



Folketingets Europaudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

**Ministeren**

**Dato**  
30. juni 2022

**J nr.** 2022-1140

Europaudvalget har i brev af 2. juni 2022 stillet mig følgende spørgsmål 1, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Valentin (V).

### Spørgsmål 1

I relation til forslaget til ændring af EU's kvotehandelsdirektiv om luftfartens bidrag til Unionens emissionsreduktionsmål og passende gennemførelse af en global markedsbaseret foranstaltning, som var på dagsordenen på Europaudvalgsmødet den 25. maj 2022, bedes ministeren oplyse effekterne af de øgede omkostninger for erhvervet i Danmark på 320 mio. kr. i 2030, og hvilke konsekvenser det skønnes at have på konkurrenceevne på kort og lang sigt?

### Svar

De øgede omkostninger for erhvervet i Danmark på 320 mio. kr. i 2030 dækker alene konsekvenser for rejsende med erhvervsrelaterede formål.

Udfasningen af gratiskvoter skønnes at medføre en merpris på ca. 30 og 40 kr. for hhv. en indenrigs- og en intra-EU flybillet (tur/retur). Medregnes konsekvenserne af den forventede kvotepris for salget af de øvrige luftfartskvoter og stigningen i den lineære reduktionsfaktor som følge af Kommissionens separate forslag om revision af det øvrige kvotehandelssystem, skønnes den samlede merpris at være på ca. 90 og 115 kr. i 2030 for hhv. en indenrigs- og en intra-EU flybillet (tur/retur).

For så vidt angår luftfartssektoren er alle EU-lande omfattet af forslaget, og det vurderes derfor ikke, at den danske konkurrenceevne internt i EU ændres betydeligt. Forslaget medfører alt andet lige en konkurrencemæssig fordel for flyrejser imellem Danmark og tredjelande, da disse flyrejser ikke er underlagt ETS, i forhold til flyrejser mellem Danmark og andre EU-lande, da disse flyrejser er underlagt ETS. Givet at der ikke er mange lufthavne uden for EU i umiddelbar nærhed af Danmark, skal passagerer og luftoperatører være relativt priselastiske, eller prisstigningen skal være stor, før der kan forventes en stor risiko for lækage. Ydermere gælder de foreslåede ændringer i kvotehandelssystemet for alle luftfartsselskaber, der opererer på den samme rute, og forslaget forventes i den sammenhæng ikke at medføre direkte konkurrenceforvridning, hverken på kort eller lang sigt.

Til gengæld vurderer Kommissionen, at der er en risiko for, at luftfartsselskaber, der har en højere andel af flyruter med stor CO<sub>2</sub>-udledning, vil opleve større konsekvenser end luftfartsselskaber, hvis flyruter har en lavere grad af CO<sub>2</sub>-udledning.

**Klima-, Energi- og  
Forsyningsministeriet**

Holmens Kanal 20  
1060 København K

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

www.kefm.dk

Side 1/2



Denne konsekvens vurderes dog at være begrænset for luftfartsselskaberne. Kommissionen forventer ikke, at små og mellemstore virksomheder vil blive betydeligt påvirket af forslaget.

Forslaget forventes ikke at medføre administrative meromkostninger for erhvervslivet.

Med venlig hilsen

Dan Jørgensen