

**MILJØMINISTERIET**  
**EU-koordinationen**

**Den 7. marts 2007**

## **REVIDERET GRUNDNOTAT**

**Kommissionens forslag til direktiv om inkludering af luftfartens udledning af drivhusgasser i EU's kvotehandelssystem**  
COM (2006) 818

### **Resumé**

*Med direktivforslaget foreslås, at luftfartsektoren omfattes af EU kvotehandelssystem for CO<sub>2</sub>. Den samlede mængde kvoter, der tildeles flyoperatørerne, vil svare til sektorens gennemsnitsemmissioner for perioden 2004-06. Flyoperatørerne kan handle kvoter indbyrdes. Har flyoperatørerne samlet set et større udslip end der tildeles gratis kvoter må der købes yderligere kvoter fra de øvrige sektorer i kvotehandelssystemet eller kreditter fra klimaprojekter (JI/CDM). Sektoren vil fortrinsvis få tildelt gratis kvoter, medens antallet af kvoter som auktioneres vil svare til gennemsnittet af EU landenes allokeringssplaner. Der vil blive fastsat et loft for flyoperatørernes mulighed for at benytte JI/CDM kreditter, svarende til det gennemsnitlige loft i de nationale allokeringssplaner. Direktivet foreslår, at al luftfart mellem europæiske lufthavne omfattes fra 2011, og udvides fra 2012 til også at omfatte al ind og udgående lufttrafik fra EU. Fordelingen af kvoter mellem operatører foregår efter et harmoniseret benchmark i forhold til den transporterede mængde af passagerer og fragt.*

### **1. Status**

Kommissionen offentliggjorde den 20. december ovennævnte forslag, som er sendt til Rådet (miljø). Forslaget har hjemmel i TEF artikel 175, og skal derfor vedtages af Rådet med kvalificeret flertal efter proceduren om fælles beslutningstagen i TEF artikel 251.

Samlenotat er oversendt til Folketinget den 1. februar 2007.

Sagen har den 9. februar 2007 været forelagt Folketingets Europaudvalg i forbindelse med forberedelse af Rådsmøde (miljø).

Det tyske EU-formandskab havde sat forslaget på dagsordenen for Rådsmødet (miljø) den 20. februar 2006 til politisk drøftelse.

### **2. Formål og indhold**

EU-Kommissionen angiver, at formålet med direktivforslaget er at mindske luftfartens

drivhusgasudledning ved at lade luftfarten omfatte af EU's eksisterende kvotehandelssystem. Med direktiv 2003/87/EF om handel med CO<sub>2</sub>-kvoter (herefter kvotedirektivet) indførtes der, fra 2005, en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i EU. Kvotedirektivet omfatter større anlæg indenfor energi, offshore og industri. Formålet med kvoteordningen er at nedbringe emissionen af drivhusgasser for at kunne leve op til de reduktionsforpligtelser, som EU og medlemslandene har påtaget sig under FN's Klimakonvention, Kyoto protokollen og EU's byrdefordelingsaftale. Virksomhederne under kvoteordningen kan købe/sælge kvoter på tværs af sektorer og landegrænser. EU Kommissionen lagde til grund for direktivet, at handel med udledningkvoter giver mulighed for at gennemføre reduktionstiltag der, hvor reduktionsomkostningerne er lavest. Herved opnås en omkostningseffektiv reduktionsindsats. Herudover har de kvoteomfattede virksomheder bl.a. mulighed for at købe klimakreditter fra projekter i Østeuropa eller i udviklingslande.

Med direktivforslaget vil luftfarten fra og med 1. januar 2011 blive inkluderet i kvotesystemet efter følgende model:

- Første periode løber fra 2011-12. I 2011 inkluderes kun luftfart inden for EU. Fra 1. januar 2012, og i fremtidige perioder, vil alle flyafgange og landinger (dog undtaget mindre fly, militærfly m.v.) i EU – uafhængigt af flyoperatørernes oprindelsesland eller destination – blive omfattet af systemet.
- Den samlede mængde kvoter, der årligt vil blive tildelt luftfarten frem til år 2022, vil svare til sektorens faktiske årlige udledning af CO<sub>2</sub> i perioden 2004-06.
- I første periode fra 2011-12 skal medlemsstaterne tildele langt størsteparten af kvoterne gratis til operatørerne, mens der vil blive auktioneret en mindre andel, svarende til den gennemsnitlige andel af kvoter der auktioneres i lande som auktionerer kvoter i det eksisterende kvotesystem i 2008-12. Auktioneringsprocenten vil altså blive harmoniseret i alle medlemsstater. Den præcise auktioneringsprocent i 2011-12 fastlægges endeligt når alle medlemsstaternes allokeringssplaner for 2008-12 er godkendt af EU Kommissionen, formentlig i 2007. I de kommende forhandlinger om revisionen af kvotedirektivet efter 2012 vil det blive fastlagt, om en større andel af kvoterne skal auktioneres efter 2012.
- Provenuet fra auktionering skal anvendes til klimatiltag (reduktion af drivhusgasudledningen, tilpasning til klimaforandringer, forskning og udvikling i drivhusgasreduktion og klimatilpasning) samt til at dække de administrative udgifter ved administration. Medlemsstaterne skal underrette EU Kommissionen om brugen af provenuet.
- Hver flyoperatør administreres af den medlemsstat, som har givet licens til flyoperatøren, eller subsidiært til den medlemsstat, som kan tilskrives den største andel af flyoperatørens emissioner i 2006. Udenlandske flyoperatører vil således blive tilknyttet det land hvortil den største andel af hvert enkelt selskabs emissioner kan relateres. EU Kommissionen foretager vurderingen på baggrund af oplysninger fra Eurocontrol. Operatørerne skal søge den

ansvarlige medlemsstat om tildeling af gratiskvoter. Tildelingen vil ske på baggrund af et benchmark for operatørernes ton-kilometer aktivitet, dvs. flylast gange den fløjne distance. Ton-kilometer aktiviteten beregnes for det år, der starter 36 måneder før handelsperioden. For den første handelsperiode, der starter i 2011, vil tildelingen af gratiskvoter således ske på baggrund af ton-kilometer aktiviteten i 2008.

- Tildelingen af gratiskvoter til nye operatører forudsætter, at de har opereret 36 måneder før handelsperioden. Nye operatører vil således til at begynde med skulle købe kvoter, men vil i senere perioder kunne modtage gratis kvoter på lige fod med eksisterende flyoperatører.
- Hvis en flyoperatør ophører med at operere, tildeles kvoter for den resterende del af perioden til flyoperatøren.
- Operatørerne skal rapportere antallet af flyvninger, passager-km og ton-km på hver enkelt flyrute såvel som det totale antal ton-km til den ansvarlige medlemsstat.
- Operatørerne skal monitorere og rapportere det faktiske verificerede CO2 udslip til den ansvarlige medlemsstat. Rammerne for monitorering, verificering og rapportering fastsættes ved forskriftsprocedure.
- Operatørerne skal tilbagelevere et antal kvoter til de ansvarlige medlemsstater, som modsvarer deres CO2-udledning. I det omfang flyoperatørerne får behov for kvoter ud over de gratis tildelte kvoter kan de købe kvoter af de øvrige flyoperatører og de øvrige kvotevirksomheder i EU's kvotesystem. Flyoperatørerne har desuden mulighed for at benytte JI / CDM kreditter op til en procentdel af deres behov for at returnere kvoter, som modsvarer det gennemsnitlige loft for de øvrige kvotebelagte virksomheder i EU, som vil blive fastsat endeligt i allokeringsplanerne for 2008-12. Flyoperatørerne kan ikke sælge de gratis tildelte flykvoter til øvrige industrier under kvotesystemet, men kan bede medlemsstaterne om at veksle flykvoter til kvoter, som er bakket op af landekvoter, således at der kan handles med øvrige sektorer.
- Direktivforslaget lægger op til, at hvis andre lande eller regioner udenfor EU lader luftfarten omfatte af kvotesystemer, vil EU's system skulle tilpasses dette.

### **3. Europa Parlamentets udtalelser**

Foreligger endnu ikke.

### **4. Nærhedsprincippet**

EU-kommissionen vurderer, at isolerede tiltag i de enkelte medlemsstater ikke vil være tilstrækkelige. Således vil de økonomiske gevinster ved kvotehandel alene kunne opnås såfremt kvoterne kan handles på tværs af fællesskabet. Endvidere risikerer isolerede tiltag at have konkurrenceforvridende konsekvenser, da markedet for luftfart er integreret på fællesskabsniveau.

Regeringen vurderes således at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

### **5. konsekvenser for Danmark**

Gældende dansk ret og forslagets lovgivningsmæssige konsekvenser:

Der eksisterer ikke dansk lovgivning, der specifikt regulerer luftfartens udledning af drivhusgasser. Direktivets bestemmelser skal gennemføres gennem lovgivning.

Forslagets økonomiske og erhvervsadministrative konsekvenser:

Erhvervsøkonomiske konsekvenser:

EU-Kommissionen har udarbejdet en konsekvens analyse af direktivet som vurderer, at luftfartsselskaberne i vidt omfang forventes at kunne overvælte meromkostninger på billetpriserne ved deltagelse i kvotesystemet til kunderne, idet alle selskaber qua direktivet behandles på samme vis.

Endvidere vurderer EU-Kommissionen at overvæltningen vil øge retur-billetpriserne med ca. 35-280 kr. alt efter rejsens længde. Vurderingen bygger på en kvotepris på ca. 230 kr./ton CO<sub>2</sub>.

Frem til 2020 vurderer EU-Kommissionen, at prisforøgelsen vil medføre en beskedent reduktion af luftfartens vækst, men en betydelig reduktion af drivhusgasudledningen. Reduktionen skal bl.a. ses i lyset af, at luftfarten køber kompensation fra andre sektorer og anvender de JI/CDM mekanismen.

For lufthavnene vurderer EU-Kommissionen ikke større konsekvenser i lyset af en forventning om fortsat øget luftfartsaktivitet sammenholdt med, at flypassagerer ikke forventes at ville søge til lufthavne udenfor EU eftersom stigningen i prisen på flybilletter som følge af kvotesystemet forventes at blive relativt beskedent.

Det er usikkert, hvordan kvoteprisen påvirkes. Så længe flyselskaberne får mulighed for at dække en andel af deres behov for kvoter, udover de gratis tildelte kvoter med klimakreditter vil det have begrænset indflydelse på kvoteprisen. Hvis der sættes et loft for anvendelsen af JI/CDM kreditter, vil det få kvoteprisen til at stige.

Omkring turisme peger EU-Kommissionens vurderinger på, at effekten vil være begrænset idet billetprisen udgør en beskedent del af turisternes samlede ferieudgifter. Kommissionen forventer en efterspørgelseeffekt på mindre end 2 %.

Kommissionen nævner, at der har været en fortsat vækst i luftfarten til trods for de senere års stigninger i oliepriserne, hvorfor efterspørgslen vurderes at være relativt ufølsom for prisændringer.

Miljøstyrelsen kan overordnet tilslutte sig Kommissionens betragtninger. Dog peger studier på, at overvæltningsgraden vil afhænge af konkurrencesituationen for de enkelte ruter.

Et forsigtigt skøn ud fra rutemønstret for den samlede danske luftfartsektor peger på, at sektoren kun vil opleve en egentlig merudgift såfremt sektoren skal købe over 40 % af sine kvoter, hvilket der ikke lægges op til i direktivet for indeværende. Sektoren forventes derfor at opleve såkaldte ”windfall” profitter i lighed med hvad der har været erfaringen i elsektoren. Et forsigtigt dansk skøn ud fra et dansk studie peger på, at såfremt luftfarten får tildelt samtlige sine kvoter gratis, vil den opleve en gevinst på ca. 180 mio. kr. ved en kvotepris på 15 euro/ton.

Ud fra EU-Kommissionens konsekvensanalyse samt Miljøstyrelsens vurderinger, formodes luftfarten i første omgang at få en økonomisk gevinst af kvotesystemet givet den foreslåede tildeling af gratis kvoter.

#### Statsfinansielle konsekvenser.

I forbindelse med statens rolle som kontrolmyndighed og auktionarius må der forventes en mindre administrativ byrde for staten som umiddelbart vurderes at kunne afholdes inden for eksisterende rammer. Auktioneringen af kvoter vil generere et merprovenu til medlemsstater. Der lægges op til at procentsatsen for bortauktionering først vil blive fastsat på et senere tidspunkt.

Kommuner og regioner vil ikke blive berørt af forslaget.

#### Erhvervsadministrative konsekvenser.

I forbindelse med forslaget vil luftfartselskaberne blive pålagt en administrativ byrde til indledningsvis at sætte sig ind i lovgivningen, udarbejde ansøgning til tildeling af kvoter, indrapportere aktivitetsdata og den faktiske udledning af CO<sub>2</sub>. Opgaverne er de samme som pålægges øvrige sektorer under kvotesystemet. Ifølge regeringens kortlægning af de administrative byrder i forbindelse med lovgivning (AMVAB) vurderede man, at den enkelte operatør under ETS havde en gennemsnitlig administrativ byrde svarende til 10-30.000 kr./året. Beløbet må anses for repræsentativt, og dermed også kendetegne luftfartssektorens forventede byrde. For indeværende vurderes ca. 10 danske luftfartsoperatører inden for passager- og godstransport at blive omfattet af ETS. Som følge vil den samlede administrative byrde være i størrelsesordenen 100-300.000 kr. Det skal understreges, at der er tale om en forsigtigt skøn.

For så vidt angår forbrugerne peger Kommissionens konsekvensvurdering jf. ovenstående på øgede billetpriser. Dette er ligeledes i tråd med den danske vurderinger og danske studier peger på forøgelse på max. 2% af billetpriserne.

#### Samfundsøkonomiske konsekvenser.

Indførslen af et kvotesystem, som jf. ovenstående afstedkommer en reduktion på 2% af passagerantallet i forhold til et business- as-usual scenarie, kan med en vis forsigtighed sammenlignes med de samfundsøkonomiske konsekvenser ved den nu afviklede passagerafgift. En tværministeriel arbejdsgruppe vurderede således i 2005, at afskaffelsen af en passagerafgiften på 75

kr. ville føre til 4% flere passagerer i de danske lufthavne. Under antagelsen af at kvotesystemet således ”belaster” samfundsøkonomien halvt så meget som den daværende passagerafgift, vurderes indførelsen af et kvotesystem på lang sigt at medføre reducere beskæftigelsen i branchen med 50 personer.

Endvidere vil der som følge af auktionering af kvoter tilfalde staten et merprovenu.

I lyset af at kvotesystem vil påvirke alle operatører på samme vis, vil der ikke opstå en konkurrenceforvridning.

Der forventes en beskedne effekt på den del turisme som flyver til Danmark. Den vurderes dog at være marginal samtidig med at kvotesystemet berører samtlige EU-lande og dermed ikke begunstiger ét turistmarked frem for et andet.

Sammenfattende vurderes de samfundsøkonomiske konsekvenser at være meget beskedne.

#### Beskyttelsesniveau:

I lyset af, at der vil være tale om regulering af en hidtil ureguleret sektor forventes forslaget at få en positiv miljøkonsekvens. EU-Kommissionen vurderer, at forslaget vil reducere luftfartens CO<sub>2</sub> udledning svarende til 46 % i 2020 i forhold til et business-as-usual scenarie når direktivet omfatter alle landende og lettende fly. En væsentlig del af reduktionen forventes realiseret via operatørernes køb af kvoter og kreditter. Der foreligger ikke landespecifikke miljøvurderinger.

## **6. Høring**

Direktivforslaget er udsendt i høring den 5. januar til 49 interessenter. Generelt bakker høringsparterne op om EU Kommissionens forslag om at inkludere luftfarten i kvotesystemet, dog med en række reservationer omkring kvotesystemets konkrete udformning.

**Dansk Industri** (DI) mener overordnet, at det er afgørende, at der inden for luftfart sker et teknologisk gennembrud for at opnå reduktioner i emissionerne. Endvidere anfører DI, at alle luftfartselskaber skal omfattes og, at EU kravet skal kunne håndhæves overfor 3. lande. Endvidere mener DI, at luftfartselskaber skal have øget adgang til JI/CDM mekanismerne.

Af mere specifikke kommentar ønsker DI, at Kommissionen foretager en analyse af valg af benchmark for at undgå u hensigtsmæssige forvridninger mellem flyselskaber med korte og lange ruter. Samtidig bør benchmarkingen tage udgangspunkt i en periode og ikke ét specifikt år. Endvidere vurderes benchmarkingen at kunne forvråde konkurrencen mellem nye luftfartselskaber og etablerede selskaber, og tager samtidig ikke højde for ændrede former for virksomheds-konstruktioner.

Omkring auktionering ønsker DI generelt, at alle kvoter uddeles gratis, subsidært at provenuet øremærkes til forskning og teknologiudvikling. Samtidig vurderer DI, at visse medlemslande vil nyde uforholdsmæssigt godt af auktioneringsprovenuet grundet en historisk fastlagt infrastruktur.

DI finder det fornuftigt, at forslaget ikke omfatter andre emissioner end CO<sub>2</sub> og endelig mener DI, at det er et dårligt signal, at stats- og regeringschefer undtages for direktivets bestemmelser.

**SAS** vurderer, at det er vigtigt, at EU's initiativ er en midlertidig foranstaltning og et første skridt mod et globalt system. Endvidere bakker SAS op om, at forslaget alene omfatter CO<sub>2</sub> emissioner.

Efter SAS' opfattelse bør selskaber have udvidet adgang til at købe JI/CDM'er, for at undgå at forvride kvoteprisen til gene for de virksomheder, der er omfattet af kvotesystemet.

SAS mener, at benchmarkingen vil styrke de ruter, der går ud fra store trafikale knudepunkter i Europa med risiko for, at de nordiske trafikmønstre rammes hårdere end øvrige ruter. SAS stiller sig tvivlende ved, at benchmarkingen tager afsæt i ét enkelt år, da dette kan føre til utilsigtede adfærdsændringer og samtidig ikke tager højde for nye virksomhedsstrukturer, eller ny selskaber.

Endelig finder SAS det betænkeligt, at auktioneringsprovenuet fra 3. lande tilfalder det medlemsland, hvor selskabet har størst tilknytning, da det kan virke konkurrenceforvridende..

**Air Greenland** anfører at direktiveforslaget alene bør omfatte intra-europæiske flyvninger.

**NOAH** vurderer generelt, at EU-Kommissionens forslag ikke er tilstrækkelig ambitiøs. NOAH så gerne, at ikke kun CO<sub>2</sub> var omfattet af forslaget. Endvidere anser NOAH, at sektoren tilgodeses ved at blive pålagt et loft for perioden 2004-06 og ikke 1990 som de øvrige sektorer i kvotehandelsystemet. NOAH så gerne at der var tale om et "lukket" kvotesystem, således at luftfartsoperatører alene kan købe kvoter fra andre luftfartsoperatører. NOAH anser auktioneringen af kvoter, som den bedste måde at fordele kvoter, og støtter ikke selskabernes adgang til at kunne købe JI/CDM kvoter.

Endelig støtter NOAH op om øremærkning af auktioneringsprovenuet til brug for forbedringer af lavenergitransport og, at man ikke afskriver afgifter som et virkemiddel.

**Det Økologiske Råd** ser gerne man, at man undersøger andre klimaeffekter fra fly, subsidært pålægger en multiplikationsfaktor på fly på 2-3 gange CO<sub>2</sub> udslippet. Rådet ser endvidere behov for, at kvoteloftet reduceres over en årrække og, at kvoterne auktioneres frem for at blive tildelt gratis.

Rådet ser endvidere gerne, at en del af auktioneringsprovenuet bruges til forskning i brændstoffer,

mens resten tilbagføres til flyselskaberne efter objektive kriterier.

Rådet opfordrer EU-Kommissionen til at fremlægge et reguleringsforslag for NO<sub>x</sub> i form af eksempelvis en afgift, samt at kvotehandlen suppleres med en brændstofafgift.

Endelig anfører Rådet, at alle fly bør omfattes af systemet fra 2011.

Sagen er den 23. januar 2007 blevet drøftet i EU-Specialudvalget vedrørende miljøspørgsmål, hvor der fremkom følgende bemærkninger:

**Greenpeace** finder det positivt, at Kommissionen har fremlagt forslag om at kvotebelægge flytrafikken. Greenpeace går ind for at kvoter i videst muligt omfang bortauktioneres og støtter Kommissionens forslag om, at provenuet fra bortauktionering skal øremærkes til klimaformål. Loftet for tildeling af kvoter er sat alt for højt, og det bør i højere grad indregnes i betalingen af kvoter, at miljøeffekten af flyenes emissioner oppe i atmosfæren er mere alvorlig. Greenpeace finder det ikke begrundet, at andre fly end EU fly først medtages i kvotesystemet i 2012.

**Det Økologiske Råd** finder det positivt, at Kommissionen er fremkommet med forslaget, men mener at man bør bortauktionere kvoterne, da flyselskaberne under alle omstændigheder vil hæve billetpriserne.

**Dansk Industri** finder det positivt med et kvotesystem for flytrafik, men mener dog at man navnlig i starten skal være meget forsigtig med at pålægge flyselskaberne for store byrder og skabe for meget turbulens. DI mener at det er vigtigt at alle flyselskaber inddrages fra starten, og finder det usikkert, hvordan kvotesystemet vil fungere for lande som er parter i Kyoto-protokollen men uden reduktionsforpligtelser. DI finder at man bør sandsynliggøre at man kan få alle selskaber med fra starten - ellers bør man vente med direktivet til efter 2012, hvor der er fastlagt et nyt regime. Der bør også ses nøjere på de foreslåede benchmark kriterier.

**Rederiforeningen** mener ikke at substitutionsmulighederne for fragt er anderledes end for passagerer, og finder det derfor ubegrundet at gøre forskel. Rederiforeningen fandt det positivt at man ikke opererer med flagstater, og noterede sig at Kommissionen i meddelelsen om 2 graders målsætningen har udtrykt at reguleringen af søfarten bør ske internationalt i IMO.

## **7. Forhandlingssituationen**

Direktivforslaget er blevet præsenteret i Rådets arbejdsgruppe (miljø) den 15. december 2005. Ingen lande afviste forslaget, herunder princippet om kvotehandel. Der blev dog peget på en række emner, som krævede en nøjere afdækning, herunder håndtering af geografisk isolerede områder, international lovgivning m.v.



## **8. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Forslaget om at lade luftfartsektoren omfatte af EU's eksisterende kvotesystem vurderes at være et omkostningseffektivt tiltag til at håndtere sektorens stigende klimabelastning. Regeringen kan derfor tilslutte sig direktivets principielle indhold, idet dette forudsætter juridisk og politisk holdbare løsninger, der sikrer at samme regler gælder for eksterne luftfartsselskabet, der flyver i EU. Regeringen har løbende arbejdet for EU-initiativer der skal tage hånd om luftfartens udledning af drivhusgasser, bl.a. med vedtagelsen af EU's 6. Miljøhandlingsprogram fra 2001 og senest ved rådskonklusionerne i forbindelse med EU-Kommissionens meddelelse fra december 2005 om reduktion af luftfartens klimaeffekt.

Fra dansk side ser man forslaget som et første skridt frem mod nedbringelse af det globale CO<sub>2</sub> udslip fra luftfarten. Der bør således lægges vægt på at såvel Kommissionen og Rådet bør arbejde for at tiltag til nedbringelse af luftfartens CO<sub>2</sub>-udledning opnår global udbredelse gennem internationalt forpligtende aftaler.

Fra dansk side savner man en begrundelse for at undtage de fly der ankommer fra lande udenfor EU eller har destinationer uden for EU i 2011.

Fra dansk side er man som udgangspunkt imod, at auktioneringsprovenuet skal øremærkes. Den politiske beslutning om udgiftspolitiske tiltag til forbedring af klimaet bør ikke være afhængig af, hvilke indtægter der måtte komme fra en bestemt indtægtskilde.

Endvidere så man gerne, at direktivet indeholdt en revisionsforpligtigelse der giver mulighed for, at klimaeffekter af andre emissioner end CO<sub>2</sub> ligeledes kan omfattes af kvotesystemet.

Fra dansk side så man gerne, at det undersøges nærmere, om det benchmark der benyttes ved tildeling af gratiskvoter evt. kan indrettes mere hensigtsmæssigt, således at der kan skelnes mellem transport af gods og passagerer.

Tildelingen af gratis kvoter bør generelt vurderes i lyset af forventningen om overvæltning på forbrugerne og deraf følgende windfall profitter. Foreløbige danske studier peger på, at selskaberne vil tjene på kvotesystemet så længe tildeling af gratiskvoter udgør 60 % af de samlede kvoter. Danmark så gerne, at direktivforslaget som minimum indeholdt bestemmelser om, at andelen af gratis tildelte kvoter til sektoren skal nedtrappes over fremtidige handelsperioder.

Danmark vil arbejde for størst mulig åbenhed for at luftfartssektoren kan købe kvoter af andre sektorer, idet dette anses for at give den mest omkostningseffektive klimainsats.

Danmark lægger stor vægt på at referenceperioder for tildeling af kvoter ikke giver flyoperatørerne incitament til ekstraordinære emissioner i givne år.