



Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

Notat om regeringens hørings svar til Europa-Kommissionens offentlige høringer vedr. revision af EU's kvotehandelsdirektiv, byrdefordelingsforordning, LULUCF-forordningen og forordningen om CO₂-standarder for lette køretøjer

Center
Center for Global
Klimahandling

Team
EU-grøn omstilling

Dato
1. marts 2021

J nr. 2021 - 634

/ ANMEL

Baggrund

Efter EU's stats- og regeringscheferes beslutning om at opjustere EU's 2030-klimamål til mindst 55 pct. er Europa-Kommissionen i gang med at forberede den kommende "Fit for 55"-pakke. I den forbindelse har Kommissionen lanceret offentlige høringer om hhv. revisionen af EU's kvotehandelsdirektiv (ETS), byrdefordelingsforordningen, LULUCF-forordningen og forordningen om CO₂-standarder for lette køretøjer. Regeringen har udarbejdet hørings svar til disse høringer.

Regeringens hørings svar

Hørings svar om ETS, byrdefordelingsaftalen og LULUCF

Regeringen har i hørings svaret givet udtryk for, at en ambitiøs og omkostningseffektiv klimaregulering i EU skal sikre indfrielse af et forøget 2030-klimamål og målet om klimaneutralitet i senest 2050. Den fælleseuropæiske regulering bør levere et stærkt prissignal til at reducere drivhusgasudledningerne på tværs af sektorer og landegrænser, skabe incitamenter til optag af drivhusgasser, mindske risikoen for lækage og hjælpe med at generere finansiering til den grønne omstilling.

Regeringen understreger derfor i hørings svaret, at Europa-Kommissionen bør foreslå en ny arkitektur for EU's klimaregulering med følgende hovedelementer:

- Et styrket kvotehandelssystem, der leverer en større andel af EU's samlede reduktionsindsats og sikrer incitament til fjernelse af CO₂ fra atmosfæren gennem teknologiske løsninger.
- En udvidelse af kvotehandelssystemet med opvarmning af bygninger og vejtransport med henblik på at sikre mere ensartede prissignaler på tværs af sektorer.
- Oprettelse af ny, særskilt landsektorsøjle med en fælleseuropæisk reduktionsforpligtelse og regulering af landbruget samt optag og udledninger fra jorder og skove.

Der lægges samtidigt vægt på, at klimareguleringen skal understøttes af en ambitiøs og omkostningseffektiv sektorlovgivning i EU, herunder inden for transport og landbrug, for at EU kan reducere sine drivhusgasudledninger og øge optag af drivhusgasser tilstrækkeligt til at sikre indfrielse af et forøget 2030-klimamål.

Bilag om LULUCF

Regeringen opfordrer i bilaget Europa-Kommissionen til at etablere en landsektorsøjle med en fælleseuropæisk reduktionsforpligtelse ledsaget af en omfattende og effektiv sektorregulering. Det understreges, at oprettelsen af en landsektorsøjle kan



sikre en effektiv, klimavenlig og konkurrencedygtig landsektor i EU. Regeringen fremhæver i bilaget, at der sideløbende skal sikres robuste opgørelsesregler for udledninger og optag fra jorder og skove. Desuden gives eksempler på fælleseuropæisk regulering inden for landbrug og LULUCF, der kan sikre en omkostningseffektiv klimaindsats i sektorerne.

ETS til søfart

Regeringen anfører i høringssvaret, at søfarten, i lighed med alle andre sektorer, skal reducere sine drivhusgasudledninger for at bidrage til omstillingen til en klimaneutral økonomi. Tiltag til at reducere søfartens udledninger på EU-niveau bør leve op til en række principper, herunder særligt, at EU-tiltag ikke må stå i vejen for en fremtidig global regulering inden for FN's søfartsorganisation IMO, skal gælde for alle skibe uanset flag og kunne håndhæves effektivt. Endvidere bør sådanne tiltag fremme innovation og belønne de skibe, der er hurtige til at investere i at reducere deres udledninger.

Regeringen foreslår, at et ETS for skibsfart indføres gradvist og i første omgang gælder for sejlads inden for EU. Hvis der ikke sker tilstrækkelige fremskridt i IMO-forhandlingerne, kan systemet senere udvides til at omfatte alle sejlads til og fra havne i EU

CO₂-standarder for lette køretøjer:

Regeringen ser revisionen af forordningen for CO₂-standarder for biler og varebiler som en central del af den fælleseuropæiske sektorregulering, der skal understøtte en omkostningseffektiv indfrielse af EU's opjusterede 2030-klimamål på mindst 55 pct. reduktion af drivhusgasudledninger.

Forordningen for CO₂-standarder for biler og varebiler er et væsentligt bidrag i at sikre en hurtig, balanceret og omkostningseffektiv omstilling af vejtransporten, herunder ved at sikre den teknologiske udvikling og udbud af nulemissionskøretøjer. Det følger blandt andet af transportaftalen af 4. december 2020, at Danmark vil arbejde for en udfasning af nye benzin- og dieselmotorer i EU senest i 2030, hvilket afspejles i høringssvaret. Regeringen har i høringssvaret lagt vægt på følgende elementer i revisionen:

- En markant styrkelse af CO₂-standarderne for både 2025 og 2030 med henblik på at skabe en omkostningseffektiv omstilling til nulemissionskøretøjer.
- Kommissionen opfordres til at sætte en dato for stop for salg af biler med forbrændingsmotorer på det europæiske marked senest i 2030 samt give mulighed for, at ambitiøse lande kan gå forrest og indføre et forbud.
- Incitamentsstrukturen for lette køretøjer skal styrkes og primært fokuseres på nulemissionskøretøjer.

Regeringen mener desuden, at indtægter fra bilproducenternes overskridelse af deres mål fortsat skal tilgå EU's budget. Derudover understreger regeringen, at transportens anvendelse af bæredygtige VE-brændstoffer fortsat bør behandles særskilt og dermed ikke inkluderes i forordningen om CO₂-standarder for lette køretøjer, da



det kan mindske incitamentet til at udvikle og producere nulemissionskøretøjer. Ligeledes er der behov for understøttende ladeinfrastruktur, hvilket også bør behandles særskilt i regi af TEN-E- og TEN-T-forordningerne.