



## Grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg

**Center**  
Center for Global  
Klimahandling

**Team**  
Klimaneutralt EU

**Dato**  
9. september 2021

**J nr.** 2021-3274

/ AB

### **Forslag til beslutning om ændring af direktiv 2003/87/EC (kvotehandelsdirektivet) vedrørende notificering af kompensationskrav for CO<sub>2</sub>-udledninger for så vidt angår en global, markedsbaseret foranstaltning for luftfartsoperatører med base i Unionen.**

("Notificering af luftfartsoperatører iht. CORSIA")

*Kom (2021) 567*

*Notatet sendes tillige til Folketingets Klima-, Energi- og Forsyningsudvalg og Transportudvalg.*

#### **1. Resumé**

*Kommissionen offentliggjorde den 14. juli 2021 en samlet Fit for 55-pakke, herunder dette beslutningsforslag til ændring til direktiv 2003/87/EF (kvotehandelsdirektivet).*

*Dette beslutningsforslag er fremsat særskilt, da det vedrører et særligt forhold i forbindelse med implementering af den internationale luftfartsorganisations (ICAO) globale CO<sub>2</sub>-reguleringsmekanisme, Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), der bør være på plads senest november 2022.*

*Beslutningsforslaget omhandler konkret, at medlemslandene senest 30. november 2022 skal notificere luftfartsoperatører om størrelsen af kompensationsforpligtelsen for CO<sub>2</sub>-udledninger i 2021 iht. CORSIA.*

*CORSIA dækker luftfartsaktiviteter mellem to nationalstater for luftfartsoperatører med fly med maks. MTOM på 5.700 kg eller mere og med en udledning på min. 10.000 ton CO<sub>2</sub>e. Alle emissioner skal rapporteres. Der er tale om et reguleringssystem, der anvender en markedsbaseret tilgang, som har til hensigt at skabe økonomisk incitament for luftfartsselskaberne til at mindske deres CO<sub>2</sub>-udledning.*

*CORSIA indledes med en pilotfase i 2021-2023, hvor luftfartsoperatører i lande, der har valgt at være med i pilotfasen, kompenserer for stigende udledninger via internationale klimakreditter i det omfang sektorens udledninger overstiger niveauet for 2019. Det er størrelsen af denne kompensationsforpligtelse vedrørende udledningen i 2021, som medlemslandene skal meddele luftfartsoperatørerne.*



*På grund af COVID-19 pandemien ses i 2020 og i 1. halvdel af 2021 sammenlignet med basisåret 2019 et større fald i de europæiske luftfartsaktiviteter. Derfor forventer Kommissionen, at de endelige udledningstal for 2021 højst sandsynligt vil føre til, at CORSIA-kompensationskravet for 2021 vil blive fastlagt til 0, hvilket medlemsstaterne iht. beslutningsforslaget vil skulle meddele til luftfartsoperatørerne i løbet af 2022.*

*Dermed forventes beslutningsforslaget ikke at have økonomiske konsekvenser for operatørerne.*

*Regeringen støtter overordnet Kommissionens beslutningsforslag om ændring af direktivet.*

## **2. Baggrund**

Kommissionen har den 14. juli 2021 som led i Kommissionens Fit for 55-pakke fremsat forslag til beslutning om ændring af kvotehandelsdirektivet om medlemslandenes forpligtelse til at notificere luftfartsoperatører om størrelsen af kompensationskravet for CO<sub>2</sub>-udledninger i CORSIA.

Luftfartens CO<sub>2</sub>-udledning er reguleret i EU's kvotehandelsystem og i den internationale civile luftfartsorganisations (ICAO) globale CO<sub>2</sub>-reguleringsmekanisme, Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA). Begge reguleringsystemer anvender en markedsbaseret tilgang, som har til hensigt at skabe økonomisk incitament for luftfartsselskaberne til at mindske deres CO<sub>2</sub>-udledning.

CORSIA indledes med en pilotfase i 2021-2023, hvor luftfartsoperatører kompenserer for stigende udledninger via internationale klimakreditter i det omfang sektorens samlede udledninger overstiger niveauet for 2019. Medlemslandene har med Rådsbeslutning (EU) 2020/954 af 25. juni 2020 besluttet at deltage i CORSIA's frivillige pilotfase fra 2021-2023.

Ændringsforslaget er fremsat med hjemmel i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, artikel 192, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure og vedtages med kvalificeret flertal i Rådet.

Som en del af Fit for 55-pakken er der fremsat et andet og mere omfattende forslag om ændring af direktiv 2003/87/EF for så vidt angår luftfartens bidrag til Unionens målsætning for reduktion af drivhusgasudledninger i økonomien som helhed og hensigtsmæssig implementering af en global, markedsbaseret mekanisme til ændring af kvotehandelsdirektivet (KOM(2021) 552). Forslaget regulerer blandt andet nærmere returneringsforpligtelser for flyvninger uden for EØS og mellem EØS og tredjelande samt brug af internationale kreditter. Det foreslås blandt andet heri, at



lufftoperatørerne senest den 31. januar 2025 vil skulle kompensere via internationale klimakreditter for udledninger i perioden 2021-2023

### 3. Formål og indhold

Formålet med beslutningsforslaget er, at medlemsstaterne forpligtes til at notificere lufftoperatørerne om CORSIA kompensationskrav implementeres på en måde, så den administrative byrde for både nationale autoriteter og lufftoperatører bliver minimal, samt at der er lovhjemmel for medlemsstaterne til at foretage notifikationen.

Kompensationskravet beregnes iht. reglerne i CORSIA som en enkelt vækstfaktor for hele sektorens CO<sub>2</sub>-udledning, og faktoren vil blive anvendt til at beregne hver enkelt lufftoperatørs kompensationsforpligtelse, der svarer til faktoren ganget med operatørens relevante CO<sub>2</sub>-udledninger i det pågældende år.

Beslutningsforslaget pålægger medlemsstaterne at gennemføre denne notificering af lufftoperatørerne vedr. CORSIA kompensationskravet for 2021, der er baseret på rapporterede CO<sub>2</sub>-udledninger fra international luftfart i 2021 sammenlignet med basisudledningen i 2019. Notificeringen skal ske senest 30. november 2022.

Da der ikke er overensstemmelse mellem EU-lovgivningen og reglerne i CORSIA omkring kompensationskrav, er det nødvendigt, at CORSIA kompensationskravet vedrørende CO<sub>2</sub>-udledning i 2021 implementeres i EU-lovgivningen senest i 2022. Kommissionen peger på, at beslutningsforslaget bør vedtages, når CO<sub>2</sub>-udledningerne for 2021 er kendte, det vil sige efter 1. januar 2022.

Grundet COVID-19 pandemien ses der i 2020 og første halvdel af 2021 sammenlignet med 2019 et større fald i de europæiske lufftoperaktiviteter. Derfor er det Kommissionens forventning, at der ikke vil være en stigning i sektorens CO<sub>2</sub>-udledninger i 2021, og at CORSIA-kompensationskravet dermed højst sandsynligt vil blive fastlagt til 0.

Kommissionen har til hensigt at foretage samme tilgang for så vidt angår de efterfølgende år, indtil 'Forslag om ændring af direktiv 2003/87/EF for så vidt angår luftfartens bidrag til Unionens målsætning for reduktion af drivhusgasudledninger i økonomien som helhed og hensigtsmæssig implementering af en global, markedsbaseret mekanisme' (KOM (2021) 552) er vedtaget. Lufftoperatørerne vil endvidere efter dette forslag senest den 31. januar 2025 skulle kompensere for udledninger i perioden 2021-2023 via internationale klimakreditter.

### 4. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

### 5. Nærhedsprincippet

Kommissionen har godtgjort for overholdelse af nærhedsprincippet, idet klimaforandringer er et grænseoverskridende problem, og EU-handling effektivt kan



supplere og styrke regional, national og lokal indsats. Koordinering af klimaindsatsen bør derfor ske på europæisk niveau og, hvor det er muligt, løftes på globalt plan. EU's fælles indsats er berettiget med henvisning til nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i unionstraktaten.

Kommissionen påpeger, at siden 1992 har Den Europæiske Union arbejdet med at udvikle fælles løsninger og med at drive en global indsats for at tackle klimaforandringerne. Mere specifik handling på EU-plan vil sørge for omkostningseffektiv opnåelse af målsætningen for 2030, og tilsvarende for en langsigtet emissionsreduktion og samtidig sikre retfærdighed og miljømæssig integritet. Artikel 191 til 193 i TFEU bekræfter og specificerer EU-kompetencer inden for klimaforandringer.

Det er regeringens vurdering, at nærhedsprincippet er overholdt med henvisning til, at området allerede er underlagt EU-regulering, klimaforandringernes globale effekt og luftartens grænseoverskridende natur. Indsatser og opfyldelse af målsætninger vurderes at have størst effekt gennem fælleseuropæiske og globale tiltag.

## **6. Gældende dansk ret**

Kvotehandelsdirektivet er implementeret i dansk ret gennem Lov om CO<sub>2</sub>-kvoter, LBK nr. 62 af 19/01/2021 og Bekendtgørelse om CO<sub>2</sub>-kvoter, BEK nr. 2134 af 21/12/2020.

## **7. Konsekvenser**

### **Lovgivningsmæssige konsekvenser**

En vedtagelse af beslutningsforslaget ventes ikke at have konsekvenser for dansk lovgivning.

### **Økonomiske konsekvenser**

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

Beslutningsforslaget vurderes ikke at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser. Energistyrelsen forventes få en tidsmæssig begrænset meropgave ved at skulle meddele de omfattede luftfartsoperatører om kompensationskravet.

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Beslutningsforslaget vurderes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Beslutningsforslaget vurderes ikke at have væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser. Luftfartsoperatørerne rapporterer allerede emissionsdata, og da kompensationskravet forventes at blive nul, forventes beslutningsforslaget ikke at medføre merudgifter for operatørerne.

### **Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet**



En vedtagelse af beslutningsforslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

#### **8. Høring**

Beslutningsforslaget har været i høring i Specialudvalget for Klima-, Energi- og Forsyningspolitik fra den 14. juli 2021 til den 9. august 2021. Der er ikke modtaget nogen høringssvar vedrørende beslutningsforslaget.

#### **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Det forventes, at ændringsforlaget støttes af øvrige medlemsstater.

#### **10. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen støtter overordnet Kommissionens beslutningsforslag.

#### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.