

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg  
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2  
DK-1448 København K  
Telefon +45 33 92 00 00  
Telefax +45 32 54 05 33  
E-mail: [um@um.dk](mailto:um@um.dk)  
<http://www.um.dk>  
Girokonto 3 00 18 06



Bilag  
1

Journalnummer  
400.C.2-0

Kontor  
EUK

29. januar 2009

## SVAR PÅ UDVALGSSPØRGSMÅL

**Statsministeriets besvarelse af spørgsmål nr. 58 (EUU alm. del) af 18. december 2008 vedrørende kvotekøb.**

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Statsministeriets besvarelse af spørgsmål nr. 58 (EUU alm. del) af 18. december 2008 vedrørende kvotekøb.

## STATSMINISTERIET

Dato: **28 JAN. 2009**

Statsminister Anders Fogh Rasmussens svar på spørgsmål 58 stillet af Folketingets Europaudvalg.

### **Spørgsmål:**

”Ministeren bedes - i forlængelse af samrådet med Energipolitisk Udvalg og Europaudvalget den 17. december 2008 - redegøre for, hvor stor en andel af deres CO<sub>2</sub>-reduktionsforpligtelse, som EU-landene kan opfylde, hvis de fuldt ud benytter mulighederne i den vedtagne klima- og energipakke for kvotekøb, CDM-projekter og Joint Implementation i udlandet, herunder muligheden for eksterne kvotekøb inden for den kvotebelagte sektor.

### **Svar:**

Jeg henviser til vedlagte notat udarbejdet af Energistyrelsen.

**NOTAT**

20. januar 2009

J.nr.

Ref. ETa

3

Side 1/2

**Notat om den samlede kreditadgang i EU's klima- og energipakke.**

Klima- og energipakken åbner mulighed for, at kvotebelagte virksomheder og medlemsstater kan anvende klimakreditter købt fra JI- og CDM-projekter samt evt. nye typer af projekt- eller sektor relaterede kreditter i tredjelande til at opfylde deres reduktionsforpligtelser. Der er således ikke adgang til at benytte såkaldte landekvoter købt fra lande udenfor EU til at opfylde EU-forpligtelser.

Tabel 1 søger at resumere mængden af klimakreditter i den vedtagne klima- og energipakke for kvotesektoren og sektorerne udenfor kvote. Luftfart må behandles særskilt nedenfor, da der ikke foreligger verificerede tal for denne sektors emissioner.

**Tabel 1: Adgang til klima-kreditter i kvotesektoren og sektorerne udenfor kvote 2013-20 (eksklusive luftfart).**

| Mio. t                                     | Kommissionens forslag | Ekstra kreditter indføjet i forhandlingerne | Den endelige pakke, ex. luftfart |
|--|-----------------------|---|----------------------------------|
| <b>Sektorer udenfor kvote:</b>             |                       |   |                                  |
| <i>Kreditter</i>                           | 704                   | 79  | 783                              |
| <i>Reduktionsbehov</i>                     | 1068                  |   | 1068                             |
| <b>Kvotesektoren:</b>                      |                       |   |                                  |
| <i>Kreditter</i>                           | 857                   | Ca. 160                                     | 1017                             |
| <i>Reduktionsbehov</i>                     | 2635                  |   | 2635                             |
| <b>Samlet kreditadgang</b>                 | 1561                  |   | 1800                             |
| <b>Samlet reduktionsbehov</b>              | 3704                  |   | 3704                             |
| <b>Kreditters andel af reduktionsbehov</b> | 42,1 pct.             |   | 48,6 pct.                        |

Som tidligere oplyst til Folketinget i notat af 29. september 2008 om JI og CDM kreditters andele af reduktionsindsatsen i EU's klima- og energipakke i 20 pct. reduktionsscenarioet er det nødvendigt at opstille en række forudsætninger for at kunne beregne kreditandelen:

- Reduktionsbehovet er beregnet som forskellen mellem et business-as-usual forløb og den reduktion aktørerne forpligtes til i pakken. Business-as-usual antages her konservativt at

være konstante emissioner på 2005-niveau, dvs. at det ikke er antaget, at emissionerne naturligt stiger med væksten.

- Det er nødvendigt at vælge samme periode for kvotesektoren og ikke-kvotesektorerne for at kunne beregne, hvor meget kreditterne maksimalt kan udgøre af EU's samlede reduktionsindsats i alle sektorer. Da retsakterne gælder for perioden 2013-20 regner regeringen for denne periode. Ud over kreditter bevilget i perioden 2013-2020 er der endvidere medregnet en andel af de kvotebelagte anlægs tilladte brug af JI/CDM kreditter for perioden 2008-12, idet disse antages anvendt ligeligt over årene 2008-20.

Jf. tabellen indebar Kommissionens forslag til anvendelse af JI/CDM kreditter indenfor kvoteområdet og udenfor kvoteområdet samlet set (dog eksklusive luftfart) 1561 mio. kreditter i perioden 2013-20. Ifølge regeringens beregninger svarer dette til, at ca. 42 pct. af reduktionsbehovet i de pågældende sektorer i perioden 2013-20 kan dækkes med kreditter.

Der hersker en vis usikkerhed omkring det præcise omfang af den ekstra kreditadgang i den endelige pakke for såvel kvotesektoren, sektorerne udenfor kvote og flytransport. De endelige bestemmelser herfor blev først fastlagt i de sidste faser af forhandlingerne, og Kommissionen og det franske formandskab har kun oplyst de omtrentlige virkninger heraf mundtligt. For kvotesektoren og flytransport foreligger der endvidere ikke tilstrækkelig offentlig statistik til at virkningerne kan beregnes af regeringen.

Samlet skønnes det på baggrund af ovenstående, at der vil kunne anvendes ca. 1800 mio. kreditter samlet set indenfor kvoteområdet og udenfor kvoteområdet (eksklusiv luftfart) i perioden 2013-20. Ifølge regeringens beregninger svarer dette til knap 49 pct. af reduktionsindsatsen i perioden 2013-20 for de pågældende sektorer.

I tillæg til ovenstående er det på DER besluttet at give mindst 1,5 pct. ekstra JI/CDM adgang til luftfarten, set ift. luftfartens verificerede udledning i 2013-20. Kommissionen har i miljørådets arbejdsgruppe mundtligt nævnt, at fastsættelse af en JI/CDM andel på 1,5 pct. af luftfartens verificerede udledning i perioden 2013-20 vil svare til mindre end halvdelen af sektorens reduktion i perioden 2013-20 i forhold til udledningen i 2005. Men beregningsforudsætningerne for Kommissionens beregninger er ikke kendte. Eftersom der først i 2011 vil foreligge verificerede data for udledningen af CO<sub>2</sub> fra alle start og landinger i europæiske lufthavne, og eftersom luftfartens udledning i perioden 2013-20 endnu ikke kendes, er der ikke grundlag for at kontrollere Kommissionens oplysninger.

Alt i alt skønnes det, jf. regeringens beregninger af supplementaritet, at den adgang der gives til JI/CDM kreditter i non-ETS og ETS (inklusive 1,5 % kreditter til luftfart), er under 50 pct. af reduktionsbehovet i perioden 2013-20. Beregningerne er dog befattet med en vis usikkerhed, jf. beskrivelsen ovenfor.