

SAMLENOTAT

Klima-, Energi- og Bygningsministeriet
19. november 2013

Rådsmøde (miljø) den 13. december 2013

Dagsorden	Side
4. Kommissionens forslag til forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO ₂ -emissioner fra søtransport og forslag om ændring af forordningen og meddelelse om integrering af emissioner fra søtransport. <i>- Politisk drøftelse</i>	2
5. ETS/luftfart <i>- Tidlig forelæggelse</i>	7

4. Kommissionens forslag til forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og forslag om ændring af forordningen og meddelelse om integrering af emissioner fra søtransport.

- *Politisk drøftelse*

KOM(2013) 480 endelig og KOM (2013) 479 endelig

Revideret notat

1. Resumé

Kommissionen har d. 28. juni 2013 fremsat et forslag til forordning om overvågning, rapportering og verifikation af skibes CO₂-udledning som led i EU's klimaindsats.

Forslaget indebærer, at ejere af skibe på over 5000 bruttotons fra 2018 skal overvåge CO₂-emissioner for hvert skib, der ankommer og afgår fra en europæisk havn og årligt rapportere disse til Kommissionen og myndighederne i de relevante flagstater. De indsendte rapporter skal forinden verificeres af et uafhængigt akkrediteret selskab (verifikator). Medlemsstaterne skal fastsætte et sanktionsystem for manglende opfyldelse af bestemmelserne.

Kommissionen vurderer, at forslaget kan medføre en reduktion af CO₂-udledningen på 2 pct., idet overvågningen vil bibringe og synliggøre oplysninger om skibes energieffektivitet.

Forslaget behandles i Rådet (miljø). Forslaget til forordning ledsages af en meddelelse, der udbygger baggrunden for forslaget. Det meddeles, at det som led i EU's reduktionsforpligtigelse kan overvejes, at nærværende forslag efterfølges af fastsættelsen af reduktionsmål for sektoren og afslutningsvis etableringen af en markedsbaseret foranstaltning.

2. Baggrund

Kommissionen har d. 28. juni 2013 fremsendt forslag til forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af forordning (EU) nr 525/2013. Forslaget er samtidig oversendt i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 192, stk. 1 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294.

Kommissionen henviser i forslaget til, at der globalt er enighed om at reducere de globale drivhusgasudledninger, så temperaturen ikke øges med over 2 grader i forhold til før-industrialiseringsperioden – den såkaldte 2-gradersmålsætning. Dette indebærer, at udviklede lande skal reducere deres udledning med 80-95 pct. i 2050.

Det Europæiske Råd og Europa-Parlamentet er enige om, at alle sektorer skal bidrage til reduktionen af CO₂-udledningen herunder international søtransport, som er den eneste transportform, der ikke er omfattet af en EU reduktionsforpligtigelse. Søtransport er globalt set ansvarlig for ca. 3 pct. af de samlede globale drivhusgasudledninger. Med vedtagelsen af EU's klima- og energipakke i 2009 blev Rådet og Europa-Parlamentet enige om, at Kommissionen skulle fremsætte et forslag vedr. international søfarts CO₂-udledning, med mindre der forelå en international aftale ved udgangen af 2011.

Trods tiltag i FN's internationale søfartsorganisation, IMO, i form af bindende krav til nye skibes energieffektivitet forventes sektorens udledninger fortsat at stige i takt med øget efterspørgsel og samhandel.

Kommissionen vurderer, at målet om reduktionsbidrag fra søtransportsektoren bedst nås ved i første omgang at fastsætte harmoniserede regler for overvågning, rapportering og verificering af sektorens CO₂-udledninger og herigennem kvalificere vidensgrundlaget for efterfølgende at fastsætte reduktionsmål og endelig etablere markedsbaserede foranstaltninger.

3. Formål og indhold

Forslaget pålægger skibe over 5000 bruttotons, som udgør 60 pct. af flåden og 90 pct. af udledningerne, at rapportere allerede eksisterende data, der knytter sig til skibenes CO₂-udledning og energiforbrug.

Til formålet skal skibsejer udarbejde en overvågningsplan med angivelse af en metode for overvågningen og rapporteringen, som inden udgangen af august 2017 skal forelægges til godkendelse hos en akkrediteret verifikator.

Fra 2018 skal skibsejer årligt for hvert enkelt skib og for hver enkelt rute registrere oplysninger som: CO₂-udledning, tilbagelagte distancer og forbrug af brændstof.

Fra 2019 skal skibsejer årligt indsende rapporter for det foregående kalenderår til Kommissionen og myndigheder i den pågældende flagstat, efter at rapporteringsformatet og de faktiske udledninger er blevet godkendt af en akkrediteret verifikator, som udsteder en overensstemmelseserklæring. Denne skal være om bord på skibene.

Forslaget fastsætter konkrete krav til verifikatoren og dennes forpligtigelser, herunder at verifikatoren skal være uafhængig af skibsselskabet og skal godkendes efter gældende EU-regler. Kommissionen kan ved delegerede retsakter ændre og præcisere kravene til verifikatorerne og deres rolle.

Det påhviler medlemsstaterne at sikre, at skibsejer overholder rapporteringsforpligtigelserne, herunder at det ved skibsinspektionen sikres, at overensstemmelseserklæringen foreligger.

Herudover skal medlemsstaterne fastsætte sanktioner ved manglende overholdelse og sikre en smidig informationsudveksling med de øvrige medlemsstater.

Kommissionen skal årligt offentliggøre udledningen fra de enkelte skibsejere.

Kommissionen skal holde IMO og andre relevante internationale organer informeret om nærværende regulering. Ved en international aftale om globale tiltag til reduktion af sektorens udledning, skal Kommissionen revidere MRV-forordningen.

Kommissionen bemyndiges til ved gennemførelsesretsakter at fastsætte nærmere regler for tekniske standarder for dataudveksling og rapporteringsformatet for overvågningsplanerne.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, da harmoniseret overvågning, rapportering og verificering forudsætter et initiativ på EU-niveau, ligesom de overordnede klimaforpligtelser fastsættes på EU-niveau. Kommissionen anfører endvidere, at foranstaltninger på EU-plan vurderes at være mere effektive end nationale foranstaltninger, samt at det vil hindre konkurrenceforvridning i det indre marked gennem ens miljømæssig regulering på tværs af medlemsstaterne.

Nærhedsprincippet vurderes på denne baggrund at være overholdt.

6. Gældende dansk ret

Der er i dag ingen danske regler for overvågning, rapportering og verificering af sektorens udladninger eller sanktionsbestemmelser.

7. Konsekvenser

Lovmæssige konsekvenser

Det følger af TEUF artikel 288, at en forordning er almenyldig og bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Der vurderes dog at være behov for at sikre hjemmel til myndighedsopgaverne. Endvidere er det muligt, at der kan blive behov for at udmønte sanktionsbestemmelser.

Administrative konsekvenser for staten.

Forslaget medfører en myndighedsforpligtigelse til at sikre håndhævelse af bestemmelserne omkring monitorering og håndhævelse.

Fsva. angår monitorering vil staten sikre overensstemmelse med forordningens bestemmelser for ca. 35 skibsejere, der skal indsende verificerede emissionsrapporter for skibe under dansk flag. Det drejer sig pt. om ca. 310 skibe. På baggrund af foreløbige tilkendegivelser fra EU-Kommissionen lægges til grund, at verifikatorerne har det løbende ansvar for monitoreringsplanerne, herunder indkaldelse, verifikation og udstedelse af overensstemmelseserklæring, hvorved statens administrative byrde formodes at være begrænset på dette område.

Der lægges til grund at håndhævelse alene indebærer at sikre, at der foreligger en overensstemmelseserklæring på skibene, og at denne kontrol vil kunne foretages som led i den almindelige havnestatskontrol, som omfatter ca. 600 skibe årligt. Således vurderes byrden også begrænset hertil. Eventuelle udgifter vil blive afholdt inden for ressortministeriets/-ernes egne ramme/-er.

Der tages generelt forbehold for, at fastsættelsen af de administrative byrder kan ændres under forhandlingerne.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Det vurderes, at forslaget vil påføre danske skibsselskaber mindre omstillingsomkostninger i forbindelse med udarbejdelse og indsendelse af overvågningsplaner samt anskaffelse og opsætning af udstyr til automatiske dataudvekslingssystemer. Forslaget vurderes desuden at pålægge skibsselskaberne løbende administrative omkostninger i relation til indsendelse af en række oplysninger til verifikatorerne. Af oplysninger vil der bl.a. være tale om overvågning og rapportering af emissioner og brændstofforbrug samt relevante overvågningsdata. Rederierne indsamler i forvejen de pågældende data, og den administrative omkostning vil derfor

alene bestå i at trække tallene ud af deres databaser, indsætte dem i et dokument og indsende dem.

Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Der vurderes umiddelbart at være beskedne statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark. Eventuelle statslige merudgifter vil blive afholdt inden for ressortministeriets/-ernes egne ramme/-er. Kommissionen anslår, at forslaget fra 2030 vil føre til en årlig besparelse på 9 mia. kr. til brændstof på EU-niveau som følge af, at der ved monitoreringen bliver mere opmærksomhed om skibenes faktiske brændstofforbrug.

Beskyttelsesniveauet

Kommissionen anfører, at forslaget kan medføre en reduktion af CO₂-udledningen på 2 pct.

8. Høring

Ved høringsfristens udløb den 16. august 2013, var der indkommet høringssvar fra nedenstående aktører.

Dansk Metal og CO-industri bakker op om forslaget, som anses for at understøtte vækst og beskæftigelse. Endvidere støttes, at MRV forslaget tænkes ind i en global kontekst, som kan fremme en international implementering via IMO.

Vedvarende Energi hilser velkomment, at der etableres en overvågnings- og rapporteringsmekanisme. Samtidig efterlyses en regulering af skibes CO₂-udslip - fx ved brændselsafgifter og/eller effektivitetskrav til skibe.

DANAK peger på uoverensstemmelse mellem den engelske og danske sprogudgave omkring verifikatorer og anbefaler, at akkrediteringskrav til verifikatorer på søfartsområdet harmoniseres med eksisterende EU lovgivning.

Danmarks Rederiforening hilser forslaget velkomment og EU-Kommissionens fokus på, at en regulering forankres globalt. Der henvises til behovet for at tydeliggøre om det er den kommercielle operatør eller skibsejeren, der har rapporteringsforpligtigelse, hvortil det bemærkes, at det er den kommercielle operatør, der har ansvaret for det faktiske brændstofforbrug og dermed incitamentet til at optimere. Herudover foreslås en række tektnære justeringer af forslaget, som eksempelvis hvordan man definerer anløb for tankskibe, da de typisk omlader til søs, metodevalg ved emissionsopgørelser m.v.

Københavns Kommune hilser forslaget velkomment og efterlyser en fritagelse på strøm til landstrømsanlæg på skibe.

På specialudvalgsmødet den 23. september 2013 bemærkede Greenpeace, at man gerne så implementeringen fremskyndet. Danmarks Rederiforening gentog støtte til forslaget og bemærkede i forlængelse af høringssvaret, at monitoreringen alene skulle forholde sig til CO₂.

På specialudvalgsmødet den 18. november 2013 udtrykte Danmarks Rederiforening endvidere bekymring for at udvide forslagets dækningsområde med skibe ned til 400 bruttotons.

9. Forhandlingsituationen

Forslaget har været drøftet i Rådets arbejdsgruppe for miljø, hvor forslaget generelt er blevet

vel modtaget af et flertal af lande, under hensyn til at en global regulering er at foretrække. Enkelte mindre lande med betydelige flåder vurderes dog at være mindre positive over for forslaget.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen kan principielt støtte forslaget.

International skibsfart står globalt for omkring 3 pct. af verdens CO₂-udledning. Regeringen finder i det lys, at skibsfarten bør påtage sig sin del af klimaansvaret.

Regeringen vurderer, at såvel branchen som klimaet er bedst tjent med en global løsning, som der ligeledes arbejdes for. Regeringen vil støtte EU-initiativer vedr. monitorering, verificering og rapportering af CO₂-udledning, der kan understøtte den globale indsats. Det er således også vigtigt, at forslaget ikke underminerer arbejdet for en global løsning.

Fra dansk side er der nogle grundlæggende principper, der skal efterleves for en global regulering, herunder at en regulering skal sikre en klimagevinst, være flagneutral og ikke være konkurrenceforvridende. De samme principper skal så vidt muligt gøre sig gældende for en EU-regulering.

Fra dansk side vil man være særligt opmærksom på, at forslaget spiller konstruktivt sammen med det igangværende arbejde i IMO. Forslaget kan danne inspiration for de videre forhandlinger i IMO, så dobbeltregulering undgås. Derudover vil man fra dansk side også være særligt opmærksom på, at de administrative og økonomiske byrder for såvel stat som redere står i forhold til, at der alene er tale om et monitoreringsprogram.

Fra dansk side vil der også blive lagt vægt på, at der med forslaget sikres en ensartet håndhævelse på tværs af EU, således at forslaget ikke kan give anledning til konkurrenceforvridning på tværs af EU-landene. Endelig arbejder Danmark for, at forslaget udmøntes hurtigst muligt.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har været forelagt til forhandlingsoplæg i Folketingets Europaudvalg den 11. oktober.

5. Ændring af direktiv 2003/87/EF om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet med henblik på i 2020 at gennemføre en international aftale om anvendelse af en global markedsbaseret foranstaltning i forbindelse med emissioner fra international luftfart'

- Tidlig forelæggelse

KOM(2013) 722 endelig

1. Resumé

EU-Kommissionen har fremsat et direktivændringsforslag, der reducerer antallet af emissioner, der er omfattet af EU's kvotehandelssystem for luftfart. Forslaget skal bl.a. ses som et tiltag til at forbedre det internationale forhandlingsklima for en global løsning med virkning fra 2020.

Forslaget indebærer at samtlige ruter til og fra 3. lande undtages i 2013. I perioden 2014-20 omfattes den del af ruten til og fra 3. lande, der foretages inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområdes (EØS) landenes luftrum. Herudover undtager forslaget ikke-kommercielle operatører med en udledning på under 1000 tons årlig, samt ruter mellem EØS og udviklingslande, der tegner sig for mindre end 1 pct. af den globale luftfartsaktivitet.

Endeligt indeholder forslaget visse administrative lempelser f.eks. rapporterings- og verifikationskrav.

2. Baggrund

I 2008 vedtog EU-landene, at CO₂ udledningen fra luftfart skulle omfattes af EU's kvotehandelssystem fra 2012. Dette indebærer, at udledningen fra fly, der afgik til og ankom fra 3. lande skulle omfattes af EU's kvotehandelssystem. Således blev der lagt et kvoteloft for luftfart, hvoraf 15 % skulle auktioneres og resten ville blive tildelt som gratis kvoter. Kvoterne ville blive fordelt efter de enkelte operatørers aktivitet.

Internationalt har der været betydelig kritik af EU's kvotehandelssystem, da flere lande mente, at det krænkede deres suverænitet ved, at udledninger fra deres lufthavne og internationalt luftrum blev omfattet af en regional regulering. Som følge heraf har disse lande løbende kritiseret EU-landene i FN's luftfartorganisation ICAO (International Civil Aviation Organisation), og visse lande har ligeledes nægtet at efterkomme bestemmelserne i reguleringen. EU besluttede som følge heraf midlertidigt at undtage ruter til og fra 3. lande i 2012 med det såkaldte stop-the-clock direktiv for herigennem at forbedre forhandlingsklimaet forud for ICAO-forsamlingen i efteråret 2013.

EU-Kommissionen angiver overordnet, at EU-landene er gået forrest ved at inddrage sektorens emissioner i EU's kvotehandelssystem, som samtidig vurderes at have været en afgørende drivkraft for de internationale drøftelser i ICAO.

På ICAO's 38. forsamling i efteråret 2013 blev det besluttet at arbejde mod en global markedsbaseret foranstaltning med implementering i 2020. Imidlertid var der ikke opbakning blandt et flertal af lande til regionale markedsbaserede foranstaltninger, med mindre de blev baseret på aftaler mellem lande, hvilket var en klar henvisning til EU's regulering.

EU-Kommissionen anser det for hensigtsmæssigt at sænke den andel af luftfartens emissioner, som for nuværende er omfattet af EU's kvotehandelssystem med henblik på at sikre yder-

ligere dynamik i den videre internationale forhandlingsproces samt sikre opfølgning på konklusionerne fra ICAO's 38. forsamling.

3. Formål og indhold

Kommissionen har fremsat et direktivforslag (KOM(2013) 722 endelig). Der er tale om et forslag til ændring af EU's kvotehandelsdirektiv (2003/87/EF), og det har til formål at sænke andelen af omfattede emissioner i perioden 2013-20 for at sikre yderligere fremdrift i de internationale forhandlinger frem mod implementeringen af en global markedsbaseret mekanisme i 2020. Forslaget omfatter EU-landene samt Liechtenstein, Norge og Island – dvs. medlemmerne af det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) – og foreslår følgende:

- Flyvninger inden for EØS omfattes fuldt ud som hidtil
- Ruter til og fra 3. lande undtages som helhed for 2013
- I perioden 2014-20 vil flyvninger til og fra 3. lande være omfattet for den del af emissionerne, der finder sted i EØS luftrum
- I perioden 2014-20 vil flyvninger på ruter mellem EØS-lande og udviklingslande, der tegner sig for mindre end 1 pct. af den globale luftfartsaktivitet, ikke være omfattet af direktivets bestemmelser
- Ikke-kommercielle operatører, dvs. private operatører og operatører der ikke har et kommercielt certifikat, der udleder mindre end 1.000 tons CO₂, undtages ligeledes fra direktivets bestemmelser frem til 2020 – svarende til ca. 2200 af de nu ca. 3500 omfattede luftfartsoperatører i EU. Disse 2.200 operatører tegner sig for 0,2 pct. af CO₂ udledningerne.

Indskrænkningen af dækningsområdet m.v. betyder, at antallet af luftfartskvoter, mængden af allokerede gratiskvoter samt auktioneringspuljen reduceres tilsvarende.

Forslaget indeholder samtidig visse administrative lempelser, da mindre operatører med udledninger under 25.000 tons CO₂ – mod nuværende 10.000 tons - samt operatører for de ruter, der går og ankommer fra 3. lande, kan lægge EU-Kommissionens eksisterende forsimplede rapporteringsværktøj til grund for emissionsopgørelserne, samt herigennem undlade løbende at verificere.

Endvidere foreslås en ændret kadence for rapportering af emissionerne for perioden 2013-14, ved at der rapporteres samlet for disse to år i 2015.

I forbindelse med præsentationen af forslaget, har EU-Kommissionen oplyst, at emissioner over havet mellem EU's hovedland og oversøiske lande og territorier ("dependencies and territories") samt udledninger i disses luftrum undtages, hvilket jf. EU-Kommissionen omfatter Færøerne og Grønland.

Hvis der vedtages en global markedsbaseret foranstaltning i ICAO med virkning fra 2020 fremsætter EU-Kommissionen et revisionsforslag af nærværende direktiv, såfremt det er hensigtsmæssigt.

Forslaget skal være implementeret inden for 3 måneder fra forslagets vedtagelse.

Det vil fortsat være det enkelte EØS-land, der står for tildelingen af gratis kvoter og auktionen af kvoter.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentet har endnu ikke udtalt sig.

5. Nærhedsprincippet

Forslaget reviderer EU's kvotedirektiv (2003/87/EF) og luftfartsdirektiv (2008/101/EF), og der er således tale om revision af eksisterende harmoniseringsbestemmelser i EU.

Som følge heraf vurderes nærhedsprincippet at være opfyldt.

6. Gældende dansk ret

Direktiv 2003/87/EF (kvotedirektivet) og 2008/101/EF (luftfartsdirektivet) er gennemført i dansk lovgivning ved lov nr. 1095 af 28/11/2012 om CO₂-kvoter.

7. Konsekvenser

Lovmæssige konsekvenser

De lovgivningsmæssige konsekvenser af forslaget analyseres for indeværende.

Administrative konsekvenser for staten.

Forslaget vurderes umiddelbart at medføre en lempelse af kvoteadministrationen og håndhævelsen, idet ikke-kommercielle operatører, der udleder mindre end 1000 tons CO₂ årligt fritages med forslaget.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Både fritagelsen af små ikke-kommercielle operatører under 1000 tons CO₂, samt at små operatører med udledninger under 25.000 tons vil kunne undlade verifikation ved at benytte sig af det af EU-Kommissionen godkendte forsimplede rapporteringsværktøj, vil reducere administrationsomkostningerne for de små operatører betydeligt. Samlet vil erhvervet opleve en lempelse af den administrative byrde, om end operatører med en årlig udledning på over 25.000 tons vil opleve en nogenlunde uændret administrativ byrde.

Statsfinansielle konsekvenser

Der vil være statsfinansielle konsekvenser ved forslaget, idet der vil blive auktioneret færre luftfartskvoter med et lavere provenu til statskassen til følge. I et samlenotat fra februar 2013 omhandlende stop-the-clock forslaget vurderede regeringen, at den danske stats forventede årlige provenu fra kvotesalget ville blive reduceret med 14 mio. kr. ved den aktuelle kvotepris på 5 euro. Nærværende forslag forlænger i hovedtræk stop-the-clock direktivet i 2013, og som følge heraf vurderes de statsfinansielle konsekvenser med nogen forsigtighed, at være nogenlunde de samme ved en kvotepris på 5 euro.

Fra 2014-20 vil der blive udstedt flere luftfartskvoter, og som følge heraf vil det årlige prove-
nutab blive reduceret i årene 2014-20 ift. 2012-13 under antagelse af en kvotepris på 5 euro.

Beskyttelsesniveauet

Der vil på lang sigt være tale om forhøjelse af beskyttelsesniveauet, da forslaget er tiltænkt at sætte skub i de internationale forhandlinger og herigennem omfatte de globale udledninger frem for alene udledninger, der knytter sig til EØS-området. Dette vil i sagens natur dog afhænge af, at man når i hus med en international aftale. For perioden 2013-2020 vil dækningsområdet blive reduceret, hvorved færre udledninger vil være omfattet. EU-Kommissionen vurderer, at for perioden 2014-2020 vil ca. 39 pct. af emissionerne være dækket i forhold til den oprindelige regulering. Dermed er der tale om en midlertidig forringelse af beskyttelsesniveauet.

8. Høring

Ved høringsfristens udløb var der indkommet fire høringssvar:

Brancheforeningen for Dansk Luftfart lægger til grund, at EU-Kommissionen opnår accept fra modvillige 3. lande, og foretrækker at det tidligere midlertidige dækningsområde under Stop-the-clock afgørelsen (kun intra-EU-flyvninger) som mere ønskværdigt ud fra et administrativt hensyn. Endelig påpeges risikoen for skævvridning af konkurrence ved, at eksempelvis Schweiz ikke er omfattet af bestemmelserne.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning ønsker, at Færøernes og Grønlands stilling klarlægges. Endvidere påpeges, at forslaget lægger op til en bureaukratisk løsning i det nye dækningsområde inden for EU's luftrum.

Nilan A/S, på vegne af Aircraft Owners Pilot Organisation, håber, at man fra dansk side vil bakke op om forslaget fritagelse af ikke-kommercielle operatører, der udleder mindre end 1000 tons CO₂.

VedvarendeEnergi foreslår, at man straks indleder forhandlinger med 3. lande om optagelse i kvotehandelssystemet, at provenu fra kvotesalg øremærkes til udviklingslande, og at luftfartskvoterne prissættes til 60 euro/ton.

På specialudvalgsmødet den 18. november 2013 udtrykte Greenpeace, WWF og DØR ærgrelse over, at forslaget lempede det hidtidige direktiv, og de efterlyste, at alle kvoter fremover bortauktioneres som kompensation for direktivets reducerede dækningsområde.

9. Forhandlingsituation

Der er generelt enighed blandt EU-landene om, at der er behov for en ændring af EU's kvotehandelssystem som følge af de spændinger, luftfartsdelen af kvotedirektivet har medført internationalt såvel som udfaldet af ICAO-forsamlingen i efteråret 2013. Flere lande udtrykker dog bekymring for, om forslaget tager tilstrækkelig hånd om kritikken af EU.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen er enig i behovet for en revision af det oprindelige direktiv som følge af udfaldet af ICAO-forsamlingen 2013 og kan principielt støtte det fremsatte forslag.

Samtidig tegner international luftfart sig for 3 % af de globale udledninger med en betydelig fortsat vækst. Regeringen finder i det lys, at sektoren bør påtage sig sin del af klimaansvaret.

For såvel klimaet som erhvervet er man bedst tjent med en global løsning, men samtidig er det regeringens vurdering, at sektoren skal være omfattet af EU's klimaregulering, frem til der foreligger en international regulering grundet den betydelige vækst i sektorens udledning. Derudover vurderes det, at EU's regulering har haft en afgørende betydning for, at der nu internationalt arbejdes på en løsning, og regeringen ønsker dette pres opretholdt frem til, at der globalt vedtages foranstaltninger.

Fra dansk side vil man dog opfordre til en løbende dialog med tredje lande med henblik på at fremme det internationale forhandlingsklima og signalere lydhørhed, under hensynstagen til at det er lande og regioners suveræne ret at lovgive på eget område.

For så vidt angår selve bestemmelserne i forslaget støtter regeringen, at dækningsområdet indskrænkes som følge af udfaldet af ICAO-forhandlinger, herunder at det kun er den del af ruten til og fra 3.lande, som ligger inden for EØS luftrum, der omfattes af bestemmelserne.

Samtidig støtter regeringen de tiltag, der lemper den administrative byrde af såvel administrationen som håndhævelsen af ordningen.

I de videre forhandlinger vil Danmark ligeledes være opmærksom på, at administrationen og håndhævelsen, der knytter sig til det ændrede dækningsområde ikke foranlediger unødige byrder i erhvervet eller hos myndigheder. I den anledning støtter Danmark, at operatører kan vælge forsimplede tilgange til at rapportere deres CO₂-udledning.

Fra dansk side støtter man en hurtig implementering af direktivforslaget, idet man vil arbejde for en implementeringsfrist, der er praktisk mulig at opfylde.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.