



Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

Grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg

Center

Center for Global Klimahand-
ling

Dato

9. september 2021

J nr. -

Forslag om ændring af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og afgørelse (EU) 2015/1814 om oprettelse og anvendelse af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner og forordning (EU) 2015/757 ("kvotehandelssystemet").

KOM (2021) 551.

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

1. Resumé

Kommissionen har den 14. juli 2021 offentliggjort forslag om ændring af kvotehandelssystemet. Formålet med forslaget er at styrke det eksisterende kvotehandelssystem, så sektorerne, der er omfattet af systemet, skal reducere drivhusgasudledningerne med 61 pct. i 2030 i forhold til 2005-niveauet. Forslaget indebærer en række tiltag, der vil reducere den samlede kvotemængde, herunder en øget lineær reduktionsfaktor og justeringer af markedsstabilitetsreserven. Derudover foreslås det at udvide kvotehandelssystemet til også at omfatte søfart. Endvidere foreslår Kommissionen at ændre reglerne for gratiskvotetildeling samt øge andelen af kvoter, der allokeres til Moderniseringsfonden og Innovationsfonden. Derudover foreslår Kommissionen også at etablere et nyt separat kvotehandelssystem for vejtransport og bygninger fra 2025 med start for auktionering af kvoter fra 2026.

Forslaget forventes at medføre behov for ændring af dansk ret. Forslaget vurderes også at medføre statsfinansielle, samfundsøkonomiske og erhvervsmæssige konsekvenser for Danmark.

Regeringen støtter kvotehandelssystemet som det centrale instrument i EU's klimapolitik. Derfor ønsker regeringen et styrket kvotehandelssystem og en mere ensartet CO₂-prissætning, der kan drive en omkostningseffektiv indfrielse af EU's klimamål på tværs af sektorer og medlemslande. Regeringen støtter således en udvidelse af kvotehandel til vejtransport og bygninger. Regeringen er i gang med at analysere forslaget nærmere, herunder de potentielle økonomiske konsekvenser for Danmark, med henblik på at tage nærmere stilling til forslaget.



2. Baggrund

Kommissionen har den 14. juli 2021 fremsat et forslag til Europa-Parlamentet og Rådet om ændring af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og afgørelse (EU) 2015/1814 om oprettelse og anvendelse af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner og forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport (KOM (2021) 551) med dertilhørende konsekvensanalyse. Forslaget er endnu ikke oversendt til Rådet i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsat som en del af Europa-Kommissionens 'Fit for 55'-pakke, der skal bidrage til at realisere EU's klimamål for 2030 på mindst 55 pct. reduktioner i forhold til 1990-niveauet som fastlagt i den europæiske klimalov (forordning (EU) 2021/1119).

Ud over nærværende forslag er der andre forslag i 'Fit for 55'-pakken, der også relaterer sig til kvotehandel i EU: 1) Forslag om etableringen af en social klimafond (KOM (2021) 568), 2) forslag om indførelse af en CO₂-grænsetilpasningsmekanisme (KOM (2021) 564), 3) forslag om ændring af direktiv 2003/87/EF for så vidt angår luftfartens bidrag til Unionens målsætning for reduktion af drivhusgasudledninger i økonomien som helhed og hensigtsmæssig implementering af en global, markedsbaseret mekanisme (KOM (2021) 552), 4) forslag om ændring af direktiv 2003/87/EC vedrørende notificering af kompensationskrav for CO₂-udledninger for så vidt angår en globalt markedsbaseret foranstaltning for luftfartsoperatører med base i Unionen (KOM (2021) 567) og 5) forslag til ændring af afgørelse (EU) 2015/1814 med hensyn til mængden af kvoter, der placeres i markedsstabilitetsreserven i forbindelse med Unionens ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner indtil 2030 (KOM (2021) 571). Der henvises til grund- og nærhedsnotater om de yderligere forslag for redegørelse herom.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 192 (1) og behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure. Forslaget skal vedtages med kvalificeret flertal.

3. Formål og indhold

I EU reguleres drivhusgasudledninger fra større anlæg, herunder størstedelen af el-, fjernvarme- og industrisektoren samt luftfart internt i EU, gennem EU's kvotehandelssystem. Kvotehandelssystemet har i dag et EU-mål om reduktion af drivhusgasudledninger på 43 pct. i 2030 i forhold til 2005-niveauet. Kvoterne sættes til salg på auktion eller tildes som gratiskvoter til virksomheder, der vurderes i risiko for, at produktionen udflyttes til lande uden for EU som følge af EU's klimaregulering. Forslaget ændrer overordnet kvotehandelssystemet på følgende måde:

Inklusion af søfart i det eksisterende kvotehandelssystem

Forslaget udvider anvendelsesområdet for kvotehandelssystemet til at omfatte udledninger af CO₂ fra søfart. Udvidelsen gælder for udledninger af CO₂ i forbindelse



med sejlads mellem to EU-havne, udledninger af CO₂, der sker ved kaj i en EU-havn samt halvdelen af udledningerne af CO₂ fra sejlads til og fra en EU-havn og en havn uden for EU. De samme regler om auktionering, returnering og annullering af kvoter, sanktioner og registre foreslås at gælde for søfart som for de andre sektorer, der er omfattet af kvotehandelssystemet. Ud over de gældende regler kan tilfælde af manglende returnering af kvoter i sidste instans sanktioneres med tilbageholdelse eller nægtelse af adgang til havn.

Forpligtelsen til at returnere kvoter for søfart foreslås gradvist indfaset i perioden 2023 til 2026 således, at rederierne skal returnere kvoter svarende til 100 pct. af deres verificerede udledninger af CO₂ fra 2026, *jf. tabel 1*. De eksisterende overvågnings- og rapporteringsregler samt verifikations- og akkrediteringsregler for udledningerne af CO₂ fra søfart vil med forslaget blive tilpasset, så data kan anvendes i kvotehandelssystemet.

Tabel 1: Returnering af kvoter for søfart under det eksisterende kvotehandelssystem

Årstal	Andel af returnering af kvoter i forhold til de verificerede udledninger af CO ₂
2023	20 pct.
2024	45 pct.
2025	70 pct.
2026 og frem	100 pct.

For hvert rederi, der omfattes af kvotehandelssystemet, udpeges et medlemsland som administrerende myndighed i henhold til direktivet. Den administrerende myndighed bestemmes ud fra, hvor rederiet er registreret, eller - hvis selskabet ikke er registreret i et medlemsland - på antallet af historiske havneanløb i EU. Fra 2024 offentliggør og opdaterer Kommissionen regelmæssigt en liste over rederier, der er omfattet af direktivet, og deres respektive administrerende myndighed. Derudover vil rederier, som ikke er registreret eller har historiske havneanløb i EU, blive tildelt en administrerende myndighed i det land, hvor rederiets skib første gang sejler fra. Der er endvidere foreslået en rapportering- og revisionsklausul for at overvåge implementeringen af sektoren i kvotehandelssystemet og tage hensyn til udviklingen af internationale klimatiltag for søfartssektoren i FN's Søfartsorganisation (IMO).

Ændring af den samlede kvotemængde (kvoteloftet)

Kommissionen lægger op til, at sektorerne, der dækkes af det eksisterende kvotehandelssystem, inklusiv søfart, på EU-plan skal reducere drivhusgasudledningerne med 61 pct. i 2030 i forhold til 2005-niveauet. For at opnå denne reduktion foreslås det, at den årlige reduktion af kvoteloftet (den lineære reduktionsfaktor) ændres fra 2,2 pct. til 4,2 pct. i året for ikrafttrædelse af direktivet. Dette kombineres med en engangsnedsættelse af kvoteloftet i året for ikrafttrædelse af revisionen af direktivet, således at dets niveau svarer til, at den nye lineære reduktionsfaktor var trådt i kraft i 2021. Desuden foreslås, som følge af inklusionen af søfart, at kvoteloftet øges med 79 millioner kvoter svarende til udledninger af CO₂ fra søfart.



Medlemslandenes anvendelse af auktioneringsprovenu

Kommissionen foreslår, at medlemslandene skal anvende indtægterne fra auktionering af kvoter til klimarelaterede formål, der defineres i direktivet, i det omfang det blandt andet ikke anvendes til EU's egne indtægter.

Ændring af markedsstabilitetsreserven

Kommissionen foreslår en række ændringer til markedsstabilitetsreserven, som blandt andet tilpasser kvoteoverskuddet for at styrke kvotehandelssystemets robusthed over for udsving i kvoteefterspørgslen. Markedsstabilitetsreserven optager kvoter, når kvoteoverskuddet er stort, og tilbagefører kvoter til markedet, når kvoteoverskuddet er lille. I forslaget ændres optagsraten i markedsstabilitetsreserven, når kvoteoverskuddet, målt som den samlede mængde kvoter i omsætning (TNAC), er på mellem 833 mio. og 1096 mio. kvoter. I denne situation vil reserven optage forskellen mellem kvoteoverskuddet og 833 mio. kvoter. Hvis kvoteoverskuddet er over 1096 mio. kvoter, vil optagsraten fortsætte med at være 24 pct. til og med 2030 i stedet for at falde til 12 pct. fra 2024. Det foreslås endvidere, at kvoterne anbragt i reserven fra 2023 annulleres, så reserven begrænses til maksimum 400 mio. kvoter i stedet for, at begrænsningen baseres på den samlede kvotemængde, der auktioneres. Som noget nyt skal udledninger og kvoter relateret til luftfart og søfart også indgå i beregningen af kvoteoverskuddet.

Ændring af reglerne for gratiskvotetildeling

Kommissionens forslag fastholder, at virksomheder, der vurderes i risiko for drivhusgaslækage, fortsat tildeles gratiskvoter, men ændrer fastsættelse af de benchmarks, der afgør, hvor mange gratiskvoter sektorerne og dermed de enkelte anlæg får per produceret enhed. Kommissionen foreslår, at den maksimale årlige reduktionssats for benchmarks øges fra 1,6 til 2,5 pct. per år fra 2026 til 2030. Ydermere bliver gratiskvotetildeling fra 2026 underlagt et nyt krav til anlæg om at gennemføre tiltag til at reducere drivhusgasudledningerne. Mere specifikt bliver anlæg, der er underlagt forpligtelsen om gennemførelse af energisyn under direktiv (EU) 2012/27, pålagt at implementere anbefalingerne fra energisynene, eller demonstrere implementering af andre tiltag, der reducerer drivhusgasudledningerne tilsvarende. Gratiskvotetildelingen reduceres med 25 pct., hvis anbefalingerne eller tiltagene ikke implementeres.

Derudover har Kommissionen stillet forslag om indførelse af en CO₂-grænsetilpasningsmekanisme (KOM (2021) 564), der ligeledes indgår i 'Fit for 55'-pakken. Mekanismen vil pålægge importører af visse lækageudsatte varer at betale en pris ved import til EU, der afspejler kvoteprisen i EU's kvotehandelssystem. Kommissionen ser mekanismen som et alternativ til at håndtere risici for drivhusgaslækage gennem gratiskvotetildeling i kvotehandelssystemet, og sektorerne, der er underlagt mekanismen, skal derfor ikke modtage gratiskvoter. I en periode sker der en gradvis udfasning af gratiskvotetildeling i takt med, at CO₂-grænsetilpasningsmekanismen indføres. Mere specifikt foreslår Kommissionen, at en faktor for gratiskvotetildeling anvendes, der vil medføre en gradvis udfasning frem mod 2036. Det foreslås, at faktoren er 100 pct. fra ikrafttrædelse af CO₂-grænsetilpasningsmekanismen til udgangen



af 2025, mens faktoren reduceres med 10 pct. point årligt fra og med 2026, så gratiskvotetildeling til sektorerne er udfaset frem mod 2036.

Det foreslås endvidere at justere i anvendelsesområdet og benchmarks for tildeling af gratiskvoter for at fjerne barrierer for anvendelsen af lav- og nulemissionsteknologier såsom grøn brint. Justeringerne kan bevirke, at anlæg, der anvender lav- og nulemissionsteknologier, under bestemte omstændigheder kan modtage gratiskvoter.

Moderniseringsfonden

I det gældende kvotehandelsdirektiv går 2 pct. af den samlede kvotemængde til Moderniseringsfonden, der støtter projekter til modernisering af energisystemerne i de ti medlemslande, som har et bruttonationalprodukt pr. indbygger på under 60 pct. af EU-gennemsnittet i 2013. Det fremgår af forslaget, at yderligere 2,5 pct. af den samlede kvotemængde fra ikrafttrædelsen af direktivet vil blive auktioneret via Moderniseringsfonden og tilgå medlemslande med et bruttonationalprodukt per indbygger på under 65 pct. af EU-gennemsnittet i perioden 2016 til 2018. Ud over de ti medlemslande, der i dag modtager midler fra Moderniseringsfonden, vil Grækenland og Portugal dermed også få andel i midlerne. Samtidig foreslås det at fjerne mulighederne under fonden for at investere i fossile brændsler samt øge andelen af midlerne, der skal investeres i prioritetsinvesteringer.

Innovationsfonden

I det gældende kvotehandelsdirektiv går provenuet fra salget af 450 millioner kvoter til Innovationsfonden, der primært støtter lav- og nulemissionsteknologier og -processer i de virksomheder, der er omfattet af kvotehandelssystemet. Kommissionen foreslår at øge Innovationsfonden med provenuet fra 150 mio. kvoter fra det nye kvotehandelssystem for vejtransport og bygninger og yderligere 50 mio. kvoter, der ellers skulle tildeles gratis eller auktioneres i det eksisterende kvotehandelssystem. Endvidere skal provenu fra salg af kvoter, der ellers skulle tildeles som gratiskvoter til sektorerne underlagt CO₂-grænsetilpasningsmekanismen, tilføjes til Innovationsfonden. Indtægter genereret fra sanktioner i forslaget om FuelEU Maritime (KOM (2021) 562) foreslås allokeret til Innovationsfonden. Der foreslås på den baggrund en række ændringer af anvendelsesområdet for fonden. Innovationsfonden skal yderligere dække vejtransport og bygninger og kunne give støtte til innovative teknologier og infrastruktur i søfarten samt produktion af lav- og nulemissionsbrændsler til luftfart, togtransport og vejtransport. Endvidere bliver det muligt, at fonden kan støtte op til 100 pct. af de relevante omkostninger til projekter gennem konkurrenceudsatte udbud, herunder 'Carbon Contracts for Difference' (CCfD).

Yderligere ændringer til det eksisterende kvotehandelssystem

Kommissionen foreslår ydermere, at anlæg, der anvender CO₂-opsamling- og anvendelse (CCU), under bestemte omstændigheder ikke skal købe og returnere kvoter for en del af drivhusgasudledningerne. Desuden anvendes en række nye definitioner af aktiviteterne under direktivet, herunder for transport af drivhusgasser og



brint, og alle referencer til elektricitetsgeneratorer slettes. Emissionsfaktoren for biomasse ændres også, så det udelukkende er biomasse, der overholder bæredygtighedskriterier og kriterier for besparelse af drivhusgasudledninger for biomasse i direktiv (EU) 2018/2001, der tæller som nul-udledning. Det specificeres også, at anlæg, hvor mere end 95 pct. af forbrændingen stammer fra biomasse, der tælles som nul-udledning, ikke dækkes af direktivet.

Etablering af nyt separat kvotehandelssystem for vejtransport og bygninger

Kommissionen foreslår at etablere et separat kvotehandelssystem for vejtransport og bygninger fra 2025. Mere specifikt gælder anvendelsesområdet af det nye kvotehandelssystem udledninger af CO₂ fra forbruget af fossile brændsler i vejtransport, kommercielle/institutionelle bygninger, husholdninger samt kraftvarme- og varmeanlæg, der producerer varme til kommercielle/institutionelle bygninger og husholdninger. I det første år vil de regulerede enheder skulle holde drivhusgasemissionstilladelser og rapportere deres udledninger for 2024 og 2025. Fra 2026 vil det nye system starte op, hvor auktioneringen af kvoter sættes i gang.

Der lægges op til, at sektorerne, der dækkes af det nye kvotehandelssystem, på EU-plan skal reducere drivhusgasudledningerne med 43 pct. i 2030 i forhold til 2005-niveauet. For at opnå denne reduktion foreslås det, at kvoteloftet starter i 2026, hvor den lineære reduktionsfaktor er 5,15 pct. løbende fra et startpunkt i 2024 baseret på data i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/842 om drivhusgasudledningerne fra sektorerne i perioden fra 2016 til 2018. Fra 2028 vil kvoteloftet baseres på baggrund af de gennemsnitlige rapporterede drivhusgasudledninger i perioden fra 2024 til 2026 med en lineær reduktionsfaktor på 5,43 pct. løbende fra et startpunkt i 2024 med mulighed for justering på baggrund af de indsamlede data.

Alle kvoter i det nye system auktioneres fra 2026. Fordelingen af den samlede kvotemængde, der auktioneres blandt medlemslandene, fordeles på baggrund af data for udledningerne af CO₂ i de omfattede sektorer i perioden fra 2016 til 2018 i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/842. Der vil i 2026 være en ekstra mængde kvoter til auktionering, som senere vil blive trukket fra auktionsmængderne i 2028 til 2030. Endvidere vil auktionsprovenu fra 150 mio. af den samlede kvotemængde tilgå Innovationsfonden. Medlemslandene skal anvende indtægterne fra auktionering af kvoter til klimarelaterede formål, der defineres yderligere i direktivet, i det omfang det ikke anvendes til EU's egne indtægter. Der lægges blandt andet op til, at en del af indtægterne skal adressere sociale aspekter af det nye kvotehandelssystem for vejtransport og bygninger og til finansiering af medlemslandenes sociale klimaplaner under forslaget om etablering af en social klimafond (KOM (2021) 568).

Det foreslås endvidere tilføjelser til afgørelse (EU) 2015/1814, så der oprettes en separat markedsstabilitetsreserve for det nye kvotehandelssystem. I 2026 sættes 600 mio. kvoter ind i den nye reserve. Reserven vil fra 2027 optage 100 mio. kvoter, hvis det forrige års kvoteoverskud er over 440 mio. kvoter. Kvoter, der optages i



reserven, tages fra de kvoter, som medlemslandene ellers skulle auktionere. Derimod frigives 100 mio. kvoter fra reserven til auktionering, hvis forrige års kvoteoverskud er under 210 mio. kvoter. Der etableres også tiltag, så reserven under bestemte omstændigheder frigiver enten henholdsvis 50 mio. eller 150 mio. kvoter, hvis kvoteprisen stiger hurtigt. Fra 2031 annulleres kvoterne i reserven.

I det nye system er det som udgangspunkt afgiftsoplag på linje med direktiv (EU) 2020/262 og leverandører af brændstof, der skal købe og returnere kvoter for de udledninger af CO₂, der stammer fra frigivelsen til det brændstofforbrug, som bruges i vejtransport og bygninger. Dermed vil systemet ikke direkte regulere eksempelvis bil- og husejere. Overvågnings-, rapporterings- og verifikationsreglerne for udledningerne af CO₂ fra bygninger og vejtransport er så vidt muligt i overensstemmelse med reglerne under det eksisterende kvotehandelssystem. Der er endvidere foreslået en rapportering- og revisionsklausul for at overvåge implementeringen af det nye kvotehandelssystem i 2028. Kommissionen skal i 2031 vurdere muligheden for at integrere vejtransport og bygninger i det eksisterende kvotehandelssystem.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver. Europa-Parlamentets holdning til forslaget foreligger endnu ikke. Det er på tidspunktet for oversendelse af grund- og nærhedsnotatet til Folketingets Europaudvalg ikke besluttet, hvilket af Europa-Parlamentets udvalg forslaget vil blive behandlet i.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen har vurderet, at nærhedsprincippet er overholdt. I vurderingen heraf henviser Kommissionen blandt andet til, at klimaforandringerne er et grænseoverskridende problem, og at handling i EU effektivt kan komplementere global, regional, national og lokal handling. For at indfri EU's opjusterede klimamål for 2030 kræves der ifølge Kommissionen koordination og handling på EU-niveau, som vil øge chancen for, at der sker en nødvendig og omkostningseffektiv indfrielse af klimamålsætningerne. Herudover henvises til, at kvotehandelsdirektivet er et eksisterende lovgivningsinstrument i EU, og at tilføjelser og ændringer hertil kræver handling på EU-niveau. Der henvises endvidere til, at implementeringen af lignende systemer nationalt vil lede til mindre, fragmenterede kvotemarkeder, som risikerer at forstyrre konkurrence og føre til højere reduktionsomkostninger.

Regeringen finder, at klimaforandringerne er grænseoverskridende, hvorfor regulering på EU-niveau har klare fordele frem for national regulering i de enkelte medlemslande. Regeringen kan tilslutte sig Kommissionens vurdering og anser således, at nærhedsprincippet er overholdt.

6. Gældende dansk ret

Kvotehandelsdirektivet er gennemført i dansk ret gennem lov om CO₂-kvoter. Lov om CO₂-kvoter har følgende tilknyttede bekendtgørelser:



Bekendtgørelse af lov om CO₂-kvoter, LBK nr. 62 af 19/01/2021.

Bekendtgørelse om CO₂-kvoter m.v., BEK nr. 2134 af 21/12/2020.

Bekendtgørelse om gebyr og anden betaling for ydelser efter lov om CO₂-kvoter, BEK nr. 2133 af 21/12/2020.

Bekendtgørelse om EU's CO₂-kvoteregister og Det Danske Kyoto-register. BEK nr. 1637 af 18/11/2020.

Bekendtgørelse om Energistyrelsens opgaver og beføjelser, BEK nr. 1068 af 25/10/2019.

Bekendtgørelse om bæredygtighed m.v. af biobrændstoffer og flydende biobrændsler, som anvendes til aktiviteter omfattet af lov om CO₂-kvoter, BEK nr. 1619 af 15/12/2016.

Bekendtgørelse om henlæggelse af visse beføjelser i lov om CO₂-kvoter til Erhvervsstyrelsen, BEK nr. 1357 af 17/12/2012.

Bekendtgørelse om forretningsorden for Energiklagenævnet, BEK nr. 664 af 19/06/2006.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil medføre behov for ændring af lov om CO₂-kvoter. En vedtagelse kan desuden medføre behov for ændring af de tilknyttede bekendtgørelser til lov om CO₂-kvoter.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vurderes at medføre statsfinansielle konsekvenser. I det eksisterende kvotehandelssystem kan den øgede reduktion af kvotemængden, ændring af markedsstabilitetsreserven og en forventeligt højere kvotepris have effekter på statens provenu fra auktionering. Forøgelse af allokeringen af kvoter til Moderniseringsfonden og Innovationsfonden vil alt andet lige reducere statens provenu. Der forventes overordnet et øget statsligt provenu fra udvidelse af det eksisterende kvotehandelssystem til søfart samt fra etableringen af et separat kvotehandelssystem for vejtransport og opvarmning af bygninger. Desuden kan forslaget medføre administrative konsekvenser for staten, herunder øgede administrative udgifter ved udvidelse af det eksisterende kvotehandelssystem til søfart og etableringen af et separat kvotehandelssystem for vejtransport og bygninger. Forslaget kan medføre et mindre provenu fra nationale energi- og CO₂-afgifter som følge af, at der anvendes mindre energi og udledes mindre CO₂ ved en stigende kvotepris. Regeringen er i gang med at analysere forslaget nærmere, herunder de potentielle statsfinansielle konsekvenser for Danmark.



Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at medføre samfundsøkonomiske konsekvenser. Forslaget vil alt andet lige medføre øgede forbrugerpriser på fossile brændsler og dermed øgede omkostninger for husholdninger, medmindre nationale afgifter nedjusteres. Regeringen er i gang med at analysere forslaget nærmere, herunder de potentielle samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at medføre erhvervsøkonomiske konsekvenser. I det eksisterende kvotehandelssystem kan den øgede reduktion af kvotemængden medføre en højere kvotepris. Det vil alt andet lige øge virksomhedernes omkostninger til kvotekøb, som blandet andet også kan påvirkes af forslagene til at ændre reglerne for gratisvotetildeling. Udvidelse af det eksisterende kvotehandelssystem til søfart og etableringen af et separat kvotehandelssystem for vejtransport og bygninger medfører erhvervsøkonomiske konsekvenser, herunder udgifter til kvotekøb og administrative byrder, for virksomheder, der underlægges kvotehandel. Endvidere kan forslaget skabe et større markedstræk efter lav- og nulmissionsteknologier med positive effekter for dansk eksport og beskæftigelse. Regeringen er i gang med at analysere forslaget nærmere, herunder de potentielle erhvervsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget forventes at have positive konsekvenser for beskyttelsesniveauet og bidrage til opfyldelsen af Parisaftalens målsætninger og FN's verdensmål. Ændringerne af det eksisterende kvotehandelssystem og etableringen af et separat kvotehandelssystem til vejtransport og bygninger kan medføre positive klimaeffekter i Danmark. Regeringen er i gang med at analysere forslaget nærmere, herunder dets konsekvenser for Danmark.

8. Høring

Forslaget har været i høring i Specialudvalget for Klima-, Energi- og Forsyningspolitik fra den 14. juli 2021 til den 9. august 2021. Forslaget har parallelt været i høring i Specialudvalget for konkurrenceevne, vækst og forbrugerspørgsmål. Der er afgivet høringssvar fra i alt 14 organisationer.

Brintbranchen finder det positivt, at udledere ikke mister deres gratisvoter med det samme, når de skifter til lav- eller nul-emissions produktionsprocesser. Brintbranchen fremhæver blandt andet, at der var et skævt incitament i forhold til skift fra fossil til grøn brint, da fossil brint er underlagt gratisvotetildeling, og grønt brint betaler CO₂-prisen gennem elprisen, da elproduktion ikke får gratisvoter. Derfor mener Brintbranchen, at forslaget om at give gratisvoter til alle typer brint er en god og nødvendig løsning, da det på grund af drivhusgaslækage er svært at fjerne gratisvoter fra fossile brintproducenter.



Desuden mener Brintbranchen, at udvidelse af kvotehandel til nye sektorer, ændringerne i kvoteloftet, forstærkninger af markedsstabilitetsreserven og forslaget om flere midler til klimaprojekter er særligt vigtige at sikre. Brintbranchen opfordrer desuden til, at Danmark arbejder for en stærkere CORSIA.

CARE Danmark støtter, at ambitionen i kvotehandelssystemet hæves, men opfordrer til, at Danmark arbejder for, at der for energi, industri, søfart og luftfart tilsammen reduceres med 70% ift. 2005. Et sådant højere mål vil ifølge CARE Danmark gøre det muligt at reducere EU's samlede klimabelastning i 2030 med 65 pct., hvilket ifølge CARE Danmark som minimum vil være nødvendigt, hvis EU skal bidrage til at holde den globale temperaturstigning nede på 1,5 grader.

CARE Danmark støtter desuden, at der etableres kvotehandel for søfarten, men opfordrer til, at det sker hurtigst muligt og ikke fra 2026 som foreslået af Kommissionen. Desuden opfordrer CARE Danmark til, at alle gratiskvoter udfases så hurtigt som overhovedet muligt.

Endelig opfordrer CARE Danmark til, at ekstra provenu fra kvotesalget anvendes til at sikre, at de rige lande lever op til deres forpligtelser til at støtte klimaindsatsen i u-lande. CARE Danmark påpeger bl.a., at der i fremtiden bliver et øget behov for international klimabistand til u-lande, og at velstående lande ikke lever op til deres forpligtelser til at yde klimabistand, særligt i forhold til klimatilpasning.

Dansk Affaldsforening påpeger, at forbrænding af kommunalt og farligt affald ikke er omfattet af anvendelsesområdet af Kommissionens forslag. Dansk Affaldsforening finder dette uheldigt, da danske affaldsanlæg er underlagt EU's kvotehandelssystem, hvorfor de nuværende regler stiller danske affaldsenergianlæg dårligere end sine europæiske konkurrenter. Dansk Affaldsforening fremhæver, at emnet vil blive mere relevant som konsekvens af klimaplanen for en grøn affaldssektor og grøn cirkulær økonomi, som ifølge organisationen vil rykke danske affaldsenergianlæg tættere ind i det europæiske affaldsenergimarked. Dansk Affaldsforening ønsker, at der generelt indføres kommende lovgivning for sektorerne, der indeholder løsninger, der ligestiller de danske affaldsenergianlæg med sine europæiske konkurrenter.

Dansk Energi fremhæver, at det er vigtigt, at man lægger op til at reformere kvotehandelssystemet, så flere områder er omfattet, og så det bliver dyrere at bruge fossile brændsler. Dansk Energi roser, at den lineære reduktionsfaktor forøges, og at markedsstabilitetsreserven vedholdes på 24 pct. Dansk Energi finder det også positivt, at man gradvist inddrager både bygninger, transport og den maritime sektor og henviser blandt andet til, at Danmark skal være i front med at udvikle de PtX-brændsler, der skal til for at dekarbonisere den tunge transport og den maritime sektor.

Dansk Energi fremhæver, at myndighedsbehandling i både EU og Danmark kan blive en flaskehals i at indfri det forhøjede klimamål. Derfor bør man ifølge Dansk Energi



sikre, der er tilstrækkelige ressourcer. Danske Energi finder det derfor positivt, at indtjening fra handel med kvoter skal dedikeres 100 pct. til grønne formål.

Dansk Erhverv finder, at EU's kvotehandelssystem er drivkraften bag Europas grønne omstilling. Dansk Erhverv finder, at kvotehandelssystemet skaber markedsbaserede incitamentter til grøn omstilling for virksomheder, hvilket sikrer den samfundsøkonomiske mest effektive grønne omstilling af Europa.

Dansk Erhverv støtter Kommissionens forslag om at sænke det samlede emissionsloft samt hurtigt at forøge den årlige reduktionsindsats for at reflektere EU's 2030-klimamål. Det vil ifølge organisationen være med til at opretholde et velfungerende kvotehandelssystem, der effektivt leverer reduktioner af drivhusgasser og styrer investeringer væk fra CO₂-udledende aktiviteter. Dansk Erhverv ser det nye forslag om en CO₂-grænsetilpasningsmekanisme som en mulighed for at udvide kvotehandelssystemet til flere sektorer og virksomheder uden at svække europæisk konkurrenceevne. Dansk Erhverv mener, at såfremt gratiskvoterne ikke bliver fjernet med indførelse af en CO₂-grænsetilpasningsmekanisme, vil det betyde, at de største europæiske CO₂-udledere får dobbeltbeskyttelse under EU-lovgivningen, hvilket ifølge organisationen vil være uhensigtsmæssigt i forhold til klimaomstillingen og medføre risiko for handelskrig. Såfremt gratistildelingen udfases i den forbindelse, bør der ifølge Dansk Erhverv samtidig indføres en kompensation til disse virksomheder i tilfælde af eksport uden for EU. Dansk Erhverv foreslår, at gratiskvoter til produktion af brint på fossilt brændsel enten fjernes eller, at brintproduktion på grøn strøm også tildeles gratiskvoter.

Dansk Erhverv anbefaler at fastholde optagsraten i markedsstabilitetsreserven på 24 pct. efter 2023 frem for at nedsætte den til 12 pct. for at sikre et fortsat stabilt CO₂-prissignal. Endvidere anbefaler Dansk Erhverv en prisbund for kvotepriser for at give et mere klart og troværdigt langsigtet prissignal, som øger virksomhedernes investeringssikkerhed. Endvidere ønsker Dansk Erhverv, at EU indfører en mekanisme til udstedelse af certifikater til CCS og andre projekter, som genererer negative emissioner, for at skabe økonomisk incitament til udvikling, skalering og industrialisering af CCS.

Dansk Erhverv støtter også en udvidelse af kvotehandel til sektorer såsom transport og bygninger, da det bl.a. vil føre til et mere velfungerende marked for grønne løsninger med bedre konkurrencevilkår, og at risikoen for drivhusgaslækage mindskes. På transportområdet anbefaler Dansk Erhverv, at der fjernes særregler, der har sammenfald med EU's kvotehandelssystem, og som derfor risikerer at medføre dobbeltbeskatning og -regulering. Dansk Erhverv finder det desuden afgørende, at udvidelse af kvotehandelssystemet til vejtransport går hånd i hånd med en indsats for at sikre adgang til konkurrencedygtige alternative drivmidler og en tilstrækkelig udbygget tank- og ladeinfrastruktur for at undgå risiko for, at udvidelse af kvotehandel til området udelukkende medfører prisstigninger for erhvervslivet og forbrugerne.



Dansk Fjernvarme er generelt meget positivt stemt for Kommissionens forslag om at forstærke anvendelsen af markedsbaserede instrumenter til at stramme op på EU's klimaindsats. Det gælder især forslaget om at indføre et separat kvotehandelssystem for bygnings- og transportsektoren. Dansk Fjernvarme fremhæver, at Danmark, i lighed med et par andre EU-medlemslande, længe har betjent sig af CO₂-afgiften til at pålægge en kulstofomkostning uden for det kvoteomfattede område, mens mange lande i dag ingen omkostninger for udledninger af CO₂ fra individuel opvarmning med fossile brændsler.

Dansk Fjernvarme bemærker, at organisationen længe har ønsket at fjerne den ulige konkurrencemæssige stilling mellem den, hovedsageligt, kvoteomfattede fjernvarme og fossil, individuel opvarmning uden CO₂-afgift i en række lande. Dansk Fjernvarme fremhæver, at den langsommere udfasning af gratiskvoter, som fjernvarmen i dag oplever set i forhold til udfasningen for industrien generelt, udgør en vis kompensation herfor, og der skal sikre balance mellem denne udfasning og indfasningen af det nye kvotehandelssystem, så fjernvarmens konkurrenceevne ikke yderligere forringes. Endvidere finder Dansk Fjernvarme, at Danmark har en klar interesse i at sikre både vækst i fjernvarmens udbredelse i EU, og at den udvikles i bæredygtig retning.

Dansk Fjernvarme fremhæver, at modellen med at lade leverandørerne af fossile brændsler afdække udledningerne med kvoter købt på markedet er lig den model, som anvendes i Danmark for afregning af CO₂-afgiften, så implementeringen af forslaget i Danmark bør ifølge organisationen være forholdsvis enkel. Dog skal det ifølge Dansk Fjernvarme sikres, at den del af industrien, der i dag ikke er kvotebelagt og som heller ikke bliver det med kvotehandelssystemet for vejtransport og bygninger, fortsat skal have en kulstofomkostning på deres energiforbrug til rumvarme og varmt vand.

Dansk Fjernvarme mener, at muligheden for at etablere en bund under prisen, som kunne sikre de investeringer, der måtte blive foretaget som effekt af systemet, bør overvejes. Dansk Fjernvarme opfordrer til, at det afskaffes, at fjernvarmeproduktionen er underlagt både EU's kvotehandelssystem og betaling af CO₂-afgift. Endelig fremhæver Dansk Fjernvarme, at det sociale aspekt af at introducere en kulstofomkostning i lande, der ikke har det i dag, ikke skal undervurderes.

Dansk Industri fremhæver, at Kommissionens forslag i hovedtræk omfatter tiltag, som Dansk Industri støtter op om. Dansk Industri finder, at et velfungerende kvotehandelssystem er godt for EU's og Danmarks klimaindsats frem mod 2030. Dansk Industri fremhæver, at kvoteprisen i dag allerede er øget meget betydeligt i forhold til tidligere, og at for kvotevirksomhederne vil de heraf ledsagede meromkostninger bedst kunne håndteres i en EU-ramme som giver ens vilkår på tværs af EU's landegrænser.

Dansk Industri finder, at en justering af den lineære reduktionsfaktor er den enkleste vej til at øge ambitionerne. Dansk Industri fremhæver, at Kommissionens forslag om



at fastholde optagsraten på 24 pct., vil bidrage til at sikre en løbende balance mellem udbud og efterspørgsel efter kvoter. Her peger DI på, at reserven kunne overvejes at holde i "beredskab" en tid endnu for at kunne håndtere eventuelle udslag/uforudset forskydninger som følge af Kommissionens forslag til bl.a. indførelsen af en CO₂-grænsetilpasningsmekanisme.

Dansk Industri bemærker, at hele det statslige provenu skal anvendes til klimarettede formål, hvilket er en opstramning af de eksisterende bestemmelser. Dansk Industri er endvidere umiddelbart positiv overfor forslaget i tilknytning til Innovationsfonden samt muligheden for at tilknytte udbudsprocesser, såfremt det kan udmøntes på en administrativ håndterbar måde.

Dansk Industri påpeger, at det nye tiltag angående CCU under kvotehandelssystemet vil stille nogle krav til de CCU-teknologier, der bringes i spil, herunder også de måder nye PtX-brændsler produceres på. Dansk Industri finder det endvidere vigtigt, at medlemslandene anvender fondsmidlerne til at fremme klimaindsatserne og ikke udelukkende til indkomstkompensation.

Dansk Industri har anbefalet et separat kvotehandelssystem for bygninger og vejtransport gennem en såkaldt upstream-løsning i en overgangsfase. Dansk Industri fremhæver, at den nuværende danske CO₂-afgift på brændstof bør bortfalde for at undgå dobbeltbeskatning af CO₂ fra brændstof, der med forslaget pålægges en kvotepris. Dansk Industri støtter, at medlemslandenes indtægter fra salg af kvoter til landtransport skal bruges på den grønne omstilling af transportsektoren. Dansk Industri er enig med Kommissionen i, at en CO₂-pris skal suppleres med sektorspecifikke tiltag for at fjerne barrierer, fremme teknologiløsninger mv. og skabe investeringssikkerhed. Dansk Industri mener dog ikke, at det er hensigtsmæssigt, at byrdefordelingsaftalen fastholdes samtidig med en udvidelse af kvotehandel, da det vil fastholde en landefordeling baseret på bruttonationalprodukt, der ikke sikrer realisering af de store potentialer i en række medlemslande med lavere reduktionsomkostninger end eksempelvis Danmark.

Dansk Industri mener, at det umiddelbart forekommer som en unødigt komplicerende sammenkædning, at energieffektiviseringsdirektivets bestemmelse om energisyn knyttes sammen med tildelingen af gratis kvoter, da opdateringen af benchmarks og en højere CO₂-pris ifølge organisationen i sig selv sikrer et pres for at gennemføre omstillingstiltag. Dog påpeger Dansk Industri på, at installationernes mulighed for at demonstrere implementering af andre tiltag, der reducerer drivhusgasudledningerne, tilsvarende gør, at installationers handlemuligheder ud fra en samlet vurdering af de mest rentable potentialer bevares.

Dansk Industri påpeger, at forslaget til revisionen af kvotehandelssystemet og indførelsen af en CO₂-grænsetilpasningsmekanisme hænger tæt sammen. Der henvises til Dansk Industris høringsvar herom i grund- og nærhedsnotat vedrørende forslaget om indførelse af en CO₂-grænsetilpasningsmekanisme (KOM (2021) 564).



Danske Rederier foretrækker som udgangspunkt global regulering via FN's søfartsorganisation, IMO, men hilser forslaget om udvidelse af kvotehandelssystemet til skibsfarten velkommen. Regionale tiltag skal ifølge organisationen dog udformes, så de på sigt kan danne afsæt for international regulering.

Danske Rederier finder, at en gradvis inklusion af skibsfarten i kvotehandelssystemet er den bedste løsning. Første trin bør ifølge organisationen omfatte udledninger fra rejser mellem to EU-havne. Danske Rederier mener, at hvis der ikke inden et fastlagt årstal foreligger en vedtagelse af et globalt markedsbaseret tiltag fra IMO, bør internationale rejser inkluderes. Ved at opstille klare deadlines kan EU ifølge Danske Rederier lægge pres på de øvrige IMO-lande. Danske Rederier finder, at det under alle omstændigheder er afgørende at fastholde Kommissionens forslag om at revurdere skibsfartens rolle i kvotehandelssystemet senest i 2028 eller tidligere, hvis et globalt markedsbaseret tiltag vedtages af IMO.

Danske Rederier anser det som helt centralt, at modellen for gradvis indfasning af kvoter til skibsfarten over fire år fastholdes, fordi det giver branchen en mulighed for at vænne sig til en helt ny omkostningstype.

Danske Rederier finder det afgørende at se brændstoffernes udledninger i et livscyklusperspektiv. Hvis der alene ses på udledninger fra selve skibet, kan det ifølge organisationen skabe incitament til at benytte brændstoffer, der ikke er så bæredygtige, som de giver sig ud for. Danske Rederier mener, at det er centralt, at drivhusgasser som metan og lattergas også bliver omfattet af kvotehandelssystemet, da det vil sikre fair regulering af klimapåvirkning fra skibsfarten. Det vil ifølge Danske Rederier sikre, at reguleringen rent faktisk reducerer drivhusgasudledninger og ikke blot flytter udledningerne fra en type drivhusgas til en anden.

Danske Rederier støtter forslaget om at lade skibsejerne være ansvarlige for kvoteforpligtelsen, og at man bør løse fordelingen af udgiften til kvoter i indgåede kontrakterne mellem ejer og en evt. lejer af skibet. Danske Rederier støtter også, at skibsfarten bliver en del af det eksisterende kvotehandelssystem frem for et separat system.

Danske Maritime støtter, at kvotehandelssystemet udvides til også at omfatte skibsfart. For at nå målet om mindst 55 pct. reduktion af drivhusgasudledningerne i 2030 er det nødvendigt med betydelige investeringer og en løbende teknologiudvikling i hele den maritime industri inkl. hos skibsværfter, udstyrsproducenter o.a. For at muliggøre sådanne investeringer inden for de ønskede tidsrammer, må investeringerne ifølge Danske Maritime understøttes af regulering, som skaber sikkerhed over mange år for de ønskede investeringer, og som stimulerer fremstilling og afsætning af grønne skibe og brug af nulemissionsteknologier og bæredygtige brændstoffer i nye skibe og de tilhørende systemer ombord på skibe samt ved tilslutninger i havnene. Danske Maritime finder det ligeledes vigtigt, at EU sikrer midler til forskning på det maritime område.



Drivkraft Danmark påpeger, at kvotehandelssystemet og ensartet regulering på tværs af udledning af CO₂ principielt er den rigtige tilgang, men fremhæver, at dobbeltregulering vil skabe ubalance i betalingsvilligheden på tværs af sektorerne og i sidste ende bryde med princippet om en ensartet prissætning på CO₂. Her mener Drivkraft Danmark, at hvis sektorer kommer under kvotehandel, så bør de særkrav, der stilles i andre direktiver/forordninger bortfalde.

Hvis der etableres kvotehandel for vejtransport og bygninger anbefaler Drivkraft Danmark, at der sker en yderligere opsplitting, så de to sektorer holdes adskilt under hvert sit kvotehandelssystem. Drivkraft Danmark fremhæver blandt andet, at der ved at samle de to sektorer inden for det samme kvotehandelssystem ikke vil komme de nødvendige prissignaler inden for transport til at sikre reel omstilling af brændstofferne, da bygningssektoren har lavere omkostninger end transportsektoren. Drivkraft Danmark støtter, at provenuet fra auktionering understøtter den grønne omstilling, men ønsker, at det kanaliseres direkte tilbage til omstillingen i de sektorer, hvor det kommer fra. Endelig støtter Drivkraft Danmark den fortsatte reduktion i antallet af kvoter i kvotehandelssystemet, herunder brugen af markedsstabilitetsreserven, og at der sikres mod drivhusgaslækage som følge af kvotehandelssystemet.

Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD) støtter ikke Kommissionens oplæg og mener ikke, at vejtransportsektoren skal omfattes af et kvotehandelssystem. ITD vurderer, at forslaget om at udvide kvotehandelssystemet til vejtransportsektoren udelukkende vil forhøje afgiftstrykket for et økonomisk presset erhverv og derigennem forsinke udbredelse af grønne køretøjer og drivmidler. Desuden fremhæver ITD, at den forventede prisstigning i sig selv ikke er tilstrækkeligt til at fremme investeringerne i grønne køretøjsteknologier, der på nuværende tidspunkt er betragtelig dyrere end konventionelle diesellastbiler.

ITD's mener ikke, at det er en optimal løsning, at Kommissionen vil anvende provenuet på den foreslåede måde. ITD ønsker, at provenuet fra en udvidelse af kvotehandelssystemet tilbageføres i form af fx støtteordninger til indkøb af nulemissionskøretøjer til den tunge vejgodstransport, der stilles til rådighed for erhvervet. ITD fremhæver desuden, at den tunge vejgodstransport er allerede underlagt en lang række indirekte og direkte klimaafgifter for udledning af drivhusgasser, og anden lovgivning derfor skal tilpasses for at undgå dobbeltbeskatning. ITD finder endvidere, at ændret adfærd grundet forhøjede brændstofpriser i mindre omfang vil være gældende for den tunge vejtransport, da effektive transporter blandt andet allerede er et konkurrenceparametre.

Hvis forslaget gennemføres, deler ITD dog tilgangen til, at en potentiel udvidelse af kvotehandelssystemet skal pålægges energileverandørerne frem for forbrugerne under hensyn til teknisk gennemførlighed og administrativ effektivitet, at vejtransporten indføres i et separat kvotehandelssystem, og at der indføres foranstaltninger i tilfælde af overdrevne prisstigninger.



Landbrug & Fødevarer (L&F) bakker generelt op om en mere ambitiøs klimapolitik i EU. I den forbindelse understreger L&F, at udspillet om 'Fit for 55'-pakken skal sikre opfyldelsen af de høje ambitioner og sikrer den rette balance, hvor den grønne omstilling går hånd i hånd med vækst og balance.

L&F mener generelt, at EU's kvotehandelssystem har vist sig at være et omkostningseffektivt redskab til at reducere udledningen af drivhusgasser i EU. Derfor bakker organisationen op om at udbrede kvotehandelssystemet til flere sektorer. Ifølge L&F skal det ske under hensyntagen til konkurrenceevnen for de berørte sektorer. L&F er særligt bekymret for de virksomheder, der risikerer at miste gratiskvoter, og som ifølge organisationen får forringet deres konkurrenceevne på det globale marked som følge deraf.

For L&F er det afgørende, at landbruget sikres gunstige vilkår og ikke efterlades alene med tidligere reduktionsforpligtelser i de ikke-kvotebelagte sektorer, hvis den maritime sektor inkluderes i kvotehandelssystemet og transport- og bygningssektoren i separat kvotehandelssystem. Ifølge L&F skal landbrugets forpligtelser skrues tilsvarende ned, hvis landbruget er den eneste sektor i byrdefordelingsaftalen. Desuden påpeger L&F, at det er essentielt, at der sikres gennemsigthed i systemet, og at der er en stabil og langsigtet plan med dette system, så der ikke kommer usikkerhed for vilkårene for disse sektorer. Dette gælder ifølge L&F særligt, da der i forslaget er indlagt en mulighed for at de to kvotesystemer skal slås sammen efter en årrække.

L&F fremhæver, at EU's samlede klimamål for 2030 er lavet med udgangspunkt i år 1990, mens at forslaget om reduktion på 61 pct. i kvotehandelssystemet er lavet med udgangspunkt i år 2005. Det giver ifølge L&F udfordringer for lande og sektorer, der er gået foran. I L&F ønsker derfor generelt, at man bør arbejde med det samme basisår for det samlede mål og for reduktionsmålene inden for de forskellige søjler af EU's klimapolitik.

Rådet for Grøn Omstilling glæder sig over, at der med medtagelsen af internationale emissioner fra søfarten i kvotehandelssystemet er nogen, der tager ansvar for en del af de internationale transportemissioner. Man finder dog, at der er der plads til forbedringer af Kommissionens forslag.

Da prissætning af klimabelastningen ikke af sig selv skaber grøn omstilling af søfarten, ønsker Rådet for Grøn Omstilling, at der oprettes støttepuljer for konkret omstilling i form af 'Carbon Contracts for Difference' (CCfDs), der konkret kan støtte anvendelse af fremtidens grønne drivmidler (VE-brint og e-Ammoniak) over en længere årrække.

Rådet for Grøn Omstilling anfører, at princippet om at lade 'forurenere betale' er sundt, og at det derfor bør være den kommercielle operatør, der f.eks. har 'time-chartered' et skib, der bør stå for betalingen. Definitionen af 'shipping company' i



reguleringen bør ifølge organisationen ændres, så det er den kommercielle operatør, der er ansvarlig for omkostningerne af kvotehandelssystemet.

Rådet for Grøn Omstilling mener, at søfartens klimabelastning stiger, og at der ikke er nogen, der tager ansvar for at få nedbragt den internationale søfarts emissioner, idet IMO ikke kan finde ud af at bruge de nødvendige redskaber. Det er derfor ifølge Rådet for Grøn Omstilling vigtigt, at EU går så langt som muligt og så hurtigt som muligt for at få søfarten omfattet af kvotehandelssystemet. Rådet for Grøn Omstilling mener, at alle internationale klimaemissioner bør - indtil der etableres tilsvarende ordninger i andre lande (eller på sigt via IMO) - medtages under kvotehandelssystemet og ikke kun halvdelen. Rådet for Grøn Omstilling mener også, at der ikke bør være nogen indfasning i forhold til søfartens emissioner under kvotehandelssystemet. Der er ifølge organisationen ingen væsentlige økonomiske eller klimamæssige grunde til det.

SYNERGI anerkender, at økonomiske incitamenter kan have en effekt, men kun hvis det tænkes sammen med den øvrige lovgivning og den sociale klimafond. SYNERGI bakker op om et nyt kvotehandelssystem, der inkluderer bygningsområdet, såfremt det udformes som et supplement til den øvrige lovgivning på området, der ifølge organisationen giver klimaafkast på kort sigt og tager højde for bl.a. markedsfejl på området, særskilte udfordringer for energieffektiviseringsprojekter i bygninger og skæve incitamentsstrukturer mellem den, der betaler for energirenoveringer af boliger, og den, der høster besparelsen.

SYNERGI finder, at mange energieffektive investeringer er økonomisk rentable, og at forbrugerne også er styret af andre faktorer end pris. SYNERGI fremhæver, at regulering udelukkende gennem kvotehandelssystemet ikke vil sikre energieffektivitet, men at systemet kan understøtte energieffektivitetsindsatsen og det overordnede klimamål som et supplement. SYNERGI mener, at implementeringen af EU's renoveringsbølge og den kommende revision af blandet energieffektivitetsdirektivet og direktivet om bygningers energimæssige ydeevne er helt afgørende. SYNERGI finder desuden, at kvotehandelssystemet i sig selv er et forslag, der vil have større effekt i resten af EU end i Danmark.

SYNERGI mener, at det er afgørende, at kvotehandelssystemet udarbejdes så det er socialt balanceret. SYNERGI finder, at Kommissionens forslag om en social klimafond er et positivt tiltag, der kan styrke borgernes sociale engagement og tilslutning, og ifølge organisationen blandt andet kan reducere varmeudgifterne for bolig-ejerne, bidrage til et mere energieffektivt forbrug og en større reduktionseffekt.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er endnu ikke kendskab til andre landes holdninger til forslaget.



10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens 'Fit for 55'-pakke velkommen. Regeringen ønsker en ambitiøs og omkostningseffektiv klimainsats i EU, der kan indfri EU's klimamål for 2030 på mindst 55 pct. reduktioner i forhold til 1990-niveauet samt drive den grønne omstilling både i Danmark og hele EU mod klimaneutralitet i senest 2050.

Regeringen støtter kvotehandelssystemet som det centrale instrument i EU's klimapolitik. Derfor ønsker regeringen et styrket kvotehandelssystem, der leverer en større andel af EU's samlede reduktionsindsats. Endvidere arbejder regeringen for en mere ensartet CO₂-prissætning, der kan drive en omkostningseffektiv indfrielse af EU's klimamål på tværs af sektorer og medlemslande. Regeringen støtter således en udvidelse af kvotehandel til vejtransport, bygninger samt søfart. Regeringen finder, at der i lyset af aftalen om EU's flerårige finansielle ramme (MFF) og EU's genopretningsinstrument bør være fokus på en effektiv implementering af de betydelige midler, der er til rådighed til den grønne omstilling, hvorfor yderligere omfordeling af provenu fra kvotehandel bør minimeres.

Regeringen er overordnet set positiv over for en udvidelse af kvotehandelssystemet til at omfatte søfarten, da EU kan spille en rolle i forhold til at fremme klimatiltag for søfarten i fraværet af effektiv og bindende global klimaregulering. Det er vigtigt, at udvidelsen af kvotehandelssystemet til søfarten skaber reelle reduktioner i udledningen af drivhusgasser, sikrer europæisk søfarts konkurrenceevne og understøtter fremtidig global regulering i FN's søfartsorganisation IMO, da der er tale om et globalt erhverv.

Regeringen er i gang med at analysere forslaget nærmere, herunder de potentielle økonomiske konsekvenser for Danmark, med henblik på at tage stilling til forslaget.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg. Sagen er tidligere nævnt til forhandlingsoplæg den 7. oktober 2020 i forbindelse med Kommissionens plan for opjustering af EU's klimamål i 2030. Notat blev fremsendt den 14. oktober 2020.