



Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

Grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg

Center

Center for Global Klimahand-
ling

Team

Klimaneutralt EU

Dato

9. september 2021

J nr. 2021-3274

/ AB

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

("Luftfart i kvotehandelssystemet og implementering af CORSIA")

KOM (2021) 552

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

1. Resumé

Europa-Kommissionen har den 14. juli 2021 som led i Kommissionens Fit for 55-pakke offentliggjort forslag til ændring af kvotehandelshandelsdirektivet (ETS) med henblik på at styrke luftfartens bidrag til Unionens målsætning for reduktion af drivhusgasudledninger og implementering af den internationale luftfartsorganisations (ICAO) globale CO₂-reguleringsmekanisme, Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA).

Forslaget indebærer, at den generelle mængde af luftfartskvoter under kvotehandelssystemet (ETS) løbende reduceres, samt at gratiskvoter til luftfarten udfases og auktionering af kvoter øges. I tillæg til revisionen af kvotehandelssystemet implementerer forslaget CORSIA i sammenhæng med kvotehandelssystemet, således at kvotehandelssystemet dækker luftfart inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) samt flyvninger fra EØS til Storbritannien og Schweiz, mens CORSIA dækker luftfart mellem EØS-lande og tredjelande, der også har implementeret CORSIA.

Forslaget forventes at medføre behov for ændringer af dansk lovgivning af begrænset karakter. Forslaget vurderes også at kunne medføre statsfinansielle, samfundsøkonomiske og erhvervsmæssige konsekvenser for Danmark.

Regeringen arbejder for at reducere luftfartssektorens drivhusgasudledninger gennem europæisk handling og støtter EU's kvotehandelssystem som det centrale instrument i EU's klimapolitik. Regeringen finder overordnet, at international regulering



af luftfartens udledninger er hensigtsmæssig. Regeringen støtter derfor reduktionen af luftfartskvoter og udfasningen af gratisvoter for luftfarten i kvotehandelssystemet, samt den øgede auktionering af kvoter. Regeringen finder endvidere, at det er vigtigt, at luftfart til og fra tredjelande omfattes af en markedsbaseret reguleringsmekanisme, der kan drive en reduktion af udledningerne.

2. Baggrund

Kommissionen har d. 14. juli 2021 som led i Kommissionens Fit for 55-pakke fremsat et forslag til Europa-Parlamentet og Rådet om ændring af direktiv 2003/87/EF for så vidt angår luftfartens bidrag til Den Europæiske Unions reduktion af drivhusgasudledninger i økonomien som helhed og en hensigtsmæssig implementering af et globalt, markedsbaseret tiltag, KOM(2021) 552. Forslaget bidrager til indfrielsen af EU's klimamål for 2030 om en intern reduktion af nettodrivhusgasemissioner på mindst 55 pct. sammenlignet med 1990-niveauet og klimaneutralitet i senest 2050, som vedtaget i den europæiske klimalov (forordning (EU) 2021/1119), ved at styrke luftfartsektorens bidrag. Forslaget skal derfor ses i sammenhæng med de øvrige forslag i Fit for 55-pakken vedrørende luftfarten, herunder revision af energibeskatningsdirektivet (KOM(2021) 563) og et europæisk iblandingskrav til luftfarten (KOM(2021) 561), ligesom Kommissionen har foreslået en generel revision af kvotehandelsdirektivet (KOM(2021) 551).

Luftfartens CO₂-udledning er reguleret i EU's kvotehandelssystem og i den internationale civile luftfartsorganisations (ICAO) globale CO₂-reguleringsmekanisme, CORSIA. Begge reguleringsystemer anvender en markedsbaseret tilgang, som skaber økonomisk incitament for luftfartsselskaberne til at mindske deres CO₂-udledning. Oprindeligt dækkede kvotehandelssystemet også flyvninger mellem EØS og tredjelande, men for at understøtte fremskridt i forhandlingerne om CORSIA i ICAO har de været midlertidigt undtaget og er det i udgangspunktet frem til 2023.

Luftfarten står ifølge Kommissionen for 3,7 pct. af de samlede CO₂-udledninger i EU og 15,7 pct. af transportsektorens CO₂-udledninger i EU. CO₂-udledningen fra international luftfart er over de seneste årtier stigende på grund af en stigende passager efterspørgsel. Ydermere estimeres det, at luftfarten har andre effekter på klimaet end dens CO₂-udledninger, som samlet set er mindst lige så vigtige som effekterne af CO₂-udledningerne. Dette gælder blandt andet kondensstriber fra fly. Disse effekter reguleres ikke direkte med nærværende forslag.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 192 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget foreligger endnu ikke i dansk sprogversion.



3. Formål og indhold

Forslaget har til formål at sænke luftfartens CO₂-udledninger og derigennem øge sektorens bidrag til EU's klimamål for 2030 og klimaneutralitet i senest 2050 gennem en stramning af kvotehandelssystemet (ETS). Samtidig skal forslaget sikre sameksistens mellem EU's kvotehandelssystem og CORSIA.

I forslaget lægges der op til følgende ændringer:

Den samlede mængde af luftfartskvoter

Forslaget fastsætter den samlede mængde af luftfartskvoter under kvotehandelssystemet i 2024 til en baseline baseret på 2023-data. Samtidig har luftfarten siden 2021 været underlagt den årlige reduktion af den samlede kvotemængde - den lineære reduktionsfaktor - som er fastlagt i EU's kvotehandelsdirektiv. I et separat forslag om revision af kvotehandelsdirektivet (KOM(2021) 551) foreslår Kommissionen at hæve den lineære reduktionsfaktor fra det nuværende niveau på 2,2 pct. til 4,2 pct. årligt. Der er udarbejdet et separat grund- og nærhedsnotat om forslaget.

Ændring af kvotetildeling til luftfart

I det gældende kvotehandelsdirektiv allokeres 82 pct. af luftfartssektorens kvoter som gratiskvoter, mens 15 pct. auktioneres (og 3 pct. reserveres til nye markedsaktører og vækstvirksomheder). Kommissionen foreslår at mængden af gratiskvoter til luftfarten reduceres gradvist frem mod 2027, hvorfra allokering af kvoter overgår til fuld auktionering, jf. tabel 1.

Tabel 1: Andel af nuværende gratiskvoter, der overgår til auktionering

Årstal	Andel gratiskvoter overgået til auktionering
2024	25 pct.
2025	50 pct.
2026	75 pct.
2027	100 pct.

Set i forhold til andre sektorer, der er underlagt kvotehandelssystemet, modtager luftfarten en relativt større andel gratiskvoter. Formålet med at tildele luftfarten gratiskvoter har hovedsageligt været at modvirke potentielle konsekvenser for konkurrenceevnen og risikoen for CO₂-lækage i forhold til særligt tredjelande (ikke-EU lande). Kommissionen vurderer imidlertid, at luftfartssektoren har en lav risiko for CO₂-lækage, og at gratiskvoterne strider imod princippet om, at forureneren betaler. Kommissionen finder, at auktionering er den mest omkostningseffektive regulering. Det afspejler sig også i, at andelen af kvoter, der auktioneres, er steget i andre sektorer.

Sammenhæng mellem kvotehandelssystemet og CORSIA

Der tages med forslaget stilling til, hvordan kvotehandelssystemet og ICAO's CORSIA-system skal hænge sammen.



EU's kvotehandelssystem sætter et kvoteloft for udledninger for de deltagende sektorer. Fra 2021 er det ikke længere tilladt at bruge internationale klimakreditter til at dække en begrænset del af udledningerne. Under CORSIA's pilotfase i 2021-2023 skal luftfartsoperatører kompensere for stigende udledninger via internationale kreditter, der lever op til CORSIA's krav, i det omfang, udledningerne overstiger niveauet for 2019. Kreditterne stammer primært fra reduktioner i udledninger fra andre sektorer end luftfarten. Efter pilotfasen gælder det for udledninger, der overstiger gennemsnittet for 2019-2020, medmindre andet besluttet. Kommissionen vurderer, at 2019-niveauet er for højt til, at nogen klimakompensation i de kommende år vil være nødvendig for at leve op til CORSIA under pilotfasen, da udledningerne i 2019 ventes at være højere end de efterfølgende år grundet COVID-19's effekt på international flytrafik.

Kvotehandelssystemet dækker i øjeblikket flyvninger inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) samt flyvninger fra EØS til Storbritannien og Schweiz. Flyvninger til og fra tredjelande har været midlertidigt undtaget fra kvotehandelssystemet for at give ICAO tid til at forhandle og udvikle en global reguleringsmekanisme for international luftfart, hvilket er udmøntet i CORSIA. Undtagelsen for flyvninger til og fra tredjelande er blevet fornyet et antal gange, og den nuværende undtagelse, som blev vedtaget i 2017, var sat til at gælde frem til 2023, hvorefter luftfart til tredjelande ville blive omfattet.

Kommissionen lægger i forslaget op til at gøre denne afgrænsning for kvotehandelssystemets anvendelsesområde for luftfarten permanent. Luftfart mellem EØS-lande og tredjelande, der deltager i CORSIA, vil således ikke fremover være underlagt kvotehandelssystemet. I stedet vil det være underlagt CORSIA således at luftfartsoperatører, der er tilknyttet stater som deltager i de frivillige faser af CORSIA, er forpligtet til at klimakompensere for flyvninger mellem to CORSIA-deltagende nationalstater. Luftfart mellem EØS-lande og tredjelande, der ikke deltager i CORSIA, er også undtaget fra kvotehandelssystemet frem til 2027, men vil herefter blive underlagt kvotehandelssystemet med det formål at tilskynde til deltagelse i CORSIA. Luftfart mellem EØS-lande og flyvninger fra EØS til Storbritannien og Schweiz, uagtet om landene deltager i CORSIA, vil fortsat være underlagt kvotehandelssystemet.

Der vil fortsat gælde en række undtagelser fra kvotehandelssystemet og CORSIA. Indenrigsflyvninger til de yderste EØS-områder vil fortsat være foreløbigt undtaget fra kvotehandelssystemets anvendelsesområde, mens flyvninger til og fra mindst udviklede lande og små udviklingsøstater, der ikke implementerer CORSIA, vil være undtaget fra både kvotehandelssystemet og CORSIA.

Lige vilkår for luftfartsoperatører på samme flyrute

Kommissionen foreslår, at luftfartsoperatører, der opererer på samme flyrute, skal have lige vilkår, også selvom det ene land hverken deltager i CORSIA eller kvotehandelssystemet. Konkret betyder det, at når en EU-baseret luftfartsoperatør foretager flyvninger til et tredjeland, der ikke deltager i CORSIA, vil operatøren hverken



være underlagt CORSIA eller kvotehandelssystemet. Dette er for at sikre, at EU-baserede luftfartsoperatører ikke er dårligere stillet konkurrencemæssigt end luftfartsoperatører fra tredjelande, der ikke deltager i CORSIA.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver. Der foreligger endnu ikke en udtalelse.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen har vurderet, at nærhedsprincippet er overholdt. I vurderingen heraf henviser Kommissionen til, at kvotehandelsdirektivet er et eksisterende lovgivningsredskab, der som følge af artikel 5 i TEUF kun kan ændres gennem lovgivning på EU-niveau. Kommissionen anfører videre, at medlemsstaternes implementering af CORSIA kræver lovgivning på EU-niveau, og at handling på EU-niveau bedst muligt vil sikre en harmoniseret og hensigtsmæssig implementering i overensstemmelse med EU. Slutteligt vurderer Kommissionen, at for at levere på EU's nationale og internationale klimamål er det mere effektivt at handle på EU-niveau end på medlemsstatsniveau. Det skyldes dels klimaforandringernes grænseoverskridende konsekvenser, dels at luftfarten i høj grad er en international sektor.

Regeringen er enig i, at nærhedsprincippet er overholdt, da det vurderes, at fælles-europæisk regulering på dette område er den mest hensigtsmæssige måde til at undgå konkurrenceforvridning, og er den mest omkostningseffektive måde til at drive den grønne omstilling af luftfarten, der er en international sektor.

6. Gældende dansk ret

Kvotehandelsdirektivet er implementeret i dansk ret gennem Lov om CO₂-kvoter, LBK nr. 62 af 19/01/2021 og Bekendtgørelse om CO₂-kvoter, BEK nr. 2134 af 21/12/2020

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Der forventes kun behov for mindre justeringer af den danske lovgivning på kvotområdet med de tilhørende bekendtgørelser, jf. ovenfor.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Kommissionen vurderer, at forslaget kan medføre positive statsfinansielle konsekvenser, idet forslaget indebærer, at andelen af de samlede kvoter til luftfarten, som skal auktioneres løbende, forøges. Under det gældende kvotehandelsdirektiv modtager medlemsstaterne hovedparten af indtægterne fra auktionering af kvoter. Kommissionen forventes at fremsætte et forslag om ændring af EU's budgetmæssige rammer i en kommende forslagspakke vedr. EU's egne indtægter. Vurdering af de statsfinansielle konsekvenser for så vidt angår herværende forslag afventer fremlæggelsen.



Kommissionen vurderer, at ændringerne i kvotehandelssystemet, der vedrører luftfarten, ikke forventes at føre til øgede administrative byrder for staten. Kommissionen forventer, at de administrative konsekvenser for staten som følge af implementeringen af CORSIA vil være begrænsede, idet der lægges op til at anvende den eksisterende infrastruktur fra kvotehandelssystemet.

Forslagets statsfinansielle konsekvenser for Danmark vil blive analyseret nærmere.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Kommissionen vurderer, at luftfartsselskabernes øgede udgifter til kvoter i et vist omfang vil kunne lægges over på forbrugerne, eksempelvis i form af højere priser på flybilletter. Kommissionen vurderer dog, at effekten heraf vil være stærkt begrænset. De samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark vil blive analyseret nærmere.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Kommissionen vurderer, at øget auktionering af kvoter vil medføre øgede udgifter til kvoter for luftfartsselskaber. Jf. ovenfor vurderer Kommissionen, at muligheden for at overvælte udgifterne til forbrugerne er relativt høj i luftfartssektoren.

De foreslåede ændringer i kvotehandelssystemet gælder for alle luftfartsselskaber, der opererer på den samme rute, og forslaget forventes i den sammenhæng ikke at medføre direkte konkurrenceforvriddning. Til gengæld vurderer Kommissionen, at der er en risiko for, at luftfartsselskaber, der har en højere andel af flyruter med stor CO₂-udledning, vil opleve større konsekvenser end luftfartsselskaber, hvis flyruter har en lavere grad af CO₂-udledning. Denne konsekvens vurderes dog at være begrænset for industrien. Kommissionen forventer ikke, at små og mellemstore virksomheder vil blive betydeligt påvirket af forslaget.

Forslagets erhvervsøkonomiske konsekvenser for Danmark, herunder potentielle administrative omkostninger, vil blive analyseret nærmere.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget påvirker ifølge Kommissionen ikke udledningerne fra flyvninger inden for EØS. Forslaget kan ifølge Kommissionen medføre, at udledningerne fra flyvninger mellem EØS og tredjelande vil falde i forhold til baseline-scenariet (hvor kvotehandelssystemet dækker luftfart som nu, og EU ikke implementerer CORSIA, men hvor lande uden for EU implementerer CORSIA). Globalt set kan forslaget på grund af CORSIA's indretning og EU's deltagelse ifølge Kommissionen medføre en stigning i de globale udledninger i forhold til baseline-scenariet.

I modsætning hertil ville det samlet set føre til en reduktion i de globale udledninger i forhold til baseline-scenariet, hvis man lod den midlertidige undtagelse fra kvote-



handelssystemets anvendelsesområde for flyvninger mellem EØS og tredjelande udløbe efter 2023, hvorefter disse flyvninger ville være underlagt kvotehandelssystemet.

Forslagets andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet, herunder konsekvenserne for klimaet, vil blive analyseret nærmere.

8. Høring

Forslaget har været i høring i Specialudvalget for Klima-, Energi- og Forsyningspolitik fra den 14. juli 2021 til den 9. august 2021. Der er afgivet høringssvar fra i alt 6 organisationer. DI og BDL har afgivet delvist enslydende høringssvar. Dertil har Erhvervsflyvningens Sammenslutning meddelt, at de ikke har nogen bemærkninger.

Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) støtter EU's klimamål om mindst 55 pct. CO₂-reduktion i 2030 og klimaneutralitet i senest 2050, men bemærker, at Kommissionens tilgang med at bygge ovenpå eksisterende direktiver og forordninger i de luftfartsrelevante dele af Fit for 55-pakken gør tingene unødigt komplicerede og administrativt tunge. Herudover mener BDL, at en EU-baseret CO₂-afgift langt enklere ville kunne løse en stor del af udfordringerne. Med forbehold for dette kan BDL overordnet støtte forslaget, som ifølge BDL's vurdering kan forventes at betyde en afgiftsbyrde på ca. 1 kr. per liter jetfuel, når det er fuldt indfaset og ved en kvotepris på EUR 50. Den afgiftsmæssige byrde bør ifølge BDL ses i sammenhæng med effekterne af energibeskatningsdirektivet og ReFuelEU Aviation mfl.

BDL anfører, at i 2023 vil luftfartens aktivitetsniveau med stor sandsynlighed ikke være normaliseret i forhold til COVID19-effekterne. BDL mener derfor, at luftfarten vil blive belastet væsentligt mere, end forslaget angiver og finder det helt afgørende, at 2019-data anvendes som baseline frem for 2023-data. BDL opfordrer regeringen til at arbejde for dette synspunkt i det videre forløb.

BDL støtter fuldt Kommissionens forslag til, at ETS-provenu bør tilbageføres til selve den grønne omstilling, og at medlemsstaterne skal anvende provenu fra kvotesalg til omstilling. BDL er til gengæld imod, at en større andel af provenuerne anvendes til at finansiere den såkaldte sociale klimafond og mener i stedet, at kvoteindtægter og relaterede afgiftsprovenuer målrettet bør anvendes til at understøtte selve omstillingen. BDL mener desuden, at der bør være dansk opmærksomhed på, at forslaget udstyrer Kommissionen med delegerede retsakter vedrørende overførsel af andel af kvoteprovenuet til EU-budgettet.

BDL bifalder, at der med forslaget findes en afklaring af EU's relation til ICAO's CORSIA, således at CORSIA kun skal omfatte flyvninger, der ikke finder sted inden for EU/EØS samt til Schweiz/UK. Slutteligt bemærker BDL, at kvoteeffekten af iblanding af godkendt bæredygtigt flybrændstof som udgangspunkt håndteres som "zero-emission" og dermed modregnes de kvoteomfattede emissioner, men at disse vitale mekanismer er dårligt beskrevet i materialet og burde indgå mere eksplicit.



CARE Danmark (CD) opfordrer til, at Danmark arbejder for, at hele provenuet fra kvotesalget til luftfarten anvendes til at sikre, at de rige lande lever op til deres forpligtelser til at støtte klimaindsatsen i u-lande. CD anfører i den forbindelse, at det er veldokumenteret, at de rige lande endnu ikke lever op til deres forpligtelser til at yde klimabistand, specielt ikke til klimatilpasning, og at det må forventes, at der i fremtiden bliver et øget behov for international klimabistand til u-lande. CD påpeger i den forbindelse, at det er et vigtigt element i Danmarks globale klimastrategi at styrke mobiliseringen af klimafinansiering til de fattigste og skrøbeligste lande. CD opfordrer slutteligt til, at Danmark arbejder for en opstramning af Kommissionens forslag og mener, at gratiskvoter til luftfarten bør udfases så hurtigt som overhovedet muligt.

Dansk Erhverv (DE) bakker op om Kommissionens Fit for 55-pakke og er i udgangspunktet positiv over for Kommissionens forslag om at udvide CO₂-prissætningen til også at omfatte luftfartssektoren, som hidtil har været undtaget. DE mener, at luftfartssektoren også skal yde et rimeligt bidrag til indsatsen for at dekarbonisere økonomien og reducere luftfartssektorens afhængighed af fossile brændsler.

DE finder det afgørende, at Kommissionens forslag til regulering sikrer lige konkurrencevilkår for markedet, er retfærdig og omkostningseffektiv, og ikke skader EU-operatørers konkurrencedygtighed eller påvirker turismeindustrien negativt. DE mener endvidere, at reguleringen på EU-niveau skal tage højde for, at den grønne omstilling skaber nye muligheder for innovation, investeringer og job i nye markeder for rene teknologier og grønne produkter. I den sammenhæng opfordrer DE til, at provenuet fra kvoterne går tilbage til sektoren og hjælper med den grønne omstilling.

DE bakker op om princippet om, at 'forureneren betaler' og mener, at Kommissionens udspil viser fornuftige takter ved at reducere gratiskvoter i kvotehandelssystemet og fremme auktionering. DE mener dog, at det er afgørende, at overgangen og udrulningen af de nye regler er fleksible og har en tilstrækkelig tidshorisont til, at den europæiske luftfartssektor kan omstille og tilpasse sig de justerede rammer. Det gælder både i forhold til starttidspunktet for auktioneringen og tidspunktet for fuld indfasning heraf. DE finder det samtidig vigtigt, at ny regulering tager højde for, at sektoren fortsat er hårdt ramt af COVID19-eftervirkninger, herunder i forhold til fastlæggelse af tidspunktet for 'baseline' for antallet af kvoter, ligesom de nye mekanismer skal kunne rumme, at den europæiske luftfart fortsat har mulighed for at imødekomme brugernes behov og efterspørgsel på flytransport.

Eftersom luftfarten og dens udledninger er globale, finder DE det desuden afgørende, at der er et effektivt system til at fremme en grøn omstilling af den globale luftfartssektor, således at den europæiske konkurrencekraft fastholdes. Her mener DE, at deltagelse i og implementering af ICAO's CORSIA-program er væsentligt, og at EU i den sammenhæng spiller en afgørende rolle for at fremme den grønne dags-



orden over for tredjelande. DE støtter implementeringen af CORSIA i EU-lovgivningen med det formål at effektivisere regelsættet og gøre det mindst muligt bureaukratisk.

Slutteligt mener DE, at det i udformningen af det samlede regelværk for luftfartssektoren er centralt at undgå overlappende instrumenter, der medfører "dobbelbeskatning" af en sektor, hvor dekarbonisering er omkostningstungt.

Dansk Industri (DI) støtter overordnet forslaget, som ifølge DI's vurdering kan forventes at betyde en afgiftsbyrde på ca. 1 kr. per liter jetfuel, når det er fuldt indfaset og ved en kvotepris på EUR 50. Den afgiftsmæssige byrde bør ifølge DI ses i sammenhæng med effekterne af energibeskatningsdirektivet og ReFuelEU Aviation mfl.

DI anfører, at i 2023 vil luftfartens aktivitetsniveau med stor sandsynlighed ikke være normaliseret i forhold til COVID19-effekterne. DI mener derfor, at luftfarten vil blive belastet væsentligt mere end forslaget angiver og finder det afgørende, at 2019-data anvendes som baseline frem for 2023-data. DI opfordrer regeringen til at arbejde for dette synspunkt i det videre forløb.

DI bifalder endvidere forslaget om, at medlemsstaterne skal anvende provenuer fra kvotesalg til omstilling. DI bifalder også, at der med forslaget findes en afklaring af EU's relation til ICAO's CORSIA, således at CORSIA kun skal omfatte flyvninger, der ikke finder sted inden for EU/EØS samt Schweiz/UK. Slutteligt bemærker DI, at kvoteeffekten af iblanding af godkendt bæredygtigt flybrændstof som udgangspunkt håndteres som "zero-emission" og dermed modregnes de kvoteomfattede emissioner, men at disse vitale mekanismer er dårligt beskrevet i materialet og burde indgå mere eksplicit.

Rådet for Grøn Omstilling (RGO) anfører, at flysektoren er langt bagud i den grønne omstilling, og at der reelt ikke er taget ansvar for de internationale flyemissioner. RGO bemærker, at ICAO planlægger med at øge sektorens klimabelastning, og at der reelt ingen krav er om at reducere luftfartens klimabelastning, samt at off-setting systemet er billigt og stærkt dubiøst. RGO mener i den sammenhæng, at det er helt afgørende, at EU tager sin del af ansvaret for at få emissionerne ned, og opfordrer derfor til, at luftfartens internationale emissioner medtages under kvotehandelssystemet, ligesom med søfarten. Dette vil ifølge RGO også hænge bedre sammen med anvendelsesområdet for forslaget om et europæisk iblandingskrav til luftfarten.

RGO opfordrer desuden til, at antallet af kreditter, som luftfartsselskaberne kan købe for landjordsreduktioner, bør begrænses for at øge incitamentet til reduktioner i selve luftfarten. Ligeledes foreslår RGO, at der bruges en multiplikator i forhold til CO₂-udledningen, der dækker de indirekte klimaeffekter. Slutteligt opfordrer RGO til, at indtægterne fra auktionerede kvoter fra 2026 bør bruges til at investere i produktion og brug e-kerosen.



Wind Denmark (WD) mener, at Kommissionens forslag om udfasning af gratiskvoter er et positivt skridt, som styrker princippet om, at forureneren betaler. WD opfordrer dog til, at den fulde indfasning fremrykkes til senest 2025.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er endnu ikke kendskab til andre landes holdninger til forslaget.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens 'Fit for 55'-pakke velkommen. Regeringen ønsker en ambitiøs og omkostningseffektiv klimaindsats i EU, der kan realisere EU's klimamål for 2030 på mindst 55 pct. reduktioner i forhold til 1990-niveauet samt drive den grønne omstilling både i Danmark og hele EU mod klimaneutralitet i senest 2050.

Regeringen finder overordnet, at international regulering af luftfartens udledninger er mest effektiv til at reducere mulig CO₂-lækage og begrænse udflytning af økonomiske aktiviteter til lande uden for EU. Regeringen ønsker generelt en mere ensartet CO₂-prissætning, der kan drive en omkostningseffektiv indfrielse af EU's klimamål på tværs af sektorer og medlemslande.

Regeringen arbejder for at reducere luftfartssektorens drivhusgasudledninger gennem europæisk handling og finder, at EU's kvotehandelssystem er et egnet instrument. Regeringen støtter derfor den løbende reduktion af den samlede mængde luftfartskvoter og udfasningen af gratiskvoter for luftfarten, samt den øgede auktionering af kvoter for luftfarten i kvotehandelssystemet.

Regeringen finder endvidere, at det er vigtigt, at luftfart til og fra tredjelande omfattes af en robust markedsbaseret reguleringsmekanisme, der kan drive en reduktion af udledningerne. Regeringen finder at det bør undersøges nærmere, hvorvidt luftfartens ikke-CO₂-relaterede klimapåvirkning fra f.eks. kondensstriber og NO_x, kan adresseres i nærværende forslag.

Regeringen vil se på forslaget om reduktion af antallet af gratiskvoter i sammenhæng med de øvrige forslag, som Kommissionen har fremsat af betydning for luftfartssektoren samt i lyset af effekten af COVID-19.

Regeringen er i gang med at analysere forslaget nærmere, herunder de potentielle økonomiske og klimamæssige konsekvenser for Danmark, med henblik på at tage nærmere stilling til forslaget.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.