



Bruxelles, den 14.7.2021  
SWD(2021) 604 final

**ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE**

**RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN**

*Ledsagedokument til*

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om ændring af direktiv 2003/87/EF for så vidt angår luftfartens bidrag til Unionens emissionsreduktionsmål for økonomien som helhed og passende gennemførelse af en global markedsbaseret foranstaltning**

{COM(2021) 552 final} - {SEC(2021) 552 final} - {SWD(2021) 555 final} -  
{SWD(2021) 603 final}

**DA**

**DA**

<b>Resumé</b>
Konsekvensanalyse af revisionen af EU's emissionshandelssystem inden for luftfart
<b>A. Behov for handling</b>
<b>Hvad er problemet, og hvorfor udgør det et problem på EU-plan?</b>
<p>Dette initiativ tager fat på tre problemer. For det første skal det i overensstemmelse med den grønne pagt sikres, at luftfarten bidrager til det nye 2030-mål for reduktion af drivhusgasemissioner og til målet om klimaneutralitet i 2050. For det andet bør EU's emissionshandelssystem ændres for så vidt angår ICAO's ordning for CO<sub>2</sub>-kompensation og -reduktion for international luftfart ("CORSIA"), hvor det er relevant, i overensstemmelse med EU's forpligtelse til at nedbringe drivhusgasemissionerne for hele økonomien i 2030. Endelig bør tildelingen af emissionskvoter inden for luftfart reduceres for at øge effektiviteten af CO<sub>2</sub>-prissignalet og fjerne markedsforvridninger.</p>
<b>Hvilke resultater skal der opnås?</b>
<p>Målet er at revidere emissionshandelssystemet med hensyn til luftfart på en omkostningseffektiv og sammenhængende måde i overensstemmelse med det øgede klimamål, idet der tages hensyn til behovet for en retfærdig omstilling og for, at alle sektorer bidrager til EU's klimaindsats.</p>
<b>Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan (nærhedsprincippet)?</b>
<p>Klimaændringer er et grænseoverskridende problem. EU's emissionshandelssystem tilskynder som kvotemarked til emissionsreduktioner, først og fremmest ved hjælp af de mest omkostningseffektive løsninger på tværs af de aktiviteter og lande, det dækker, med henblik på at opnå større effektivitet i kraft af dets omfang. Hvis en lignende foranstaltning blev gennemført på nationalt plan, ville det føre til mindre, fragmenterede kvotemarkeder, risiko for konkurrenceforvridning og sandsynligvis højere samlede reduktionsomkostninger. Da luftfarten hovedsagelig foregår mellem lande, er en overnational indsats mere effektiv med hensyn til at tackle luftfartsemmissioner, samtidig med at der sikres ligebehandling i EU-retten.</p>
<b>B. Løsninger</b>
<b>Hvilke løsninger er der overvejet for at nå målene? Foretrakkes en bestemt løsning frem for andre? Hvis ikke, hvorfor?</b>
<p>Et centralt element er styrkelsen af det eksisterende emissionshandelssystem med henblik på at øge dets ambitionsniveau i overensstemmelse med nettomålet på mindst -55 % i 2030 og sikre, at luftfarten bidrager til at nå dette mål. Mulighederne for at gennemføre CORSIA i relevant udstrækning varierer alt efter, i hvilket omfang EU's emissionshandelssystems eksisterende dækning opretholdes, reduceres eller udvides. Den foretrukne løsning (C3CLEAN) er at opretholde EU's emissionshandelssystems nuværende dækning (flyvninger inden for EØS, herunder flyvninger til Schweiz og Det Forenede Kongerige) og anvende CORSIA-kompensationstilgange for flyvninger, der i øjeblikket ikke er omfattet af EU's emissionshandelssystem (flyvninger til/fra andre tredjelande, der deltager i ordningen), mens kompensationsenheder bør komme fra lande i Parisaftalen, som gennemfører CORSIA, og dobbelttælling bør udelukkes. Denne løsningsmodel kombinerer fortsættelsen af et effektivt og dokumenteret europæisk</p>

politisk instrument, der tilskynder til emissionsreduktioner, samtidig med at den giver et konstruktivt internationalt signal om, at EU ønsker, at CORSIA-emissionsordningen skal lykkes og levere meningsfulde emissionsreduktioner. Mulighederne for at øge auktionsandelen ved tildeling af luftfartskvoter varierer med hensyn til stigningstakten. Den foretrukne løsningsmodel er fuld bortauktionering fra det tidspunkt, hvor ændringen træder i kraft.

#### **Hvad er de forskellige interessenters synspunkter? Hvem støtter hvilken løsning?**

I den offentlige høring er 91 % af respondenterne enige i, at luftfartssektoren bør bidrage mere til klimaindsatsen. 88 % af respondenterne er af den opfattelse, at markedsbaserede foranstaltninger kan være en effektiv måde at tackle luftfartsemissioner på i overensstemmelse med klimamålene. 82 % af respondenterne i den offentlige høring var enige i, at markedsbaserede foranstaltninger burde kombineres med andre politikker som f.eks. støtte til innovative luftfartsteknologier, operationelle forbedringer, beskatning og produktion og anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer. Interessenterne havde forskellige synspunkter med hensyn til mulighederne for at gennemføre CORSIA. Med hensyn til at øge auktioneringsandelen foretrak interessenterne en hurtig udfasning, mens de anså status quo for at være den mindst foretrukne løsning. Et stort flertal af interessenterne fandt, at stigningen i andelen af auktioner ville øge omkostningerne ved at flyve, om end flertallet også var enige om, at denne foranstaltning ville bidrage til at modvirke klimaændringerne.

#### **C. Den foretrukne løsnings virkninger**

##### **Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes — ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?**

Prisincitamentet er afgørende for at tilskynde til emissionsreduktioner og gennemføre princippet om, at forurenere betaler. Incitamentet under EU's emissionshandelssystem har givet positive resultater på dette område og er mange gange højere end det incitament, som CORSIA-kompensation kan tilvejebringe. Den foretrukne løsningsmodel bidrager derfor i højere grad til at realisere EU's emissionsreduktionsmål og samtidig bevare den indenlandske emissionsreduktion.

##### **Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes — ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?**

Forøgelsen af auktioneringsandelen vil øge luftfartsselskabernes CO<sub>2</sub>-omkostninger. Da luftfartsindustriens evne til at foretage omkostningskompensation er relativt høj, vil det føre til højere billetpriser. Stigningen vurderes kun at have lille indvirkning på forbrugerne.

##### **Hvordan påvirker den foretrukne løsning SMV'er og konkurrenceevnen?**

Der vil opstå konkurrenceforvridninger, når reglerne ikke gennemføres ligeligt på de enkelte ruter, og hvis de ikke håndhæves på en ensartet måde. Håndhævelsen har været afgørende for emissionshandelssystemets hidtidige succes. I den foretrukne løsningsmodel anvendes EU's emissionshandelssystem ensartet på alle luftfartsselskaber, der beflyver samme rute, så det ikke skaber direkte forvridninger. Der er en risiko for, at luftfartsselskaber med en højere andel af flyvninger på ruter med høje CO<sub>2</sub>-omkostninger vil blive påvirket mere end luftfartsselskaber, der flyver på ruter med lavere

CO<sub>2</sub>-omkostninger. Denne følgevirkning vurderes imidlertid til at være minimal for industrien.

SMV'er påvirkes ikke i væsentlig grad af den valgte løsning.

#### **Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?**

Under det eksisterende emissionshandelssystem tilfalder de fleste auktionsindtægter medlemsstaterne, hvilket har en positiv indvirkning på de nationale budgetter. De foretrukne løsningsmodeller bidrager mest til at skabe indtægter i EU. Hvorvidt dette er tilfældet for yderligere indtægter fra øget auktionering afhænger af, i hvor høj grad indtægterne anvendes til EU's egne ressourcer. Med hensyn til den eksisterende dækning under EU's emissionshandelssystem er der ingen yderligere administrative virkninger for de nationale forvaltninger. Følgevirkningerne af at gennemføre CORSIA kunne begrænses ved at anvende de samme infrastrukturer.

#### **Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?**

Den foretrukne løsningsmodel vil både opretholde et nationalt ambitionsniveau og samtidig give et konstruktivt internationalt signal om, at EU ønsker, at den globale emissionsordning skal lykkes og levere meningsfulde emissionsreduktioner. Dette er i overensstemmelse med dets høje klimaambitioner og støtte til den multilaterale klimaindsats gennem både Parisaftalen og andre FN-organisationer. For at CORSIA kan fungere på en effektiv måde, skal alle strategiske partnere være med og bidrage til den nationale gennemførelse. EU vil fortsat støtte bestræbelserne — multilateralt i ICAO og bilateralt med strategiske partnere — for at tilskynde til deltagelse og national gennemførelse og sigte mod, at CORSIA som minimum opfylder sit oprindelige ambitionsniveau og styrkes yderligere for at undgå tilbageskridt i forbindelse med den første revision, der er planlagt til 2022.

#### **Proportionalitet?**

De vigtigste politiske løsningsmodeller står i et rimeligt forhold til, hvad der er nødvendigt for at nå målet om en emissionsreduktion på mindst -55 %. De gør dette på en måde, der er så omkostningseffektiv som mulig.

#### **D. Opfølgning**

##### **Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?**

Ligesom det er tilfældet i øjeblikket, vil der blive foretaget en regelmæssig revision i direktivet om EU's emissionshandelssystem.