

Notat til henvendelse vedrørende udvidelsen af EU's kvotehandelssystem

Det fremgår af regeringens infrastrukturoplæg, at udvidelsen af kvotehandelssystemet til vejtransport er et prioriteret transportpolitisk indsatsområde i EU for regeringen¹, hvilket Rådet for Grøn Omstilling og ITD finder beklageligt. I den forbindelse vil vi dog gerne gøre opmærksom på, at et stort flertal i Europa-Parlamentet allerede har stemt imod en udvidelse af kvotehandelssystemet til vejtransport i januar 2020.

Først og fremmest vil en udvidelse i sig selv **ikke føre til den nødvendige grønne omstilling af lastbilerne**. Resultatet ved at udvide kvotehandelssystemet vil være, at energileverandørerne skal købe kvoter, der hæver brændstofpriserne med omkring 45 øre per liter, hvilket i sig selv ikke er tilstrækkeligt til at fremme investeringerne i grønne køretøjsteknologier, der på nuværende tidspunkt er betragtelig dyrere end tilsvarende diesellastbiler.

Udregninger viser, at det øgede prisniveau over tid kan medføre en reduktion af CO2 på to procent som følge af ændret adfærd, men det er vel at mærke på tværs af hele transportsektoren. Så selvom dagens kvote-pris ligger på det hidtil højeste niveau siden systemets indførelse, er det usandsynligt, at dette alene vil reducere udledningen og fremme omlægningen til alternative brændstoffer og drivlinier.

Der vil således fortsat være behov for yderligere initiativer, der kan fremme den nødvendige omstilling, men udvidelse af kvotehandelssystemet til vejtransporten vil efter vores vurdering **indsnævre råderummet for andre mere effektive reduktionstiltag eller sågar udhule eksisterende lovgivning**, eksempelvis i relation til CO2-standarderne.

En vigtig pointe er her, at transportsektoren med en udvidelse af kvotehandelssystemet udgår af EU's indsatsfordelingsforordning (Effort Sharing Regulation), hvis ikke der i lovgivningen tages tilstrækkelig højde herfor. I dag dikterer indsatsfordelingsforordningen udledningsniveauet for det enkelte EU-medlemsland i de ikke-kvotebelagte sektorer (transport, bygninger og landbrug).

Indsatsfordelingsforordningen har været stærkt medvirkende til, at medlemslandene overvejer eller har igangsat klimatiltag inden for blandt andet transport for at leve op til reduktionskravene i hvert enkelt medlemsland. Vores bekymring er, at en udvidelse af kvotehandelssystemet vil medføre, at medlemslandene overdrager klimaansvaret til kvotehandlen, og derved mister et vigtigt incitament til at udforme og implementere klimatiltag for transportsektoren, der i vores optik er mere effektive.

Det er vores opfattelse, at klimaindsatsen primært skal foregå i regi af EU for at sikre fair konkurrencevilkår og ens rammer for omstillingen på tværs af medlemslandene, eksempelvis gennem krav til producenterne og leverandørerne. Samtidig er det dog nødvendigt, at medlemslandene også har en aktiv rolle i den grønne omstilling af transportsektoren, hvis vi skal indfri målet om en fossilfri sektor.

Derudover finder vi det problematisk, at **provenuet fra kvotehandelssystemet påtænkes at indgå i EU's budget**. Rådet for Grøn Omstilling og ITD finder det afgørende, at provenu fra klimaafgifter føres tilbage til omstillingen af den berørte sektor, da det eksempelvis for den tunge vejgodstransport er en omkostningsfuld affære. Det er dog særdeles usandsynligt, at det vil være tilfældet, hvis provenuet indgår i EU's overordnede budget. I så fald pålægger EU blot transporterhvervet endnu en afgift, uden at virksomhederne understøttes til at foretage de fornødne grønne teknologiinvesteringer.

Endeligt vil vi gerne gøre opmærksom på, at **udvidelsen af kvotesystemet til transport kan have en social slagside**. Blandt andet opstod protestbevægelsen De Gule Veste i efteråret 2018 som en reaktion på den franske regering og præsident Emmanuel Macrons planer om at skruer op for beskatningen af brændstof.

¹ https://fm.dk/media/18736/danmark_fremad_infrastrukturplan_2035_web.pdf (boks 21, side 33)

Det er ikke vores kerneområde, men vi mener, at det er en reel udfordring, som bør indgå i den videre behandling omkring overvejelserne ved at udvide kvotehandelssystemet.