

NOTAT

24. juni 2011
J.nr. 1606/1123-0042
Ref. RFA
Forsyning og vedvarende energi

Notat til Folketingets Europaudvalg, Folketingets Trafikudvalg samt Miljøpolitisk og Energipolitisk Udvalg om afgivelse af indlæg i EU-Domstolens præjudicielle sag, C-366/10 The Air Transport Association of America

1. Indledning

Den engelske domstol High Court of Justice Queen's Bench Division (Administrative Court) – United Kingdom har forelagt EU-Domstolen fire spørgsmål om gyldigheden af ændringsdirektiv 2008/101 med anmodning om præjudiciel afgørelse. Direktivet går ud på at inkludere luftfart i EU's ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner (CO₂-kvotehandelssystemet herefter EU ETS).

2. Baggrund

Tilbage i 2007 udtrykte en række regeringer fra tredjelande – herunder USA – indvendinger mod EU's forslag om at inkludere luftfarten i ETS. De mente ordningen muligvis ville stride mod EU-medlemsstaternes forpligtelser i henhold til international ret og forbeholdt sig retten til at træffe passende foranstaltninger i forhold til dette.

Søgsmålet er indgivet mod den engelske regering. Sagsøgerne er alle hjemmehørende i USA og består af en sammenslutning af luftfartsselskaber (The Air Transport Association of America) samt tre luftfartsoperatører (American Airlines Inc., Continental Airlines Inc. Og United Airlines Inc.).

Sagsøgerne i den underliggende engelske sag har i søgsmålet anfægtet direktivets gyldighed i forhold til anvendelse på den del af flyvningerne, der ligger uden for EU-medlemsstaternes luftrum i forhold til folkeretlig sædvaneret og specifikke internationale aftaler om regulering af luftfart og bekæmpelse af klimaforandringer. Sagsøgerne har endvidere fremført, at EU ETS udgør en ulovlig afgift for ind- og udrejse og/eller en ulovlig afgift på brændstofforbruget.

Sagen har fået en del medieopmærksomhed bl.a. i Financial Times, og klimakommissær Connie Hedegaard har for nylig meldt ud til pressen og sendt brev til alle de ansvarlige ministre i EU-kredsen og bekræftet gyldigheden af ordningen og den fortsatte planmæssige implementering. Herudover har en række EU-medlemslande besluttet at afgive indlæg i sagen til støtte for Kommissionens opfattelse.

3. Sagens betydning for dansk ret og den danske regerings retlige stillingtagen

Regeringen har i sin tid stemt for direktivet og har efterfølgende gennemført direktivet i dansk ret ved en ændring af CO₂-kvoteloven, der trådte i kraft den 31. december 2009.

Emissioner fra luftfartssektoren udgør en væsentlig klimapåvirkning – ikke mindst i lyset af sektorens vækst på verdensplan – og i den internationale luftfartsbranche var meldingen i sin tid, at man ønskede en markedsbaseret regulering, som ikke var markedsforvridende for operatørerne, hvilket er imødekommet via inkluderingen i EU ETS.

Sagen er af principiel betydning for hele luftfartsdelen af EU's kvotesystem, som fastlagt i ændringsdirektiv 2008/101. Den danske regering finder det ikke hensigtsmæssigt at regulere klimapåvirkning fra luftfart på nationalt niveau, hvorfor det er af væsentlig betydning, at den danske regering støtter op om gyldigheden af direktivet.

Regeringen finder det på ingen måde modsætningsfyldt at tilslutte sig ETS for at håndtere luftfartens klimapåvirkninger allerede nu og samtidig fortsætte arbejdet med en fælles international aftale i ICAO-regi – på samme måde som de øvrige EU-medlemsstater også gør det.

Regeringen vil i indlægget argumentere for, at EU ETS ikke er en afgift men en markedsbaseret miljøforanstaltning, hvorunder kvoterne frit tildeles eller købes. Dette understreges af, at ICAO refererer til afgifter i relation til Chicago-konventionens art. 15 som værende afgifter, der er designet og specifikt anvendt til at dække omkostninger til faciliteter og service for civil luftfart. Uanset at EU ETS kunne opfattes som en afgift, pålægges denne ikke udelukkende for retten til overflyvning af, ankomst til eller afgang fra et territorium, og vil derfor ikke henhøre under Chicago-konventionens art. 15.