



Klima-, Energi- og  
Forsyningsministeriet

## Grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg

**Center**  
Center for Global  
Klimahandling

**Dato**  
15. oktober 2020

**J nr.** 2020 - 4302

## Meddelelse om styrkelse af Europas klimaambitioner for 2030

KOM (2020) 562

Notatet sendes tillige til Folketingets Klima-, Energi- og Forsyningsudvalg.

### 1. Resumé

Europa-Kommissionen har den 17. september 2020 offentliggjort en meddelelse om styrkelse af Europas klimaambitioner for 2030, der skal påbegynde en proces med at hæve EU's klimamål i 2030 samt beskrive de konkrete initiativer og regulering, der skal levere på et opjusteret klimamål. Meddelelsen indeholder et forslag til at opjustere EU's klimamål i 2030 til mindst 55 pct. i forhold til niveauet i 1990. Det opjusterede mål dækker udledninger og optag af drivhusgasser.

Meddelelsen medfører i sig selv ikke lovgivningsmæssige, statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller erhvervs-mæssige konsekvenser. En opjustering af EU's klimamål i 2030, der efterfølgende udmøntes gennem vedtagelse af konkret lovgivning for EU's klima- og energipolitik ventes at have væsentlige statsfinansielle, samfundsøkonomiske og erhvervs-mæssige konsekvenser.

Regeringen hilser Kommissionens meddelelse om styrkelse af Europas klimaambitioner for 2030 velkommen. Regeringen ønsker en ambitiøs og omkostningseffektiv klimaindsats i EU, der kan drive den grønne omstilling både i Danmark og hele EU. Samtidig skal det fungere som løftestang for global handling, hvor EU gennem et øget klimabidrag til Parisaftalen kan lægge pres på andre store udledere. Derfor vil regeringen lægge stor vægt på, at EU's klimamål skal opjusteres til mindst 55 pct. i 2030 i forhold til niveauet i 1990, og at målet indfries så omkostningseffektivt som muligt. Regeringen er også villig til at gå videre og lægger stor vægt på, at klimamålet kan øges til 65 pct., dog under forudsætning, at udmøntningen af den ekstra reduktionsforpligtelse fra 55 pct. til 65 pct. ikke medfører øgede reduktionsforpligtelser end det, der følger af det danske 70 pct.-reduktionsmål, samt ikke forpligter medlemsstaterne yderligere i ikke-kvotesektoren.

### 2. Baggrund

Europa-Kommissionen offentliggjorde den 17. september 2020 en meddelelse om styrkelse af Europas klimaambitioner for 2030 – Investering i en klimaneutral fremtid



til gavn for borgere, KOM (2020) 562, med dertilhørende konsekvensanalyse. Meddelelsen lægger sporene for Kommissionens ambition om at hæve EU's klimamål i 2030 samt beskriver konkrete initiativer og regulering, der skal levere på et opjusteret klimamål. Meddelelsen er oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 17. september 2020.

Kommissionen har samtidig fremlagt et revideret forslag til Europa-Parlamentet og Rådet om en forordning, der skal etablere rammerne for at nå målet om klimaneutralitet og om ændring af forordning (EU) 2018/1999 – den europæiske klimalov (KOM (2020) 80), hvor Kommissionens forslag til et nyt klimamål i 2030 indgår. Der henvises til samlenotat om den europæiske klimalov for yderligere redegørelse herom.

Det Europæiske Råd forventes at skulle drøfte og træffe beslutning om en opjustering af EU's 2030-klimamål i 2. halvår af 2020. Det er en hovedprioritet for det tyske formandskab for Rådet, at EU kan indmelde et forøget klimamål som EU's opdaterede klimabidrag til Parisaftalen inden udgangen af 2020.

### 3. Formål og indhold

Kommissionens meddelelse har til hensigt at påbegynde en proces for at hæve EU's klimamål i 2030. Kommissionen foreslår at hæve EU's klimabidrag til Parisaftalen fra mindst 40 pct. reduktion af udledningen af drivhusgasser til et klimamål på mindst 55 pct. i 2030 i forhold til niveauet i 1990. Forslaget om et opjusteret mål dækker udledninger og optag af drivhusgasser.

Det fremgår af meddelelsen, at det er økonomisk overkommeligt at hæve målet. Ifølge Kommissionen vil det også være en fordel for EU i lyset af klimaforskningen, omkostningerne forbundet med at udskyde indsatsen til senere og undgåelse af kulstofafhængighed ("carbon lock-in"). Kommissionen vurderer, at såfremt målet om klimaneutralitet senest i 2050 skal nås, er der behov for at øge ambitionsniveauet. For at kunne indfri et klimamål på mindst 55 pct. i 2030 konstaterer Kommissionen, at der er behov for yderligere handling i alle sektorer. I det lys vil Kommissionen præsentere en række konkrete forslag til revision af den gældende klima- og energilovgivning i juni 2021. Kommissionens meddelelse lægger generelt sporene til væsentlige ændringer af EU's nuværende klimapolitik.

Kommissionens meddelelse gør også status over den hidtidige indsats for opfyldelse af EU's klima- og energipolitiske målsætninger i 2030. Kommissionen skønner blandt andet, at EU med gældende politikker og mål vil levere ca. 47 pct. drivhusgasreduktioner i 2030 i forhold til 1990 inklusiv udledninger og optag i jorder og skove (LULUCF), hvis EU's nuværende klima- og energiregulering implementeres fuldt ud og indfries af alle medlemslandene. Desuden anslår Kommissionen, at medlemslandenes egne nationale energi- og klimaplaner for perioden 2021-2030 fører til, at EU's drivhusgasudledninger reduceres med 41 pct. i 2030 (eksklusiv LULUCF).



Kommissionen åbner samtidig op for at ændre på, hvordan søfart og luftfart skal tælle med i klimamålet. I dag tæller udledninger fra international luftfart med i målet, mens udledninger fra søfart ikke tæller med. Hvis både international luftfart og søfart tælles med i målet i fremtiden, vil det ifølge Kommissionens konsekvensanalyse kræve en større reduktion i drivhusgasudledningerne i de resterende sektorer, da luftfart og søfart tilsammen har haft stigende drivhusgasudledninger siden 1990.

#### *EU's kvotehandelssystem*

For at omstille energi- og industrisektoren hurtigere lægges der op til at styrke EU's kvotehandelssystem. Kommissionen ser samtidig fordele i at udbrede brugen af kvotehandel til vejtransport og bygninger, som i dag ikke er underlagt en effektiv CO<sub>2</sub>-pris på europæisk plan. Ud over at øge brugen af kvotehandel nævnes revisionen af energibeskatningsdirektivet som en lovgivning, der kan være med til at prissætte drivhusgasudledninger. Endvidere lægges der op til, at mindst intra-europæisk søfart skal reguleres inden for EU's kvotehandelssystem, og at antallet af gratiskvoter til luftfart reduceres. Der peges endvidere på det ønskværdige i et internationalt samarbejde om søfart og luftfart.

#### *Landbrug og LULUCF*

I meddelelsen lægges der op til en mere integreret tilgang til at reducere landbrugets udledninger samt at reducere udledninger og øge optag i jorder og skove (LULUCF). Det foreslås blandt andet, at udledninger og optag af CO<sub>2</sub> i jorder og skove skal tælle med i 2030-klimamålet på en ny måde. Endvidere åbnes der op for på kort sigt at forøge ambitionsniveauet i lovgivningen på området, eksempelvis ved at muliggøre øget anvendelse af de såkaldte LULUCF-kreditter, og sikre mere robuste opgørelsesregler. Samtidig udtrykker Kommissionen ønske om med tiden at regulere udledninger fra landbrug og LULUCF i en fælles landsektorsøjle.

#### *Aftale om fordeling af indsatsen i de ikke-kvotebelagte sektorer*

Meddelelsen lægger op til, at den nuværende aftale om fordeling af indsatsen i de ikke-kvotebelagte sektorer kan komme til at spille en mindre rolle i forhold til at indfri et højere klimamål og potentielt med tiden kan udfases, hvis udledningerne i de ikke-kvotebelagte sektorer underlægges anden regulering. I første omgang lægges der op til et revideret forslag om fordeling af indsatsen i de ikke-kvotebelagte sektorer.

#### *Vejtransport*

Det understreges, at der forsat er behov for stærk sektorlovgivning inden for vejtransport. I tillæg til bl.a. at udvide brugen af kvotehandel til vejtransport lægges der op til at revidere og styrke de gældende CO<sub>2</sub>-krav for lette køretøjer. Dertil vil Kommissionen vurdere, hvad der skal til for, at sektoren kan bidrage til målet om klimaneutralitet, og hvornår der skal sættes et stop for, at forbrændingsmotorer kommer på markedet. Endvidere betones vigtigheden af en tilstrækkelig udrulning af ladeinfrastruktur samt optankningsmuligheder for bæredygtige brændstoffer. I forlængelse heraf nævnes den kommende revision af direktivet for infrastruktur for alternative brændstoffer.



### *Vedvarende energi og energieffektivitet*

Et opjusteret klimamål i 2030 implicerer ifølge meddelelsen en forøgelse af EU's andel af vedvarende energi. Det vurderes sandsynligt, at EU's bindende, ikke-byrdefordelte mål for vedvarende energi skal hæves som et led i det øgede klimaambitionsniveau. Desuden lægges der op til revision af bæredygtighedskriterier for bio-brændstoffer og biomasse, vedvarende energi i transport samt mål for varme og køling. Der peges også på, at energieffektiviseringsindsatsen skal øges for at indfri et højere klimamål i 2030. Blandt virkemidlerne fremhæves bl.a. det kommende initiativ om renoveringsbølgen og den kommende revision af direktiverne for energieffektivitet og produktstandarder samt udvidet brug af ecodesign.

### *Retfærdig omstilling*

Der er endvidere et fokus på en retfærdig omstilling, hvor særligt udsatte husholdninger og regioner skal kunne følge med i omstillingen. Det understreges eksempelvis, at en øget anvendelse af kvotehandel ifølge Kommissionens konsekvensanalyse vil medføre højere varme- og brændselspriser, som vil ramme lavindkomsthusholdninger relativt hårdere. Kommissionen fremhæver i denne sammenhæng, at en udvidelse af kvotehandel til transport og opvarmning af bygninger vil skulle adressere fordelingsmæssige konsekvenser, herunder gennem anvendelse af provenu fra kvotesalg.

### *Integrering af klimaindsatsen i alle politikker*

Integration af klimapolitiske mål i andre EU-politikker betones som en vigtig katalysator for den grønne omstilling. Der kræves store investeringer for at hæve klimaambitionerne mod 2030. Til dette formål fremhæver Kommissionen EU's flerårige finansielle ramme og midlertidige genopretningsinstrument, hvor en række finansieringsinstrumenter allerede er etableret – fx Fonden for Retfærdig Omstilling – for at sikre en socialt balanceret grøn omstilling. Endvidere fremhæves andre finansieringskilder, som også skal bidrage til omstillingen, herunder bl.a. InvestEU, Moderniseringsfonden og Horisont Europa.

### *Den internationale dimension*

En opjustering af EU's klimamål i 2030 kan styrke EU's position som global leder. Der lægges derfor op til, at målet bør indmeldes som EU's nye klimabidrag til Paris-aftalen inden udgangen af 2020. Dette kan skabe momentum i den globale klimaindsats og forhandlingerne under UNFCCC samt lægge pres på andre store udledere. I kombination med EU's eksterne klimabistand vil det samtidig understøtte tredjelande i deres bestræbelser for øgede klimaambitioner. Endelig fremhæves det, at Kommissionen vil foreslå en CO<sub>2</sub>-grænsetilpasningsmekanisme for udvalgte sektorer, hvis ikke andre parter udviser tilsvarende høje ambitioner.



#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet skal ikke høres, når Det Europæiske Råd skal drøfte og træffe beslutning om en opjustering af EU's klimamål i 2030. Europa-Parlamentet har dog som medlovgiver på den europæiske klimalov udtrykt sig om EU's klimamål i 2030. Europa-Parlamentets plenarforsamling stemte den 6. oktober 2020 for, at et reduktionsmål på 60 pct. i 2030 i forhold til niveauet i 1990 skal indgå i loven.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Der redegøres ikke for nærhedsprincippet, idet der alene er tale om en meddelelse fra Kommissionen.

#### **6. Gældende dansk ret**

Der redegøres ikke for gældende dansk ret, idet der alene er tale om en meddelelse fra Kommissionen.

#### **7. Konsekvenser**

##### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

Der redegøres ikke for de lovgivningsmæssige konsekvenser, idet der alene er tale om en meddelelse fra Kommissionen. For redegørelse om de lovgivningsmæssige konsekvenser ved, at målet indgår i den europæiske klimalov henvises til samlenotat herom.

##### *Økonomiske konsekvenser*

Meddelelsen medfører i sig selv ikke statsfinansielle, samfundsmæssige og erhvervmæssige konsekvenser. En opjustering af EU's klimamål i 2030 vurderes at få væsentlige økonomiske konsekvenser. Dette vil dog afhænge af den endelige udmøntning i konkret lovgivning. Statsfinansielle, samfundsmæssige og erhvervmæssige konsekvenser vil blive vurderet nærmere, når konkrete lovforslag til udmøntning foreligger.

##### *Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet*

Når der senere i EU bliver revideret og vedtaget konkret lovgivning for at indfri et opjusteret klimamål i 2030, kan det bidrage til at forbedre miljøbeskyttelsesniveauet.

#### **8. Høring**

Kommissionens meddelelse om styrkelse af Europas klimaambitioner for 2030 er den 17. september 2020 sendt i høring i specialudvalget for Klima-, Energi- og Forsyningspolitik med høringsfrist den 30. september 2020.

Der er afgivet i alt otte høringssvar.

Danske Rederier hilser et europæisk klimamål for 2030 på 55 pct. velkommen. Danske Rederier har en ambition om at være klimaneutral i 2050 og mener, at en ambitiøs målsætning for 2030 vil være en fordel for EU, hvis EU styrker sit globale lederskab og derigennem arbejder for internationale målsætninger og konkurrencevilkår.



Danske Rederier har taget den politiske ambition om at inkludere den maritime sektor under EU's kvotehandelssystem til efterretning. Danske Rederier er meget skeptiske over for udvidelsen af EU's kvotehandelssystem til den maritime sektor. Hovedbegrundelsen er, at skibsfarten ikke kan kvotehandle sig til klimaneutralitet, da det kræver udvikling, test og skalering af nye brændstoftyper, samt energiinfrastruktur. Danske Rederier finder, at hvis Kommissionen vælger en intra-EU ETS for den maritime sektor, vil det give plads til et globalt markedsbaseret tiltag igennem IMO. Danske Rederier finder, at et sådant tiltag vil kræve yderligere indsats på internationalt niveau gennem EU-lederskab, men at det samtidig vil mindske risikoen for gengældelsesforanstaltninger fra tredjelande.

Danske Rederier fremhæver tre aspekter, som alle bør overvejes nøje, når Kommissionen ønsker udvidelse af EU's kvotehandelssystem til den maritime sektor: 1) Lige konkurrencevilkår, dvs. at ordningen skal være flagneutral og kunne håndhæves. Der vil være risiko for, at fragten flytter til skibe fra ikke-EU-medlemslande, hvis disse er undtaget, hvilket medfører risiko for karbonlækage. En stærk håndhævelsesmekanisme målrettet alle skibe er vigtig for at sikre lige og fair vilkår. 2) Et eksplicit mål med inklusionen af skibsfarten i EU's kvotehandelssystem bør være at bane vej for etableringen af en international markedsbaseret foranstaltning for skibsfarten. 3) Omkostningseffektive reduktioner bør være baseret på en teknologineutral og fleksibel tilgang, ligesom det er afgørende vigtigt, at systemet anerkender skibsejere, der allerede har investeret i at reducere udledninger.

Danske Rederier anerkender, at planlægningen af infrastrukturen og produktion af nye klimavenlige brændstoffer i Europa er et centralt element i at indfri klimaambitionerne for EU og skibsfarten. Danske Rederier er enige med Kommissionen i, at både luftfarts- og søfartssektoren skal øge sin indsats for at forbedre effektiviteten af fly, skibe og deres operationer samt øge brugen af bæredygtigt, vedvarende brændstof med lavt kulstofindhold. Danske Rederier opfordrer derfor til, at Kommissionen understøtter den igangværende proces i IMO om at indføre globale krav til skibsfartens effektivitet fra 2023.

Danske Rederier mener, at indsatsen for at øge optaget af bæredygtigt, vedvarende brændstof med lavt kulstofindhold kræver fokus på tilgængelighed af brændstofferne samt en teknologineutral og fleksibel tilgang. Danske Rederier peger i denne forbindelse på, at klassifikationsselskabet DNV-GL fornyligt har understreget, at kompleksiteten omkring nye brændstoftyper kun er blevet større. Danske Rederier anbefaler derfor Kommissionen at være varsom med tiltag, der udpeger en vinder eller bidrager til et "technology lockin."

CARE finder, at der er mange gode takter i meddelelsen fra Kommissionen, men at ambitionsniveauet er for lavt og globalt uansvarligt. CARE peger på, at EU's nye mål om 55 pct. reduktion i 2030 og klimaneutralitet i 2050 ikke er nok til, at EU yder en fair indsats ift. at holde den globale temperaturstigning nede på 1,5 grader. CARE finder, at EU-borgere vil vedblive at optage en større del af atmosfæren med CO<sub>2</sub>



mv., end de kan tillade sig, hvorfor CARE mener, at Danmark bør arbejde for at hæve EU's ambitionsniveau til mindst 65% i 2030 og klimaneutralitet i 2040.

CARE finder ikke, at Kommissionens meddelelse vil sætte et positivt eksempel for resten af verden, men at det tværtimod vil betyde, at nogle af verdens rigeste lande ikke vil tage deres klimaansvar alvorligt. CARE finder det endvidere kritisabelt, at Kommissionen ikke forholder sig til EU's internationale forpligtelse til at bidrage til de 100 mia. USD i ny og additionel international klimafinansiering om året fra 2020, som de rige lande kollektivt påtog sig på COP15. CARE mener, at det er en central forpligtelse at efterleve, så der kan opbygges et effektivt internationalt klimasamarbejde i Parisaftalens ånd. CARE udtrykker også skepsis over for Kommissionens forslag om at indføre en "carbon border adjustment mechanism," da de ikke mener, at den kan udformes på en fair måde, og at den er forbundet med en risiko for at blive misbrugt til at beskytte "fodsløbende europæiske virksomheder med forældet teknologi" mod konkurrence fra mere moderne konkurrenter i udlandet.

Danske Maritime hilser Kommissionens meddelelse velkommen og støtter op om, at EU's reduktionsmål for drivhusgasser i 2030 hæves til 55 pct. Danske Maritime vurderer, at reduktionsmålet i søtransporten i stort omfang kan nås ved at tage allerede udviklede maritime teknologier og løsninger i brug, men at der også er behov for at udvikle nye teknologier og løsninger, samt at tage alternative brændstoffer i brug for at nå i mål.

Danske Maritime er som udgangspunkt tilhænger af, at skibsfartens CO<sub>2</sub>-emissioner reguleres gennem FN's søfartsorganisation, IMO, men hvis det besluttes at inkludere skibsfarten i EU's ETS, finder Danske Maritime, at provenuet bør øremærkes derfra til de europæiske maritime erhvervs indsats til udvikling af nye og grønne og klimavenlige teknologier og løsninger.

DI hilser Kommissionens meddelelse velkommen og er enig i behovet for at 1) øge EU's 2030-ambitioner til mindst 55 pct., 2) gennemgå mulige veje i sektorer og lovgivninger til en øget ambition, samt 3) behovet for en grundig og belyst debat i efteråret 2020 og videre frem.

DI finder, at det nuværende EU 2030-målsystem samlet set giver et fornuftigt kompromis mellem omkostningseffektivitet og investeringssikkerhed i grønne løsninger. DI finder det fornuftigt at fortsætte med et lignende målsystem og noterer sig Kommissionens beregninger af, at et 55 pct. 2030-klimamål vil kræve indsatser for energieffektivisering og vedvarende energi i omegnen af 40 pct., hvilket svarer til anbefalingerne i klimapartnerskaberne, hvor der netop peges på vigtigheden af en styrket EU-indsats.

DI opfordrer regeringen til at tilvejebringe og fremlægge et solidt grundlag for at afveje fordele og ulemper for Danmark ved at forfølge de forskellige veje til – og elementer i højere EU-ambitioner. DI vil desuden gøre opmærksom på, at EU allerede





trækker i en god retning for Danmark. DI forventer en fordobling af EU's CO<sub>2</sub>-kvotepris frem mod 2030 i forhold til i dag.

DI opfordrer regeringen til at få fremlagt mulige fordele og ulemper ved en styrkelse og udvidelse af kvotehandelssystemet set fra dansk side, herunder sikre en grundig debat herom med de mange danske interessenter. I forbindelse påpeger DI følgende: 1) EU ETS er et nøgleinstrument i EU's og den danske klimaindsats, som sætter en fælles pris på CO<sub>2</sub> og har fælles EU-regler for kvotetildeling og nødvendig konkurrencebeskyttelse af industrien, 2) EU ETS er allerede blevet styrket af den seneste reform og den nye særlige stabiliseringsreserve, 3) At trække flere CO<sub>2</sub>-udledninger fra vejtransport og bygninger ind under EU ETS er relevant, men også kompliceret, hvorfor DI opfordrer regeringen til at tilvejebringe et robust beslutningsgrundlag, som afvejer fordele, ulemper og konsekvenser for dansk lovgivning, 4) kvotehandelssystemets anvendelse af fælles carbon leakage-regler er en vigtig del af ETS. DI mener, at disse instrumenter skal bevares, når EU øger ambitionerne, og kvoteprisen øges. DI opfordrer regeringen til at få afdækket konsekvenser af spørgsmålet om og anvendelsen af carbon boarder mekanismer, herunder at undersøge om introduktion vil kunne lede til en svækkelse af EU ETS-reglerne for beskyttelse mod CO<sub>2</sub>-lækage. 5) DI vurderer, at EU ETS ved en øget EU-ambition skal justeres ift. en lineær reduktionssti, ligesom det vil være naturligt at se på nuværende regler for optag af overskydende kvoter i MSR.

DI vurderer i forbindelse med øget EE- og VE-indsatser, at der er behov for at arbejde hårdere for, at medlemslandene implementerer deres nationale energi- og klimaplaner. DI opfordrer regeringen til at få afdækket de konkrete barrierer, eksempelvis ift. energieffektivisering, bygningsrenovering og elektrificering. DI finder, at øgede mål for VE og EE som ledsager til øgede klimambitioner vil bestyrke behovet for implementering og fjernelse af både markedsmæssige og ikke-markedsmæssige barrierer. DI understreger vigtigheden af den kommende grønne bygningsrenoveringsstrategi. Danmark har mange gode erfaringer som med fordel kan bringes i spil i samarbejde med andre EU-medlemslande.

DI mener, at cirkulær økonomi og bedre ressourceudnyttelse vil kunne bringe nye forretningsmodeller, sikre teknologiudvikling og styrke EU's forsyning. DI vil opfordre regeringen til at gå aktivt ind i disse områder. DI finder, at EU's indre energimarked er særdeles vigtigt for en god implementering af øgede EU-ambitioner. DI finder, at der stadig er behov for at få skabt bedre elnet-forbindelser og håndteret flaskehalse mv. i Europa. DI mener, at elektrificeringen skal øges og opfordrer regeringen til at forfølge mulighederne i offshore-strategien og sektorkoblingsstrategien samt at få afdækket "lessons learnt" i Danmark og andre medlemslande.

Dansk Fjernvarme tilslutter sig generelt Kommissionens forslag om at øge EU's ambition for reduktion i klimaemissioner til 55 pct. i 2030 ift. 1990. Dansk Fjernvarme finder i forbindelse med Kommissionens vægt på nødvendigheden af omstillingen af EU's dominerende varme- og kølesektorer, at VE til varme og køling i bymæssig





bebyggelse i praksis altovervejende vil skulle leveres gennem energibærende vand (dvs. fjernvarme/-køling) og elektricitet, idet on-site VE-energiproduktion vil være dyrt eller umuligt. Dansk Fjernvarme finder, at VE-gas ikke vil blive tilgængeligt i omfang eller tempo, hvor det kan spille en rolle, og at det er mere egnet til andre anvendelser (transport/industri). Uden for bymæssig bebyggelse er elektricitet, evt. suppleret af on-site produceret VE, den iøjefaldende løsning.

Dansk Fjernvarme finder, at elektricitet ikke vil blive tilgængeligt i et volumen eller til priser, hvor den alene kan levere energi til opvarmning/køling, og alene fjernvarmen kan sikre den systemmæssige fleksibilitet og effektivitet, gennem anvendelse af overskudsvarme fra energiproduktion, -konvertering og -anvendelse. Dansk Fjernvarme mener, at infrastruktur og byplanlægning, inkl. industriområder, bør koordineres/integreres for at sikre, at der er aftagere til den spild/overskud af energi, som opstår i industrien og i forbindelse med konvertering. Dansk Fjernvarme påpeger, at når store knudepunkter i elektricitetssystemet er den primære lokaliseringsfaktor for dataindustrien, bør disse lokaliseres i nærheden af varmemarkeder. Dansk Fjernvarme mener, at Danmark bør arbejde for, at de økonomiske midler fra EU's Covid-19-krisehjælp bruges effektivt til at sikre omstilling af bygninger og energiomstilling der, hvor folk bor.

I forbindelse med Kommissionens forslag om udvidelsen af kvotehandelsystemet (ETS) til også at omfatte energianvendelse mener Dansk Fjernvarme, at ligestilling af kollektiv og individuel opvarmning ift. CO<sub>2</sub>-omkostninger er et af de vigtigste instrumenter til at fremme fjernvarmens eksistens, transition og udvikling i mange EU-lande. Dansk Fjernvarme finder, at fuld ligestilling af kollektiv og individuel opvarmning, i lyset af forventelige stigninger i prisen på kvoter inden for ETS, bør gennemføres. Dansk Fjernvarme mener, at energibeskatning med den rette struktur og korrekte incitamenter er et effektivt styringsværktøj, men at det er vigtigt at undgå, at systemet låser medlemslandene eller EU selv ind i provenu-forventninger, der vanskeliggør løbende tilpasninger.

Dansk Fjernvarme er ikke uenig med Kommissionens forslag om at øge VE-direktivets mål, men mener, at der bør iagttages forsigtighed, når Kommissionen foreslår at revidere kriterierne for bæredygtig biomasse og skabe en ny EU-terminologi for al VE- og low-carbon-energi. Både ift. de investeringer i VE, der allerede er lavet, og ift. at biomasse kan være den eneste overgangsteknologi tilgængelig i mange energisektorer – herunder også inden for varme og køling – inden brændselsfri VE bliver tilgængelig i stort volumen. Dansk Fjernvarme mener, at Danmark i forbindelse med behandlingen af meddelelsen i Rådet bør fremhæve, at nogle af de lande, hvor bioenergi på nuværende tidspunkt udgør en stor del af VE-energien, har taget yderligere ansvar for at sikre bæredygtigheden og allerede er i gang med at klargøre både el- og varmesektoren til bedre samspil og anvendelse af mere elektricitet. Dansk Fjernvarme mener, at forøget energieffektivitet er nødvendig – især i bygninger – og peger på, at det er vigtigt at anlægge en holistisk tilgang og anvende ”cost-effective planlægning,” når Kommissionen udgiver kommende meddelelse om en ”Renovation



Wave,” så både bygningerne og deres forsyning forandres og forbedres samtidigt. Eller er der betydelig risiko for suboptimalitet med overinvesteringer i enten det ene eller det andet.

Dansk Energi støtter op om målet på *mindst* 55 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion i 2030, men finder at der snarere er brug for en 65 pct. reduktion, hvis en begrænsning af temperaturstigningen til 1,5 grader skal sikres. Dansk Energi peger på, at teknologiomkostningerne i Kommissionens beregninger skal opdateres, da omkostningerne for vedvarende energi på nuværende tidspunkt er for høje, hvilket fejlagtigt får grøn omstilling til at se dyrere ud, end den er.

Dansk Energi støtter op om en målsætning for vedvarende energi på *mindst* 40 pct. Dansk Energi finder, at Kommissionens udgangspunkt på 38-40 pct. er godt, men at der er belæg for at støtte mindst 40 pct. i VE i 2030. Det påpeges, at VE-forbruget i 2050 vil mere end tredobles sammenlignet med 2015, hvorfor der med fordel kan sættes højere ambitioner mod 2030 for at bane vejen for 2050. Dansk Energi finder, at en politisk målsætning om bæredygtig brintproduktion, som er næsten tre gange større end analysens estimat, vil kræve langt større mængder vedvarende energi.

Dansk Energi vurderer, at ambitionsniveauet for havvind overordnet ser okay ud. Dansk Energi vurderer, at havvind kommer til at spille en vigtig rolle i forbindelse med PtX, og at det kan levere store mængder vedvarende energi til produktionen af bæredygtig brint via elektroanalyseanlæg. Dansk Energi vurderer, at ambitionsniveauet for landvind for 2030 og 2050 ligger på ”et ambitiøst niveau.” Dansk Energi finder, at det er vigtigt at forbedre godkendelsesprocessen for opførelse af nye møller, så den bliver så transparent og lean som muligt. Dansk Energi mener, at håndtering af offentligt accept og lokal inddragelse skal ske tidligt i godkendelsesforløbet, så man undgår at projekter bliver forsinkede eller aflyst efter flere års forberedelse. Dansk Energi påpeger ligeledes vigtigheden i, at kravet om at godkendelsesprocesser ikke må overstige to år, som blev fastsat i VE-direktivet, fastholdes.

Dansk Energi forventer i forbindelse med solenergi, at kapaciteten vil stige fra 6 pct. af energimixet i 2015 til 12 pct. i 2030. Dansk Energi planlægger en kapacitet på 8,8GW (15 pct. af Danmarks el-produktion) i 2030 og understreger, at det i lighed med landvind er vigtigt at forbedre godkendelsesprocessen for opførelse af nye anlæg, så den bliver så transparent og lean som muligt. Håndtering af offentligt accept og lokal inddragelse skal ske tidligt i godkendelsesforløbet, så man undgår at projekter bliver forsinket eller aflyst efter flere års forberedelse. Det er ligeledes vigtigt, at kravet om at godkendelsesprocesser ikke må overstige to år, som blev fastsat i VE-direktivet, fastholdes.

Dansk Energi mener i forbindelse med biomasse, at det er vigtigt, at definitionen fra VE-direktivet fastholdes i anden regulering fra EU, når det implementeres i medlemslandene. Dansk Energi mener, at forskellige definitioner hæmmer troværdigheden af VE-direktivets definition og skaber forvirring og peger på, at EU kan søge inspiration



i den danske implementering af VE-direktivets krav til fast biomasse fra skov, hvis det vurderes, at definitionen skal revideres.

Dansk Energi fremhæver, at kapaciteten af bæredygtig brint i 2030 vil være på 12-13GW, hvilket er markant lavere end den politiske ambition på 40GW fremført i Hydrogen-strategien. Dansk Energi understreger, at dette skal fremhæves over for Kommissionen, da en højere politisk målsætning giver større incitament for at udbygge industrien – også i Danmark. PtX-produkter skal fortsat anerkendes som strategisk vigtige, hvilket skal reflekteres i definition/klassificering af grønne energiformer og grønne brændsler. Dertil skal et europæisk certifikatsystem fremme kobling mellem PtX-produktion og –forbrug, samt handel på tværs af grænser. Dansk Energi understreger, at for at gøre EU verdensførende skal den for nyligt vedtagne politiske målsætning på 40GW elektrolyse fastholdes, da denne noget højere politiske ambition vil øge efterspørgslen efter grøn elektricitet. Dansk Energi mener, at der bør tages højde for dette, når VE-målet skal opjusteres i forbindelse med revideringen af VE-direktivet i juni 2021. Dansk Energi understreger vigtigheden af, at sætte en klar linje for at undgå strandede aktiver og lock-in-effekter i nye naturgasprojekter i forbindelse med det store fald i efterspørgslen på naturgas.

Dansk Energi mener, at Kommissionens analyse af, at vejtransporten vil reducere sine udledninger med 20% fra 2015 til 2030 er lavt sat, hvilket ifølge Dansk Energi fremhæver vigtigheden af at øge incitamentet til at omstille eldrevne køretøjer i de kommende revideringer af forordningen for CO<sub>2</sub>-standarder, AFI-direktiver og TEN-T. Dansk Energi mener, at det er vigtigt at udbygge den grønne hydrogenindustri, da PtX-løsninger kan hjælpe transportsektorer, hvor direkte elektrificering ikke er økonomisk rentabelt, såsom ikke tung transport, med at nedbringe CO<sub>2</sub>-udslippet. Dansk Energi fremhæver, at transportsektoren i Danmark skal halvere udledningen, hvis vi skal nå målet på 70 pct. i 2030.

DANVA bakker op om, at der er behov for en mere ambitiøs målsætning for EU's bidrag til at leve op til Paris-aftalen, så man som minimum når en 55 pct. reduktion i 2030 for hele EU.

DANVA ønsker at gøre opmærksom på vandsektorens bidrag til udledninger og potentialet for reduktion af udledningen inden for sektoren og fastholder, at man arbejder frem mod at nå målet for 2030, som det fremgår af aftalen om en energi- og klimaneutral vandsektor fra juni 2020. DANVA peger på, at virkemidlerne for sektoren både består af øget energieffektivitet og udnyttelse af sektorens store potentiale for energiproduktion. Spildevandsrensning bidrager til udledning af metan og lattergas, hvorfor det er nødvendigt at se på de samlede udledninger af drivhusgasser for sektoren her. DANVA fremhæver, at vandsektoren kan bidrage positivt til optag af drivhusgasser ved skovrejsning, hvilket har flere positive effekter for beskyttelse af grundvandsressourcer og for biodiversitet i indvindingsområderne. DANVA opfordrer



til, at man i forbindelse med EU's klimaplan også arbejder for energi- og klimaneutralitet for den europæiske vandsektor, da det vil have en positiv effekt ift. eksport af dansk energieffektiv vandteknologi.

FRI har ingen bemærkninger, da meddelelsen ikke direkte påvirker rammebetingelserne for rådgivende ingeniørvirksomheder.

### **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Der synes generelt at være forståelse blandt medlemslandene om, at EU's klimamål i 2030 skal hæves. En gruppe medlemslande har indtil videre udtrykt støtte til et klimamål på mindst 55 pct. i 2030, mens en anden gruppe lande er skeptiske.

### **10. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen hilser Kommissionens meddelelse om styrkelse af Europas klimaambitioner for 2030 velkommen. Regeringen ønsker en ambitiøs og omkostningseffektiv klimaindsats i EU, der kan drive den grønne omstilling både i Danmark og hele EU. Samtidig skal det fungere som løftestang for global handling, hvor EU gennem en indmelding af et forøget klimamål som en del af EU's opdaterede klimabidrag (Nationally Determined Contribution, NDC) til Parisaftalen kan lægge pres på andre store udledere.

Konkret lægger regeringen stor vægt på, at EU's klimamål – i lighed med en række andre ambitiøse lande – opjusteres til *mindst* 55 pct. i 2030 i forhold til 1990, og at det dækker udledning og optag af drivhusgasser.

Regeringen er også villig til at gå videre og lægger stor vægt på, at klimamålet kan øges til 65 pct. Det er dog vigtigt i den sammenhæng at være opmærksom på, at EU's klimamål ikke fordeles ligeligt på medlemsstaterne. Regeringen lægger derfor afgørende vægt på, at udmøntningen af den ekstra reduktionsforpligtelse fra 55 pct. til 65 pct. ikke medfører øgede reduktionsforpligtelser end det, der følger af det danske 70 pct.-reduktionsmål, samt ikke forpligter medlemsstaterne yderligere i ikke-kvotesektoren.

Regeringen lægger desuden stor vægt på, at målet udmøntes så omkostningseffektivt som muligt. Ved omkostningseffektivitet forstår regeringen et styrket kvotehandelssystem, der leverer en væsentligt større andel af EU's samlede reduktionsindsats og sikrer incitament til fjernelse af CO<sub>2</sub> fra atmosfæren og en mere ensartet CO<sub>2</sub>-prissætning på tværs af sektorer som opvarmning af bygninger og vejtransport, herunder gennem en udvidelse af EU's kvotehandelssystem. For så vidt angår landbruget og LULUCF forstås der etablering af en særskilt landsektorsøjle med fælleseuropæisk reduktionsforpligtelse og regulering af landbruget samt optag og udledning fra jorder, og at en eventuel yderligere national reduktionsforpligtelse i de ikke-kvotebelagte sektorer minimeres. Regeringen arbejder sideløbende for robuste opgørelsesregler for udledninger og optag fra skove og jorder.



Regeringen finder, at der samtidig er et behov for en mere ambitiøs og omkostnings-effektiv fælleseuropæisk sektorlovgivning, bl.a. inden for CO<sub>2</sub>-standarder for vejtransport. Regeringen arbejder for en udfasning af benzin- og diselbiler i EU, og derfor finder regeringen det meget positivt, at Kommissionen vil se på, hvornår der skal sættes et stop for salg af forbrændingsmotorer. Overordnet ser regeringen positivt på Kommissionens generelle tilgang vedr. vedvarende energi og energieffektivisering. Endvidere lægger regeringen stor vægt på, at søfartens bidrag til reduktion af udledninger håndteres særskilt ifm. IMO-forhandlinger og fremtidige klimatiltag for søfarten i EU, herunder i forhold til det forventede forslag om søfartens inklusion i kvotehandelssystemet.

Desuden lægger regeringen vægt på, at EU's flerårige finansielle ramme (MFF) for 2021-2027 og EU's genopretningsinstrument skal understøtte indfrielsen af et øget 2030-klimamål, og at en evt. kompensation gennem provenu fra kvotesalg minimeres.

#### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen blev fsva. en opjustering af EU's klimamål for 2030 senest forelagt for Folketingets Europaudvalg den 7. september 2020 til forhandlingsoplæg.