



Energi-,
Forsynings- og
Klimaministeriet

Notat om delegeret forordning til Folketingets Europaudvalg

Dato

1. maj 2019

Kommissionens delegerede forordning, der supplerer Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2003/87/EC af 13. oktober 2003 for så vidt angår tiltag vedtaget af ICAO (International Civil Aviation Organisation) omhandlende overvågning, rapportering og verifikation af emissioner fra international luftfart med henblik på implementering af de globale markedsbaserede foranstaltninger (GMBM)

1. Resumé

Europa-Kommissionen har den 6. marts 2019 udstedt en delegeret forordning om overvågning, rapportering og verifikation af emissioner fra luftfart, der supplerer bestemmelser i EU's kvotehandelsdirektiv omhandlende international luftfart.

Forordningen giver Kommissionen mandat til at vedtage nærmere bestemmelser for overvågning, rapportering og verifikation med henblik på at implementere FN's luftfartsorganisations (ICAO) globale markedsbaserede foranstaltninger (GMBM). Forordningen skal sikre, at ICAO's regler på området overholdes i EU, og samtidig sikre, at der ikke forekommer konkurrenceforvridning ift. kvotehandelsdirektivets bestemmelser for luftfart. Forordningen giver Kommissionen mandat til at implementere ICAO's regler for luftfart i EU's kvotehandelssystem ved at inkludere flyvninger til og fra EU i kvotehandelssystemet og stille krav til tilsvarende rapportering.

Forordningen forventes ikke at have lovgivningsmæssige eller væsentlige statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser. Forordningen forventes at få mindre erhvervsøkonomiske konsekvenser, idet der stilles nye krav til luftfartøjsoperatørernes rapportering og verifikation.

Regeringen arbejder for at fastholde og forbedre kvotehandelssystemet som det centrale instrument til at drive en markedsbaseret, omkostningseffektiv og teknologineutral drivhusgasreduktion i EU. Regeringen støtter tiltag i kvotehandelssystemet til overholdelse af aftaler indgået i ICAO, herunder tiltag der sikrer overholdelse af rapporteringsforpligtigelser for emissioner i dette regi. Såfremt Kommissionens involvering i rapporteringen ikke er i modstrid med ICAO's regler, støtter regeringen, at Rådet ikke gør indsigelse mod udstedelsen af den delegerede forordning, og vil 8 dage fra oversendelsen af nærværende notat lægge dette til grund. Frist for indsigelse til Kommissionen er den 6. juni.

Energi-, Forsynings- og
Klimaministeriet

Stormgade 2-6
1470 København K

T: +45 3392 2800
E: efkm@efkm.dk

www.efkm.dk



1. Baggrund

Europa-Kommissionen har den 6. marts 2019 udstedt en delegeret forordning (C(2019)1644) om overvågning, rapportering og verifikation af emissioner fra international luftfart.

Den delegerede forordning er udstedt med hjemmel i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet, artikel 28c.

I EU har luftfartens udledninger været overvåget siden 2009, idet luftfartsselskaberne skal rapportere emissioner og opgøre trafikarbejdet relateret til vægt af passagerer, bagage og gods, kaldet tonkilometerdata.

I Kommissionens forordning om overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner (601/2012) fra 21. juni 2012 jf. Kommissionens gennemførelsesforordning om overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner (2018/2066) fra 19. december 2018 fastlægges en forpligtigelse for luftfartsselskaber til at anvende bestemte elektroniske skabeloner til rapportering af emissioner for flyvninger inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS), såkaldte intra-EØS flyvninger, samt for flyvninger mellem en lufthavn inden for EØS og ethvert tredjeland. Dette gør sig gældende frem til 2023.

FN's luftfartsorganisation ICAO vedtog på sin samling i oktober 2016 en resolution for implementeringen af ICAO's *globale markedsbaserede foranstaltninger* fra 2021, hvorved luftfartsselskaberne pålægges krav om returnering af kreditter for emissioner over deres individuelle 2020 niveau, såkaldt offsetting. Danmark har tilsluttet sig denne resolution.

Den 27. juni 2018 vedtog ICAO's råd den første udgave af "*International Standards and Recommended Practices on Environmental Protection (SARPs) - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) (Annex 16, Volume IV to the Agreement)*". Disse standarder og anbefalede metoder skal sikre en ensrettet overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner for international luftfart. EU's gældende regler for luftfartsselskaber under det europæiske kvotehandelssystem (EU ETS) adskiller sig fra ICAO's standarder på flere områder, herunder omfattede flyvninger, antallet af målemetoder, håndtering af datamangel og emissionsfaktoren for flybrændstof samt hensigten om at anvende internationale, FN baserede CO₂-kreditter i stedet for EU ETS CO₂-kvoter.

Med den delegerede forordning tilpasser Kommissionen EU's regler til ICAO's standarder, således som den har hjemmel til i kvotedirektivets (artikel 28c).



Den delegerede forordning træder i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder. Indsigelse imod den delegerede forordning kan i Rådet vedtages med kvalificeret flertal.

2. Formål og indhold

De gældende EU-regler i kvotehandelsdirektivet fastsætter regler for overvågning, rapportering og verifikation af emissioner fra luftfartøjsoperatører, der udfører flyvninger fra/til og mellem lufthavne inden for EØS-området, dvs. EU's medlemsstater samt Norge, Island og Liechtenstein. Disse regler har været gældende siden 2012.

Kommissionen vil med den delegerede forordning anvende disse regler som udgangspunkt for EU's implementering af ICAO's *globale markedsbaserede foranstaltninger*. Kommissionens hensigt er at sikre en så enkel tilgang som mulig og derved undgå at indføre en række nye administrative byrder for luftfartøjsoperatører omfattet af EU's kvotehandelssystem og medlemslandenes kompetente myndigheder.

Den delegerede forordning fastsætter, at luftfartøjsoperatører i tråd med ICAO's standarder skal rapportere verificerede emissioner fra luftfartsaktiviteter, når disse emissioner samlet er større end 10.000 ton CO₂ for flyvninger mellem to staters lufthavne inden for EØS såvel som for flyvninger fra/til en lufthavn i EØS og en lufthavn i et tredjepartsland. Dette indbefatter også mellemstatslige flyvninger fra og til regioner i EØS' yderste periferi samt EØS' oversøiske lande og territorier, f.eks. flyvninger til de Kanariske Øer, Fransk Guyana og Azorerne.

I forordningen anbefales luftfartøjsoperatører desuden at rapportere flyvninger udført mellem to tredjepartslandes lufthavne.

Forordningen medfører endvidere, at Eurocontrol, den europæiske organisation for lufttrafikstyring, skal supplere emissionsdata, og at Kommissionen skal forestå samlet kontrol af og overførsel af data til ICAO sekretariatet på vegne af EU's medlemsstater.

Endvidere lægger forordningen op til, at Kommissionen vil revidere sin skabelon til obligatorisk elektronisk rapportering, så den medtager de nye informationer, der skal indberettes i henhold til ICAO's standarder.

Forordningen vil desuden medføre yderligere ændringer i Kommissionens Forordning (EU) Nr. 601/2012 om overvågning og rapportering og i Kommissionens Forordning (EU) No 600/2012 om akkreditering og verifikation med henblik på at indrette bestemmelserne, så de stemmer med ICAO's standarder og øvrige retningslinjer vedtaget i ICAO for emissioner fra luftfartøjsoperatører.



3. Europa-Parlamentets udtalelser

Den delegerede forordning træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra, at de har modtaget meddelelse herom. Der er endnu ikke fastsat dato for, hvornår Europa-Parlamentet forventes at behandle sagen.

4. Nærhedsprincippet

Der er tale om en delegeret retsakt med henblik på at supplere en allerede vedtaget retsakt (EU's kvotehandelsdirektiv). Det er derfor regeringens vurdering, at det følger heraf, at den delegerede forordning er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

5. Gældende dansk ret

De eksisterende EU-regler er gennemført i lovbekendtgørelse om CO₂-kvoter nr. 1095 af 28/11/2012 med de ændringer, der følger af lov nr. 1497 af 23/12/2014.

6. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Den delegerede forordning vil ved vedtagelse være direkte gældende i dansk ret. Det vurderes ikke, at den vil have lovgivningsmæssige konsekvenser.

Økonomiske konsekvenser

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Den delegerede forordning forventes at få mindre økonomiske konsekvenser for de omfattede luftfartøjsoperatører, idet den medfører nye krav til rapportering og verifikation. Aktuelt drejer det sig om 8 operatører. De direkte omkostninger forventes at være begrænsede, idet operatørerne allerede indsamler størstedelen af de krævede data.

Forordningen pålægger den nationale administration at modtage, godkende og kontrollere de nye overvågningsplaner og rapporteringer, hvilket medfører omkostninger svarende til et ½ årsværk i 2019 og et helt årsværk i 2020 og frem. Det vil blive undersøgt, om denne udgift kan finansieres af en mindre forhøjelse af de med hjemmel i Lov om CO₂-kvoter fastsatte gebyrer.

Statsfinansielle konsekvenser

Den delegerede forordning vurderes at medføre mindre statsfinansielle udgifter, der vil bestå af nye administrationsopgaver særlig i relation til den kommende rapportering og deltagelse i ICAO-relaterede opgaver. Disse opgaver er i dag ikke en del af administrationen af EU's kvotehandelssystem. Derudover tilføjes en række opgaver til EU's kvotehandelssystem og samt opgaver omhandlende Danmarks forpligtigelser i ICAO, herunder at tilse Danmarks forpligtigelser for rettidig og rettelig kommunikation med ICAO sekretariatet.



De statsfinansielle konsekvenser vurderes at svare til et ½ årsværk og vil blive afholdt inden for ministeriets egen ramme.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Den delegerede forordning vurderes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forordningen skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

7. Høring

Den delegerede forordning har været i høring i Specialudvalget for Energi-, Forsynings- og Klimapolitik.

Der er ikke modtaget høringssvar.

8. Generelle forventninger til andre landes holdninger

En række medlemslande har rejst tvivl om, hvorvidt det er i overensstemmelse med ICAO's regler, at Kommissionen påtager sig rollen med at fremsende emissionsdata til ICAO. Dette spørgsmål er i øjeblikket ved at blive undersøgt nærmere, og af den grund forventes det, at Rådet vil bede om forlængelse af fristen for evt. indsigelse.

9. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen arbejder overordnet for at fastholde og forbedre kvotehandelssystemet som det centrale instrument til at drive en markedsbaseret, omkostningseffektiv og teknologineutral drivhusgasreduktion i EU.

Regeringen støtter tiltag i kvotehandelssystemet til overholdelse af aftaler indgået i ICAO, herunder tiltag der sikrer overholdelse af rapporteringsforpligtigelser for emissioner i dette regi.

Regeringen arbejder for, at de kvoteomfattede luftfartsoperatører deltager på lige konkurrencemæssige vilkår på tværs af medlemslandene, og at dette princip videreføres i ICAO på tværs af ICAO's medlemslande.

Regeringen arbejder generelt for, at medlemsstaterne varetager kommunikationen med ICAO, herunder fremsendelse af emissionsdata i relation til ICAO's globale markedsbaserede foranstaltninger, af hensyn til medlemsstaternes generelle virke i ICAO. Regeringen ønsker det afklaret, om det er i overensstemmelse med ICAO's regler, at Kommissionen varetager den nationale rapporteringsforpligtelse af emissionsdata til ICAO, og støtter derfor, at Rådet beder om udsættelse af fristen for at gøre indsigelse mod den delegerede retsakt. Såfremt det findes, at Kommissionens involvering i rapporteringen af emissionsdata ikke er i strid med ICAO's regler, kan regeringen i lyset af, at kvotehandelssystemet er et fælleseuropæisk system, og at

Kommissionen forvalter kvotehandelssystemet, støtte, at Rådet ikke gør indsigelse mod udstedelsen af den delegerede retsakt, og vil 8 dage fra oversendelse af dette notat lægge dette til grund.

10. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.