet nå til enighed om konkrete initiativer.

3. Nærhedsprincippet

Meddelelser har ingen retsvirkning i sig selv. Regeringen finder Kommissionens meddelelse værende i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincipperne.

4. Konsekvenser for Danmark

Meddelelsen har ikke i sig selv lovgivningsmæssige-, økonomiske- eller miljømæssige konsekvenser, men meddelelsens anbefalinger har. Disse blive undersøgt.

5. Høring

Meddelelsen er sendt i høring til 14 interessenter den 29. september 2005 med høringsfrist den 28. oktober 2005.

Rammenotat om forslaget vil blive forelagt miljøspecialudvalget.

6. Europa Parlamentets udtalelser

Europa Parlamentets har ikke forholdt sig til meddelelsen.

7. Forhandlingssituationen

Der er ikke indledt forhandlinger om meddelelsen.

8. Regeringens foreløbige holdning

Fra dansk side hilses EU-Kommissionens meddelelse velkommen. Regeringen er principielt enige i, at emissioner fra international luftfart bør reguleres internationalt - subsidiært på EU-niveau, hvor en kvoteregulering anses som en mulighed.