



Innst. 259 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen

Prop. 68 S (2010–2011)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimavotesystemet (luftfartskvotedirektivet)

Til Stortinget

Sammendrag

Utenriksdepartementet viser i proposisjonen til at luftfartskvotedirektivet vil endre direktiv 2003/87/EF om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser (kvotedirektivet). Gjennom luftfartskvotedirektivet utvides EUs kvotesystem til også å omfatte utslipp av CO₂ fra flygninger til og fra EUs flyplasser, inkludert innenriks flygninger og flygninger til og fra land utenfor EU.

EU-direktiv 2008/101/EF (luftfartskvotedirektivet) innebærer at EUs kvotesystem utvides til også å omfatte CO₂-utslipp fra flygninger til og fra EU-lufthavner, inkludert innenriks flygninger og flygninger til og fra land utenfor EU. Den som driver kvotepliktige luftfartsaktiviteter skal fra 1. januar 2010 overvåke sine CO₂-utslipp og fra 1. januar 2012 skal det innleveres kvoter tilsvarende utslippene. Luftfartskvotedirektivet er i praksis en endring av det opprinnelige kvotedirektivet som kun omfattet stasjonære virksomheter. Luftfartskvotedirektivet har regler for to ulike perioder, året 2012 og perioden 2013–2020.

Det er den som driver en kvotepliktig luftfartsaktivitet som er ansvarlig for å overvåke og rapportere sine utslipp, samt å levere kvoter tilsvarende utslippene. Med luftfartøysoperatør menes det rettssubjekt som er ansvarlig for operering av et luftfartøy på det

tidspunktet det benyttes til kvotepliktig luftfartsaktivitet. For å redusere de administrative kostnadene skal luftfartøysoperatørene som er omfattet av regelverket bare måtte forholde seg til én medlemsstat med hensyn til praktiske forhold. Dette gjelder uavhengig av hvor mange forskjellige stater operatørens flygninger går til, og ansvaret for å administrere de kvotepliktige operatørene fordeles dermed mellom de ulike medlemsstatene.

Det benyttes i direktivet konseptet «administrerende medlemsstat», som bestemmer hvilken EU-medlemsstat den enkelte operatør skal forholde seg til når det gjelder for eksempel utslippsrapportering, tildeling av vederlagsfrie kvoter og innlevering av kvoter til oppgjør av kvoteplikten. Operatører som er hjemmehørende i en EU-medlemsstat vil bli administrert av den medlemsstaten som har utstedt operatørens lisens og/eller driftstillatelse til den aktuelle operatøren. Luftfartøysoperatører som ikke har fått utstedt lisens og/eller driftstillatelse fra et land innenfor EU, inkludert ikke-kommersielle operatører fra EU, vil bli administrert av den medlemsstaten som har den største andelen av operatørens utslipp i basisåret.

Departementet viser til at miljøeffekten i kvotesystemet vil avgjøres av det samlede antall kvoter. Samlet antall kvoter som gjøres tilgjengelig for luftfartssektoren skal i 2012 tilsvare 97 prosent av luftfartssektorens gjennomsnittlige årlige utslipp i perioden 2004–2006. I perioden 2013–2020 skal den gjennomsnittlige årlige kvotemengden reduseres til 95 prosent av luftfartssektorens gjennomsnittlige årlige utslipp i perioden 2004–2006. Samlet kvotemengde vil dermed bidra til å begrense veksten i utslippene fra sektoren.

Både i 2012 og i 2013–2020 vil 15 prosent av samlet kvotemengde bli solgt. I perioden 2013–2020 vil tre prosent av den samlede kvotemengden bli satt

av i en kvotereserve forbeholdt nye operatører og operatører i sterk vekst. Resten av kvotene vil etter søknad bli tildelt vederlagsfritt til operatørene på grunnlag av operatørenes andeler av det samlede aktivitetsnivået i 2010. Luftfartøysoperatører som ønsker vederlagsfri tildeling av kvoter må søke om dette innen 31. mars 2011. Kvotene som tildeles vederlagsfritt vil bli delt ut til de kvotepliktige innen 28. februar hvert år, første gang i 2012.

Utenriksdepartementet viser til at en innlemmelse av direktivet om inkludering av luftfart i EUs kvotehandelssystem i EØS-avtalen nødvendiggjør endringer i klimakvoteloven, og at Stortingets samtykke til deltakelse i beslutningen i EØS-komiteen derfor er nødvendig. For at Norge skal kunne ta del i kvotesystemet fra oppstarten i 2012, legges det opp til at Stortingets samtykke innhentes før det treffes beslutning i EØS-komiteen.

Utkast til beslutning i EØS-komiteen og direktiv 2008/101/EF i uoffisiell norsk oversettelse følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Bendiks H. Arnesen, Marianne Marthinsen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Eirin Sund, fra Fremskrittspartiet, Oskar J. Grimstad, Henning Skumsvoll og Ketil Solvik-Olsen, fra Høyre, Nikolai Astrup, Bjørn Lødemel og fung. leder Siri A. Meling, fra Sosialistisk Venstreparti, Snorre Serigstad Valen, fra Senterpartiet, Knut Magnus Olsen, og fra Kristelig Folkeparti, Line Henriette Hjemdal, viser til at EU gjennom luftfartskvotedirektivet utvider EUs kvotesystem til også å omfatte utslipp av CO₂ fra flygninger til og fra EUs flyplasser, og er tilfreds med at direktivet innlemmes i EØS-avtalen. Komiteen viser til St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk Klimapolitikk, der Stortinget ønsker et bredest mulig kvotesystem med flest mulig deltagende sektorer og land.

Komiteen merker seg at den enkelte operatør bare skal forholde seg til én medlemsstat med hensyn til praktiske forhold uavhengig av hvor mange forskjellige stater operatørens flyvninger går til. Komiteen registrerer at EU-kommisjonen vil fast-

sette harmoniserte regler for hvordan administreringen skal foregå.

Komiteen er videre oppmerksom på at kvoter utstedt til luftfart ikke tilsvares av Kyoto-kvoter, og derfor ikke har den doble identiteten som kvoter tildelt de stasjonære kvotepliktige virksomhetene innenfor EUs kvotesystem. Luftfartskvoter kan dermed ikke kjøpes og benyttes til oppgjør for utslipp fra stasjonære virksomheter.

Komiteen ser at utslippene fra luftfarten øker raskere enn i noen annen sektor, og er opptatt av at kvotemengden skal bidra til å begrense utslippsveksten. Komiteen registrerer at den årlige kvotemengden frem mot 2020 skal reduseres til 95 pst. av luftfartssektorens årlige utslipp i perioden 2004–2006. Dette innebærer en reduksjon på 46 pst. sammenlignet med forventet utslippsutvikling i 2020. Komiteen har merket seg at EU-kommisjonen 7. mars publiserte de historiske dataene som utslippskvotene skal beregnes ut i fra, og på den måten forbereder full inkludering av luftfart i kvotesystemet fra 1. januar 2012. Komiteen merker seg videre at 15 pst. av samlet kvotemengde vil bli solgt, mens resterende kvotemengde vil bli delt ut gratis. 3 pst. av kvotene vil bli satt av i en reserve forbeholdt nye operatører og operatører i sterk vekst.

Komiteen viser til at kvotesalget skal fordeles mellom medlemsstatene basert på hvert enkelt lands andel av de totale utslippene i 2010. Komiteen merker seg i den forbindelse at det oppfordres til at inntektene brukes til klimarelaterte formål i EU og i tredjeland. Komiteen er oppmerksom på at EU-kommisjonen arbeider for inngåelse av en global avtale for å redusere utslipp fra luftfart, og er tilfreds med at Norge følger opp dette arbeidet.

Komiteens tilråding

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Stortinget samtykker i deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotesystemet (luftfartskvotedirektivet).

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 22. mars 2011

Siri A. Meling

fung. leder

Marianne Marthinsen

ordfører