



## Notat til Folketingets Europaudvalg

**Dato**  
22. februar 2022

**J nr.** 2022-895

## Rådsmøde (miljø) den 17. marts 2022

<b>Dagsorden</b>	<b>Side</b>
1. Fit for 55-pakken	
a. Forslag om revision af kvotehandelsdirektivet, KOM(2021) 551	2
b. Forslag om revision af byrdefordelingsforordningen, KOM(2021) 555	21
c. Forslag om revision af LULUCF-forordningen, KOM(2021) 554	30
d. Forslag om revision af CO2-standarder for nye personbiler og nye varevogne, KOM(2021) 556	43
e. Forslag om oprettelse af en social klimafond, KOM(2021) 568	58
- <i>Politisk drøftelse</i>	
- <i>Tidlig forelæggelse fsva. punkt d</i>	
2. Forslag om ændring af direktiv om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (VE-direktivet), KOM(2021) 557	73
- <i>Tidlig forelæggelse</i>	



## 1a. Forslag om ændring af direktiv om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen ("EU's kvotehandelssystem")

KOM (2021) 551.

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i margenen.

### 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 gratis kvotetildeling 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 CO<sub>2</sub>-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 søfart, 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.

Forslaget forventes sat på dagsordenen for miljørådsmødet den 17. marts 2022 sammen med de øvrige klimarelaterede forslag i Fit for 55-pakken til fremskridtsrapportering og politisk drøftelse.

### 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 CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport (KOM (2021) 551) med dertilhørende konsekvensanalyse. Forslaget er oversendt til Rådet den 13. september 2021 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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.

Forslaget forventes sat på dagsordenen for miljørådsmødet den 17. marts 2022 sammen med de øvrige klimarelaterede forslag i Fit for 55-pakken til fremskridtsrapportering og politisk drøftelse.

### 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 tildeles 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 CO<sub>2</sub> fra søfart. Udvidelsen gælder for udledninger af CO<sub>2</sub> i forbindelse med sejlads mellem to EU-havne, udledninger af CO<sub>2</sub>, der sker ved kaj i en EU-havn samt halvdelen af udledningerne af CO<sub>2</sub> 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 sekto-



rer, 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 CO<sub>2</sub> fra 2026, *jf. tabel 1*. De eksisterende overvågnings- og rapporteringsregler samt verifikations- og akkrediteringsregler for udledningerne af CO<sub>2</sub> 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 <sub>2</sub>
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 CO<sub>2</sub> 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 blandet 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub> 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. Forslaget behandles af Parlamentets Udvalg om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed (ENVI) med Udvalget for transport og Turisme (TRAN) som associeret udvalg. Europa-Parlamentets holdning til forslaget foreligger endnu ikke.

#### **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 CO<sub>2</sub>-kvoter. Lov om CO<sub>2</sub>-kvoter har følgende tilknyttede bekendtgørelser:





- Bekendtgørelse af lov om CO<sub>2</sub>-kvoter, LBK nr. 62 af 19/01/2021.
- Bekendtgørelse om CO<sub>2</sub>-kvoter m.v., BEK nr. 2134 af 21/12/2020.
- Bekendtgørelse om gebyr og anden betaling for ydelser efter lov om CO<sub>2</sub>-kvoter, BEK nr. 2133 af 21/12/2020.
- Bekendtgørelse om EU's CO<sub>2</sub>-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 bio-brændsler, som anvendes til aktiviteter omfattet af lov om CO<sub>2</sub>-kvoter, BEK nr. 1619 af 15/12/2016.
- Bekendtgørelse om henlæggelse af visse beføjelser i lov om CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-kvoter. En vedtagelse kan desuden medføre behov for ændring af de tilknyttede bekendtgørelser til lov om CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-afgifter som følge af, at der anvendes mindre energi og udledes mindre CO<sub>2</sub> 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 gratiskvotetildeling. 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 nulemissionsteknologier 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 gratiskvoter 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 gratiskvotetildeling, og grønt brint betaler CO<sub>2</sub>-prisen gennem elprisen, da elproduktion ikke får gratiskvoter. Derfor mener Brintbranchen, at forslaget om at give gratiskvoter til alle typer brint er en god og nødvendig løsning, da det på grund af drivhusgaslækage er svært at fjerne gratiskvoter 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 CO<sub>2</sub>-udledende aktiviteter. Dansk Erhverv ser det nye forslag om en CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-grænsetilpasningsmekanisme, vil det betyde, at de største europæiske CO<sub>2</sub>-udledere får dobbeltbeskyttelse under EU-lovgivningen, hvilket ifølge organisationen vil være uhensigtsmæssigt i forhold til klimaomstillingen og medføre risiko for handelskrig. Såfremt gratisfordelingen 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-afgiften til at pålægge en kulstofomkostning uden for det kvoteomfattede område, mens mange lande i dag ingen omkostninger for udledninger af CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-afgift på brændstof bør bortfalde for at undgå dobbeltbeskatning af CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-pris skal suppleres med sektorspecifikke tiltag for at fjerne barrierer, fremme teknologiløsninger mv. og skabe investeringsikkerhed. 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 gratiskvoter, da opdateringen af benchmarks og en højere CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-grænsetilpasningsmekanisme hænger tæt sammen. Der henvises til Dansk Industris høringsvar herom i grund- og nærhedsnotat vedrørende forslaget om indførelse af en CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>. 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 gratis kvoter, 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 'forureneren 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**

### *Eksisterende kvotehandelssystem*

En række lande støtter generelt stramning af kvotehandelssystemet, og at så mange reduktioner som muligt sker i kvotehandelssystemet. En anden gruppe lande har i varierende grad udtrykt skepsis over for en stramning grundet bekymring for stigende



kvotepriser. Derfor efterspørger en gruppe af lande en øget omfordeling af kvoteprovenuet herunder en forøgelse af Moderniseringsfonden, hvilket andre lande har udtrykt skepsis over for.

Visse lande har i lyset af stigende energipriser i varierende omfang ønsket tiltag i kvotehandelssystemet, der kan have en dæmpende effekt på kvoteprisen. En anden gruppe er skeptiske herover for, da det potentielt kan bremse en omkostningseffektiv grøn omstilling og kompromittere de eksisterende markedsmekanismer under ETS. Kommissionen har også opfordret til forsigtighed ift. hurtige, kortsigtede indgreb, der kan skabe usikkerhed i markedet.

#### *Gratis kvotetildeling*

For så vidt angår udfasningen af gratis kvoter i forbindelse med indfasningen af CO<sub>2</sub>-grænsetilpasningsmekanismen (CBAM) støtter en gruppe af lande generelt Kommissionens forslag om udfasningen af gratis kvoter fra 2026 til 2035. Andre lande ønsker, at udfasningen af gratis kvoter først skal ske fra 2030.

#### *Separat kvotehandelssystem for vejtransport og bygninger*

Der tegner sig i forhandlingerne en stigende støtte i Rådet til et separat kvotehandelssystem for vejtransport og bygninger. En række lande har i varierende grad udtrykt skepsis af hensyn til bekymring for energifattigdom. Mange lande har fremhævet vigtigheden af, at sociale konsekvenser af et separat ETS afhjælpes gennem understøttende tiltag for lavindkomstgrupper.

#### *Udvidelse af det eksisterende kvotehandelssystem til søfart*

På den ene side har en gruppe lande udtrykt generel støtte til inklusion af søfart i kvotehandelssystemet samt nødvendigheden af at fremme drivhusgasreduktioner i sektoren, mens en anden gruppe lande har udtrykt bekymring for forslaget.

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

Regeringen hilser Kommissionens 'Fit for 55'-pakke velkommen. Regeringen ønsker en ambitiøs og omkostningseffektiv klimaindsats 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 CO<sub>2</sub>-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 senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg på mødet den 1. oktober 2021 og 16. december 2021 til orientering. Grund- og nærhedsnotat er oversendt den 8. september 2021.



## 1b. Forslag til ændring af forordning om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissionerne fra medlemsstaterne fra 2021 til 2030 ("byrdefordelingsaftalen")

KOM (2021) 555.

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i margenen.

### 1. Resumé

Kommissionen har den 14. juli 2021 offentliggjort forslag til ændring af byrdefordelingsaftalen. Forslaget lægger op til, at sektorerne, der er omfattet af forordningen, samlet set skal reducere drivhusgasudledningerne på EU-niveau med 40 pct. i 2030 i forhold til 2005-niveauet. Hvert medlemsland pålægges nationale reduktionsforpligtelser med et spænd mellem laveste og højeste reduktionsmål fra 10 til 50 pct. i 2030 i forhold til 2005-niveauet på baggrund af primært bruttonationalprodukt pr. indbygger og andre nærmere bestemte fordelingskriterier. Danmark pålægges i forslaget et øget reduktionsmål på 50 pct. i 2030 i forhold til 2005-niveauet sammenlignet med det gældende mål på 39 pct. Forslaget lægger op til at videreføre forordningens eksisterende fleksibilitetsmekanismer. Derudover foreslås det, at der indføres en ny frivillig reserve bestående af medlemslandenes eventuelle overskydende nettodrivhusgasoptag for perioden fra 2026 til 2030 under LULUCF-forordningen, som under bestemte omstændigheder kan anvendes til målopfyldelse af de nationale reduktionsforpligtelser i byrdefordelingsaftalen i slutningen af perioden.

Forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser. Forslaget vurderes at kunne medføre statsfinansielle, samfundsøkonomiske og erhvervsmæssige konsekvenser for Danmark.

Regeringen ønsker, at EU's klimamål for 2030 udmøntes så omkostningseffektivt som muligt. Derfor ser regeringen gerne, at der sker en højere konvergens i ambitionsniveauet i forslaget for at mindske spændet mellem de laveste og højeste mål, og at omkostningseffektivitet spiller en større rolle som fordelingskriterium. Regeringen er i gang med at analysere forslaget og konsekvenser herved med henblik på at tage nærmere stilling til forslaget.

Forslaget forventes sat på dagsordenen for miljørådsmødet den 17. marts 2022 sammen med de øvrige klimarelaterede forslag i Fit for 55-pakken til fremskridtsrapportering og politisk drøftelse.

### 2. Baggrund

Kommissionen har den 14. juli 2021 fremsat et forslag til Europa-Parlamentet og Rådet om ændring af forordning (EU) 2018/842 om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissionerne fra medlemsstaterne fra 2021 til 2030 som bidrag til klimainsatsen med henblik på opfyldelse af forpligtelserne i Parisaftalen (KOM (2021)



555) med dertilhørende konsekvensanalyse. Forslaget er oversendt til Rådet den 13. september 2021 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). Nærværende forslag er tæt forbundet med forslag om ændring af kvotehandelssystemet (KOM (2021) 551) samt forslag om ændring af LULUCF-forordningen (KOM (2021) 554). Der henvises til de øvrige notater herom.

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

Forslaget forventes sat på dagsordenen for miljørådsmødet den 17. marts 2022 sammen med de øvrige klimarelaterede forslag i Fit for 55-pakken til fremskridtsrapportering og politisk drøftelse.

### 3. Formål og indhold

Forslaget omfatter drivhusgasudledninger, der ikke er omfattet af EU's eksisterende kvotehandelssystem eller LULUCF-forordningen, dvs. udledninger fra blandt andet transport, bygninger, landbrug, affald og små industriallæg. Drivhusgasudledningerne fra indenlandsk søfart er omfattet, mens drivhusgasudledningerne fra international søfart ikke er omfattet. Desuden foreslår Kommissionen at etablere et nyt separat kvotehandelssystem for vejtransport og opvarmning af bygninger parallelt med byrdefordelingsaftalen i forslag om ændring af kvotehandelssystemet (KOM (2021) 551).

#### *Medlemslandenes reduktionsforpligtelser*

Forslaget lægger op til, at sektorerne, der er omfattet af forordningen, skal reducere drivhusgasudledningerne på EU-niveau med 40 pct. i 2030 i forhold til 2005-niveauet. Det nuværende reduktionsmål i forordningen på EU-niveau er 30 pct. i 2030 i forhold til 2005-niveauet. På den baggrund foreslås det at revidere de nationale reduktionsforpligtelser for hvert medlemsland. Hvert medlemsland pålægges nationale reduktionsforpligtelser med et spænd mellem laveste og højeste reduktionsmål fra 10 til 50 pct. i 2030 i forhold til 2005-niveauet.

Medlemslandene tildeles årlige udledningsrettigheder, der svarer til landenes reduktionsforpligtelser, der reduceres gradvist frem mod 2030. Udledningsrettighederne udgør medlemslandenes "udledningsloft", dvs. hvor meget medlemslandene kan udlede årligt. I forslaget opdateres udledningsrettighederne i perioden fra 2023 til 2030 i overensstemmelse med de nye reduktionsmål. På grund af usikkerhederne forbundet med COVID-19 og efterfølgende genopretning, foreslås det, at udledningsrettighederne for perioden fra 2026 til 2030 fastlægges som en lineær reduktionssti, hvor startpunktet i 2024 baseres på data for medlemslandenes faktiske, gennemsnitlige drivhusgasudledninger for sektorerne i perioden 2021 til 2023 med slutpunkt i





reduktionsmålene i 2030. Medlemslandenes udledningsret for perioden 2026-2030 kan derfor først fastlægges endeligt, når udledningsniveauet fra 2021 til 2023 kendes. En evaluering i 2025 vil ifølge forslaget fastsætte udledningsrettighederne i denne periode.

De foreslåede nationale reduktionsforpligtelser følger som udgangspunkt de samme fordelingskriterier som i den nuværende byrdefordelingsaftale og baseres derfor primært på bruttonationalprodukt pr. indbygger i perioden fra 2017 til 2019. For nogle medlemslande sker der derefter en justering for omkostningseffektivitet og endvidere en justering, så alle medlemslande maksimalt får opjusteret deres nationale reduktionsmål med 12 pct. point i forhold til reduktionsmålene i den nuværende forordning. Danmark pålægges på den baggrund det højeste reduktionsmål på 50 pct. i 2030 sammen med Finland, Luxembourg, Sverige og Tyskland, *jf. tabel 1*. Danmarks reduktionsmål i den nuværende byrdefordelingsaftale er på 39 pct. i 2030 i forhold til 2005-niveauet.

*Tabel 1: Oversigt over medlemslandenes reduktionsmål i byrdefordelingsaftalen*

Lande	Nuværende reduktionsmål i 2030 i forhold til 2005-niveau	Foreslåede reduktionsmål i 2030 i forhold til 2005-niveau
Belgien	-35 pct.	-47 pct.
Bulgarien	-0 pct.	-10 pct.
Cypern	-24 pct.	-32 pct.
Danmark	-39 pct.	-50 pct.
Estland	-13 pct.	-24 pct.
Finland	-39 pct.	-50 pct.
Frankrig	-37 pct.	-47,5 pct.
Grækenland	-16 pct.	-22,7 pct.
Irland	-30 pct.	-42 pct.
Italien	-33 pct.	-43,7 pct.
Kroatien	-7 pct.	-16,7 pct.
Letland	-6 pct.	-17 pct.
Litauen	-9 pct.	-21 pct.
Luxembourg	-40 pct.	-50 pct.
Malta	-19 pct.	-19 pct.
Nederlandene	-36 pct.	-48 pct.
Polen	-7 pct.	-17,7 pct.
Portugal	-17 pct.	-28,7 pct.
Rumænien	-2 pct.	-12,7 pct.
Slovakiet	-12 pct.	-22,7 pct.
Slovenien	-15 pct.	-27 pct.
Spanien	-26 pct.	-37,7 pct.
Sverige	-40 pct.	-50 pct.



Tjekkiet	-14 pct.	-26 pct.
Tyskland	-38 pct.	-50 pct.
Ungarn	-7 pct.	-18,7 pct.
Østrig	-36 pct.	-48 pct.

### *Fleksibilitetsmekanismer*

Byrdefordelingsaftalen giver i dag medlemslandene fleksibilitet i forhold til at opfylde deres nationale reduktionsforpligtelser i byrdefordelingsaftalen. Det gælder: 1) adgang til at købe andre medlemslandes udledningsrettigheder, 2) muligheden for at skyde reduktionsforpligtelsen i tid (banking og borrowing), 3) adgang til at købe EU-interne projektkreditter, 4) kvoteannullering og 5) anvendelse af LULUCF-kreditter.

Forslaget lægger op til at videreføre de eksisterende fleksibilitetsmekanismer med to justeringer. For det første foreslås det, at muligheden for anvendelse af kvoter fra EU's kvotehandelssystem øges for Malta, mens det fastholdes på samme niveau som i den nuværende byrdefordelingsaftale for alle øvrige medlemslande. I dag kan ni medlemslande anvende op til samlet set 100 mio. kvoter fra EU's kvotehandelssystem til opfyldelse af forpligtelsen under byrdefordelingsaftalen. Kvoterne annulleres fra medlemslandenes kvoter til auktionering. For det andet foreslås det, at adgangen til at anvende såkaldte LULUCF-kreditter fastholdes på samme niveau, mens fleksibiliteten opdeles i to separate tidsperioder fra 2021 til 2025 og 2026 til 2030. I dag er adgangen hertil begrænset til i alt 280 mio. kreditter på EU-niveau i perioden 2021-2030, som er fordelt på de enkelte medlemslande ud fra, hvor stor en andel udledninger af metan og lattergas fra landbruget udgør af medlemslandenes samlede udledninger i byrdefordelingsaftalen.

Derudover foreslår Kommissionen etableringen af en ny frivillig reserve bestående af medlemslandenes eventuelle overskydende nettodrivhusgasoptag for perioden fra 2026 til 2030 efter opfyldelse af nationale målsætninger under LULUCF-forordningen. Under bestemte betingelser får medlemslandene mulighed for at benytte reserven til målopfyldelse af deres nationale reduktionsforpligtelser i slutningen af anden forpligtelsesperiode under byrdefordelingsaftalen. Reserven etableres kun, såfremt EU's klimamål for 2030 er indfriet som fastlagt i den europæiske klimalov (forordning (EU) 2021/1119). Endvidere kan det enkelte medlemsland kun anvende reserven til målopfyldelse, såfremt en række betingelser er opfyldt, herunder at øvrige fleksibilitetsmuligheder er udtømt. Medlemslandene skal inden for 6 måneder efter ikrafttrædelse af byrdefordelingsaftalen underrette Kommissionen om deres hensigt om at bidrage til eller gøre brug af reserven.

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

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver. Forslaget behandles af Parlamentets Udvalg om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed (ENVI). Europa-Parlamentets holdning til forslaget foreligger ikke endnu.



## 5. Nærhedsprincippet

Kommissionen har vurderet, at nærhedsprincippet er overholdt. I vurderingen heraf henviser Kommissionen bl.a. til, at klimaforandringerne er et grænseoverskridende problem, der ikke kan løses med handlinger alene på nationalt og lokalt. Der er behov for koordinering af klimaindsatsen på europæisk og – hvor det er muligt – på globalt plan, og en EU-indsats er berettiget på grundlag af nærhedsprincippet.

Dertil henvises til, at EU siden 1992 har arbejdet for at udvikle fælles løsninger og sikre fremdrift i den globale håndtering af klimaforandringerne. Mere konkret vil EU-handling understøtte en omkostningseffektiv indfrielse af EU's klimamål for 2030 og langsigtede klimamål, mens der sikres retfærdighed og miljømæssig integritet.

Regeringen finder, at klimaforandringerne er grænseoverskridende og kan tilslutte sig Kommissionens vurdering, og anser således, at nærhedsprincippet er overholdt.

## 6. Gældende dansk ret

Dansk lovgivning indeholder på nuværende tidspunkt ikke tilsvarende bestemmelser. Den gældende byrdefordelingsaftalen er ikke omsat direkte til dansk lovgivning, hvilket heller ikke er påkrævet ifølge EU-retten, da der juridisk set er tale om en såkaldt aftale mellem medlemslandene.

## 7. Konsekvenser

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Da der er tale om en revision af en forordning, er denne umiddelbart gældende i EU. En vedtagelse af forslaget har derfor ingen lovgivningsmæssige konsekvenser.

### Økonomiske konsekvenser

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

Forslaget kan medføre statsfinansielle konsekvenser. Omfanget heraf vil afhænge af, hvordan Danmarks 70 pct.-målsætning og EU's 2030-klimamål indfris. Det vil desuden afhænge af, hvordan nye mål og instrumenter indføres over perioden samt den generelle økonomiske og teknologiske udvikling. Det er forbundet med væsentlig usikkerhed at foretage omkostningsskøn af såvel potentielt yderligere nationale reduktionstiltag og anvendelse af fleksibilitetsmekanismer. Regeringen er i gang med at analysere forslaget nærmere, herunder de potentielle statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget kan medføre samfundsøkonomiske konsekvenser. Omfanget heraf vil afhænge af, hvordan Danmarks 70 pct.-målsætning og EU's 2030-klimamål indfris. Det vil desuden afhænge af, hvordan nye mål og instrumenter indføres over perioden samt den generelle økonomiske og teknologiske udvikling. Det er forbundet med væsentlig usikkerhed at foretage omkostningsskøn af såvel potentielt yderligere nationale reduktionstiltag og anvendelse af fleksibilitetsmekanismer. Regeringen er i gang



med at analysere forslaget nærmere, herunder de potentielle samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget kan medføre erhvervsøkonomiske konsekvenser. Omfanget heraf vil afhænge af, hvordan Danmarks 70 pct.-målsætning og EU's 2030-klimamål indfris. Det vil desuden afhænge af, hvordan nye mål og instrumenter indføres over perioden samt den generelle økonomiske og teknologiske udvikling. Det er forbundet med væsentlig usikkerhed at foretage omkostningsskøn af såvel potentielt yderligere nationale reduktionstiltag og anvendelse af fleksibilitetsmekanismer. 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, idet forslaget må antages at øge medlemslandenes indsats for at reducere drivhusgasudledningerne i de underlagte sektorer. Regeringen er i gang med at analysere forslaget nærmere og herunder andre 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 Miljø og § 2-udvalget (landbrug). Der er afgivet høringssvar fra i alt 6 organisationer.

CARE Danmark støtter, at ambitionen i byrdefordelingsaftalen hæves, men opfordrer til, at Danmark arbejder for, at det samlede reduktionsmål hæves fra 40 pct. til 50 pct. Et højere mål vil ifølge CARE Danmark gøre det muligt at reducere EU's samlede klimabelastning i 2030 med 65 pct., hvilket ifølge organisationen som minimum vil være nødvendigt, hvis EU skal bidrage rimeligt til at holde den globale temperaturstigning nede på 1,5 grader. CARE Danmark opfordrer også til, at fleksibiliteterne for medlemslandenes begrænses kraftigt.

Dansk Erhverv støtter en udvidelse af kvotehandelssystemet til flere sektorer såsom transport og bygninger, der betyder, at reduktionerne inden for disse sektorer foretages efter markedsbaserede principper, der styres efter omkostningseffektivitet. Dansk Erhverv mener, at en udvidelse af kvotehandel til nye sektorer bør gå hånd i hånd med en udfasning af byrdefordelingsaftalen for disse sektorer.

Selvom Dansk Erhverv ønsker en udfasning af byrdefordelingsaftalen for sektorer, som omfattes af kvotehandel, vil der følge organisationen dog også fremover være behov for sektorspecifik regulering for at fjerne barrierer og udbedre andre markedsfejl. Derudover foreslår Dansk Erhverv, at Kommissionen foretager en generel analyse af de samfundsøkonomiske omkostninger på både EU-niveau og for hvert enkelt



medlemsland af henholdsvis anvendelse af prissignaler som den primære drivkraft i den grønne omstilling og et fravær af prissignaler som følge af en mere politisk planstyring af energiomstillingen.

Dansk Industri er enig i, at en CO<sub>2</sub>-pris skal suppleres af målrettede sektortiltag blandt andet over for bygninger og transport som udgør en del af Kommissionens pakke. Dansk Industri vurderer dog, at fastholdelse af den nuværende arkitektur på byrdefordelingen kan risikere at udvande de omkostningsmæssige gevinster ved at udvide kvotehandel. Det gælder ifølge Danske Industri særligt, da Kommissionen ønsker at fastholde den nuværende nøgle til at fordele de nationale byrder (bruttonationalprodukt pr. indbygger).

Dansk Industri finder, at det betyder, at de lande som ikke har gennemført en grøn omstilling endnu og har store omkostningseffektive potentialer friholdes. Da de nye sektorer under kvotehandel også i disse lande vil imødesee en CO<sub>2</sub>-pris vil denne måde at fordele byrder på ifølge Dansk Industri være uden betydning klimamæssigt i bedste fald – og samlet set fordyrende og forvridende i værste fald.

Dansk Industri mener, at erfaringerne med anvendelse af fleksibilitetsmekanismer, som Kommissionen stiller til rådighed er, at der ikke er opbakning til at anvende dem i Danmark. Derfor anbefaler Dansk Industri, at regeringen arbejder med andre medlemslande for at sikre en mere effektiv og mindre kompliceret arkitektur, end Kommissionen har foreslået.

Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD) fremhæver, at når der stilles forskellige krav til medlemslandene, så har det en direkte påvirkning på konkurrencesituationen for danske virksomheder. ITD finder, at vejtransportbranchen er en grænseoverskridende branche, hvor markedet er europæisk, og virksomhederne er i konkurrence med hinanden. Forskellige nationale regler og krav har ifølge ITD skabt fragmentering i markedet, der øger risikoen for ulige konkurrence mellem virksomheder fra forskellige medlemslande. ITD mener, at det kan blive forværret, når der stilles divergerende krav medlemslandene imellem. ITD fremhæver, at de høje reduktionskrav i medlemslande, hvor man allerede har indført lavthængende reduktionstiltag, vil resultere i dyrere løsninger for at kunne nå målsætningen i 2030.

ITD finder, at organisationen aktivt arbejder for at fremme den grønne omstilling af transportsektoren, men fremhæver, at hvis det ikke sker under hensyntagen til konkurrencesituationen, så risikerer man at havne i en situation, hvor danske virksomheder ikke kan klare sig i den internationale konkurrence, og derfor vil blive udkonkurreret af udenlandske virksomheder. Ifølge ITD er det hverken til gavn for dansk økonomi, vækst eller arbejdspladser, og det risikerer også at skade den grønne omstilling. På den baggrund opfordrer ITD til, at man fra dansk side går til forhandlingerne med en ambition om at skabe fair og lige konkurrencevilkår for alle virksomheder i EU.



Landbrug & Fødevarer (L&F) finder, at Kommissionen med forslaget om at opretholde byrdefordelingsaftalen, lægger op til en regulering, som fordyrer den samlede klimaindsats i EU og skaber ulige konkurrencevilkår mellem medlemslandene. L&F mener, at det er nødvendigt at få ændret forslaget, og L&F opfordrer til, at der arbejdes for, at reduktionsforpligtelserne i byrdefordelingsaftalen bliver fordelt på fair vis mellem medlemslandene. L&F påpeger, at Danmarks høje reduktionsmål sammenlignet med andre medlemslande skaber ulige konkurrencevilkår, som hæmmer den danske landbrugssektor i forhold til andre medlemslande med lavere reduktionsmål.

L&F fremhæver, at landbruget er en stærkt konkurrenceudsat sektor – også i forhold til konkurrence internt i EU og på det indre marked. L&F mener ikke, at det er rimeligt, at konkurrencen skal foregå med forskellige spilleregler og finder ikke, at sektoren skal være med til at leve op til et reduktionskrav, der er op mod 40 pct.-point højere end i andre medlemslande.

Ifølge L&F giver 2005 som basisår for de nationale reduktionsmål udfordringer for lande og sektorer, der er gået foran. L&F fremhæver blandt andet, at man i det danske fødevarerhverv allerede har reduceret markant i perioden fra 1990 til 2005. Derfor mener L&F, at man skal have samme basisår i byrdefordelingsaftalen, som man anvender ved det generelle klimamål, altså 1990.

L&F mener grundlæggende, at tilgangen, om at fordele de nationale reduktionsforpligtelser på baggrund af medlemslandenes BNP og suppleret med andre faktorer, er forkert. Ifølge L&F er de "billigste" reduktioner allerede i dag sikret i den danske landbrugssektor, og yderligere reduktioner er forbundet med høje omkostninger. L&F fremhæver, at der imidlertid fortsat er "billige" reduktioner at hente i andre lande, hvor der endnu ikke stilles lige så høje grønne krav til landbrugssektoren som i Danmark. L&F mener derfor, at reduktionerne bør hentes med udgangspunkt i omkostningseffektivitet og ikke ud fra medlemslandenes velstand.

Rådet for Grøn Omstilling støtter, at der laves en ny byrdefordelingsaftale, men mener, at tallene for de enkeltes landes forpligtelser er for lave, da EU's nye mål om mindst 55 pct. reduktion i 2030 ifølge organisationen er for lavt og ikke lever op til EU's forpligtelser i forhold til Parisaftalen. Rådet for Grøn Omstilling finder, at det overordnede reduktionsmål burde være ca. 50 pct. i 2030 i stedet for 40 pct. Desuden mener Rådet for Grøn Omstilling, at de eksisterende muligheder for fleksibilitet mellem LULUCF og sektorer omfattet af byrdefordelingsaftalen bør afskaffes, da det ifølge organisationen giver medlemslande mulighed for at sænke ambitionsniveauet i sektorerne. Endeligt mener Rådet for Grøn Omstilling, at der bør indføres sanktionsmuligheder i form af bøder til medlemslande, som ikke overholder byrdefordelingsaftalen.

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

En række lande har tilkendegivet støtte til det øgede ambitionsniveau i forslaget. Flere lande har fremført ønsker om, at forskellen mellem de nationale reduktionsmål



reduceres, da det er vigtigt, at alle medlemslande bidrager til klimaneutralitet. En gruppe af medlemsstater har derimod fremhævet, at det nuværende øgede ambitionsniveau for dem kræver betydelige investeringer, hvorfor de nuværende reduktionsmål ønskes fastholdt. Flere medlemsstater har lagt vægt på vigtigheden af adgang til fleksibilitetsmekanismer og understreget behovet for fleksibilitet. En række lande har derudover tilkendegivet ønsker om at udvide adgangen til fleksibilitetsmekanismerne, mens et mindre antal af lande har tilkendegivet skepsis over for dette.

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

Regeringen hilser Kommissionens 'Fit for 55'-pakke velkommen. Regeringen ønsker en ambitiøs og omkostningseffektiv klimaindsats i EU, der kan realisere 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 ønsker, at EU's klimamål for 2030 udmøntes så omkostningseffektivt som muligt. Derfor ser regeringen gerne, at der sker en højere konvergens i ambitionsniveauet i forslaget for at mindske spændet mellem de laveste og højeste mål, og at omkostningseffektivitet spiller en større rolle som fordelingskriterium modsat i dag, hvor fordelingen primært baseres på landenes bruttonationalprodukt pr. indbygger. Det vil sikre, at alle medlemslande i højere grad har en kurs på vej mod klimaneutralitet i senest 2050, og at omkostningseffektive reduktionspotentialer på tværs af lande i højere grad realiseres. Regeringen finder det vigtigt, at der fastlægges en fair øvre grænse for, hvor højt et reduktionsmål medlemslandene kan få.

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 senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg på mødet den 1. oktober 2021 og 16. december 2021 til orientering. Grund- og nærhedsnotat er oversendt den 8. september 2021.





## 1c. Forslag til ændring af LULUCF-forordningen

KOM (2021) 554

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i margenen.

### 1. Resumé

Europa-Kommissionen har den 14. juli 2021, som en del af 'Fit for 55'-pakken mhp. at udmønte EU's øgede 2030-klimamål, offentliggjort et forslag til ændring af LULUCF-forordningen samt governance-forordningen. For så vidt angår LULUCF-forordningen, foreslår Kommissionen ingen signifikante ændringer for perioden 2021-2025. Således skal medlemslandene fortsat sikre, at kulstofbalancen i jorder og skove i hvert medlemsland ikke forringes med forøget udslip af drivhusgasser til atmosfæren til følge. I perioden 2026-2030 skal hvert medlemsland opfylde årlige fastsatte mål, der bidrager til et styrket fælleseuropæisk nettooptagsmål i sektoren på 310 mio. ton CO<sub>2</sub>e i 2030. Forslaget indeholder ændringer af regnskabsreglerne for drivhusgasemissioner og -optag i forbindelse med aktiviteter, der vedrører udledninger og optag fra jorder og skove (LULUCF), samt brugen af fleksibilitetsmekanismer med henblik på at opfylde nationale målsætninger. Fra 2031 foreslår Kommissionen, at udledninger og optag fra LULUCF-sektoren reguleres sammen med udledninger fra landbruget i en fælles landsektor. Landsektoren skal på EU-plan være klimaneutral fra 2035. I forslaget lægges endvidere op til ændring af governance-forordningen, så denne tilpasses revisionen af LULUCF-forordningen, herunder styrkede krav til monitorering og rapportering samt sporing af medlemslandes arbejde mod målene.

Forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser. Forslaget vurderes at kunne medføre økonomiske konsekvenser.

Regeringen finder det positivt, at forslaget lægger op til et øget nettooptag af drivhusgasser i LULUCF-sektoren, samt at forslaget indeholder etablering af en landsektor fra 2031, der samler udledninger og optag fra LULUCF- og landbrugssektoren. Regeringen vil analysere forslaget og konsekvenser herved nærmere med henblik på at tage nærmere stilling til forslaget.

Forslaget forventes sat på dagsordenen for miljørådsmødet den 17. marts 2022 sammen med de øvrige klimarelaterede forslag i Fit for 55-pakken til fremskridtsrapportering og politisk drøftelse.

### 2. Baggrund

Kommissionen har den 14. juli 2021 fremsat forslaget, KOM (2021) 554, om ændring af forordning (EU) 2018/841 og forordning (EU) 2018/1999. Forslaget er fremsendt til Rådet den 13. september 2021 i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 192(1) og behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure. Forslaget skal vedtages med kvalificeret flertal.



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).

Det fremgår af den europæiske klimalov (forordning (EU) 2021/1119), at sektoren for arealanvendelse, ændring i arealanvendelse og skovbrug (LULUCF) maksimalt kan bidrage med et nettodrivhusgasoptag på op til 225 mio. ton CO<sub>2e</sub> i 2030 med henblik på at opfylde denne målsætning. Det fremgår yderligere af den europæiske klimalov, at nettooptaget i LULUCF-sektoren i EU skal øges til over 300 mio. ton CO<sub>2e</sub> i 2030. I LULUCF-sektoren opgøres udledninger og optag fra en række arealkategorier, herunder fortrinsvis skov, agerjord, græsarealer, vådområder, bebyggede områder og høstede træprodukter.

Ud over nærværende forslag er der andre forslag i pakken, der også relaterer sig til LULUCF-forordningen, bl.a. ang. biomasse og bæredygtighedskrav i direktivet for vedvarende energi (KOM (2021) 557), i relation til fleksibilitetsmekanismer i byrdefordelingsaftalen (KOM (2021) 555) samt Kommissionens skovstrategi (KOM (2021) 572).

Forslaget forventes sat på dagsordenen for miljørådsmødet den 17. marts 2022 sammen med de øvrige klimarelaterede forslag i Fit for 55-pakken til fremskridtsrapportering og politisk drøftelse.

### 3. Formål og indhold

Ifølge Kommissionen er forslagets hovedformål at styrke bidraget fra LULUCF-sektoren til den samlede klimaindsats, herunder målsætningen om mindst 55 pct. reduktion i nettodrivhusgasudledninger i 2030 i forhold til 1990-niveauet samt målsætningen om klimaneutralitet i 2050. Dette er en forskel til tidligere, hvor EU's klimamål for 2030 ikke direkte har inkluderet udledninger og optag fra LULUCF-sektoren.

#### Ændring af forordning 2018/841 – LULUCF-forordningen

Forslaget sætter et EU-mål for nettodrivhusgasoptag i LULUCF-sektoren på 310 mio. tons CO<sub>2e</sub> i 2030 samt en ambition om klimaneutralitet i landsektoren, forstået som de kombinerede udledninger og optag fra landbrug og LULUCF, i 2035. Den eksisterende forordning sætter et mål for 2030 om at kulstofbalancen i jorder og skove for EU samlet set ikke må forringes med drivhusgasudledninger til følge, hvilket ifølge Kommissionen svarer til et nettooptag i LULUCF-sektoren på 225 mio. ton CO<sub>2e</sub> i 2030. Med klimaneutralitet i 2035 menes balance mellem optag og udledninger fra LULUCF- og landbrugssektoren samlet set. Forslaget har i øvrigt til formål at designe et retfærdigt, fleksibelt og integreret politisk rammeværktøj for landsektoren samt at simplificere regnskabsregler og forbedre monitorering og rapportering.

Forslaget lægger op til en fortsat separat regulering af LULUCF-sektoren frem til og med 2030. Perioden er opdelt i de to forpligtelsesperioder 2021-2025 og 2026-2030.



I disse perioder omfattes CO<sub>2</sub>-udledninger og -optag samt udledninger af metan (CH<sub>4</sub>) og lattergas (N<sub>2</sub>O) fra følgende arealkategorier: nyplantede arealer, ryddede arealer, forvaltede dyrkede arealer, forvaltede græsarealer, forvaltede skovarealer, samt, fra og med 2026, forvaltede vådområder. Fra 2031 udvides forordningen til også at inkludere drivhusgasudledninger fra landbrugssektoren, navnlig metan- og lattergasudledninger fra husdyrs fordøjelsesprocesser, håndtering af gødning i stald og lager samt kvælstofomsætning på marker. Landbrugets udledninger reguleres for nuværende med en reduktionsmålsætning for ikke-kvoteomfattede sektorer gennem byrdefordelingsaftalen (forordning 2018/842). Således vil hele landsektoren for første gang dækkes af ét klimapolitisk instrument fra 2031.

#### *Første forpligtelsesperiode (2021-2025)*

For perioden 2021-2025 lægges der ikke op til substantielle ændringer sammenlignet med den eksisterende forordning. Forordningen dækker således over de samme udledningskategorier, anvender de samme regnskabsregler, og fastholder de samme målsætninger for hver medlemsstat i første forpligtelsesperiode. Medlemsstaterne er således fortsat forpligtet til at sikre, at kulstofbalancen inden for de regnskabsførte kategorier af jorder og skove i hvert enkelt medlemsland ikke forringes, dvs. at den samlede sum af regnskabsførte drivhusgasudledninger fortsat ikke overstiger den samlede sum af regnskabsførte drivhusgasoptag i LULUCF-sektoren inden for perioden. Dette er den såkaldte "no-debit-regel". Med regnskabsførte drivhusgasudledninger og -optag menes, at mængderne opgives relativt til en baseline. Beregningsmetoden varierer afhængigt af arealkategorien. Formålet hermed er, at medlemslandenes LULUCF-regnskaber skal kunne vise, hvorvidt kulstofbalancen i jorder og skove forringes med forøgede udslip af drivhusgasser til atmosfæren til følge.

Såfremt "no-debit-reglen" ikke opfyldes kan medlemsstater fortsat gøre brug af de fleksibilitetsmekanismer, der er beskrevet i den eksisterende forordning. Navnlig kan medlemslande enten købe LULUCF-kreditter af andre medlemslande eller annullere de udledningsrettigheder, de er blevet tildelt i byrdefordelingsaftalen (forordning 2018/842). Dog kan medlemsstater ifølge forslaget ikke længere overføre kreditter fra overopfyldelse i første forpligtelsesperiode til målopfyldelse i anden forpligtelsesperiode. En del af medlemslandenes overopfyldelse for første forpligtelsesperiode, målt i ton CO<sub>2e</sub>, allokeres imidlertid til en nyetableret fleksibilitetsmekanisme, som Kommissionen kan give medlemslande ret til at tilgå i anden forpligtelsesperiode.

Endelig har medlemsstater fortsat mulighed for i begrænset omfang, og under bestemte betingelser, at kompensere for regnskabsførte udledninger fra forvaltet skov. Danmark har i ændringsforslaget adgang til at kompensere en mængde på 0,05 mio. ton CO<sub>2e</sub> i første forpligtelsesperiode, svarende til halvdelen af Danmarks adgang til kompensation i den eksisterende forordning i perioden 2021-2030. Mængden i den eksisterende forordning er fastsat på baggrund af størrelsen på medlemslandenes historiske nettooptag i forvaltede skove, og er derfor relativt lille for Danmark, som har en lille skovsektor. Frankrig, som har den største adgang til kompensation fra



denne pulje, har til sammenligning adgang til at kompensere en mængde på 30,75 mio. ton CO<sub>2e</sub> ifølge det nye forslag.

#### *Anden forpligtelsesperiode (2026-2030)*

For perioden 2026-2030 lægger forslaget op til ændringer i regnskabsregler, målsætninger for EU og medlemsstaterne, samt adgang til fleksibilitet.

For det første vil de ovenfor nævnte regnskabsregler, ifølge hvilke medlemsstaternes LULUCF-regnskaber opgøres relativt til forskellige baselines, ikke blive anvendt efter 2025. Det betyder bl.a., at bidrag fra forvaltet skov ikke længere vil blive målt i forhold til en aldersklasseafhængig referencelinje, ligesom der ikke regnskabsteknisk vil blive sondret mellem bidrag for skovrejsning og forvaltet skov. I stedet udtrykkes nationale målsætninger direkte som et loft for de rapporterede udledninger og optag for LULUCF-sektoren. Formålet hermed er at simplificere forordningen.

For det andet fastsættes et overordnet nettooptagsmål for EU på 310 mio. ton CO<sub>2e</sub> i LULUCF-sektoren i 2030. Til sammenligning stod LULUCF-sektoren for et netto-drivhusgasoptag på 264 mio. tons CO<sub>2e</sub> i 2018. Det europæiske nettooptagsmål bliver fordelt mellem medlemslandene som bindende nationale mål, baseret på landenes udledninger og optag i LULUCF-sektoren i 2016, 2017 og 2018 samt på landenes andele af EU's samlede dyrkede og forvaltede arealer. Danmark tildeles på baggrund heraf et mål for maksimal nettoudledning på 5,338 mio. ton CO<sub>2e</sub> i 2030, *jf. tabel 1*. Dermed tildeles Danmark som ét af fire medlemslande et *nettoudledningsmål*, hvor de øvrige medlemslande tildeles et *nettooptagsmål*. Målet afspejler Danmarks relativt høje udledninger i LULUCF-sektoren. Ydermere fastsættes årlige mål for hvert enkelt medlemsland i perioden 2026-2029. Målene skal følge en lineær reduktionssti fra 2022, bestemt som de gennemsnitlige rapporterede udledninger og optag for årene 2021, 2022 og 2023, frem mod det på forhånd fastsatte 2030-mål (5,338 mio. ton CO<sub>2e</sub> for Danmarks vedkommende). Det er derfor fremtidige udledningstal, der vil tjene som grundlag for fastsættelse af Danmarks årlige bindende reduktionsmål i perioden 2026-2029, hvorfor disse mål ikke kendes endnu.

Det bemærkes, at medlemslandenes historiske udledningstal for LULUCF-sektoren ofte og efter sædvanlig praksis genberegnes som følge af forbedringer i data og metode. Derfor lægges der op til, at Kommissionen i 2025 skal vedtage gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med undersøgelsesproceduren, hvor afstemning sker med kvalificeret flertal. Disse gennemførelsesretsakter justerer og fastlægger både EU-optagsmålet for 2030 og medlemsstaternes mål på baggrund af de i 2025 senest tilgængelige data. Det bemærkes yderligere, at Kommissionen har lagt medlemslandenes drivhusgasrapportering fra 2020 til grund for fordelingen af 2030-målet, og at der siden er foretaget væsentlige ændringer i estimaterne for Danmarks optag og udledninger i LULUCF-sektoren som følge af metodeændringer. Såvel EU-optagsmålet for 2030 på 310 mio. ton CO<sub>2e</sub> som Danmarks mål på 5,338 mio. ton CO<sub>2e</sub> kan således blive justeret i 2025.



Der indføres en straf for eventuel underopfyldelse af et årligt mål som opgjort efter brug af relevante fleksibilitetsmekanismer (se nedenfor). Ved underopfyldelse tillægges 8 pct. af underopfyldelsen i et år til medlemslandets mål i det efterfølgende år. Dette princip kendes fra de årlige nationale mål under byrdefordelingsaftalen.

*Tabel 1: Oversigt over medlemslandenes mål for rapporterede nettoudledninger i 2030*

Land	Mål for nettoudledning i LULUCF-sektoren i 2030 (mio. ton CO <sub>2</sub> e)
Belgien	-1,352
Bulgarien	-9,718
Cypern	-0,352
Danmark	5,338
Estland	-2,545
Finland	-17,754
Frankrig	-34,046
Grækenland	-4,373
Irland	3,728
Italien	-35,758
Kroatien	-5,527
Letland	-0,644
Litauen	-4,633
Luxembourg	-0,403
Malta	0,002
Nederlandene	4,523
Polen	-38,098
Portugal	-1,358
Rumænien	-25,665
Slovakiet	-6,821
Slovenien	-0,146
Spanien	-43,635
Sverige	-47,321
Tjekkiet	-1,228
Tyskland	-30,840
Ungarn	-5,724
Østrig	-5,650
EU-27	-310,000

For det tredje ændres reglerne for adgang til fleksibilitet med henblik på at opfylde de nationale målsætninger. Der etableres en ny mekanisme, som giver medlemslandene adgang til, under nærmere bestemte betingelser, at kompensere for eventuel



manglende målopfyldelse i perioden 2026-2030. Den samlede fleksibilitetspulje fastsættes til 178 mio. ton CO<sub>2</sub>e samt en del af medlemslandenes samlede regnskabsførte overopfyldelse af "no-debit-reglen" i første forpligtelsesperiode. Medlemslandene har adgang til at kompensere en mængde fra denne pulje svarende til halvdel af landets adgang til kompensation for debets fra forvaltet skov i den eksisterende forordning i perioden 2021-2030. Danmark har adgang til at kompensere for en mængde på 0,05 mio. ton CO<sub>2</sub>e fra denne pulje. Som noget nyt vil medlemsstater ifølge forslaget kunne kompensere for manglende målopfyldelse for hele LULUCF-sektoren, hvor mekanismen under den eksisterende forordning generelt kun tillader kompensation for regnskabsførte udledninger fra arealkategorien forvaltet skov. Der til kommer, at medlemslandenes samlede adgang til kompensation for udledninger eller reducerede optag som følge af naturlige forstyrrelser, fx skovbrande, begrænses til den samlede mængde af ubrugt kompensation i denne pulje. Såfremt efterspørgslen på kompensation for naturlige forstyrrelser overstiger mængden af tilgængelig, ubrugt kompensation, fordeles kompensationen proportionelt mellem de relevante medlemslande.

Det bemærkes, at fleksibiliteten fra overopfyldelse i LULUCF-sektoren til målopfyldelse i de byrdefordelte sektorer foreslås tilpasset i overensstemmelse med den europæiske klimalov (forordning (EU) 2021/1119). Der henvises til grund- og nærhedsnotat om forslag til ændring af byrdefordelingsaftalen (KOM (2021) 555) for redegørelse herom.

#### *Perioden efter 2030*

I perioden fra 2031 lægges op til, at forordningens anvendelsesområde udvides til også at inkludere drivhusgasudledninger fra landbrugssektoren, hvorved der etableres en kombineret landsektor. Den reviderede forordning sætter en målsætning om, at der for EU samlet set skal opnås klimaneutralitet i den kombinerede landsektor i senest 2035, og at sektoren derefter skal generere et nettooptag af drivhusgasser. Medlemslandene skal i deres integrerede nationale energi- og klimaplaner, som rapporteres til Kommissionen i juni 2024 i overensstemmelsen med governance-forordningen (forordning 2018/1999), præsentere, hvordan de har til intention at bidrage til denne fælles forpligtelse. I lyset af de indsendte planer vil Kommissionen i slutningen af 2025 foreslå medlemslandenes individuelle mål samt fælleseuropæiske foranstaltninger for perioden efter 2030. De nationale mål efter 2030 vil fastsættes på baggrund af en ny konsekvensanalyse og et nyt lovforslag fra Kommissionen.

Fra 2036 og frem skal landsektoren generere yderligere nettooptag til at balancere udledninger i andre sektorer, som ikke eller kun vanskeligt kan reduceres yderligere. Dette skal bl.a. baseres på et robust regelsæt for certificering af CO<sub>2</sub>-fjernelse, som varslet i Kommissionens meddelelse (KOM (2020) 98) om En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi fra 2020. Dette rammeværktøj kan tillade løbende integration af landsektoren med andre sektorer, der har udtømt mulighederne for yderligere reduktioner. Dermed søges incitamentet til at øge kulstofoptag i den kombinerede landsektor frem mod 2050 bevaret.



#### Ændring af forordning 2018/1999 - Governance-forordningen

Kommissionen lægger op til, at governance-forordningen (forordning 2018/1999) ændres sammen med LULUCF-forordningen, da den indeholder regler for overvågning og rapportering af drivhusgasudledninger og -optag samt for evaluering af medlemslandenes fremskridt for at nå målene i LULUCF-forordningen.

Governance-forordningen indeholder bestemmelser vedr. medlemsstaternes forpligtelser til at meddele Kommissionen integrerede nationale energi- og klimaplaner. Der lægges i ændringsforslaget op til, at de nationale energi- og klimaplaner blandt sine hovedmålsætninger skal fastlægge medlemsstatens forpligtelser i henhold til den reviderede LULUCF-forordning, herunder nationale bidrag til forpligtelsen om klimaneutralitet i landsektoren i 2035 og nettonegative udledninger derefter. Yderligere giver ændringen Kommissionen mandat til at gennemføre en omfattende gennemgang af nationale opgørelsesdata i 2025 med henblik på at fastlægge medlemsstaternes nationale årlige mål i perioden 2026-2030, jf. ovenfor. Endvidere sættes højere minimumskrav til de anvendte metoder for overvågning og rapportering af drivhusgasudledninger og -optag i LULUCF-sektoren.

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

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver. Forslaget behandles af Parlamentets Udvalg om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed (ENVI) med Udvalget for Landbrug og Landdistrikter (AGRI) som associeret udvalg på enkelte elementer af forslaget. Der foreligger et udkast til betænkning, hvori der bl.a. lægges op til et yderligere fælleseuropæisk nettooptagsmål på 490 Mt CO<sub>2</sub> i 2030, ingen etablering af en landsektor, men derimod et separat nettooptagsmål for landbruget, samt øget sanktion for manglende målopfyldelse. ENVI-udvalget forventes at behandle udtalelsen i april 2022, og Parlamentet forventes at stemme om sin udtalelse medio 2022.

#### **5. Nærhedsprincippet**

For overholdelse af nærhedsprincippet henviser Kommissionen til, at den eksisterende LULUCF-forordning er gældende EU-lovgivning, der gælder for perioden 2021-2030. En ændring af den eksisterende forordning i overensstemmelse med målsætningerne i forslaget kan dermed kun åbnes gennem et ændringsforslag fra Kommissionen på EU-niveau. Kommissionen henviser yderligere til, at klimaforandringer er et grænseoverskridende problem, hvorfor en koordineret indsats er nødvendig på EU-niveau eller, hvor det er muligt, på globalt niveau.

Regeringen vurderer, at nærhedsprincippet er overholdt, idet klimaforandringer er et grænseoverskridende problem, hvor regulering på EU-niveau har klare fordele frem for selvstændig regulering i de enkelte medlemslande. Regeringen finder desuden, at ændring af den eksisterende LULUCF-forordning kun kan ske på initiativ af Kommissionen gennem et ændringsforslag.





## 6. Gældende dansk ret

Den gældende LULUCF-forordning er ikke implementeret i dansk lovgivning.

## 7. Konsekvenser

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser.

### Økonomiske konsekvenser

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

En vedtagelse af forslaget vurderes at medføre statsfinansielle konsekvenser, herunder bl.a. gennem det danske bidrag til EU-budgettet. Omfanget af de statsfinansielle konsekvenser afhænger af, hvilke instrumenter der bringes i anvendelse til at indfri reduktionsforpligtelsen nationalt og i EU, samt den generelle økonomiske og teknologiske udvikling. Dertil også til forbedring af opgørelserne og administration heraf. Det vil desuden afhænge af, hvordan nye forpligtelser og instrumenter indføres over perioden.

Det bemærkes, at de foreslåede ændringer af LULUCF-opgørelses- og regnskabsreglerne fra 2026 vil have konsekvenser for Danmarks mulighed for at anvende LULUCF-kreditter som fleksibilitet til at indfri den nationale reduktionsforpligtelse i byrdefordelingsaftalen. Der skal foretages en nærmere analyse heraf, før det er muligt at foretage en vurdering af de statsfinansielle konsekvenser.

Det er forbundet med væsentlig usikkerhed at foretage omkostningsskøn af såvel potentielt yderligere nationale reduktionstiltag og anvendelse af fleksibilitetsmekanismer. Regeringen er i gang med at analysere forslaget nærmere, herunder de potentielle statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget forventes ikke umiddelbart at medføre væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser, da forpligtelsen påhviler medlemslande og ikke pålægger virksomheder administrative byrder eller lettelser, eller i øvrigt pålægger erhvervslivet forpligtelser. Regeringen er i gang med at analysere forslaget nærmere, herunder de potentielle erhvervsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

En vedtagelse af forslaget vurderes at medføre samfundsøkonomiske konsekvenser. Dette vil afhænge af, hvordan nye forpligtelser, mål og instrumenter indføres over perioden samt den generelle økonomiske og teknologiske udvikling. Regeringen er i gang med at analysere forslaget nærmere, herunder de potentielle samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

### Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget forventes at have positive klimamæssige konsekvenser samt konsekvenser for miljøbeskyttelsesniveauet i EU, idet forslaget overordnet set må antages at



øge medlemsstaternes indsats for at sikre, at kulstofbalancen i jord og skov forbedres og bidrager til EU's opjusterede klimamål i 2030 på mindst 55 pct. reduktion i drivhusgasudledningerne i forhold til 1990-niveauet. Ligeledes forventes forslaget at bidrage til opfyldelsen af Parisaftalens målsætninger og FN's verdensmål. Regeringen er i gang med at analysere forslaget nærmere, herunder andre 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, EU-Miljøspecialudvalget fra den 19. juli 2021 til den 9. august 2021 og § 2-Udvalget (landbrug) fra den 15. juli 2021 til den 9. august 2021. Der er afgivet høringssvar fra i alt 7 organisationer.

Danmarks Naturfredningsforening (DN) ser positivt på, at man opgiver "no debit systemet". DN så helst, at man helt opgav fleksibilitetsmekanismen. DN hilser et selvstændigt kvantitativt EU mål for nettooptag velkommen og bifalder, at dette mål omsættes til nationale mål baseret på det enkelte lands forudsætninger. DN bemærker dog, at målet (310 Mt CO<sub>2</sub>e) kun bringer os tilbage til, hvor vi var for ti år siden, og ser i stedet, at målet burde være minimum 600 Mt CO<sub>2</sub>e. DN hilser det også velkommen, at der indføres en konsekvens, hvis landene ikke lever op til de fastsatte mål, men finder det alt for sent, at den påtænkte rente på 8% på uopfyldte mål er gældende fra 2031. DN fremhæver, at revisionen af LULUCF-forordningen er en oplagt chance for at mitigere både klima- og biodiversitetskrisen, og at ændringer i incitamenter for både skovbrug og landbrug kan have både positive og negative konsekvenser for natur og biodiversitet, hvorfor den reviderede udgave bør have for øje og nøje beskrive synergier og konsekvenser, både positive og negative, i forhold til EU's mål omkring naturgenoprettelse og mål for biodiversitet.

Dansk Erhverv (DE) finder det afgørende, at man fra dansk side bakker op om de højere ambitioner med LULUCF-forordningen, da fælles EU-regler som udgangspunkt er et entydigt gode for danske virksomheder. DE bakker grundlæggende op om lovforslaget for revision af LULUCF-forordningen og fremhæver forslagets forståelse for den komplekse udfordring, som landbruget og LULUCF-sektoren står over for ift. at skulle bidrage til de nødvendige CO<sub>2</sub>-reduktioner og i balance til biodiversitet. DE fremhæver, at der er brug for bedre certificeringsordninger og kontrol, der sikrer, at de biologiske råmaterialer høstes bæredygtigt for at beskytte biodiversiteten. DE mener, at overvejelser om, hvorvidt landbruget skal ind under fællesregulering i LULUCF-forordningen er fornuftige, da arealanvendelsen fra landbruget i flere medlemslande, herunder Danmark, udgør relativt store arealer, og derfor har et stort potentiale for opbremsning af CO<sub>2</sub>-emissioner samt oplagring i jorden. Der kan også være synergier, hvis alle biologiske arealanvendelser underlægges LULUCF-reguleringen. DE fremhæver ligeledes vigtigheden af, at alle sektorer, der har potentialer for at bidrage til CO<sub>2</sub>-reduktioner, bidrager til EU-målsætningen. DE er meget enig i, at der er brug for langt mere viden, hvis LULUCF-reguleringen og, at medlemsstater skal udvikle kortlægninger med "geo-data", der præcist fortæller, hvor indsatser har



de største potentialer for både at begrænse CO<sub>2</sub>-emissioner fra arealanvendelser, men også for at opbygge et kulstoflager. Her anser DE forslaget overvejelser om at indlemme vådområder i LULUCF-forordningen for fornuftig.

Dansk Industri (DI) finder det for så vidt udmærket, at areal- og skov anvendelse direkte indgår i realisering af klimamålet, da det kan bidrage til at målrette anvendelsen af arealerne og se naturindsatser i en klimakontekst. DI fremhæver udfordringer, som udsving i vejret, som kan give udsving i den klimamanko, der måtte være. DI fremhæver, at forslaget henvisning til de eksisterende fleksibilitetsmekanismer kræver en overvejelse om anvendelse på dansk grund, såfremt situationen skulle opstå. DI fremhæver, at det kan have konsekvenser for den danske klimaindsats, at Kommission som noget nyt foreslår at indføre bindende nationale mål, og opfordrer i den sammenhæng regeringen til at få afdækket mulige konsekvenser, herunder forslaget om at anvende 2016-2018 som basisår. Dette gælder også Kommissionens forslag om klimaneutralitet ift. primærproduktionen af biomasse og øvrige klimagasser end CO<sub>2</sub> fra landbruget, herunder samspillet med det såkaldte "kaskade-princip" for anvendelse af biomasse og den danske adgang til et marked for bæredygtig biomasse, herunder sammenhænge til direktivet for vedvarende energi.

Dansk Skovforening (DS) mener, at Danmark i LULUCF-forslaget bør stille sig kritisk over for, at man i beregningen af Danmarks LULUCF-mål ikke tager højde for aldersklassedynamikker i eksisterende skove, idet målsætningen for 2030 baseres på gennemsnittet for udledninger og optager i årene 2016-2018. Udledninger og optag fra skove er meget følsom over for udviklingen i skovressourcen med skæv aldersklasseseffordeling sådan som den danske. I den sammenhæng fremhæves, at Danmark har brugt mange kræfter på at udarbejde retvisende skovreferenceniveauer (Forest Reference Level; FRL), der netop fanger Danmarks skæve aldersklasseseffordeling. Videre mener DS, at Danmark bør stille sig kritisk over for om remote sensing (Copernicus) giver valide data, hvis ikke dette sker uden sammenkobling med data fra feltet, da der er sket fejlforklaringer af satellitbilleder vedr. skovarealens udvikling i EU. DS mener, at Danmark i LULUCF-forslaget bør stille sig kritisk over for, hvordan det at spare på skovressourcen nu (forlænget omdriftstid) harmonerer med et øget behov for vedmassetilvækst og udnyttelse af skov efter 2030 for at skabe "negative udledninger" i en kombineret LULUCF og non-CO<sub>2</sub> landbrugs-kategori, da det på den baggrund kan det blive vanskeligt for Danmark kontinuert og i stadig stigende omfang at levere CO<sub>2</sub>-optag og lagring i skov til at dække vore kommende forpligtigelser. Videre påpeger DS, at en del af Harvested Wood Product-puljen ikke tæller med i Danmarks drivhusgasregnskab, idet en betydelig del af træprodukterne eksporteres. Derudover mener DS, at Danmark bør efterlyse incitamenter/analyser/handlinger i det reviderede LULUCF-forslag, der giver incitament/råderum til at øge vedmasseproduktion og forskningsindsatsen.

Landbrug & Fødevarer (L&F) ser positivt på det øgede fokus på optag af CO<sub>2</sub> og forslaget om et samlet optag på 310 mio. tons CO<sub>2</sub>e i 2030. Ligeledes bakker L&F op om arbejdet for et certificeringssystem for negative emissioner og skubber på for



at undersøgelser herom sker snarest muligt. L&F mener, at man bør have en markedsbaseret tilgang til negative emissioner. L&F ser positivt på forslaget om at samle drivhusgasudledninger i LULUCF-sektoren og landbrugssektoren, til erstatning af den nuværende byrdefordelingsaftale. L&F påpeger, at en landsektorsøjle - der dækker både skov, arealer og landbrug - f.eks. betyder, at klimaeffekten af udtagning af lavbundsarealer vil kunne tilskrives landbruget og være til gavn for et kommende marked for negative emissioner. L&F fremhæver, at fødevarersektoren står med nogle helt særlige udfordringer med biologiske processer, der vanskeligt kan omstilles, og hvor man endnu ikke kender alternativerne til at sikre klimaneutralitet samt at landbruget endvidere er en sektor med stor usikkerhed ift. målinger af drivhusgasser, og hvor der grundlæggende mangler data. Det påpeges her at være en kæmpe udfordring for dansk landbrug, at Kommissionens udspil i praksis kan betyde, om end kravet om klimaneutralitet angår både skov, arealer og landbrug, at dansk landbrug skal opnå klimaneutralitet i 2035 og ikke 2050. L&F påpeger, at emissioner i LULUCF-sektoren er meget svære at måle, hvorfor det er positivt, at der i forslaget er lagt op til bedre monitorering med brug af digitalisering og geodata.

Rådet for Grøn Omstilling (RGO) noterer sig med tilfredshed, at revisionen indebærer et fremtidigt mål for dræn i LULUCF-sektoren på EU-niveau, der byrdefordeles til medlemslandene, samt at opfyldelsen af dette mål baseres på opgørelse af reelle emissioner og dræn i sektoren, frem for et bogføringsresultat på baggrund af historisk reference. RGO mener dog, at målet på -310 Mt CO<sub>2</sub>e i 2030 er alt for uambitiøst. RGO mener, at det er vigtigt at medlemslandene retter fokus mod LULUCF-sektoren og øger indsatsen for at sikre reelle dræn betydeligt, og ønsker at nye mål træder i kraft i 2024 frem for 2026. RGO fremhæver, at det er positivt, at der lægges 8% rente på et uopfyldt mål, som en form for straf, hvis ikke medlemslande lever op til de satte mål, men mener, at dette burde ske allerede for 2026-målet, således at straffen for manglende målopfyldelse implementeres når denne er konstateret. Herudover ønsker RGO ikke den foreslåede fleksibilitet mellem LULUCF-sektoren og byrdefordelingsaftalen og mener, at der bør være ambitiøse mål for at reducere landbrugets klimapåvirkning, og at muligheden for at anvende dele af overskydende dræn i forhold til målsætningen i LULUCF-sektoren til at dække manglende målopfyldelse i byrdefordelingsaftalen på nuværende tidspunkt vil dæmpe disse incitament. Ligeledes er RGO kritiske over for de øvrige fleksibiliteter, der vedrører LULUCF-sektoren. RGO fremhæver, at det derfor ikke bør være muligt at ombytte/handle med LULUCF kreditter i den fossile sektor eller ikke ved handel mellem lande. RGO mener, at man bør udskyde beslutningen om en AFOLU-sektor til det bliver tydeligere, hvordan tiltag i henholdsvis LULUCF-sektoren og landbrugssektoren udvikler sig på baggrund af eksisterende og opkommende politikker, herunder Carbon Farming Initiative og relaterede certificeringsmekanismer. RGO ønsker, at der i reglerne for LULUCF tilføjes betingelser om at tilgodese biodiversitet, f.eks. ifm. rejsning og drift af skove. Det påpeges dog positivt, at der inkluderes afrapportering på biodiversitet i LULUCF-afrapporteringen.



Verdens Skove (VS) mener ikke, at et højere samlet mål for kulstofoptag i LULUCF-sektoren svarende til op til 310 mio. ton CO<sub>2</sub>e er et ambitiøst nok mål, da flere undersøgelser viser, at EU's kulstofspuljer i land og skov har potentiale til at optage over 600 mio. ton CO<sub>2</sub>e. VS finder det til gengæld positivt, at ansvaret for at opnå dette mål vil blive delt ud på medlemsstaterne, og at der som en form for straf lægges 8% rente på det uopfyldte mål. Dog mener VS, at denne rente er for lav, og for sent, at den ikke gælder før 2026. VS finder det positivt, at nuværende skovreferenceniveau afskaffes, da det for både civilsamfundsorganisationer og medlemslandene været en uigennemskuelig opgørelsesmetode. VS fremhæver, at det er vigtigt, at den nye regnemetode er mere simpel og transparent end de nuværende skovreferenceniveauer, der har umuliggjort offentlig forståelse og indsigt. VS mener at fleksibilitet og kompensering fra landsektoren bør undgås. VS finder det positivt, at det ikke længere vil være muligt at "banke" de udledte reduktioner eller optag og overføre dem til efterfølgende år, samt at den eksisterende fleksibilitetsmekanisme halveres mellem 2021-2025. Dertil finder VS det ligeledes positivt, at der efter 2026 sættes et lavere loft for, hvad der må overføres via en fleksibilitetsmekanisme -178 mio. ton CO<sub>2</sub>e. VS finder det dog stadig foruroligende, at det skabte "overskud" i optag og reducerede udledninger kan lægges ind i en fælles fleksibilitetsmekanisme, der kan fordeles mellem alle medlemslande mellem 2026-2030. VS mener, at ved skabelsen af en AFOLU-sektor åbnes der op for muligheden for at "skjule" landbrugets udledning i skovenes optag og fritager dermed landbruget fra at skabe reelle reduktioner. VS så hellere at EU adskilte opgørelsen af forskellige arealanvendelser og opgjorde skovene for sig, vådområder, landbrug etc. for sig. VS finder det umiddelbart meget positivt, at der inkluderes afrapportering på biodiversitet i LULUCF-afrapporteringen. VS mener, at det er vigtigt, at Carbon Storage Products skal være præcist og reelt, således at kun produkter, der inkluderer, der reelt fungerer som et kulstoflager.

## 9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Drøftelserne af forslaget fortsættes under det franske formandskab, men bærer fortsat præg af, at de fleste medlemsstater ikke har fastlagt en position til forslaget. Generelt har flere medlemsstater givet udtryk for en positiv holdning over for den øgede ambition i LULUCF-sektoren. Dog har flere givet udtryk for utilfredshed med og udtrykt bekymring over de nationalt tildelte 2030-mål. På spørgsmålet om etablering af en landsektor fra 2031 er medlemsstaterne på nuværende tidspunkt delt. For de skeptiske synes det særligt at være målet om klimaneutralitet i landsektoren i 2035, der vækker bekymring.

## 10. Regeringens generelle holdning

Regeringen hilser Europa-Kommissionens 'Fit for 55'-pakke velkommen. Regeringen ønsker en ambitiøs og omkostningseffektiv klimaindsats i EU, der kan realisere 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 finder det positivt, at forslaget lægger op til et øget nettooptag af drivhusgasser i LULUCF-sektoren samt etableringen af en særskilt landsektor, som tillader integreret regulering af udledninger og optag i landbrugs- og LULUCF-sektoren fra 2031, da, der dermed kan skabes en mere fair og omkostningseffektiv omstilling af landsektoren i EU. Regeringen finder det videre positivt, at forslaget sideløbende lægger op til at styrke kravene til rapportering af udledninger og optag fra skove og jorder.

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

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

Forslaget har senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg på mødet den 1. oktober 2021 og 16. december 2021 til orientering. Grund- og nærhedsnotat er oversendt den 8. september 2021.



## 1d. Forslag om ændring af forordning om styrkelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner ("CO<sub>2</sub>-krav til nye lette køretøjer")

KOM(2021) 556

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i margenen.

### 1. Resumé

Kommissionen har den 14. juli 2021 som led i Kommissionens 'Fit for 55'-pakke fremsat et forslag om ændring af forordning om styrkelse af præstationsnormer for nye personbiler og varevognes CO<sub>2</sub>-udledning. Forslaget stiller krav om, at nye personbiler på EU-plan skal opnå 55 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion i 2030 ift. 2021, mens CO<sub>2</sub>-udledningen fra varevogne skal reduceres med 50 pct. i 2030 ift. 2021. Dertil foreslår Kommissionen, at CO<sub>2</sub>-udledningen fra både personbiler og varevogne skal reduceres med 100 pct. i 2035 ift. 2021, hvilket reelt vil betyde en udfasning af nye fossildrevne lette køretøjer.

Forslaget bidrager til EU's klimamål om mindst 55 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion i 2030 og klimaneutralitet i senest 2050. Forslaget vurderes at kunne medføre statsfinansielle, samfundsøkonomiske og erhvervsøkonomiske konsekvenser, som vil blive afdækket nærmere.

Regeringen arbejder for så høje krav som muligt til nye lette køretøjers CO<sub>2</sub>-udledning, og at datoen for udfasning af fossile nye lette køretøjer fremrykkes til 2030. For at sikre en løbende indfasning af nye nulemissionsbiler og -varevogne, arbejder regeringen for, at der fastsættes et delmål i 2027. For at styrke de overordnede CO<sub>2</sub>-krav finder regeringen det centralt, at udfasningen af den eksisterende ZLEV-incitamentsstruktur for nul- og lavemissionskøretøjer fremrykkes til 2025 med henblik på særligt at fremme nulemissionsbiler.

Forslaget forventes sat på dagsordenen for miljørådsmødet den 17. marts 2022 sammen med de øvrige klimarelaterede forslag i Fit for 55-pakken til fremskridtsrapportering og politisk drøftelse.

### 2. Baggrund

Kommissionen har den 14. juli 2021 fremsat et forslag om ændring af forordning om styrkelse af præstationsnormerne for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner, herefter kaldet lette køretøjer, KOM(2021) 556.

Transportsektoren er den eneste sektor, hvor udledningerne er fortsat med at stige. Udledninger fra vejtransporten i EU udgør omkring 20 pct. af EU's samlede udledninger, hvoraf udledningerne fra lette køretøjer udgør størstedelen.





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 og klimaneutralitet i senest 2050 som vedtaget i den europæiske klimalov (forordning (EU) 2021/1119).

Kommissionen har endvidere fremsat et forslag til revision af direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer for at sikre udbredelse af infrastruktur til nulemissionskøretøjer (forslag KOM(2021) 559).

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 192 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal. Forslaget er oversendt til Rådet den 13. september 2021 i dansk sprogversion.

Forslaget forventes sat på dagsordenen for miljørådsmødet den 17. marts 2022 sammen med de øvrige klimarelaterede forslag i Fit for 55-pakken til fremskridtsrapportering og politisk drøftelse.

### 3. Formål og indhold

Forslaget har et tredelt formål, der er 1) at bidrage til EU's klimamål om mindst 55 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion i 2030 og klimaneutralitet i senest 2050 ved at reducere CO<sub>2</sub>-udledninger fra nye personbiler og lette erhvervskøretøjer, 2) give forbrugere og borgere fordele ved et større og billigere udbud af nulemissionskøretøjer, og 3) stimulere innovation i nulemissionsteknologier og derved styrke den europæiske bilindustri teknologiske førerposition og beskæftigelse.

#### *Reduktionskrav*

Kommissionen foreslår at øge de eksisterende krav til nye lette køretøjers CO<sub>2</sub>-udledning i 2030 samt et nyt reduktionskrav i 2035.

Forslaget stiller krav om, at nye personbiler på EU-plan skal opnå 55 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion i 2030 ift. 2021, mens CO<sub>2</sub>-udledningen fra varevogne skal reduceres med 50 pct. i 2030 ift. 2021. Dertil foreslår Kommissionen, at CO<sub>2</sub>-udledningen fra både personbiler og varevogne skal reduceres med 100 pct. i 2035 ift. 2021, hvilket reelt vil betyde en udfasning af nye fossildrevne lette køretøjer.

Kommissionen lægger ikke op til at ændre de eksisterende krav for 2025, da Kommissionen vurderer, at omlægningen vil være tidskrævende for branchen.

Kommissionen vurderer, at de foreslåede krav for nye lette køretøjer vil kunne sikre en reduktion af lette køretøjers samlede CO<sub>2</sub>-udledning med ca. 32-33 pct. i 2030, 56-66 pct. i 2035 og 83-89 pct. i 2040 set i forhold til 2005 på EU-plan.

Kravene vil fortsat blive opgjort efter de målte værdier i testproceduren WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure) og angivet i procent og ikke i gram



CO<sub>2</sub> per kilometer. Basisåret fastsættes på baggrund af gennemsnittet af de specifikke emissionsmål for 2021.

#### *Incitamentsstruktur*

Der lægges op til at udfase den nuværende incitamentsstruktur fra 2030, hvor bilproducenter kan få reduceret deres specifikke CO<sub>2</sub>-krav for biler i gennemsnit, hvis producenten sælger flere nul- og lavemissionskøretøjer end de fastsatte benchmark i 2025 og 2030. Incitamentsstrukturen har til formål at fremme salg af nul- og lavemissionskøretøjer frem for at producenter fx satser på at effektivisere konventionelle køretøjer.

#### *Pooldannelse*

Forslaget viderefører, at producenter fortsat har mulighed for at lave aftaler om at gå sammen om at opfylde deres krav (såkaldt pool). Dette betyder, at en producent, hvis forretningsmodel f.eks. hviler på salg af relativt store og/eller tungere køretøjer, kan gå sammen med en producent, der sælger små køretøjer eller mange nulemissionskøretøjer, mod en godtgørelse, som parterne selv definerer. Pooldannelsen har til hensigt at sikre en omkostningseffektiv målopfyldelse.

#### *Manglende overholdelse af reduktionsmål*

Forslaget viderefører, at producenter eller pools kan sanktioneres med en afgift på 95 euro for hvert gram CO<sub>2</sub> per kilometer per nyregistrerede køretøj, hvis reduktionsforpligtelsen overskrides.

#### *Undtagelser for visse fabrikanter*

Undtagelser fra de specifikke emissionsmål for fabrikanter, der er ansvarlige for at registrere mellem 1.000 og 10.000 nye personbiler eller mellem 1.000 og 22.000 nye lette erhvervskøretøjer i et kalenderår, fjernes fra 2030 og fremefter. Producenter, der er ansvarlige for mindre end 1.000 nye køretøjsregistreringer per kalenderår, vil fortsat være undtaget.

#### *Miljøinnovationer*

Forslaget viderefører de eksisterende bestemmelser om mulighed for at tælle miljøinnovationer med i opfyldelsen af CO<sub>2</sub>-kravene, hvor det samlede bidrag maksimalt må udgøre 7 g CO<sub>2</sub> per kilometer af en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner.

#### *Revision*

Ifølge forslaget skal Kommissionen i 2026 og 2028 foretage en revision af forordningens effektivitet og forelægge en rapport med resultaterne for Europa-Parlamentet og Rådet. Rapporten ledsages i relevant omfang af ændringsforslag til forordningen.



#### 4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver. Forslaget vil blive behandlet i Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed (ENVI) med udtalelser fra Transport- og Turismeudvalget (TRAN) og Udvalget om Industri, Forskning og Energi (ITRE). Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet. Parlamentet forventes at stemme om sin udtalelse medio 2022.

#### 5. Nærhedsprincippet

Kommissionen har vurderet, at nærhedsprincippet er overholdt. I vurderingen heraf henviser Kommissionen til, at klimaændringer er et grænseoverskridende problem, som ikke kan løses ved national eller lokal handling alene. EU-regulering sikrer en omkostningseffektiv opfyldelse af EU's klimamål i 2030 og 2050 samtidig med, at den miljømæssige integritet sikres. Kommissionen vurderer, at der er behov for en større indsats på EU-niveau for at sikre, at vejtransportsektoren i tilstrækkelig høj grad bidrager til indfrielse af EU's klimamål.

Kommissionen vurderer, at nationale, regionale og lokale tiltag ikke alene vil være tilstrækkeligt effektive og kan risikere at fragmentere det indre marked, være konkurrenceforvridende og føre til øgede omkostninger. Dertil er et behov for en fælleseuropæisk tilgang til at sikre langsigtet retning for branchen, drive ændringer af industrien og skabe stordriftsfordele.

Regeringen er enig i, at nærhedsprincippet er overholdt, da fælleseuropæisk regulering på dette område er den mest hensigtsmæssige måde at undgå konkurrenceforvridning og er mere effektiv i forhold til at regulere transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledninger.

#### 6. Gældende dansk ret

Den eksisterende forordning er ikke implementeret i dansk lovgivning, idet en forordning har direkte retsvirkning i alle EU's medlemslande og derfor ikke kræver gennemførelse i dansk lovgivning.

#### 7. Konsekvenser

##### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser, da der er tale om udstedelse af en forordning, som er umiddelbart gældende i EU.

##### Økonomiske konsekvenser

##### *Statsfinansielle konsekvenser*

Forslagets statsfinansielle konsekvenser skønnes at være negative i form af et betydeligt mindre provenu fra bilrelaterede afgifter, *jf. nedenfor*.



Forslaget kan forventes at begrænse transportsektorens udledninger og kan derved forventes at bidrage til at reducere omkostningerne til opfyldelse af Danmarks 2030-reduktionsmål for de ikke-kvotebelagte sektorer.

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Konsekvensvurderinger for Danmark af forslaget er forbundet med væsentlige usikkerheder. Det skal bl.a. ses i lyset af, at det er vanskeligt at forudsige, hvordan CO<sub>2</sub>-kravene vil påvirke priserne på henholdsvis konventionelle og grønne biler, ligesom det er svært at forudsige vigtige faktorer som den teknologiske udvikling af elbiler, modeludbuddet, funktionalitet samt ladeinfrastrukturen. For det første kan teknologiske fremskridt reducere batteripriserne. For det andet kan attraktiviteten af grønne biler påvirkes direkte, fx gennem længere rækkevidde, hurtigere opladning eller bedre ladeinfrastruktur generelt.

Det er behæftet med stor usikkerhed, hvordan producenterne vil leve op til kravene samt markedets udvikling, og dermed hvor omkostningstungt, det vil være for producenterne at leve op til kravene.

Det skønnes, at de foreslåede skærpede CO<sub>2</sub>-krav for lette køretøjer kan give anledning til et mindreprovenu i størrelsesorden 0,3-1,7 mia. kr. i 2030 fra de solgte biler i 2030, dertil kommer lavere provenu fra de solgte biler frem mod 2030. Efter 2030 vil der ligeledes være et betydeligt mindreprovenu i en længere årrække. I alt skønnes ændringen i bilsalget i 2030 at medføre et samfundsøkonomisk tab på 1,3-7,1 mia. kr.

Kommissionen vurderer, at forslaget vil have positive økonomiske konsekvenser for husholdninger i EU i form af brændstofbesparelser og lavere samlede ejeromkostninger for både første og anden gangs købere af lette nul- og lavemissionskøretøjer. Samtidigt kan omkostningerne for husholdningerne stige, hvis køretøjsproducenterne overvælter deres øgede investeringsomkostninger i form af højere priser for personbiler.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Kommissionen vurderer, at forslaget vil have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af øget beskæftigelse og BNP for EU samlet set. Forslaget vurderes at have negative konsekvenser for køretøjsproducenter i form af øgede omkostninger til ny teknologi for at kunne leve op til de øgede krav.

Da der i Danmark ikke er bilproducenter, vil der ikke være producenter, der selv skal leve op til øgede CO<sub>2</sub>-krav. Der er en række danske virksomheder, der leverer input til fremstillingen af de grønne biler. Øgede CO<sub>2</sub>-krav for lette køretøjer forventes igennem en højere produktion af plugin-, hybrid- og elbiler at have en positiv indirekte effekt på danske virksomheder, der er underleverandør til den grønne bilindustri. Såfremt det antages, at bilproducenterne overvælter omkostninger til forbrugerne, kan



husholdningerne og erhvervene opleve en omkostning i form af højere priser ved bilkøb. Størrelsesordenen vil dog afhænge af markeds- og teknologiudviklingen.

#### Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark. Foruden CO<sub>2</sub>-reduktioner skønnes forslaget af have positive konsekvenser for støj og partikelforurening.

Foreløbige skøn for Danmark peger på, at forslaget med væsentlig usikkerhed kan give anledning til en andel af grønne biler i nybilssalget på ca. 59 pct. for personbiler og 55 pct. for varebiler i 2030. CO<sub>2</sub>-reduktionen fra salget i 2030 i ét enkelt år skønnes at være 0,1 mio. ton. Den samlede CO<sub>2</sub>-reduktion i 2030 fra hele bilparken i 2030 skønnes at være 0,2 mio. ton.

### **8. Høring**

Forslaget har været i høring i Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet og Transportministeriets specialudvalg fra d. 14. juli til d. 9. august 2021. Der er modtaget 9 høringssvar.

#### CARE Danmark (CARE)

CARE opfordrer til at arbejde for en betydelig opstramning af forslaget. Danmark bør arbejde for, at stop for salg af biler med forbrændingsmotorer rykkes frem fra 2035 til senest 2025.

CARE finder, at hvis Kommissionens forslag gennemføres, vil det reelt betyde, at der vil køre biler med forbrændingsmotorer i EU helt frem til 2050, idet mange biler vil have en levetid på 15 år. Dermed vil man med dette forslag allerede have disponeret over en del af de meget begrænsede muligheder, der vil være for at udlede drivhusgasser i EU efter 2035, hvis EU skal bidrage i et bare nogenlunde rimeligt omfang til at holde den globale temperaturstigning nede på maksimalt 1,5 grader. CARE finder, at det er klimamæssigt uholdbart og økonomisk og teknisk unødvendigt.

CARE mener, at Danmark også bør arbejde for, at salget af hybridbiler stoppes, samt at der hurtigst muligt sker en afvikling af særreglerne om referencevægten og undtagelserne for mindre fabrikanter, der fremmer salget af hhv. sport utility vehicles (såkaldte SUV'er) og luksusbiler.

#### De Danske Bilimportører (DDB)

DDB henviser generelt til den europæiske bilindustri synspunkter som formidlet af ACEA (European Automobile Manufacturers Association).

DDB finder, at realiseringen af målene kræver en fælles indsats af både bilindustrien og det omgivende samfund. DDB fremhæver, at realiseringen af målene ikke kun



afhænger af bilindustriens udvikling af ny teknologi, men også af de offentlige myndigheders indsats for udrulning af infrastruktur for alternative drivmidler til vejtransporten.

DDB finder, at det er af afgørende betydning for realiseringen af såvel de eksisterende mål på området som en evt. yderligere skærpelse af målene, at udrulningen af den nødvendige infrastruktur til opladning af elbiler samtidig styrkes væsentligt. Der er således en klar sammenhæng mellem revisionen af CO<sub>2</sub>-kravene til nye lette køretøjer og revisionen af AFI-direktivet, hvorfor de bør være gensidigt konsistente, men også at revisionen af CO<sub>2</sub>-præstationsnormerne først bør fastlægges efter en revisionen af AFI-direktivet.

DDB lægger vægt på, at 2025-målene fastholdes eftersom de biler, der vil blive produceret og bragt på markedet indtil da, allerede er under udvikling og typegodkendelse. DDB fremhæver, at bilindustrien er åben overfor højere reduktionsmål for biler i 2030, forudsat disse mål er direkte forbundet med bindende forpligtelser for EU-medlemslandene om udrulning af den nødvendige infrastruktur for alternative drivmidler, herunder både ladepunkter og andre typer drivmidler som f.eks. brint mv.

DDB mener, at en revision af CO<sub>2</sub>-kravene til nye lette køretøjer bør være baseret på teknologisk åbenhed, hvor det er muligt, at forskellige teknologiske løsninger kan levere de ønskede reduktioner. I den forbindelse understreger DDB, at både konventionelle benzin- og dieslbiler samt plug-in hybridbiler fortsat vil spille en rolle, især i det kommende årti.

DDB støtter, at salget og udbuddet af disse biler fortsat kan stimuleres gennem forskellige mekanismer (f.eks. "super-credits" eller "benchmark systems") for at accelerere optaget af nul- og lavemissionsbiler på markedet.

DDB finder det vigtigt at fastholde differentierede standarder for henholdsvis personbiler og for varebiler, især på baggrund af den særlige rolle varebiler spiller i transporten.

#### Drivkraft Danmark (DD)

DD finder, at revisionen af forordningen om CO<sub>2</sub>-præstationsnormer for lette køretøjer desværre ikke fremmer udviklingen af de nødvendige grønne VE-brændstoffer.

DD bakker fuldt op om øgede krav til køretøjernes energieffektivitet, men finder at det skal ske som krav til energieffektivitet og ikke pakkes ind i et krav om CO<sub>2</sub>-udledning, der ikke medtager den faktiske CO<sub>2</sub>-emission fra drivmidlerne i et vugge-til-grav perspektiv.

DD finder det paradoksalt, at en el-bil, der for eksempel oplades på el produceret af biomasse tæller som nulmission, mens den samme biomasse omdannet til flydende brændstof baseret på VE-el (PtX) tæller som 100 pct. CO<sub>2</sub>, når det brændes af i en



forbrændingsmotor. DD mener, at det har den meget uheldige konsekvens, at ubalancen i, hvordan CO<sub>2</sub>-emissionen opgøres, udelukker muligheden for et massivt markedstræk efter, og dermed investeringsstøtte til, reelt bæredygtige vedvarende brændstoffer.

DD understreger, at bæredygtige VE-brændstoffer ikke er et enten eller i forhold til elektrificering. I takt med den fortsatte elektrificering af vejtransporten vil de pågældende brændstoffer og produktionsprocesser relativt simpelt kunne overføres til skibs- og luftfarten, der på det tidspunkt vil drage fordel af den større skala i produktionen og dermed betydeligt reducerede omkostninger. DD foreslår, at der arbejdes for, at VE-brændstoffer tæller med i opgørelsen af bilernes CO<sub>2</sub>-emission.

#### Dansk Erhverv (DE)

DE bakker op om 'fit for 55'-pakken. DE støtter en styrkelse CO<sub>2</sub>-standarderne for nye lette køretøjer, som et vigtigt redskab for at fremme EU's klimaambitioner. Landtransporten er en vigtig sektor for den grønne omstilling og er samtidig en central spiller for fastholdelsen af EU's konkurrencekraft og vækst. DE bemærker, at det de sidste årtier er lykkedes at sænke det enkelte køretøjs udledning af drivhusgasser betydeligt samtidig med, at efterspørgslen på transportløsninger er steget.

DE finder, at målsætningen om en udfasning af nye fossildrevne køretøjer fra 2035 er ambitiøs, da investeringer i nye køretøjer bliver foretaget efter langsigtet planlægning, og det derfor er nødvendigt med forudsigelig regulering, så erhvervslivet kan nå at foretage de nødvendige omstillinger.

DE bakker op om Kommissionens ambitioner om at skabe en omkostningseffektiv omstilling af landtransporten. DE bemærker, at der i dag er betydelige meromkostninger tilknyttet investeringer i grønne transportformer. DE understreger, at det er vigtigt for erhvervet, at der er gennemsigtighed og forudsigelighed i kravene og finder det derfor positivt, at de forslåede krav stiger efter hvert femte år i stedet for årligt. DE vurderer, at erhvervet på den baggrund har tid til at gennemgå de nødvendige omstillinger, og staten kan samtidig nå at følge op med evt. nødvendige initiativer, for hele tiden at sikre, at den grønne infrastruktur og de alternative drivmidler er tilgængelige.

#### DTL Danske Vognmænd (DTL)

DTL er optaget af den grønne omstilling af transportsektoren og deler ambitionerne om en fuldkommen omstilling af sektoren til fossilfri transport.

DTL finder, at Kommissionens forslag om 100 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion fra indregistrering af nye fossile køretøjer i 2035 er meget ambitiøst og vil indebære store udfordringer for såvel producenter som brugere, herunder vognmænd, som skal investere i nye køretøjer.





DTL støtter, at regulering af præstationsnormer og udfasning af fossile køretøjer sker på EU-niveau, så der skabes et fælles europæisk grundlag for de meget betydelige forandringer, og konkurrenceforvridende nationale initiativer undgås.

DTL finder, at det er vigtigt, at den større udbredelse af fossilfri køretøjer ledsages af udbygning af en passende tanknings- og opladningsinfrastruktur, og at den nødvendige opladnings- og tankningsinfrastruktur udrulles på forkant.

DTL deler Kommissionens vurdering af, at en konsekvent regulering, der indeholder en robust tidsplan for skærpede krav til køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner, vil give et stærkt incitament til at investere i fossilfri køretøjer og kan bidrage til at udvikle køretøjer og nedbringe produktionsomkostningerne på fossilfri køretøjer.

DTL konstaterer, at fossilfri køretøjer som el- og brintkøretøjer på nuværende tidspunkt er betydeligt dyrere end tilsvarende fossildrevne køretøjer, hvilket vil kunne medføre store omkostningsforøgelse for vognmænd, der investerer i fossilfri køretøjer. Sådanne omkostningsforøgelse vil blive overvæltet i prisen på transportydelser, som naturligt vil stige, hvilket kan have nationaløkonomiske konsekvenser.

DTL bemærker dertil, at der stilles mange forskelligartede krav til varebilernes funktionalitet og energibehov. Eksempelvis er der ofte behov for varebiler med en høj vægtmæssig lasteevne og samtidig anvendelse af en læssebagsmæk/lift til lange ture herunder internationalt med fx kurérforsendelser eller fx at kunne anvende køle, fryse- eller varmekasser og -aggregater.

DTL bemærker slutteligt, at bestræbelserne på at omstille transportsektoren forudsætter et samspil mellem flere af Kommissionens forslag, der regulerer transportområdet, herunder forslaget om infrastruktur til alternative drivmidler som er helt afgørende for, om der kan ske en fornuftig udfasning af fossile køretøjer uden betydelige negative konsekvenser for transportaktiviteten samt indførelsen af et ETS for transportsektoren og det tilhørende forventede incitament til omstilling.

#### FDM

FDM hilser forslaget velkomment og lægger vægt på, at det er på fælleseuropæisk niveau og ikke nationalt, at udviklingen skal drives. CO<sub>2</sub>-krav har allerede vist deres styrke som instrument til at fremme bilproduktens udvikling af mindre klimabelastende biler, hvorfor det er oplagt at fortsætte ad denne vej.

FDM ser gerne, at EU's CO<sub>2</sub>-krav til bilfabrikanterne skærpes, da det vil øge udbuddet af lav- og nulmissionsbiler og formentligt mindske merprisen, som den nye teknologi medfører. Netop denne merpris udgør dog en særlig problemstilling for danske forbrugere, da merprisen multipliceres i den danske værdibaserede registreringsafgift. Når Kommissionen således anfører, at det vil være til forbrugernes ubetingede fordel, er regnestykket mere kompliceret i Danmark. Kommissionen vurderer, at selvom EU's krav øger bilproducenternes omkostninger, og den deraf afledte



salgspris, betyder den nye teknologi lavere driftsomkostninger for forbrugerne, så regnestykket efter få års ibrugtagning er netto til fordel for forbrugernes biløkonomi. I Danmark er dette dog et noget andet regnestykke, da merprisen på bilen fastlægges på baggrund af registreringsafgiften og de danske forbrugere samtidigt har nogle af EU's højeste afgifter på eksempelvis elektricitet. FDM opfordrer derfor til, at der i dansk afgiftslovgivning tages højde for dette, hvis forslaget bliver en realitet.

FDM finder, at Kommissionens forslag om 100 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion fra nye køretøjer fra 2035 reelt vil betyde et markant skridt væk fra EU's hidtidige åbne og teknologi-neutrale tilgang, der har været ledetråd ved fastlæggelsen af de lovgivningsmæssige rammer for bilproducenterne, da kravet de facto vil betyde obligatorisk elektrificering af den nye køretøjsflåde.

FDM finder, at denne fravigelse fra teknologineutralitet har flere svagheder. Ved kun at vurdere klimaneutralitet gennem emissioner fra udstødningsrøret (tank-to-wheel), ignoreres det faktiske klimaaftryk på livscyklusbasis, hvilket har som konsekvens, at eksempelvis PtX ikke udvikles. Forslaget giver således ikke incitament for bilproducenterne til at se på, hvordan klimapåvirkningen fra den allerede eksisterende bilpark kan reduceres, og da denne bilpark vil være på vejene de næste 10-15 år forsinkes reelt reduktion af transportsektorens klimabidrag. Hvis man anvendte en LCA-tilgang og samtidigt belønnede bilproducenter, der fik lavet nye typegodkendelser til deres eksisterende bilpark, ville der kunne gives et stort incitament til på europæisk plan at udvikle flydende klimavenlige drivmidler til de eksisterende benziner. Dette vil sammen med den direkte elektrificering kunne give et langt større reduktionsbidrag fra transportsektoren.

#### Rådet for Grøn Omstilling (RGO)

RGO finder det yderst positivt, at Kommissionen foreslår et forbud mod salg af nye person- og varebiler, der kører på fossilt brændstof i 2035. RGO bemærker, at det kan være med til at fremme salget af elektriske køretøjer og bane vejen for den grønne omstilling, i og med personbiler står for 12 pct. af EU's CO<sub>2</sub>-udslip, mens varebiler står for 13 pct. af vejtransportens CO<sub>2</sub>-udledninger i EU.

RGO finder det meget positivt, forslaget om 100 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion fra nye lette køretøjer viser, at Kommissionen er seriøs omkring klimaneutralitet i 2050, selvom slutdatoen for salg af fossil-biler kunne være mere ambitiøs. RGO mener, at slutdatoen for salg af fossilbiler bør rykkes frem til senest 2030, samt at reguleringen bør give medlemsstaterne mulighed for at sætte en tidligere slutdato end fastsat i reguleringen.

RGO finder, at kravet på 55 pct. reduktionsmål i 2030 ikke er den mest samfundsøkonomiske måde at opnå reduktionsmålet i 2035, men ved hjælp af specifikke mål for salg af nulemissionsbiler, hvilket også vil gøre det muligt at nå positive samlede



ejeromkostninger for elbiler inden 2026. RGO mener, at der bør fastsættes nulemissionsmål for salg af elbiler på hhv. 22 pct. i 2025, 37 pct. i 2027 og 67 pct. i 2030 for mest samfundsøkonomisk og hurtigt at nå 100 pct. målet i 2035.

RGO finder det positivt, at incitamentsstrukturen (ZLEV) fjernes fra 2030, men at det er for sent, da det betyder at bilproducenter kan nå CO<sub>2</sub>-kravet via salg af forurenende plug-in hybridbiler helt frem til 2029. RGO bemærker, at plug-in hybridbiler udleder op til 3-4 gange mere end de officielle testresultater, hvorfor plug-in hybridbiler ikke skal tilgodeses frem for rene elbiler. RGO finder, at multiplikatoreffekten på 0,7 for plug-in hybridbiler i ZLEV-systemet, skal fjernes hurtigst muligt og senest i 2025, hvor Taksonomiforordningen indikerer, at plug-in hybridbiler ikke længere anses som værende bæredygtige.

RGO finder det positivt, at e-fuels er holdt uden for CO<sub>2</sub>-kravene til person- og varebiler, da krav om e-fuels vil forsinke elektrificeringen af vejtransporten og forlænge brug af forurenende forbrændingsmotorer, samtidig med at udskyde omstillingen, hvor e-fuels er nødvendige for den grønne omstilling, som fly, skibsfart og tung industri.

RGO finder, at referencevægt-systemet for bilproducenter bør fjernes i CO<sub>2</sub>-kravene, da det udhuler CO<sub>2</sub>-gevinsten i kravene. Det er ligeledes vigtigt at integriteten i kravene sikres, ved at få tal for det reelle brændstofforbrug, gennem brændstofforbrugsmålere (fuel consumption meters). Samtidig bør der sættes et loft over, hvor klimabelastende nye fossil-personbiler fra den enkelte producent må være på niveau med den enkelte producents gennemsnitlige udledning fra 2021 for ikke at give incitament til at udhule lovgivningen, da multipliers og elbiler kan give plads til at fossil-bilers udledning faktisk kan stige, hvis ikke der er et loft.

RGO finder at på trods af øgede krav til nye varebilers CO<sub>2</sub>-udledning på 50 pct. i 2030 og 100 pct. i 2035, er CO<sub>2</sub>-kravene frem mod 2030 så lave, at producenterne kan opfylde dem ved salg af fossile varebiler, og derfor bør CO<sub>2</sub>-kravet i 2030 hæves til 60 pct.

RGO vurderer, at uden et nyt delmål før 2030 kan der potentielt gå 10 år før el-varebilssalget for alvor starter, og bemærker hertil, at der i 2020 i EU blev solgt 2,3 pct. elektriske varebiler, grundet de eksisterende lave CO<sub>2</sub>-krav til varebiler. RGO forventer, at salg af el-varebiler forbliver på omtrent 5-7 pct. frem mod 2027/2028, uden nye delmål før 2030, fordi det hidtil har været muligt for varebilsproducenter at nå målet uden salg af elektriske varebiler. RGO finder på den baggrund, at CO<sub>2</sub>-kravet i 2025 bør øges til 20 pct., og der bør indføres et delmål på 31 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion i 2027 for at sætte det nødvendige skub i el-varebilssalget. Dertil bør der samtidig indføres et separat nulemissionsmål på hhv. 15 pct. i 2025, 25 pct. i 2027 og 50 pct. i 2030, for at sikre produktion og salg af el-varebiler. Da el-varebiler har en større vægt på grund af batteriet, bør der tillades en højere totalvægt af el-varebiler frem mod 2030, ligesom det er sket med lastbiler.



RGO bemærker, at målet for CO<sub>2</sub>-reduktion for varebiler er koblet op på referencevægten (mass adjustment). Den nuværende regulering tillader at større og tungere varebiler må udlede mere CO<sub>2</sub>, hvilket gør det mere attraktivt for producenter at sælge større fossile varebiler, hvorfor referencevægten for varebiler bør fjernes.

#### Trafiksekskaberne

Trafiksekskaberne har ingen specifikke bemærkninger, men opfordrer til overensstemmelse og koordinering mellem forslag til revision af CO<sub>2</sub>-præstationsnormer for lette køretøjer samt forslag til revision af AFI-direktivet og Clean Vehicle Directive.

#### Wind Denmark (WD)

WD byder forslaget velkomment. WD støtter fuldt op om Kommissionens forslag om 100 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion fra nye lette køretøjer i 2035, da det dels sender et stærkt signal til de europæiske bilfabrikanter om behovet for at omstille deres produktion, såvel som det vil give forbrugerne et større incitament til indkøbe et nulemissionskøretøj. WD bemærker, at en håndfuld bilfabrikanter har kommunikeret en slutdato for produktion af benzin- og dieselmotorer til det europæiske marked før 2035, mens de fleste andre fabrikanter også har skruet gevaldigt op for ambitionerne. WD opfordrer til, at Danmark sammen med ligesindede fortsat skubber på for at få ændret EU-lovgivningen, der giver mulighed for at medlemsstater, der ønsker at indføre et forbud før 2035, har mulighed for at gøre det.

WD er overordnet tilfreds med det fremsatte forslag om øgede CO<sub>2</sub>-krav i 2030, men havde gerne set et lidt højere ambitionsniveau for varevogne. WD mener også, at delmålet i 2025 bør hæves, da målet om 15 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion i 2025 kan indfris relativt nemt, og derfor ikke vil skubbe mærkbart på udrulning af flere elbiler i den første halvdel af 2020'erne. WD finder det særligt kritisk, at en tidlig udrulning af elbiler, som følge af højere delmål i 2020'erne, vil kunne resultere i, at en elbil hurtigere vil blive billigere at anskaffe end en tilsvarende benzinbil. På den baggrund anbefaler Wind Denmark, at Danmark arbejder for, at delmålet i 2025 hæves til min. 25 pct. for biler og 20 pct. for varevogne.

WD vurderer, at selvom øgede CO<sub>2</sub>-krav vil have en mærkbar positiv betydning, vil det ikke alene kunne drive den nødvendige udrulning af nulemissionskøretøjer med mindre kravet sættes til min. 70 pct., som WD ikke umiddelbart vurderer er realistisk. Risikoen herved er, at fabrikanterne kan have et incitament til at fokusere på forbedringer af deres eksisterende forbrændingsmotorer og/eller hybridkøretøjer, hvor der i stigende grad kan sættes spørgsmålstegn ved den reelle klimaeffekt. WD finder, at der er risiko for, at udvikling af nulemissionskøretøjer ikke prioriteres i tilstrækkelig grad, hvormed den nødvendige gradvise andel af sådanne køretøjer ikke sker som påkrævet. På den baggrund finder WD, at de nuværende incitamentsstruktur til andelen af nul- og lavemissionskøretøjer bør ændres til kun at omfatte nulemissionskøretøjer, og at den fremover strammes.



WD hilser beslutningen velkommen om at udfase kreditsystemet for nul- og lavemissionskøretøjer i 2030, da WD finder, at systemet forgylder hybridbiler uretmæssigt som rene elbiler.

WD anbefaler, at multiplikatorfaktoren for hybridbiler fjernes senest i 2025, og at der stilles yderligere krav til, hvornår hybridbiler kan opnå kreditter, således at det sikres, at størstedelen af kørslen rent faktisk sker via den elektriske motor og dermed også stemmer bedre overens med de officielle testresultater.

WD finder, at det skal muliggøres at køretøjer, der drives af CO<sub>2</sub>-baserede PtX-brændstoffer også defineres som nul- og lavemissionskøretøjer, så bil- og varevognsfabrikanter får et incitament til investere og udvikle sådanne køretøjer. For nuværende er der umiddelbart intet incitament til at investere i udvikling af forbrændingsmotorer, der kører på karbonbaserede PtX-brændstoffer, såsom metanol, DME, syntetisk diesel og gas mm. Dette skyldes, at nuværende metode for opgørelse af CO<sub>2</sub>-udledninger baserer sig på såkaldte tail-pipe emissioner, som ikke skelner mellem om brændstoffets oprindelse er fossil eller VE. WD finder det nødvendigt, at der fra dansk side arbejdes for at ændre nuværende metode for tail-pipe emissioner, så der kan skelnes mellem "grøn" og "sort" CO<sub>2</sub>, da incitamentet til at udvikle og tilbyde sådanne køretøjer dermed bortfalder.

Givet PtX-brændstoffer er såkaldte drop-in brændstoffer, betyder det, at disse med mindre modifikationer kan anvendes i eksisterende bilmotorer. Med en stor eksisterende bilflåde i 2030, finder WD, at det burde afdækkes, om det vil være formålstjenesteligt at inkludere retrofitting af eksisterende køretøjer i forordningen, da dette foruden et stort reduktionspotentiale, også vil åbne op for et stort marked for (danske) PtX-brændstoffer og dermed modne teknologierne gennem en øget hastighed og opskalering.

WD finder, at det bør afdækkes, hvorvidt indførelse af et kreditsystem for VE-brændstoffer er hensigtsmæssigt. Det er langt billigere at producere drop-in brændstoffer baseret på fossile kilder frem for VE. For at sikre en reel CO<sub>2</sub>-reduktion er det derfor nødvendigt, at der skabes en direkte sammenhæng mellem denne type lette køretøjer og deres brændstofforbrug, hvor fabrikterne skal indkøbe og dokumentere, at en tilsvarende og additionel mængde f.eks. PtX-brændstof bringes på markedet over køretøjernes levetid. For ikke at skabe flere forskellige systemer, finder WD, at et kreditsystem bør bygge på VE-direktivets regler.

## 9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der har under det forhenværende slovenske og det nuværende franske formandskab været afholdt en række tekniske møder i rådsarbejdsgruppen for miljø. Flere medlemsstater har endnu ikke fastlagt en holdning til forslaget.



Der tegner sig generelt overordnet tre grupperinger i Rådet, som ønsker hhv. et øget ambitionsniveau, lavere ambitionsniveau samt bilproducerende lande, som placerer sig mellem de to ydergrupperinger.

Den mere ambitiøse gruppe støtter generelt et øget ambitionsniveau i kravene mhp. at accelerere omstillingen til nulemission og øge bidraget til 2030-klimamålet. En gruppe af medlemslande har udtrykt bekymring for ambitionsniveauet af hensyn til industri og arbejdspladser samt omkostninger for lavindkomstgrupper. Blandt den tredje gruppe af lande fremhæves det, at forhøjelse af de nuværende CO<sub>2</sub>-krav er muligt, men bør balanceres ift. omstillingshastighed af hensyn til industrien samt arbejdspladser.

### 10. Regeringens generelle holdning

Regeringen hilser Europa-Kommissionens 'Fit for 55'-pakke velkommen. Regeringen ønsker en ambitiøs og omkostningseffektiv klimaindsats i EU, der kan realisere 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.

Øgede CO<sub>2</sub>-krav til personbiler og varevogne på EU-niveau er den mest effektive vej til at opnå en omstilling af bilindustrien fra produktion af konventionelle biler til nul- og lavemissionsbiler. Teknologiuudviklingen, produktionen og derigennem prisudviklingen af personbiler og varevogne til det europæiske bilmarked drives i høj grad gennem europæisk regulering, hvorved der gennem forhøjede krav kan forventes et større modeludbud og lavere priser på nul- og lavemissionsbiler.

Regeringen har opfordret Kommissionen til at præsentere et forslag om udfasning af nye benzin- og dieslbiler i EU. Regeringen hilser derfor Kommissionens forslag om en udfasning af nye fossildrevne lette køretøjer velkomment. Revisionen er et bærende element i regeringens arbejde med at udfase salget af nye benzin- og dieslbiler nationalt og i EU.

Regeringen finder det centralt, at der fastsættes så høje krav som muligt til nye lette køretøjers CO<sub>2</sub>-udledning, og at datoen for udfasning af fossile nye lette køretøjer fremrykkes til 2030. Såfremt en tidligere udfasningsdato ikke er mulig, finder regeringen det vigtigt, at ambitiøse medlemslande kan gå forrest og gives fleksibilitet til at fastsætte en tidligere udfasningsdato, som også følger af aftale om Grøn omstilling af vejtransporten (4. december 2020).

Den nuværende regulering med krav for 2020/2021 peger på, at bilproducenter først lever op til kravene tæt på punktmålet. Regeringen finder derfor, at der bør fastsættes et delmål i 2027, der skal sikre, at bilproducenterne gradvist vil opfylde CO<sub>2</sub>-kavene, så der sker en løbende indfasning af nye nulemissionsbiler og -varevogne.



Kommissionen foreslår fra 2030 at udfase den eksisterende ZLEV-incitamentsstruktur for nul- og lavemissionsbiler for bilproducenter. Den eksisterende incitamentsstruktur har til hensigt at fremme salget af nye nul- og lavemissionsbiler frem for, at producenter fx satser på at effektivisere konventionelle fossile biler. De fleste bilproducenter forventes dog senest i 2023<sup>1</sup> at sælge flere nul- og lavemissionsbiler end benchmarket for 2025, som betyder, at producenterne vil få slækket deres individuelle CO<sub>2</sub>-krav. Incitamentsstrukturen vil derved ikke have den tilskyndende effekt, men vil reelt være en udvanding af det overordnede CO<sub>2</sub>-krav. Regeringen finder det derfor centralt, at incitamentsstrukturen udfases allerede fra 2025 med henblik på særligt at fremme nulemissionsbiler.

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

Sagen har senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg på mødet den 1. oktober 2021 og 16. december 2021 til orientering. Grund- og nærhedsnotat er fremsendt den 9. september 2021.

---

<sup>1</sup> Ifølge markedsfremskrivinger fra Transport & Environment





## 1e. Forslag om oprettelse af en social klimafond

KOM(2021) 568

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i margenen.

### 1. Resume

Kommissionen har den 14. juli 2021 offentliggjort forslag til en social klimafond. Forslaget er fremsat som del af Kommissionens lovforslagspakke vedr. udmøntning af EU's forøgede 2030-klimareduktionsmål (Fit-for-55).

Fonden har til formål at adressere sociale effekter, der berører udsatte husholdninger, udsatte transportbrugere og udsatte mikrovirksomheder, som følge af Kommissionens forslag til EU's kvotehandelsystem for vejtransport og bygninger.

Hvert medlemsland vil skulle udarbejde og indsende en social klimaplan, der indeholder konkrete tiltag og investeringer mhp. at afbøde sociale konsekvenser fra Kommissionens forslag om inklusionen af vejtransport og bygninger i kvotehandelsystemet. Fonden kan yde støtte til midlertidig indkomststøtte til udsatte husholdninger og transportbrugere, samt bl.a. finansiere tiltag og investeringer mhp. at øge bygnings energieffektivitet, udføre bygningsrenovering, dekarbonisere opvarmning og nedkøling af bygninger samt forbedre adgang til nul- og lavemissionsmobilitet og transport.

Kommissionen lægger op til et samlet udgiftsniveau på ca. 72,2 mia. euro i løbende priser i perioden 2025-32, hvoraf den danske andel af støtten udgør 361 mio. euro (svarende til 0,5 pct. af den samlede støtte) i Kommissionens forslag.

Forslaget forventes at have negative statsfinansielle konsekvenser for Danmark, idet Danmark ikke forventes at modtage direkte støtte fra den sociale klimafond i et omfang, som svarer til den danske finansiering heraf. De nærmere specifikke konsekvenser afhænger bl.a. af Kommissionens forslag til revision af EU's flerårige finansielle ramme 2021-27, samt forslag til introduktionen af nye indtægtskilder til EU's budget, der blev fremlagt 22. december 2021

Regeringen ønsker en ambitiøs og omkostningseffektiv klimaindsats i EU, der kan bidrage til at indfri EU's klimamål for 2030 samt drive den grønne omstilling både i Danmark og i EU mod klimaneutralitet i senest 2050. Regeringen finder at den grønne omstilling i EU skal være ambitiøs og socialt retfærdig. Regeringen finder, at der skal tages højde for allerede eksisterende fordelingsmekanismer til gavn for mindre velstående lande og regioner, samt de betydelige midler afsat til klimainitiativer i EU's flerårige finansielle ramme for 2021-27. Bl.a. i det lys er regeringen skeptisk over for forslaget om en ny social klimafond. Regeringen finder det samtidig vigtigt, at fokus er på en effektiv implementering af allerede afsatte rammer til at indfri EU's høje klimaambitioner.



Forslaget forventes sat på dagsordenen for miljørådsmødet den 17. marts 2022 sammen med de øvrige klimarelaterede forslag i Fit for 55-pakken til fremskridtsrapportering og politisk drøftelse.

## 1. Baggrund

Kommissionen har den 14. juli 2021 fremsat forslag til Europa-Parlamentet og Rådet om etablering af en social klimafond. Forlaget er fremsat som del af Kommissionens lovforslagspakke vedr. udmøntning af EU's forøgede 2030-klimareduktionsmål (*Fit for 55*). Forslaget er oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 10. september 2021.

Kommissionen angiver sammen med forslaget, at forøgelsen af EU's 2030-klimamål til 55 pct. forventes at øge prisen på fossile brændstoffer. Kommissionen fremhæver i den forbindelse, at de estimerede ændringer i priserne som følge af højere klimambitioner vil påvirke de lavere indkomstgrupper mere end de øverste indkomstgrupper. Kommissionen fremhæver endvidere, at den sociale klimafond skal oprettes med henblik på at imødegå de sociale og fordelingsmæssige konsekvenser for de mest sårbare grupper som følge af udvidelse af kvotehandel til bygninger og vejtransport. Det forventes, at de forventede højere energipriser som følge heraf vil skabe opmærksomhed i en række medlemslande, samt præge forhandlingerne om forslaget.

Kommissionen fremlagde ydermere 22. december 2021 forslag til revision af EU's flerårige finansielle ramme for 2021-27 (KOM (2021) 569)<sup>2</sup>, samt forslag til introduktionen af nye indtægtskilder til EU's budget (KOM (2021) 570)<sup>3</sup>, herunder med henblik på at tilpasse de øgede udgifter til finansiering af den sociale klimafond.<sup>4</sup>

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91(d)(1), artikel 192(1) og artikel 194(1)(c) og behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure. Forslaget skal vedtages med kvalificeret flertal.

Forslaget forventes sat på dagsordenen for miljørådsmødet den 17. marts 2022 sammen med de øvrige klimarelaterede forslag i Fit for 55-pakken til fremskridtsrapportering og politisk drøftelse.

## 2. Formål og indhold

Der lægges i Kommissionens forslag op til at oprette en social klimafond, der overordnet vil have til formål at bidrage til omstilling mod klimaneutralitet ved at adressere

<sup>2</sup> Forslag til Rådet forordning om ændring af forordning (EU, Euratom) 2020/2093 om fastlæggelse af den flerårige finansielle ramme for årene 2021-2027.

<sup>3</sup> Forslag til Rådets afgørelse om ændring af afgørelse (EU, Euratom) 2020/2053 om ordningen for Den Europæiske Unions egne indtægter.

<sup>4</sup> Der henvises til grund- og nærhedsnotat om forslagene oversendt til Folketingets Europaudvalg 9. februar 2022 for redegørelse herom.



sociale effekter som følge af at udvide kvotehandel til vejtransport og bygninger, som det foreslås i Kommissionens forslag til revision af EU's kvotehandelssystem (KOM (2021) 551)<sup>5</sup>. Fondens specifikke målsætning er at yde støtte til udsatte husholdninger, udsatte transportbrugere og udsatte mikrovirksomheder.

### **National social klimaplan**

Kommissionen lægger op til, at hvert medlemsland vil skulle udarbejde og indsende en social klimaplan, sammen med en opdatering af landets national energi- og klimaplan, som følger forordning (EU) 2018-1999<sup>6</sup>.

Sammen med en beskrivelse af, hvordan den sociale klimaplan opfylder fondens overordnede formål, vil der i planen skulle opstilles konkrete tiltag og påtænkte investeringer med henblik på at afbøde virkningen af evt. stigning i prisen på fossile brændstoffer som følge af inklusionen af vejtransport og bygninger i EU's kvotehandelssystem. Den sociale klimaplan kan bl.a. indeholde nationale tiltag, der yder midlertidig indkomststøtte til udsatte husholdninger og husholdninger, der er udsatte transportbrugere. Herudover vil planen skulle indeholde nationale projekter med henblik på at:

- finansiere tiltag og investeringer for at øge bygningers energieffektivitet; gennemføre foranstaltninger til forbedring af energieffektivitet; udføre bygningsrenovering; dekarbonisere opvarmning og nedkøling af bygninger, herunder integration af energiproduktion fra vedvarende energikilder.
- finansiere tiltag og investeringer for at forbedre adgang til nul- og lavemissionsmobilitet og transport.

Støtten fra fonden skal være additionel til støtte, der gives af andre EU-programmer, fonde og instrumenter. Det vil være muligt, at tiltag og investeringer modtager støtte fra andre EU-programmer, fonde og instrumenter såfremt støtten ikke dækker samme omkostninger. Herunder skal støtten fra fonden være additionel og må ikke erstatte varige nationale udgifter.

Herudover skal et lands sociale klimaplan særligt indeholde følgende elementer:

---

<sup>5</sup> 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 CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (KOM (2021) 551).

<sup>6</sup> Artikel 14(2) i EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2018/1999 af 11. december 2018 om forvaltning af energiunionen og klimaindsatsen, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, Rådets direktiv 2009/119/EF og (EU) 2015/652 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013.



- Konkrete foranstaltninger, der er nødvendige for at opfylde planens tiltag og investeringer, samt information om eksisterende og planlagte initiativer fra andre EU-, internationale, offentlige eller private aktører.
- Estimering af de sandsynlige effekter ved en forøget pris på fossile brændsler for dels husholdninger, herunder særligt ift. forekomsten af energifattigdom, for dels mikrovirksomheder og for dels transportbrugere, med fokus på at danne et skøn for og identifikation af udsatte husstande, udsatte mikrovirksomheder og udsatte transportbrugere. Denne vurdering vil skulle foretages med et tilstrækkeligt niveau af regional opdeling under hensyntagen til elementer som f.eks. adgang til offentlig transport, grundlæggende services og identifikation af områder, der er mest påvirket.
- Såfremt planen indeholder midlertidig indkomststøtte, skal planen indeholde kriterierne for identifikation af modtagere, angivelse af tidshorisont af tiltag, vurdering af forventet effekt på energi- og transportfattigdom, samt på sårbarheden for husholdninger, transportbrugere og mikrovirksomheder.
- Påtænkte mål og milepæle, samt en vejledende tidsplan for gennemførelsen af tiltag og investeringer, som skal gennemføres inden den 31. juli 2032.
- Forventede omkostninger ved planen sammen med tilstrækkelige begrundelse herfor, herunder ift. omkostningseffektivitet samt planens forventede indvirkning.
- Påtænkte nationale bidrag til de samlede omkostninger.
- Forklaring på hvordan planen sikrer, at ingen tiltag eller investeringer gør signifikant skade på miljømæssige målsætninger<sup>7</sup>.
- Ordninger for effektiv overvågning og gennemførelse af planen, herunder især for de foreslåede mål og milepæle.
- Et resumé af høringsprocessen og hvor muligt gennemførelse af planen, samt hvordan interessenternes input er afspejlet i planen.
- Beskrivelse af landets system til at forebygge, opdage og korrigere korrupsion, svindel og interessekonflikter ved anvendelse af fondens midler, samt beskrivelse af tiltag med henblik på at undgå dobbeltfinansiering fra EU-programmer.

Kommissionen fremhæver hertil, at planen skal være konsistent med information og indsats, som medlemslandet har fastsat i handlingsplanen for den europæiske søjle for sociale rettigheder og den europæiske socialfond, landets genopretningsplan og landets langsigtede strategi for bygningsrenovation. Hertil skal indsatserne komplementere landets planer for fonden for retfærdig omstilling.

#### Omkostningsskøn for tiltag og investeringer i den sociale klimafond

Medlemslandene vil kunne inkludere omkostninger til tiltag og investeringer inden for fondens specifikke indsatsområder. Fonden vil ikke kunne støtte omkostninger i form af direkte indkomststøtte for husholdningerne, der allerede er omfattet af:

---

<sup>7</sup> Artikel 17 i EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2020/852 af 18. juni 2020 om fastlæggelse af en ramme til fremme af bæredygtige investeringer og om ændring af forordning (EU) 2019/2088.



- Offentlig indgriben i prisniveauet for brændstoffer, der vedrører vejtransport og bygninger (kapitel IVa i direktiv 2003/87/EC).
- Offentlig indgriben ift. prisfastsættelse for udbud af gas i overensstemmelse med artikel 3(3) af direktiv 2009/73/EC<sup>8</sup>

I tilfælde af et land kan dokumentere i sin sociale klimaplan, at den offentlige indgriben ikke fuldt ud opvejer prisstigningen som følge af inklusionen af vejtransport og bygninger i EU's kvotehandelssystem, vil direkte indkomststøtte kunne indgå i omkostningsskønnene for planen.

Medlemslandene kan i omkostningsskønnene for den sociale klimaplan medregne finansiel støtte til andre offentlige eller private enheder, end udsatte husholdninger, mikrovirksomheder og transportbrugere, såfremt disse enheder gennemfører tiltag og investeringer, der i sidste ende kommer udsatte husholdninger, mikrovirksomheder og transportbrugere til gode. Det pålægger medlemslandet at sikre nødvendige lov- og kontraktmæssige garantier for, at den fulde gevinst videregives til de udsatte husholdninger, mikrovirksomheder og transportbrugere.

### **Vurdering af sociale klimaplaner**

Kommissionen skal vurdere et lands sociale klimaplan i tæt samarbejde med det pågældende land. Kommissionen kan anmode om yderligere informationer og angive bemærkninger til planen. Medlemslandet skal give den efterspurgte information og må revidere planen, hvis nødvendigt, inklusiv efter indlevering af planen. Kommission og medlemslandet kan aftale at forlænge fristen for godkendelse, såfremt det vurderes nødvendigt og der kan opnås enighed herom.

Kommissionen skal vurdere relevansen, effektiviteten og sammenhængen af planen baseret på følgende kriterier:

- at planen forventes at bidrage til at adressere de sociale indvirkninger på samt udfordringer for udsatte husholdninger, mikrovirksomheder og transportbrugere sfa. etableringen af kvotehandelssystemet for vejtransport og bygninger. Indsatsen vil bl.a. skulle tage højde for Kommissionens anbefalinger til medlemslandene i forhold til langsigtede mål om klimaneutralitet i EU inden 2050<sup>9</sup>, samt ländespecifikke udfordringer og den finansielle tildeling som medlemslandet står til at modtage.

---

<sup>8</sup> EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2009/73/EF af 13. juli 2009 om fælles regler for det indre marked for naturgas og om ophævelse af direktiv 2003/55/EF.

<sup>9</sup> EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2018/1999 af 11. december 2018

om forvaltning af energunionen og klimaindsatsen, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, Rådets direktiv 009/119/EF og (EU) 2015/652 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013.



- at planen ikke indeholder tiltag, der forventes at forårsage signifikant skade på miljømæssige målsætninger.
- at planen indeholder tiltag, der bidrager til den grønne omstilling, herunder som særligt adresserer udfordringer forbundet med indfrielse af EU's klima- og energimål for 2030, samt 2030-målene under mobilitetsstrategien.
- at planen forventes at have en vedvarende indvirkning på udfordringerne, der adresseres i planen.
- at planen forventes at sikre en effektiv overvågning og gennemførelse, herunder i forhold til den planlagte tidsplan, samt mål og milepæle og tilhørende indikatorer.
- at landets begrundelse for, at størrelsen på finansieringsbehovet forbundet med dets plan er rimeligt og plausibelt og står mål med den forventede nationale miljømæssige og sociale indvirkning.
- at de forslåede ordninger i planen forventes at forebygge, opdage og korrigere korruption, svindel og interessekonflikter ved anvendelse af fondens midler.
- at de forslåede mål og milepæle er effektive i betragtning af fondens omfang, mål og støtteberettigede indsatser.
- at planens tiltag og investeringer repræsenterer en sammenhængende indsats.

#### **Godkendelser af sociale klimaplaner**

Det foreslås, at Kommissionen træffer afgørelse om et EU-lands sociale klimaplan inden for seks måneder efter, at landet har afleveret planen. Afgørelsen træffes af Kommissionen i form af en implementerende retsakt.

Såfremt Kommissionen i forbindelse med sin afgørelse godkender landets sociale klimaplan, skal afgørelsen nævne de tiltag og investeringer, som medlemslandet skal implementere, herunder mål og milepæle, samt størrelsen af den direkte støtte, som landet tildeles. Derudover skal afgørelsen bl.a. fastlægge, hvordan den direkte støtte udbetales i rater ved opfyldelsen af mål og milepæle, herunder tilhørende indikatorer, landets nationale bidrag, samt redegøre for rammerne for Kommissionens adgang til de informationer og data, som ligger til grund for planen.

Afgørelsen om direkte støtte til et land bestemmes på baggrund af landets sociale klimaplan og dets skøn for de samlede omkostninger forbundet med gennemførelse af planen. Det sker på følgende vis:

- Såfremt den sociale klimaplan godkendes, og hvis landets skønnede omkostninger forbundet med planen svarer til eller er større end landets nominelle øvre grænse for direkte støtte, tildeles landet direkte støtte svarende til den øvre grænse for støtte.
- Såfremt den sociale klimaplan godkendes, og hvis landets skønnede omkostninger forbundet med planen er mindre end landets nominelle øvre grænse for direkte støtte, tildeles landet direkte støtte svarende til de skønnede omkostninger.
- Såfremt den sociale klimaplan ikke godkendes, idet den ikke lever op til kriterierne herfor, tildeles et land ingen direkte støtte.



Såfremt et lands sociale klimaplan ikke godkendes, skal Kommissionen tilvejebringe en begrundelse for sin afgørelse. Medlemslandet skal genindsende dets plan efter der er taget højde for Kommissionens vurdering.

### **Forpligtigelse for modtagelse af finansiel støtte**

Efter vedtagelse af landets sociale klimaplan skal der rettidigt indgås aftale med medlemslandet, som udgør en juridisk forpligtigelse, der dækker over 2025-27, i henhold til EU's finansforordning<sup>10</sup>. Denne aftale kan tidligst indgås et år før påbegyndelsen af auktioneringen under kvotehandelsystemet for vejtransport og bygninger. Den juridiske forpligtigelse for perioden 2028-2032 indgås med forbehold for midler tilgængelige under de årlige lofter i den gældende flerårige finansielle ramme.

### **Udbetaling og suspension**

Fonden har til formål at støtte medlemslandene med finansiering af tiltag og investering, som forudsat i landets sociale klimaplan. Udbetaling af støtte betinges af opnåelse mål og milepæle for tiltagene og investeringerne i planen.

Det fremgår af forslaget, at mål og milepælene skal være i overensstemmelse med EU's klimamål og særligt omfatte:

- Energieffektivitet
- Bygningsrenovation
- Nul- og lavemissionsmobilitet og -transport
- Reduktion i drivhusgasemissioner
- Reduktion i antal af udsatte husholdninger, herunder særligt husholdninger i energifattigdom, udsatte mikrovirksomheder og udsatte transportbrugere

Efter indfrielse af milepæle og målsætninger i et lands sociale klimaplan og afgørelsen herom kan landet på halv- eller helårlig basis anmode Kommissionen om udbetaling af den direkte støtte. Kommissionen træffer inden for to måneder beslutning om, hvorvidt anmodningen imødekommes.

Såfremt en anmodning om udbetaling af direkte støtte ikke godkendes, suspenderes udbetalingen enten helt eller delvist. Suspensionen løftes, når et land måtte nå sine milepæle og mål.

Såfremt et lands udbetaling suspenderes og landets mål og milepæle ikke er opfyldt inden for seks måneder efter suspensionen, skal Kommissionen reducere den finansielle assistance proportionalt.

---

<sup>10</sup> EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU, Euratom) 2018/1046 af 18. juli 2018 om de finansielle regler vedrørende Unionens almindelige budget, om ændring af forordning (EU) nr. 1296/2013, (EU) nr. 1301/2013, (EU) nr. 1303/2013, (EU) nr. 1304/2013, (EU) nr. 1309/2013, (EU) nr. 1316/2013, (EU) nr. 223/2014, (EU) nr. 283/2014 og afgørelse nr. 541/2014/EU og om ophævelse af forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.





Såfremt der inden for tolv måneder efter godkendelse af den juridiske aftale for planen ikke er sket håndgribelige fremskridt i nogen af de relevante mål og milepæle, skal Kommissionen ophæve relevante aftaler og frigive den relevante andel af den finansielle assistance.

Landet kan inden for to måneder fra Kommissionens konklusion om suspension eller aflysning af den finansielle assistance gøre indsigelse mod beslutningen.

### **Finansiel assistance**

Forslaget indebærer, at der fra den sociale klimafond kan gives finansiell assistance til medlemslandene i form af direkte støtte. Der lægges med forslaget op til, at den finansielle assistance udgør 23,7 mia. euro i løbende priser for perioden 2025-27 og 48,5 mia. euro i løbende priser for perioden 2028-32, afhængigt af tilgængelige midler under de årlige lofter i den gældende flerårige finansielle ramme (MFF). Der lægges dermed med forslaget op til en samlet finansielle ramme på 72,2 mia. euro i løbende priser for 2025-32.

Medlemslandene kan indgive forespørgsel om at flytte midler fra fonde under delt forvaltning til den sociale klimafond. Medlemslandene kan overlade forvaltningen af fonden til den nationale myndighed, der forvalter den europæiske socialfond (ESF+), hvor det vurderes relevant. Medlemslandene vil kunne anvende op til 4 pct. af den samlede totale tildeling af støtte til teknisk assistance til planen.

### **Maksimal finansiell assistance**

Kommissionen lægger op til, at alle medlemslande tildeles midler. Medlemslandenes finansielle assistance udregnes bl.a. ud fra befolkning i risiko for fattigdom, udledninger fra fossil brændsel i husstande samt landenes relative velstandsniveau.

Kommissionens forslag til fordeling af midler fra den sociale klimafond fremgår af bilag 1.

### **Nationale bidrag**

Medlemslandene skal bidrage med mindst 50 pct. af de samlede omkostninger i den sociale klimaplan. Medlemslandene skal bl.a. bruge provenu fra auktionering af kvoter vedr. vejtransport og bygninger til deres nationale bidrag til planen.

### **Ændring af social klimaplan**

Såfremt et lands sociale klimaplan, herunder relevante mål og milepæle, ikke længere er enten hel eller delvis uopnåelige for medlemslandet på grund af objektive kriterier, herunder især som følge af den faktiske, direkte indvirkning af kvotehandelsystemet for vejtransport og bygninger, kan landet indsende en opdateret plan.



Såfremt Kommissionen giver en positiv vurdering af den ændrede plan, skal Kommission inden for fire måneder efter aflevering af den ændrede plan fremsætte årsagerne for den positive vurdering gennem en implementerede retsakt.

Såfremt Kommissionen giver en negativ vurdering af den ændrede plan, skal anmodningen afvises, hvilket ligeledes skal ske inden for fire måneder.

Inden 15. marts 2027 skal hvert medlemsland vurdere, hvorvidt landets plan er hensigtsmæssig i lyset af de faktiske, direkte af indvirkninger af kvotehandelsystemet for vejtransport og bygninger. Denne vurdering forelægges Kommissionen som del af den toårige statusrapportering.

### **Beskyttelse af EU's finansielle interesser**

Forslaget skal efterleve EU's finansforordning, som bl.a. fastlægger de finansielle regler for EU's budget og forordningen vedr. konditionalitet til beskyttelse af EU's budget (retsstatsmekanismen), som gælder for alle nye forpligtelser fra 1. januar 2021<sup>11</sup>. Det indebærer bl.a., at EU's finansielle interesser skal beskyttes mod svindel, korrupcion og uregelmæssigheder.

Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) kan i den forbindelse foretage administrative undersøgelser, herunder inspektioner på stedet (on-site), af hvorvidt der er sket svindel, korrupcion eller andre former for ulovlige handlinger. Den Europæiske Anklagemyndighed (EPPO) kan efterforske og retsforfølge svindel og andre kriminelle handlinger forbundet med EU-midler. Enhver, som modtager EU-midler, skal samarbejde fuldt ud med Kommissionen, OLAF, EPPO og Den Europæiske Revisionsret (ECA) om opklaring og adgang mhp. at beskytte EU's finansielle interesser.

### **Rapportering, information og kommunikation**

Medlemslandet skal halvårligt rapportere til Kommissionen om implementeringen af planen som del af procesrapporter for landets nationale energi- og klimaplan. Kommissionen overvåger implementeringen af fonden.

Modtagere af finansiel assistance skal tilvejebringe offentlig information om tiltag. Kommissionen skal ligeledes kommunikere om fonden, herunder opnåede resultater. Dette koordineres med de nationale myndigheder, hvor relevant.

### **Komplementaritet, overvågning og evaluering**

Kommissionen og medlemslandet skal sikre komplementaritet, synergi, samhörighed og konsistens mellem fonden og andre EU-programmer og instrumenter, herunder InvestEU, instrumentet for teknisk støtte, genopretningsfaciliteten og EU's fonde under delt forvaltning.

---

<sup>11</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) 2020/2092 af 16. december 2020 om en generel ordning med konditionalitet til beskyttelse af Unionens budget (EUT L 433I af 22.12.2020, s. 1)



Kommissionen skal overvåge gennemførelse og fremskridt med at opnå formålene med fonden. Det skal i den forbindelse sikres, at data til at overvåge gennemførelsen af tiltag og resultater indsamles effektivt og rettidigt.

Kommissionen skal inden 1. juli 2028 fremlægge en evalueringsrapport til Rådet og Europa-Parlamentet om implementeringen af fonden og fondens virke.

Evalueringsrapporten skal indeholde en vurdering af opfyldelsen af fondens formål, brugen af fondens ressourcer og opnåelse af EU-merværdi. Evalueringsrapporten skal ligeledes vurdere den fortsatte relevans af fondens formål og tiltag i lyset af indvirkningen på drivhusgasemissioner fra dels kvotehandelssystemet for bygninger og vejtransport og dels national indsats i relation til indfrielse af medlemslandenes bindende årlige reduktioner i drivhusgasemissioner. Hertil skal der foretages en vurdering af den fortsatte relevans af fondens finansielle ramme i forhold til mulig udvikling vedrørende auktionering af kvoter under kvotehandelssystemet for bygninger og vejtransport. Hvor relevant, skal Kommissionen fremlægge ændringsforslag til fonden.

Kommissionen skal inden 31. december 2033 fremlægge en uafhængig ex post evalueringsrapport til Rådet og Europa-Parlamentet om gennemførelsen af den sociale klimafond. Rapporten skal indeholde en samlet vurdering af fonden og skal inkludere information om dens indvirkning.

### **3. Europa-Parlamentets holdning**

Europa-Parlamentets holdning foreligger endnu ikke. Forslaget behandles i Parlamentets Udvalg om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed (ENVI) og Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender (EMPL).

### **4. Nærhedsprincippet**

Forslaget vurderes at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet en social klimafond som et udgiftsprogram under EU's budget alene kan behandles på EU-niveau.

### **5. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor**

Der eksisterer ikke gældende dansk ret for så vidt angår den sociale klimafond. Forslaget vurderes umiddelbart at kunne medføre lovgivningsmæssige konsekvenser med henblik på at sikre grundlag for forvaltningen af fonden.

### **6. Konsekvenser**

#### Økonomiske konsekvenser

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

Forslaget forventes at få negative statsfinansielle konsekvenser for Danmark, idet Danmark ikke ventes at modtage direkte støtte fra den sociale klimafond i et omfang, som svarer til den andel af den direkte støtte, som Danmark skal bidrage med til



fonden. De nærmere specifikke konsekvenser vil bl.a. afhænge af Kommissionens ændringsforslag til EU's flerårige finansielle ramme samt forslagspakke vedrørende EU's egne indtægter.

Kommissionen lægger op til et samlet udgiftsniveau på ca. 72,2 mia. euro i løbende priser for perioden 2025-32. Såfremt der tages udgangspunkt i den danske finansieringsandel til EU's budget på ca. 2 pct., skønnes udgifterne til fonden at blive i størrelsesorden 10,8 mia. kroner over 2025-32. Et endelig skøn af de statsfinansielle udgifter som følge af forslaget afventer tekniske afklaringer om konsekvenserne af forslagspakken vedr. finansiering af fonden, jf. grund- og nærhedsnotat oversendt 9. februar 2022.

Forslaget vurderes at kunne have administrative konsekvenser herunder i relation til udarbejdelse af den nationale klimaplan. Omfang heraf vil være afhængigt af udformningen af det endelige regelsæt.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget forventes umiddelbart at kunne medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser. Det danske erhvervsliv har en styrkeposition inden for udvikling af klima- og energiteknologier, og flere midler til udbygning af EE, VE og grønne transportteknologier kan medføre øget efterspørgsel på og eksport af disse teknologier.

#### *Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet*

Forslaget kan muligvis få positive konsekvenser for beskyttelsesniveauet og bidrage til opfyldelsen af Parisaftalens målsætninger og FN's verdensmål, ved anvendelse af midlerne til f.eks. energireoveringer, udbredelse af lav- og nulmissionstransportmuligheder mv.

Regeringen er i gang med at analysere forslaget nærmere, herunder dets konsekvenser for Danmark.

## **7. Høring**

Forslaget har været i høring i Specialudvalget for Klima-, Energi- og Forsyningspolitik.

CARE Danmark bemærker generelt, at man ikke er overbevist om, at inklusion af varme- og transportsektoren i EU's kvotehandelsystem er den mest effektive måde at nedbringe klimabelastningen fra disse sektorer.

CARE Danmark opfordrer til, at såfremt varme og transportsektoren inkluderes, bør en del af provenuet anvendes til at sikre, at de rige lande lever op til deres forpligtelser til at støtte klimaindsatsen i ulande. CARE Danmark bemærker endvidere, at forslaget alene disponerer over ¼ af det forventede provenu, hvortil der opfordres til, at det resterende provenu kanaliseres til støtte af klimaindsatser i ulande, specielt klimatilpasning og 'loss and damage'.



CARE Danmark støtter, at der findes måder at sørge for, at de fattigste dele af befolkningen i EU kompenseres for klimaregulering. Der peges på, at klimaregulering skal ikke forøge sociale forskelle, men hellere mindske dem, og at det er veldokumenteret, at det er den rigeste del af befolkningen, der står for den største belastning af klimaet.

Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD) finder det principielt positivt, at Kommissionen har fokus på de negative konsekvenser, som øgede brændstofpriser kan føre til, om end forslaget overser et helt grundlæggende element, idet den tunge vejgodstransport allerede er underlagt en lang række indirekte og direkte klimaafgifter for udledning af drivhusgasser, og senest er det blevet vedtaget at omlægge de nuværende kørselsafgifter for lastbiler i 2025, så afgifterne i videre udstrækning tager højde for de negative omkostninger forbundet med transportarbejdet, herunder også udledningen af drivhusgasser. Den potentielle udvidelse af EU's kvotehandelssystem vil i den sammenhæng bidrage til at øge afgiftstrykket i en i forvejen presset transportbranche, og derved have en markant indflydelse på virksomhedernes omkostningsniveau. En markant stigning i afgifterne risikerer at skabe fundamentale forstyrrelser i dette marked, hvilket kan medføre generelle prisstigninger på vare- og tjenesteydelser. Det vil uundgåeligt ramme socialt skævt og derved risikere at underminere hele den folkelige opbakning til den grønne omstilling.

ITD fremhæver, at når en sektor som vejtransportsektoren bliver underlagt klimaafgifter, bør det gøres ud fra princippet om, at provenuet for afgifterne øremærkes og føres tilbage til sektoren krone-for-krone. Derfor bør erhvervet i videst muligt omfang understøttes ved, at provenuet fra afgifter bliver ført tilbage til sektoren og brugt til at fremme den grønne omstilling primært i form af støtteordninger til investeringer i klimavenlige lastbiler, men også sikre udrulningen af den nødvendige tanknings- og ladeinfrastruktur, både offentligt tilgængelige og på virksomhedernes egne matrikler.

ITD ønsker, at den grønne omstilling skal ske så hurtigt som det overhovedet er muligt inden for rammerne af de regler og løsninger, som der findes, og anbefaler, at klimaafgifter også anvendes til klimaløsninger ved at øremærke provenuet til investeringer i grønne løsninger. ITD fremhæver bekymring om, at Kommissionen med oprettelsen af klimafonden primært har for øje at omfordele indtægterne frem for at styrke klimaindsatsen, særligt i den tunge vejgodstransportsektor.

ITD anerkender udfordringen med en social retfærdig klimaindsats, men støtte hertil er betinget af, at den tunge vejgodstransport i videre omfang end tilfældet er med klimapakken understøttes til at foretage de nødvendige grønne investeringer, så branchen kan bidrage mest muligt til klimaindsatsen frem mod 2030 og 2050.

ITD foreslår, at der som minimum indføres to separate fonde for hhv. boligområdet og transportområdet mhp. at tydeliggøre hvor pengene kommer fra, hvilket vil skulle



ledsages af en øremærkning af midlerne fra den tunge vejgodstransport til investeringer i eksempelvis grønne lastbiler.

Dansk Industri (DI) fremhæver generelt behov for, at den nærmere indretning af fonden klarlægges yderligere, at det ville være at foretrække, at anvendelsen, ligesom tilfældet er i kravene om medlemslandenes anvendelse af provuerne fra kvotesalg, målrettes egentlige klimatiltag, idet det bør kunne lade sig gøre at sikre en klimakomponent i udmøntning af den sociale fond.

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

Det forventes blandt medlemslandene overordnet at være opbakning til princippet om at sikre en social retfærdig grøn omstilling. Særligt Central- og Sydeuropæiske lande kan ventes at fremhæve behov for yderligere kompensation. Modsat kan ventes, at en række andre budgetansvarlige lande vil stille sig skeptiske over for forslaget, herunder for så vidt angår størrelsen på kompensationen i relation til eksisterende kompensationsmekanismer, genåbning af MFF'en, brugen af provenu fra evt. nye indtægter til EU's budget, øgede EU-udgifter og foregribelse af kommende MFF fra 2028.

### **9. Regeringens generelle holdning**

Regeringen hilser Kommissionens 'Fit for 55'-pakke velkommen. Regeringen ønsker en ambitiøs og omkostningseffektiv klimaindsats 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 i hele EU mod klimaneutralitet senest i 2050.

Den grønne omstilling i EU skal både være ambitiøs og socialt retfærdig. Den nuværende klimaregulering er opbygget omkring, at de bredeste skuldre bærer det tungeste læs - både i form af højere nationale reduktionsmål til de mest velstående lande, samt at en stor del af provenuet fra kvotehandelssystemet omfordes til mindre velstående lande.

Derudover er der for nylig indgået en aftale om EU's flerårige finansielle ramme for 2021-27 og genopretningsinstrument, hvor det bl.a. indgår, at *mindst* 30 pct. af EU's udgifter skal målrettes klimainitiativer, herunder med det formål at bidrage til EU's 2030-mål og målet om klimaneutralitet i 2050.

Regeringen finder, at der skal tages højde for allerede eksisterende fordelingsmekanismer til gavn for mindre velstående lande bl.a. via kvotehandelssystemet, samt de betydelige midler afsat til klimainitiativer i EU's flerårige finansielle ramme for 2021-27.

Regeringen finder det endvidere meget uhensigtsmæssigt at fastsætte udgifter, der foregriber forhandlingerne om den kommende flerårige finansielle ramme.

Bl.a. i det lys er regeringen skeptisk over for forslaget om en ny social klimafond.



Regeringen finder det vigtigt, at fokus er på en effektiv implementering af afsatte midler til at indfri EU's høje klimaambitioner.

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

Forslaget har været forelagt for Folketingets Europaudvalg på møde den 1. oktober 2021 og den 16. december 2021 til orientering. Grund- og nærhedsnotat er oversendt den 17. september 2021.





## Bilag 1: Fordeling af direkte støtte til EU-lande fra den sociale klimafond

**Tabel 1**

Kommissionens forslag til fordeling af direkte støtte under den sociale klimafond

<i>Mio. euro (løbende priser)</i>	<b>Andel af samlet konvolut (pct.)</b>	<b>Tildeling af direkte støtte 2025-27</b>	<b>Tildeling af direkte støtte 2028-32</b>	<b>Samlet direkte støtte 2025-32</b>
Belgien	2,6	606	1.239	1.845
Bulgarien	3,9	912	1.866	2.778
Tjekkiet	2,4	570	1.166	1.736
Danmark	0,5	119	243	361
Tyskland	8,2	1.940	3.971	5.911
Estland	0,3	68	139	207
Irland	1,0	242	495	737
Grækenland	5,5	1.309	2.678	3.987
Spanien	10,5	2.495	5.105	7.600
Frankrig	11,2	2.655	5.433	8.088
Kroatien	1,9	461	943	1.404
Italien	10,8	2.563	5.244	7.807
Cypern	0,2	48	98	146
Letland	0,7	169	346	515
Litauen	1,0	242	496	738
Luxembourg	0,1	24	49	73
Ungarn	4,3	1.027	2.102	3.130
Malta	0,0	2	3	5
Nederlandene	1,1	263	538	801
Østrig	0,9	211	432	644
Polen	17,6	4.173	8.541	12.714
Portugal	1,9	446	913	1.359
Rumænien	9,3	2.194	4.489	6.683
Slovenien	0,6	131	267	398
Slovakiet	2,4	558	1.143	1.701
Finland	0,5	127	260	387
Sverige	0,6	146	299	445
<b>EU27</b>	<b>100</b>	<b>23.700</b>	<b>48.500</b>	<b>72.200</b>

Kilde: Bilag II i KOM (2021) 568



## 2. Forslag om ændring af direktiv om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (VE-direktivet)

KOM(2021) 557

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i margenen.

### 1. Resumé

Europa-Kommissionen har den 14. juli 2021 fremsat forslag til revision af vedvarende energi-direktivet. Revisionen er en del af Kommissionens samlede 'Fit-for-55'-pakke, som har til formål at reducere EU's klimaudledninger med 55 pct. i 2030 ift. 1990-niveauet.

Med revisionen foreslår Kommissionen at hæve EU's 2030-mål for anvendelse af vedvarende energi til 40 pct., ligesom der stilles nye krav i direktivet, som skal bidrage til at indfri målet. Der indføres bl.a. nye skærpede bæredygtighedskriterier vedr. anvendelse af skov- og landbrugsbiomasse, et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav i transportsektoren, som erstatter det nuværende krav om minimumsandel af VE i forbruget, tiltag til at understøtte efterspørgslen efter ikke-biomassebaserede VE-brændstoffer (PTX-brændstoffer) i transportsektoren og industrien, nationalt bindende delmål for andelen af VE i varme og kølesektoren, benchmarks for andelen af VE i bygningers og i industriens slutforbrug, samt en ny forpligtelse til fælles grænseoverskridende VE-pilotprojekter i de respektive europæiske havbassiner.

Forslaget forventes at få lovgivningsmæssige konsekvenser. Forslaget har begrænsede statsfinansielle og erhvervsøkonomiske konsekvenser, da Danmark lever op til og/eller overopfylder størstedelen af delmålene i forslaget.

Regeringen hilser det overordnede formål med revisionsforslaget velkommen som et vigtigt bidrag til indfrielse af EU's klimamål. Regeringen arbejder for et ambitiøst overordnet VE-mål på 45 pct., skærpede bæredygtighedskriterier for træbiomasse, så de nærmer sig dansk niveau, et forhøjet CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav i transportsektoren samt omkostningseffektive drivhusgasreduktioner i transport-, industri- og varmesektoren og fremme af bæredygtige VE-brændstoffer, herunder PtX-brændstoffer.

### 2. Baggrund

Europa-Kommissionen har den 14. juli 2021 fremsat et forslag til Europa-Parlamentet og Rådet om ændring af direktivet om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder, KOM(2021) 557. Forslaget er fremsat som en del af Kommissionens samlede 'Fit for 55'-pakke, der skal realisere EU's klimamål for 2030 på mindst 55 pct. reduktioner i forhold til 1990-niveauet. Forslaget er oversendt til Rådet i dansk udgave den 13. september 2021.



Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 194, stk. 2, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

### 3. Formål og indhold

Forslagets primære formål er at fremme anvendelsen af vedvarende energi for at indfri EU's klimamål for 2030 og klimaneutralitet i 2050. Forslaget skal desuden fremme en bedre integration af energisystemer, bidrage til at beskytte miljø og sundhed, reducere EU's energifafhængighed og bidrage til EU's teknologiske og industrielle lederskab, samt understøtte skabelse af arbejdspladser og økonomisk vækst.

Kommissionen tildes og opdaterer beføjelser til at udstede relevante delegerede retsakter for at supplere direktivet. Kommissionen henviser til, at revisionen tager udgangspunkt i de dele af direktivet, som har det størst mulige bidrag til at opnå den ønskede andel af vedvarende energi i EU på 40 pct. omkostningseffektivt.

I forslaget lægges der op til følgende ændringer:

#### EU's overordnede mål for anvendelse af vedvarende energi hæves

EU's overordnede bindende mål for anvendelse af vedvarende energi i 2030, der indfries kollektivt af medlemslandene, hæves fra 32 pct. til 40 pct. Det opjusterede mål skal bl.a. indfris gennem justering af eksisterende sektorspecifikke delmål (inden for transport og varme- og kølesektoren) og ved oprettelse af nye delmål og benchmarks (inden for bygninger, industri og grønne brændstoffer).

I opfyldelsen af det overordnede mål for vedvarende energi lægger Kommissionen op til, at medlemsstaterne skal træffe foranstaltninger, der sikrer, at biomasse-baseret energiproduktion ikke skaber u hensigtsmæssige forvriddinger på markedet for biomasse og skader biodiversiteten. Dette skal ske gennem efterlevelse af affaldshierarkiet og kaskadeprikkippet, hvilket bl.a. betyder at træ skal anvendes til højværdiformål ud fra et ressourceeffektivt og cirkulært perspektiv. Det specificeres, at medlemsstaterne ikke må yde støtte til energiproduktion på basis af bestemte typer af træ (savværkstømmer, finerkævler, træstubbe og rødder). Fra 2026 må medlemsstaterne heller ikke yde støtte til produktion af elektricitet fra skovbiomasse i rent elproducerende anlæg, medmindre anlæggene bruger CCS-teknologi eller befinder sig i regioner med særlig status. Danske kraftvarmeværker forventes ikke at være omfattet af denne bestemmelse, fordi de ikke er *rene* elkraftværker.

#### Øget grænseoverskridende samarbejde om projekter om vedvarende energi

Forslaget forpligter hver medlemsstat til senest med udgangen af 2025 at aftale at gennemføre mindst ét fælles VE-pilotprojekt med en eller flere medlemsstater. Kommissionen underrettes om en sådan aftale, herunder den dato, hvor projektet forventes at blive operationelt. Forpligtelsen kan bl.a. opfyldes ved, at en medlemsstat bidrager til finansiering gennem EU's finansieringsmekanisme for vedvarende energi,



som gør det muligt for et medlemsland at finansiere vedvarende energi-projekter i et andet medlemsland.

Forslaget forpligter desuden medlemsstater, der grænser op til et havområde til at samarbejde om i fællesskab at fastsætte den mængde vedvarende havvind-energi, de planlægger at producere i de respektive havområder senest i 2050, med mellem-liggende mål i 2030 og 2040. Det grænseoverskridende samarbejde i dag i medfør af Nordsøsamarbejdet og BEMIP (Baltic energy market interconnection plan) omfatter ikke bindende aftaler eller lign. ift. offshore VE-udbygning, hvorfor dette er en udvidelse af den eksisterende forpligtelse.

#### Vejledende EU-mål for anvendelse af vedvarende energi i bygninger

Forslaget introducerer et nyt *vejledende* EU-mål om, at andelen af energi fra vedvarende energikilder i bygningssektoren skal udgøre mindst 49 % af EU's i 2030. Medlemsstaterne fastsætter selv et vejledende nationalt mål, som er i overensstemmelse med det overordnede vejledende EU-mål. Medlemsstaterne angiver deres mål ifm. de integrerede nationale energi- og klimaplaner samt oplysninger om, hvordan de agter at nå dette mål. I forslaget nævnes en række foranstaltninger, som medlemsstaterne kan anvende for at indfri det vejledende mål, herunder gennem nye foranstaltninger i deres byggeforskrifter og regler for at understøtte en stigning i VE-eggetforbrug, VE-fællesskaber og lokal energilagring kombineret med energieffektivitetsforbedringer vedrørende kraftvarmeproduktion og passiv energi-, næsten lavenergi- og nulenergibygninger. Der stilles desuden forslag om, at medlemsstaterne skal sikre, at alle offentlige bygninger på statsligt, regionalt og lokalt niveau danner forbillede for anvendelsen af vedvarende energikilder. Det kan bl.a. ske ved at bestemme, at taget på offentlige bygninger anvendes af tredjeparter til installation af anlæg, der producerer energi fra vedvarende energikilder.

#### Styrket fokus på oplysning og uddannelse (VE-godkendelsesordningen)

Forslaget udvider anvendelsesområdet for de frivillige certificeringsordninger for installatører af små vedvarende energianlæg, som medlemsstaterne har pligt til at stille til rådighed, så de angår alle former for vedvarende energi til opvarmning og køling i bygninger, industri og landbrug samt installation af solcelleanlæg. Desuden skal designere af disse anlæg omfattes af ordningen. Medlemsstaterne får endvidere en udtrykkelig forpligtelse til at arbejde for, at et tilstrækkeligt antal kvalificerede installatører er til rådighed på markedet.

#### Vejledende mål for vedvarende energi i industrien m.m.

Som en nyskabelse lægger forslaget op til, at medlemsstaterne skal stræbe efter at øge andelen af vedvarende energi i slutenergiforbruget i industrien med en gennemsnitlig årlig stigning på 1,1 procentpoint på sektorniveau frem mod 2030. Dette mål er vejledende. Ydermere skal medlemsstaterne sikre, at "*vedvarende flydende og gasformige transportbrændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse*" (herefter RFNBO senest i 2030 udgør 50 pct. af den brint, der anvendes til endelige energiformål og ikke energimæssige formål i industrien. Dette mål er bindende.



### Bindende nationalt mål for vedvarende energi i varme og kølesektoren

Forslaget introducerer en række delmål for anvendelse af vedvarende energi i varme- og kølesektoren samt krav om, at medlemslandene skal "*forhøje andelen af vedvarende energi i denne sektor med vejledende 1,1 procentpoint som et årligt gennemsnit beregnet for perioderne 2021-2025 og 2026-2030*". Dette forslag gøres bindende for medlemsstaterne, hvor det hidtil har været vejledende. Der foreslås endvidere, at forhøjelsen af andelen af vedvarende energi på 1,1 pct. skal øges til 1,5 pct. for medlemsstater, der anvender overskudsvarme og -kulde. Danmark vil kunne opfylde forhøjelseskravet på 1,5 pct. gennem en undtagelsesbestemmelse, der kræver, at medlemsstaterne har en andel af vedvarende energi i varme- og kølesektoren på over 60 pct., hvilket DK opfylder fra 2021.

Medlemsstaterne skal desuden udarbejde en vurdering af deres potentiale for vedvarende energi, og anvendelsen af overskudsvarme og køling i sektoren med henblik på at etablere en langsigtet national strategi for dekarbonisering af sektoren. Vurderingen skal være en del af de integrerede nationale energi- og klimaplaner og den omfattende vurdering udarbejdet i henhold til energieffektivitetsdirektivet. For *fjernvarme- og køling* lægger forslaget op til en ændring af måden, hvorpå andelen af vedvarende energi i fjernvarme- eller fjernkølesystemet bliver opgjort over for forbrugeren eller slutkunden. Det forslås, at andelen af vedvarende energi, som minimum, skal opgives som en procentdel af det samlede energiforbrug.

Den gældende beregningsmetode for beregninger af det endelige bruttoenergiforbrug fra vedvarende energi i hver medlemsstat fastholdes med undtagelse af brint, som udgår. Principperne for beregning af andelen af vedvarende energi til opvarmning og køling omfatter *ikke* andelen af vedvarende energi i elforbruget. Det er således kun tilladt at medtage VE-andelen i den sektor, hvor den bliver produceret, og ikke der, hvor den bliver forbrugt. Det vil betyde, at varmepumper og elkedler kun i mindre grad vil kunne bidrage til at opfylde VE-målene for varme- og kølesektoren, hvilket begrænser effekten af Danmarks strategi for elektrificering af sektoren (bl.a. med individuelle og kollektive varmepumper).

Både det nuværende direktiv og forslaget til revision af direktivet stiller en række konkrete krav<sup>12</sup> til fjernvarme og fjernkøling. Kravene omfatter:

- krav til tredjepartsadgang til fjernvarme- og fjernkølingsnet;
- muligheden for kunderne til at frakoble sig fra fjernvarme og fjernkølingsnettet.
- administrative rammer for koordinering af udnyttelse af overskudsvarme.
- administrative rammer, som sikrer, at eldistributionsselskaber koordinerer med fjernvarme- og kølingselskaber mhp. at levere systemydelser til elnettet.

I det nuværende direktiv er en medlemsstat undtaget fra disse konkrete krav, hvis medlemsstaten opfylder et effektivitetskrav, hvilket Danmark gør. Med forslaget til

---

<sup>12</sup> Fastlagt i Artikel 24 i direktivforslaget



revision af direktivet er det nu angivet, at opfyldelse af effektivitetskravet **ikke** længere giver undtagelse fra de konkrete krav. Dette vil kræve særskilt implementering af nye tiltag på de områder, der er skitseret ovenfor. Dette vil blive belyst nærmere ift. konsekvenser inden fastlæggelse af regeringens holdning.

#### Indførelse af CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav m.m. i transportsektoren

Forslaget introducerer et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav på 13 pct.<sup>13</sup> i transportsektoren, som medlemsstaterne skal overholde i 2030. Dette krav erstatter det nuværende krav om en minimumsandel af vedvarende energi fastsat til 14 pct. i 2030. Med indførelsen af et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav i VE-direktivet bortfalder kravet i brændstofkvalitetsdirektivet. Dette medfører umiddelbart ændringer i dækningsområdet for CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet, hvor "mobile ikke-vejgående maskiner" ikke længere er omfattet. Til gengæld vil resten af transportsektoren fremadrettet være omfattet af reduktionskravet, hvor det tidligere alene var vej- og banetransport (undtagen el til bane). Det bemærkes, at der er stillet separate forslag om hhv. et iblandingskrav i luftfarten og et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav i skibsfarten, som dog kan medregnes i CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet på 13 pct. Samtidig bortfalder muligheden for anvendelse af såkaldte UER-kreditter<sup>14</sup>.

I tillæg til ovenstående er de væsentligste transportrelaterede elementer i forslaget:

- Justering af kravet til anvendelse af avancerede biobrændstoffer, så kravet forhøjes fra de nuværende 1,75 pct. til 2,2 pct. i 2030. Kravet på 0,5 pct. i 2025 foreslås uændret. Reglerne om dobbelttælling foreslås afskaffet.
- Medlemsstaterne forpligtes til at etablere en slags el-kredit, hvorefter leverandører af el til offentligt tilgængelige ladestander skal modtage "tickets" modsvarende den leverede el. Denne "ticket", som repræsenterer drivhusgasreduktioner, vil el-leverandøren kunne sælge til de olie- eller gasselskaber, der er omfattet af CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet. Billetsystemet vil også omfatte VE-brændstoffer.
- Der indføres et krav til anvendelsen af vedvarende flydende og gasformige transportbrændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse (RFNBO'er), der både omfatter direkte anvendte brændstoffer og brændstoffer anvendt i produktionen af brændstoffer til transport. Dette krav sættes til 2,6 pct. i 2030. Kravet dækker al transport, men der fastsættes ikke krav om i, hvilke underdele af transportsektoren RFNBO'er skal benyttes.
- Det foreslås, at beregningsreglerne for vedvarende flydende og gasformige transportbrændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse (RFNBO) skal gælde uafhængigt af, i hvilke sektorer disse brændstoffer forbruges i.

---

<sup>13</sup> CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet betyder at den gennemsnitlige vugge-til-grav CO<sub>2</sub>-udledning pr. energienhed skal reduceres med 13 pct. i 2030 sammenlignet med et basisår. Afklaring omkring basisår udestår fortsat.

<sup>14</sup> Med UER-kreditter menes opstrøms-kreditter (Upstream Emission Reductions), der er certifikater, som dækker reduktioner i udledningen i forbindelse med produktion af olie og naturgas, fx ved mindsket afbrænding og udslip af drivhusgasser på olieproduktionssteder.



- Genanvendt kulstofbrændsel skal medføre en drivhusgasemissionsbesparelse på mindst 70 pct. sammenlignet med den fossile reference for at kunne tælle med i CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet på 13 pct.
- Kommissionens deadline for metodefastlæggelse for co-processing (anvendelse af biobrændstof sammen med fossilt brændstof i brændstofproduktionen) udsættes med minimum 3 år.
- Hver medlemsstat har fortsat mulighed at sænke grænsen for det maksimale forbrug af første generations biobrændstoffer af hensyn til disse brændstoffers potentielle indirekte ændringer i arealanvendelsen.

#### Skærpede krav for anvendelse af biomasse

Kommissionen lægger i forslaget op til at skærpe kravene for brug af biomasse samt bæredygtighedskriterierne, som minimerer risikoen for høj klima- eller biodiversitetsbelastning, således at:

- De nuværende bæredygtighedskrav for landbrugsbiomasse om at undgå (formålsforstyrrende) høst af biomasse på arealer med høj biodiversitetsværdi eller stort kulstoflager samt på tørvebundsarealer, udstrækkes til også at gælde for skovbiomasse.
- Mindre varme- og kraftanlæg omfattes bæredygtighedskriterierne: for anlæg, som bruger fast biomasse, sænkes grænsen fra 20 MW til 5 MW. Der inkluderes en definition for opgraderingsanlæg af biogas.
- De eksisterende drivhusgasbesparelæstærskler for produktion af el, varme og køling fra biomassebrændsler kommer også til at gælde eksisterende installationer (og ikke kun nye installationer).
- Der tilføjes yderligere elementer om, hvordan jord og biodiversitet skal beskyttes i forbindelse med høst af skovbiomasse. Overholdelsen af kravene kan ske enten via national lovgivning eller via certificeringer mv. Elementerne omfatter stubbe og rødder, primær skov, sårbare jorde, renafdrifter (fældning af alle træer i et område), dødt ved, jordkomprimering samt øvrige biodiversitetselementer/levesteder.
- Fsva. landbrugsbiomasse sænkes kapacitetsgrænsen for kraftvarmeværker til mellem 5 og 10 MW. Hermed vil flere anlæg skulle certificeres.
- Der introduceres nye definitioner på kvalitetsrundtræ (quality roundwood), industri, plantageskov og plantet skov.

#### *Vedtagelse af delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter*

Det foreslås, at Kommissionen bemyndiges til at *vedtage gennemførelsesretsakter* i relation til, hvorvidt nationale ordninger i forbindelse med verificering af bæredygtighed og drivhusgasudledninger er i overensstemmelse med betingelserne i direktivet.

Kommissionen bemyndiges til at *udstede delegerede retsakter* i relation til

- at understøtte direktivet med oprettelsen af en EU-plattform for udvikling af vedvarende energi (URDP)





- en præcisering af metoden for at vurdere reduktionen af drivhusgasudledning fra vedvarende flydende og gasformige transportbrændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse og fra genanvendt kulstofbrændsel
- at fastlægge kriterierne for certificering af biobrændstoffer, flydende biobrændsler og biomassebrændsler med lav risiko for indirekte ændringer i arealanvendelsen, samt at fastsætte hvilke biobrændstoffer, flydende biobrændsler og biomassebrændsler der har høj risiko for indirekte ændringer af arealanvendelse
- at ændre kriterierne for certificering af biobrændstoffer, flydende biobrændsler og biomassebrændsler med lav risiko for indirekte ændringer i arealanvendelsen og medtage udviklingsforløbet
- at justere energiindholdet i transportbrændstoffer, som angivet bilag 3,
- at fastlægge en EU-metode, der opstiller detaljerede regler for hvordan økonomiske aktører skal overholde kravene omhandlende vedvarende energi i transportsektoren,
- at præcisere metoden til at bestemme andelen af biobrændstoffer og biogas til transport som følge af biomasse behandlet med fossile brændstoffer,
- at foretage ændringer i del A og B af bilag 9 for råmaterialer,
- at foretage ændringer i bilag 5 og 6, vedrørende beregning af drivhusgaseffekten af biobrændstoffer, flydende biobrændsler og biomassebrændsler
- at udvide mængden af information der skal indgå i Unionens database.

#### 4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver. Forslaget behandles af Parlamentets udvalg om Industri, Forskning og Energi (ITRE). Europa-Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

#### 5. Nærhedsprincippet

Kommissionen har vurderet, at nærhedsprincippet er overholdt. I vurderingen henviser Kommissionen til, at en omkostningseffektiv udvikling af bæredygtig vedvarende energi i et integreret energisystem har de bedste forudsætninger på EU-niveau og ikke i tilstrækkelig grad opnås på medlemsstatsniveau alene. Det vurderes, at der er behov for en fælleseuropæisk tilgang, som fastsætter de rette incitamenter. Hermed har medlemslande med forskellige udgangspunkter og ambitionsniveau mulighed for at accelerere energisystemet fra traditionelt fossilbaseret til et energieffektivt energisystem baseret på vedvarende energikilder. For så vidt angår skovbiomasse peger Kommission på nødvendigheden i fælles europæiske krav og skærpede krav for at sikre biodiversiteten og indfri klimamålene i 2030. På samme tid bemærker Kommissionen, at det i vid udstrækning er op til medlemsstaterne at implementere og specificere elementerne og dermed vurderes ligeledes proportionalitetsprincippet overholdt. Det bemærkes, at energiområdet allerede er reguleret på EU-niveau, og at der med det nuværende forslag blot lægges op til en revision af bestemmelserne.

Regeringen er enig i, at udviklingen af et omkostningseffektivt energisystem baseret på vedvarende energikilder er grænseoverskridende, hvor regulering på EU-niveau



har klare fordele frem for selvstændige nationale eller lokale energipolitikker. Regeringen kan dermed tilslutte sig Kommissionens vurdering og finder, at nærhedsprincippet er overholdt.

## 6. Gældende dansk ret

Forslaget skønnes hovedsageligt at berøre følgende lovgivning:

### *Uddannelsesordning*

- LBK nr. 1300 af 3. september 2020: Bekendtgørelse af lov om fremme af energibesparelser i bygninger, som ændret ved lov nr. 883 af 12/5/2021  
<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2021/883>
- BEK nr. 1047 af 26. august 2013: Bekendtgørelse om en godkendelsesordning for virksomheder der monterer små vedvarende energianlæg
- BEK nr. 1229 af 28. oktober 2013: Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om en godkendelsesordning for virksomheder der monterer små vedvarende energianlæg
- BEK nr. 1317 af 18. juni 2021: Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om en godkendelsesordning for virksomheder der monterer små vedvarende energianlæg

### *Varme og køling*

- LBK nr. 1215 af 14. august 2020 om lov om varmforsyning, som ved lov nr. 883 af 12. maj 2021 og lov nr. 923 af 18. maj 2021
- BEK nr. 818 af 5. maj 2021 om godkendelse af projekter for kollektive varmforsyningsanlæg
- LBK nr. 804 af 12. august 2019 om lov om fjernkøling
- BEK nr. 564 af 2. juni 2014 om godkendelse af projekter for industri- og fjernkølingsanlæg
- BEK nr. 2251 af 29. december 2020 om energivirksomheder og bygningsejeres oplysningsforpligtelser over for slutkunder om energiforbrug og fakturering m.v.

### *Biomasse og bæredygtighedskriterier:*

- Biobrændstofloven ved lovekendtgørelse nr. 591 af 7. april 2021 med efterfølgende ændringer,
- BEK nr. 1132 af 3. juni 2021 om fastlæggelse af beregningsmetoder og indberetningskrav i henhold til biobrændstofloven.
- BEK nr. 1313 af 14. juni 2021 om bæredygtighed og reduktion af drivhusgasemissioner for biomassebrændsler og flydende biobrændsler til energiformål, m.v.
- BEK nr. 1352 af 30. juni 2021 håndbog om opfyldelse af bæredygtighedskrav og krav til reduktion af drivhusgasemissioner for biomassebrændsler til energiformål.

### *Transport, RFNBO og biobrændstoffer:*

- LBK nr. 591 af 7. april 2021 om lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser (biobrændstofloven) (med efterfølgende ændringer fra VE II-lovforslaget)



- BEK nr. 1133 af 3. juni 2021 om biobrændstoffers bæredygtighed m.v.
- BEK nr. 91 af 25. januar 2021 om håndbog om dokumentation for biobrændstoffers bæredygtighed (HB 2021)
- LOV nr. 883 af 12/05/2021 (lovforslag nr. 148/2021)

## 7. Konsekvenser

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Såfremt forslaget vedtages i den nuværende udformning, vurderes det at medføre behov for ændringer af en række love og bekendtgørelse, jf. punkt 6, samt muligt behov for at fastsætte nye love og bekendtgørelser.

### Økonomiske konsekvenser

Generelt lever Danmark op til og overopfylder størstedelen af kravene og delmålene i forslaget, hvorfor det vurderes, at der ikke vil være markante økonomiske konsekvenser ved at opfylde forslaget. De økonomiske konsekvenser, der vil være, relaterer sig primært til transportområdet.

### *Statsfinansielle konsekvenser*

Forslaget vurderes at kunne medføre mindre statsfinansielle konsekvenser. Der vil være behov for øget tilsyn og kontrol med virksomheder vedr. opfyldelse af nye krav i direktivet særligt for skærpede bæredygtighedskriterier. Der må forventes øgede administrative omkostninger, idet det skønnes, at der skal sagsbehandles flere virksomheder i VE-godkendelsesordningen samt via kommunikationsindsatser. Dertil vil der for transportområdet være statsfinansielle konsekvenser ved at indføre et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav, da det kan medføre en højere literpris på benzin og diesel. Administrative og statsfinansielle udgifter vedrørende EU-sager afholdes som udgangspunkt inden for ressortministeriets egne rammer, jf. *Budgetvejledningen 2.4.1.*

### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget vurderes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

På transportområdet kan forslaget dog få visse samfundsmæssige konsekvenser, primært som følge af underkrav om avanceret biobrændstof og PtX-brændstof og behov for forøgelse af det nationale CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav for efterlevelse af direktivets punktmål i 2030. Underkravene for VE-brændsler kan medvirke til højere omkostninger på kort sigt, da priserne på bæredygtig brændstof kan stige i takt med efterspørgslen. De øgede krav forventes med betydelig usikkerhed at øge prisen på benzin og diesel med 10-15 øre hhv. 20-25 øre pr. liter, dog afhænger det af den konkrete implementering af direktivet samt den konkrete teknologi- og markedsudvikling.

### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget vurderes på den ene side at kunne medføre positive konsekvenser for erhvervslivet, da dansk erhvervsliv har en styrkeposition inden for vedvarende energi,



hvorfor øgede krav på EU-niveau kan medføre øget efterspørgsel på danske løsninger på området. Bl.a. vil et forhøjet overordnet VE-mål fremme dansk eksport af VE-løsninger og bidrage til at skabe grønne jobs i Danmark. Det samme gør sig gældende for delmålene for bl.a. PtX-brændsler, hvor Danmark, jf. regeringens PtX-strategi, har en forventning om at eksportere grøn brint. Delmål for VE i bygninger kan også være med til at fremme eksport af bl.a. fjernvarmeteknologi og varmepumper m.m.

På den anden side vurderes enkelte elementer i forslaget at kunne medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet. Det gælder eksempelvis for VE-godkendelsesordningen, der kan medføre omkostninger for erhvervslivet til uddannelse af medarbejdere.

Fsva. biomasse vil der vil kunne forekomme administrative omkostninger i form af øget rapporteringskrav og kontrol af disse i tilknytning til allerede fastsatte rapporteringskrav om forpligtelse til at indrapportere data vedr. bæredygtighed. De skærpede bæredygtighedskriterier for biomasse vil potentielt kunne reducere udbuddet af træbiomasse og dermed potentielt hæve prisen på den importerede træbiomasse, som Danmark anvender. Det vurderes dog at være i begrænset omfang. For landbrugsbiomasse forventes det, at den sænkede grænse for, hvilke anlæg der omfattes af bæredygtighedskriterierne samt af drivhusgasemissionsbesparelseskra- vet, at medføre øgede administrative konsekvenser for erhvervet. De samlede omkostninger til certificering af de halmfyrede anlæg, der vil blive omfattet af den sænkede grænse, estimeres samlet set til ca. 5,3 mio. kr. årligt. Omkostningerne til certificering vil potentielt blive reduceret, hvis der kommer flere virksomheder, der konkurrerer om at levere certificeringsydelser.

Fsva. CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet kan der forventes stigninger i brændstofpriser for både benzin og diesel i forhold til opfyldelse af kravet. Derudover foreslås det med direktivet, at der indføres krav om anvendelse af PtX-brændstoffer og avancerede biobrændstoffer. Det foreslåede delmål for disse brændstoftyper forventes at sikre et stabilt og sikkert investeringsniveau for brændstofferne, og i den forbindelse forventes det, at danske virksomheder, der allerede producerer disse brændstoftyper, vil have en ikke-ubetydelig fordel i konkurrencen om det kommende marked.

#### *Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet*

Forslaget ventes at have en positiv indvirkning på beskyttelsesniveauet, idet forslaget må antages at øge medlemsstaternes indsats for at anvende vedvarende energi og derigennem reducere drivhusgasudledningen. Da Danmark overopfylder størstedelen af delmålene i revisionen, vil CO<sub>2</sub>-effekten for Danmark som følge af forslaget være begrænset.

Fsva. de skærpede bæredygtighedskriterier for biomasse, vurderes lovgivningens direkte effekt på drivhusgasudledningerne ikke at medføre markante ændringer i den samlede CO<sub>2</sub>-effekt, da det danske biomassemix allerede er reguleret under dansk



lovgivning. Fsva. transporten vil forbruget af brændstoffer falde som en afledt effekt af prisstigninger, hvormed der samlet set estimeres at blive tale om en mindre reduktion i CO<sub>2</sub>-udledningen på ca. 0,1 mio. ton.

## 8. Høring

Kommissionens forslag til revision af VE-direktivet har været i høring i EU-Specialudvalget for Klima-, Energi- og Forsyningspolitik fra den 14. juli til den 10. august 2021. Der er kommet nedenstående hørings svar fra i alt 18 organisationer.

Dansk Industri (DI) finder det positivt, at VE-målet hæves til 40 % i 2030. Behov for større fokus på hurtigere tilladelsesprocesser for etablering af de nødvendige energiforbindelser fra havmøllerne samt transport til forbrugscentrene. Direktivet mangler fokus på bæredygtigheds- og sikkerhedsmæssige krav til leverandører af havmøller og infrastruktur, og skal sikre at udbygningen af vedvarende energi ikke skader miljøet. PtX-baserede brændstoffer, såsom e-diesel og e-benzin, skal indgå i opfyldelsen af kravet om 2,6 % RFNBOs i brændstof til transport. Krav til RFNBOs skal være realistiske og kan opfyldes med eksisterende elmarkedsregulering og VE-anlæg. DI støtter en større andel af VE i varme- og køling, samt mere effektiv udnyttelse af overskudsvarme og køling.

Brintbranchen ser positivt på, at brint får en bredere rolle i VE-direktivet som energivektor i alle sektorer. Brintbranchen ønsker, at brint betegnes som 100 % grøn også i tilfælde, hvor brinten stammer fra projekter uden en direkte linje til VE-elproduktion. Brintbranchen mener, at det bør overvejes at introducere et mål for RFNBOs i 2024. Fritagelse af RFNBO-producenter fra kravet om at producere biobrændstof bør være automatisk, da muligheden i dag oftest bliver overset og kan forårsage skævvridning mellem medlemsstaterne.

Drivkraft Danmark (DD) ser positivt på udelukkelsen af brugen af UER-kreditter. Afskaffelsen af de nuværende multiplikatorer for avancerede biobrændstoffer, el til tog og biler, m.m., er positivt for at opnå større faktisk andel af VE i transporten. Det foreslåede reduktionsmål for transport virker uambitiøst. Uklart om off-road fremover indgår i reduktionsmålet. DD mener, det er nødvendigt at vælge mellem et specifikt reduktionsmål for vejtransport og et ETS-system for at undgå dobbeltregulering og særskat. For at sikre, at VE-brændstofferne konkurrerer på en fælles platform, bør ILUC-effekter indregnes og der bør stilles samme krav til bæredygtighed for biomasse anvendt til el- og/eller varmeproduktion som til VE-brændstoffer. DD mener, at særskilte krav til avancerede og RFNBOs, kompromitterer CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet. Det bør afklares hvordan CO<sub>2</sub>-reduktionen for RFNBO (PtX) opgøres. Incitamentet til at producere RFNBO er begrænset, idet der først er sat et mål gældende fra 2030. Multiplikatoren for avancerede biobrændstoffer og RFNBO leveret til fly og skibe er svær at forstå. Ligeledes er det uklart, hvorvidt avancerede biobrændstoffer eller RFNBO leveret til skibe og fly vil kunne tælle med i reduktionskravet på 13 %.



Wind Denmark (WD) er positivt stemt over for opjusteringen af VE-målet for 2030, over afskaffelsen af iblandingskravet, samt at kreditmarkedet skal inkludere VE-el til transport. Det bør tydeliggøres, at kreditsystemet skal opfattes som et samlet marked for alle typer af VE-brændstoffer samt udvides. Det er betænkeligt, at de foreslåede multiplikatorer indskrænkes til to kategorier af VE-brændstoffer. ILUC-effekter bør inkluderes i CO<sub>2</sub>-reduktionsberegninger for biobrændstoffer for at CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet fungerer optimalt, alternativt kan en multiplikatorfaktor for VE-el genindføres. WD er imod fastholdelsen af iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer. De støtter op om kravet til minimum 50 % VE-andel af fossil brint i industrien i 2030. WD mener, at kreditgarantier som mulighed for finansiel risikominimering ved indgåelse af PPA'er bør analyseres ift. statsstøtte og sammenhængen til andre EU-definitioner, såsom additionalitetskravet for RFNBOs. WD støtter op om, at medlemsstaterne ikke vil kunne tilbageholde oprindelsesgarantier. Bæredygtighedskriterierne bør gælde for alle biomassebaserede værker, inklusiv værker med effekt under 5MW. WD bemærker, naturgas bør inkluderes som fossil brændstof.

ITD fastslår, at direktivforslaget vil få stor betydning for priserne på brændstoffer. Det er vigtigt for ITD, at der er sammenhæng mellem reduktionsmålsætning i transportbranchen og de økonomiske konsekvenser for forbrugerne. ITD er tilfredse med indførslen af et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav, der er med til at sikre CO<sub>2</sub>-reduktioner for andelen af tung transport, der ikke kan elektrificeres. ITD ønsker en trappemodel med gradvist stigende CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav frem mod 2030 på EU-plan og foreslår indførsel af trinvis krav for den anvendte andel af RFNBOs for at tage hensyn til virksomhedernes langsigtede investeringsstrategier. ITD mener, at ILUC-effekter bør medregnes i CO<sub>2</sub>-reduktionsberegninger. ITD finder det positivt, at medlemslandene skal indgå et eller flere fælles projekter med andre medlemslande til produktion af vedvarende energi. Endeligt støtter ITD kreditudvekslinger til opfyldelse af fortrængningsforpligtelsen. Det danske fortrængningskrav på 7 % i 2030 bør følge udspillet 13 %.

Dansk Erhverv støtter 40 pct. vedvarende energi i 2030, men mener, at målet kan hæves. Dansk Erhverv opfordrer til, at EU-kommissionen udarbejder en samlet strategi for udbygningen af havvind og landvind, der skal sikre flere og hurtigere tilladelser og en markedsdrevet og tilstrækkelig udbygning af VE. Dansk Erhverv anbefaler en fastsættelse af bæredygtighedskrav for biomasse uanset anvendelse, samt at ILUC-effekter skal medtages i CO<sub>2</sub>-reduktionsberegninger således at den højere fortrængningseffekt af avancerede biobrændsler sammenlignet med fossile brændsler medtages. Det er afgørende, at brug af brint og electrofuels i sektorer, som ikke direkte kan elektrificeres, støttes ved at fremme brint produceret med vedvarende energi og ikke ved anvendelse af fossil gas.

Dansk Affaldsforening bifalder, at den biologisk nedbrydelige del af affaldet betragtes som biomasse, og dermed genererer vedvarende energi. Dansk Affaldsforening påpeger, at definitionen af biomasse i affaldsenergien er uændret, samt at kriterier for bæredygtighed og drivhusgasbesparelser ikke er gældende for affaldsenergien.



Danske Rederier udtrykker bekymring for, at regionale reguleringer kan resultere i reguleringer, som er svære at administrere og håndhæve i en international branche som skibsfart. Med afsæt i, at direktivforslaget kan bane vejen for en international regulering på sigt, støtter Danske Rederier generelt direktivforslaget. Danske Rederier støtter reduktionsmålet på 13 % for transportsektoren i 2030, samt at brændstoffer ansues ud fra et livcyklusperspektiv og at flere drivhusgasser end CO<sub>2</sub> omfattes. Delmålene for avancerede biofuels og RFNBOs anser Danske Rederier som vigtige greb til at fremme udviklingen af nye brændstoffer. Danske Rederier påpeger vigtigheden af, at direktivforslaget forholder sig til avancerede brændstoffers GHG-intensitet på samme vis som RFNBOs. Det er ydermere vigtigt at fastholde multiplikatoren for den maritime sektor for at understøtte omstillingen af 'hard to abate' sektorer som shipping. Endeligt bemærker Danske Rederier, at det er vigtigt med ordentlig sammenhæng til andre reguleringer.

Dansk Fjernvarme er overordnet tilfreds med Kommissionens forslag til revision af VE-II. Dansk Fjernvarme ser positivt på, at Kommissionens forslag er med til at sikre en lovgivnings- og konkurrencemæssig ligestilling mellem virkemidler på bygninger og virkemidler til kollektive systemer som fjernvarme og køling, og opfordrer til, at Danmark arbejder for at sikre denne ligestilling. Dansk Fjernvarme er positive over for forslaget om øget kommunikation mellem producenter af overskudsvarme og fjernvarmeselskaber, over for forslagene om forstærket dialog mellem eldistributionselskaber og fjernvarme-/kølingselskaber. Ved stramninger af bæredygtighedskriterier for biomasse samt opstramning af arealkriterier og krav om reduktion af drivhusgasemissioner bør der tages hensyn til foretagne investeringer, idet det er områder præget af langsigtede investeringer. Dansk Fjernvarme opfordrer regeringen til at arbejde for at undgå komplekse eller uopfyldelige dokumentationskrav for skovbiomasse.

DANVA påpeger, at vandsektoren har stort potentiale for vedvarende energi bl.a. gennem indvinding af energi f.eks. via produktion af biogas af slam fra renseanlæg og biobrændstof til bl.a. tung godstrafik og luftfart, energi fra spildevand, samt vand til vandforsyning vha. varmepumpeteknologi. Den danske vandsektor indgår i de danske klimapartnerskaber med en ambition om en klima- og energineutral vandsektor i 2030, og DANVA opfordrer Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet til at arbejde for en tilsvarende europæisk ambition.

NOAH udtrykker utilfredshed med, at biomasse fortsat regnes som en vedvarende energikilde og understreger, at afbrænding af biomasse bør være undtaget som støtteberettiget kilde til vedvarende energi. Ligeledes mener de, at de tiltag, der skal sikre landbrugsjordens organiske indhold, er utilstrækkelige. Afviklingen af støtte til elproduktion fra biomasse fra 2026 bør ifølge NOAH ske tidligere og gælde den direkte såvel som den indirekte støtte i form af skattelettelser.





Dansk Skovforening anbefaler, at ændringerne af bæredygtighedskriterier for biomasse i revisionen bliver minimale for at skabe stabilitet og sikkerhed for investeringer i den europæiske energisektor. Dansk Skovforening mener, at artikel 3, stk. 3 allerede indeholder tilstrækkelige sikkerhedsforanstaltninger til at undgå forvriddning af råmaterialer mens den foreslåede ordlyd kræver, at medlemsstaterne implementerer kaskadeprikkippet for biomasse på en måde, der ikke er i overensstemmelse med de aftalte definitioner og mål. Dansk Skovforening stiller spørgsmål ved, om indførelsen af no-go-områder vil forhindre ændringer i arealanvendelsen, idet disse områder allerede er skovbevoksede. Det er yderst vigtigt, at de forskellige skovkategoridefinitioner aftales med medlemslandene frem for at være en del af energipolitikken. Endeligt mener Dansk Skovforening, at ændringer i bæredygtighedskriterier for skovbiomasse med mere detaljerede krav går ud over EU-kommisionens kompetence på skovområdet, og at det i stedet bør være en national afvejning af påvirkning af jordbundens kvalitet og biodiversitet.

Dansk Energi mener, at det overordnede VE-mål bør være 45 % og ser positivt på opfordringen til samarbejde mellem lande i forbindelse med udbygning af offshore infrastruktur. Det støttes, at iblandingsmålet for transportsektoren ændres til et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav, at der lægges op til en indførelse af en iblandingsprocent for RFNBOs, og at der introduceres et mål for andelen af RFNBOs i industriens anvendelse af brint. Definitionen af "high quality stem wood" er problematisk, da det skal defineres mere præcist og i praksis bliver svært at håndhæve i skovene, særligt recital 4. Der er for lidt fokus på en øget produktion af RFNBOs og lande, der har en høj andel VE i elproduktionen, bør undtages for kriterierne i den delegerede retsakt. Dansk Energi støtter op om en fælles EU certificering af vedvarende og low-carbon brændstoffer i form af Union databasen, hvor det er vigtigt, at der skelnes mellem vedvarende og low-carbon brændstoffer. Det positivt, at der tilføjes en "mandatory credit mechanism" for el, så der kan handles med grønne kreditter, og det burde udvides til både private og offentlige ladestander.

Danske Maritime ønsker transparent certificering af nye brændstoffer samt effektiv håndhævelse af reglerne for at sikre reduktioner i udledninger samt lige konkurrenceforhold. Dette er særligt vigtigt ift. forskning, udvikling og implementering af ny klimateknologi, da "first movers" bærer en stor risiko ved tidlig udvikling og anvendelse af ny klimateknologi.

Landbrug og Fødevarer så gerne et mere ambitiøst overordnet VE-mål. Med de nye nationale mål for anvendelse af vedvarende energi lægges der vægt på, at tiltag som disse skal tage højde for, at virksomheder ikke dobbeltreguleres og ikke medfører bindende teknologikrav. Der støttes op om forslaget om, at brug af overskudsvarme kan medregnes i medlemsstaternes opfyldelse af øgede andele af vedvarende energi, et fortrængningskrav på 13 % i transportsektoren og de nye iblandingskrav for avancerede biobrændstoffer. Ny regulering bør støtte op om en bredere vifte af vedvarende brændsel i transporten. Det er positivt, at regionale dyrkningsværdier



ophæves, men det ønskes, at den nye regulering fortsat tager hensyn til landmænds effektiviseringstiltag, som skal afspejles i dyrkningsværdierne.

Danske Regioner finder det vigtigt, at kommuner og regioner i hele EU får mulighed for at implementere så meget VE som muligt, her særligt i bygninger, og VE-II direktivet bør understøtte denne udvikling.

Rådet for Grøn Omstilling mener, at fortrængningskravet bør sættes lavere, svarende til maksimum 16 % VE, og fokus bør være på elektricitet frem for biobrændstoffer. Biobrændstoffer baseret på palme- og sojaolie bør udfases øjeblikkeligt, og resten af de afgrødebaserede afgrøder udfases frem mod 2030. ILUC-værdier bør tælles med i klimaregnskabet. Det er problematisk, at målet for avancerede biobrændstoffer er blevet hævet samtidig med, at der stadig indgår problematiske råvarer i listen over avancerede biobrændstoffer, og at det i visse tilfælde er op til medlemsstaterne at fortolke, hvad der tæller som et affalds- eller restprodukt. Avancerede biobrændstoffer bør begrænses til kun at blive brugt i sektorer, der har svært ved at elektrificere. Det er problematisk, at det kun er offentlig ladning af elektriske køretøjer, der medregnes, og multiplikatoreffekten på 4 ved brug af strøm til el-køretøjer bør reintroduceres. Der ses positivt på det ambitiøse mål om brug af e-brændstoffer, men dette skal holdes til fly- og skibstransport, og reguleringen bør fastsættes i Refuel reguleringerne i stedet for VE-direktivet. VE-målet i energisektoren bør hæves yderligere, og der skal skelnes mellem VE-former efter bæredygtighed.

Kommunernes Landsforening (KL) støtter et samlet 55 % klimamål i 2030, et vejledende mål for VE i bygninger samt bedre muligheder for etablering af VE, særligt i forhold til solceller på bygningers tage. Der bakkes op om, at medlemsstater skal sørge for certificering og træningskurser for varmeinstallatører, og at transmissions- og distributionssystemoperatører skal give oplysninger om andelen af VE og drivhusgasudledning digitalt på timeforbrug. KL støtter opfordringen til VE varme- og energiplanlægning på kommunalt niveau, en større andel vedvarende elektricitet i transportsektoren, samt at der skal være hurtig adgang til ladepladser til en overkommelig pris.

## 9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget er generelt blevet positivt modtaget af medlemsstaterne. Størstedelen af medlemsstaterne støtter forslaget om et højere overordnet mål på 40 pct. Enkelte lande, herunder Danmark, har tilkendegivet støtte til et højere mål end de 40 pct. En mindre gruppe af lande er generelt positive over for delmål, hvorimod en større gruppe af lande er skeptiske. En mindre gruppe er dertil skeptiske over for den foreslåede skærpelse af bæredygtighedskriterierne for biomasse. Fsva. delmålene for transport er en større gruppe skeptiske over for delmålet for PtX-brændstoffer. Fsva. delmål for VE i bygninger har enkelte lande udtrykt støtte til det vejledende delmål på 49 pct., mens en anden gruppe forholder sig skeptiske.



## 10. Regeringens generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens 'Fit for 55'-pakke velkommen. Regeringen ønsker en ambitiøs og omkostningseffektiv klimaindsats i EU, der kan realisere 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 ser en øget anvendelse af vedvarende energi i EU som et vigtigt element i at indfri EU's klimamål i 2030 og 2050 og hilser revisionsforslaget velkommen. Regeringen støtter generelt, at der fastsættes et ambitiøst EU-mål for anvendelse af vedvarende energi, som – sammen med anden relevant regulering – sikrer en omkostningseffektiv udbygning og anvendelse af vedvarende energi i EU.

Regeringen deler Kommissionens ambition om, at revisionen skal bidrage til at beskytte miljø og biodiversitet ifm. anvendelse af biomasse til energiproduktion og bidrage til EU's teknologiske og industrielle lederskab samt understøtte skabelse af grønne arbejdspladser og økonomisk vækst.

Regeringen vil arbejde for, at EU-målet hæves fra de foreslåede 40 pct. i 2030 til 45 pct. i 2030 for at sikre, at vedvarende energi i EU leverer et større bidrag til indfrielsen af EU's klimamål i 2030.

Regeringen deler Kommissionens ambition om at skærpe EU's bæredygtighedskrav til træbiomasse mhp. at minimere risikoen for høj klima- eller biodiversitetsbelastning. Regeringen finder det vigtigt, at bæredygtighedskravene til biomasse skærpes yderligere, så de nærmer sig det danske niveau, som er indeholdt i *Aftale af 2. oktober 2020 om bæredygtighedskrav til træbiomasse til energi*<sup>15</sup>, og at de som minimum fastholdes på det af Kommissionen foreslåede niveau. Regeringen vil derudover arbejde for, at det fortsat vil være muligt at fastlægge additionelle nationale bæredygtighedskrav til skovbiomasse, såfremt de harmoniserede krav ikke vurderes at blive tilstrækkeligt ambitiøse.

Regeringen støtter samordning af reguleringen på transportområdet mhp. at sikre omkostningseffektive emissionsreduktioner. Regeringen støtter desuden en styrket indsats for at fremme bæredygtige VE-brændstoffer (herunder RFNBO'er) med høj CO<sub>2</sub>-fortrængning. Regeringen finder, at det er vigtigt at øge CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet til 15 pct. for at øge ambitionsniveauet, og at delmålet om anvendelse af 2,6 pct. PtX-brændstof (RFNBO) og delmålet om anvendelse af 2,2 pct. avanceret biobrændstof samles til et fælles delmål på 4,8 pct. hvor begge typer brændstoffer kan tælle mod målopfyldelse for at skabe mest mulig fleksibilitet i indfrielsen af målsætningen.

<sup>15</sup> Aftaleparter: Socialdemokratiet, Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet



Regeringen ser gerne, at CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet kun gælder for brændstoffer anvendt i vej- og banetransporten og ikke-vejgående mobile maskiner (i landbrug/skovbrug mv.), og at der skal være valgfrihed for medlemsstaterne til, hvorvidt de ønsker at lade el, herunder fra offentlige ladestandere, indgå i nationale CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav. Sø- og luftfart bør som udgangspunkt ikke omfattes, da disse sektorer er omfattet af forslagene om ReFuel Aviation og FuelEU Maritime. Alternativt skal det indrettes på en måde, der hænger fornuftigt sammen med forordningerne.

Bæredygtighedskriterier til biobrændstoffer bør desuden skærpes og kun udgøre minimumskrav, da det giver mulighed for yderligere nationale skærpede krav. Regeringen finder desuden, at der bør etableres en database, der skal styrke tilsynet med bæredygtighed på tværs af EU, da det vil være et effektivt redskab til at sikre overholdelsen af bæredygtighedskriterierne for VE-brændstoffer

Regeringen støtter Kommissionens ambition om at sikre omkostningseffektive drivhusgasreduktioner i varme- og kølesektoren under hensyntagen til den danske regulering af varmesektoren og den høje andel af vedvarende energi.

Regeringen vil arbejde for at fastholde et vejledende mål på 49 pct. af andelen af energi fra vedvarende energikilder i bygningssektoren. Dertil ønsker regeringen at fokusere på teknologineutralitet og i den sammenhæng, at VE-egenproduktion ikke favoriseres over alternativer såsom havvind og storskalaanlæg.

Regeringen finder, at VE-målsætningen i industrien bør fastholdes, da forslaget vurderes at understøtte den danske grønne eksport på området. Dertil støtter regeringen Kommissionens intention om at undgå snyd og greenwashing ift. mærker, der reklamerer med eller er mærket med at være produceret med VE.

Regeringen finder det vigtigt, at forslaget fastslår, at VE-projekter kan karakteriseres som værende i offentlighedens interesse og tjenende den offentlige sikkerhed, forudsat at det ikke ændrer på de krav og vurderinger, der skal foretages i relation til relevante miljø- og naturbeskyttelsesdirektiver (habitatdirektivet og vandrammedirektivet).

Regeringen finder, at det bør være frivilligt for medlemsstaterne at arbejde for, at der er et tilstrækkeligt antal installatører til den frivillige certificeringsordning for installation af VE-anlæg til rådighed. Større VE-anlæg bør ligeledes kunne omfattes af ordningen, hvis der konkret er mangel på kompetencer i en medlemsstat.

Regeringen vil arbejde for, at direktivet fremmer en fortsat udvikling og anvendelse af vedvarende energi på en hensigtsmæssigt måde, der tager højde for og giver plads til udviklingsmuligheder for medlemslande med en høj andel af VE og som ikke skaber u hensigtsmæssige barrierer. I forbindelse hermed er det vigtigt, at der skabes en balanceret løsning for, hvordan produktion og forbrug af grøn brint kan indregnes



i medlemsstaternes VE-andel. Der bør således være fleksibilitet til, at medlemsstaterne bilateralt kan beslutte, om grøn brint skal tælles med, hvor det forbruges, eller der, hvor det produceres.

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

Sagen har senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg på møde den 25. november 2021. Grund- og nærhedsnotat er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 8. oktober 2021.