



Notat til Folketingets Europaudvalg

Dato
16. november 2021

Rådsmøde (energi) den 2. december 2021

Dagsorden	Side
1. Fit for 55-pakken	2
a. Forslag om ændring af direktiv om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder	2
b. Forslag til revision af direktivet om energieffektivitet	18
- <i>Politisk drøftelse / fremskridtsrapport</i>	
2. Håndtering af de stigende energipriser	33
- <i>Udveksling af synspunkter</i>	
3. Forslag om forordning om at sikre lige vilkår for bæredygtig flytransport ("ReFuelEU Aviation")	38
- <i>Tidlig forelæggelse</i>	



1. Fit for 55-pakken

1a. 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 CO₂-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, ligesom det forventes at medføre samfunds- og statsfinansielle omkostninger. Det er dog ikke muligt på nuværende tidspunkt at kvantificere disse konsekvenser.

Regeringen hilser det overordnede formål med revisionsforslaget velkommen som et vigtigt bidrag til indfrielse af EU's klimamål. Regeringen vil arbejde for et ambitiøst overordnet VE-mål, skærpede bæredygtighedskriterier for træbiomasse, omkostningseffektive drivhusgasreduktioner i transport- og varmesektoren og fremme af bæredygtige VE-brændstoffer. Regeringen vil fastlægge en konkret holdning til forslaget efter nærmere undersøgelse af forslagens bestemmelser.

Det slovenske formandskab har sat de to energirelaterede forslag, inkl. dette forslag, i Fit for 55-pakken, på dagsordenen for energirådsmødet den 2. december 2021 til politisk drøftelse og fremskridtsrapportering.

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 ved-



varende 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.

Det slovenske formandskab har sat de to energirelaterede forslag, inkl. dette forslag, i Fit for 55-pakken, på dagsordenen for energirådsmødet den 2. december 2021 til politisk drøftelse og fremskridtsrapportering.

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 tildeles 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 forvridninger på markedet for biomasse og skader biodiversiteten. Dette skal ske gennem efterlevelse af affaldshierarkiet og kaskadeprincippet, 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 Nordsøsambejdet 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-efteftorbrug, 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 opgjøret 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 krav¹ 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 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 i ft. konsekvenser inden fastlæggelse af regeringens holdning.

Indførelse af CO₂-fortrængningskrav m.m. i transportsektoren

Forslaget introducerer et CO₂-fortrængningskrav på 13 pct.² 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 CO₂-fortrængningskrav i VE-direktivet bortfalder kravet i brændstofkvalitetsdirektivet. Dette medfører umiddelbart ændringer i dækningsområdet for CO₂-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 CO₂-fortrængningskrav i skibsfarten, som dog kan medregnes i CO₂-fortrængningskravet på 13 pct. Samtidig bortfalder muligheden for anvendelse af såkaldte UER-kreditter³.

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 CO₂-fortrængningskravet. Billetsystemet vil også omfatte VE-brændstoffer.

¹ Fastlagt i Artikel 24 i direktivforslaget

² CO₂-fortrængningskravet betyder at den gennemsnitlige vugge-til-grav CO₂-udledning pr. energienhed skal reduceres med 13 pct. i 2030 sammenlignet med et basisår. Afklaring omkring basisår udestår fortsat.

³ 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.



- 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.
- Genanvendt kulstofbrændsel skal medføre en drivhusgasemissionsbesparelse på mindst 70 pct. sammenlignet med den fossile reference for at kunne tælle med i CO₂-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, renafrifter (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 fælles europæisk 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 energivirkomheder og bygningsejeres oplysningsforpligtelser over for slutkunder om energiforbrug og fakturering m.v.

Biomasse og bæredygtighedskriterier:

- Biobrændstofloven ved lovbekendtgørelse 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. Regeringen vil analysere forslaget nærmere mhp. at vurdere de lovgivningsmæssige konsekvenser.

Økonomiske konsekvenser

Forslaget indeholder en række krav og forpligtelser, der kan have væsentlige økonomiske konsekvenser for stat, erhverv og husholdninger. Omkostningernes omfang vil afhænge af, i hvor høj grad forslaget pålægger Danmark og danske virksomheder og forbrugere krav og forpligtelser, der ligger ud over allerede vedtaget national politik, samt hvilke instrumenter der bringes i anvendelse til at indfri disse. Regeringen vil analysere forslaget nærmere mhp. at vurdere de økonomiske konsekvenser.

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vurderes at kunne medføre 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 behandles flere virksomheder i VE-godkendelsesordningen samt via kommunikationsindsatser.

På transportområdet kan ændrede krav, herunder nyt CO₂-fortrængningskrav, krav til RFNBO's og avancerede biobrændstoffer samt krav til administration af loft på 1. generations biobrændstoffer medføre øgede administrative omkostninger. Fsva. bæredygtighedskriterier for biomasse kan der også være øgede administrative omkostninger.

Regeringen vil analysere forslaget nærmere mhp. at vurdere de statsfinansielle og administrative konsekvenser for at få afklaret, hvilke krav og regler der skal gennemføres.



Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes potentielt at medføre væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser. Omkostninger kan eksempelvis forekomme, hvis de nuværende danske krav til transport og industri ikke er tilstrækkelige til at opfylde direktivets mål og delmål; hvis Danmark bliver omfattet af effektivitetskrav på varmeområdet; eller hvis Danmark bliver nye pålagt at nye fælleseuropæiske pilotprojekter om VE i havbassiner. De samfundsøkonomiske konsekvenser vil blive analyseret nærmere.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

På den ene side vurderes forslaget at kunne medføre positive konsekvenser, 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. På den anden side vurderes elementer i forslaget at kunne medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet, hvilket kan være forbundet med øgede omkostninger for erhvervet. Fsva. oplysning og uddannelse (VE-godkendelsesordningen) vil erhvervslivet opleve at have flere omkostninger til uddannelse af medarbejdere. Da ordningen foreslås ændret til at gælde alle former for VE-anlæg i bygninger, industrien og landbruget, beror en endelig konsekvensvurdering af nærmere undersøgelser. 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. Fsva. CO₂-fortrængningskravet for transportsektoren samt underkrav om øget anvendelsen af avanceret biobrændstof samt anvendelse af RFNBO'er, vurderes disse at kunne have betydelige omkostninger for erhvervslivet. Regeringen er i gang med at undersøge forslaget nærmere, herunder de potentielle erhvervsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

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. Regeringen er i gang med at analysere forslaget nærmere, herunder effekten i forhold til Danmark specifikt.

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 høringssvar 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 CO₂-fortrængningskravet. Det bør afklares hvordan CO₂-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 CO₂-reduktionsberegninger for biobrændstoffer for at CO₂-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 indførelsen af et CO₂-fortrængningskrav, der er med til at sikre CO₂-reduktioner for andelen af tung transport, der ikke kan elektrificeres. ITD ønsker en trappemodel med gradvist stigende CO₂-fortrængningskrav frem mod 2030 på EU-plan og foreslår indførelse 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 CO₂-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 CO₂-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 anskues ud fra et livcyklusperspektiv og at flere drivhusgasser end CO₂ 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 eldistributions-selskaber 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. varmepumpe-teknologi. 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 støt-teberettiget 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 forvridning 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 spørgsmålstejn 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 bæredygtig-



hedskriterier for skovbiomasse med mere detaljerede krav går ud over EU-kommis-
sionens kompetence på skovområdet, og at det i stedet bør være en national afvej-
ning 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 CO₂-
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 anven-
delse 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 re-
cital 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 konkurren-
ceforskel. Dette er særligt vigtigt ift. forskning, udvikling og implementering af ny kli-
mateknologi, da "first movers" bærer en stor risiko ved tidlig udvikling og anvendelse
af ny climateknologi.

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 direk-
tivet bør understøtte denne udvikling.

Rådet for Grøn Omstilling mener, at fortrængningskravet bør sættes lavere, sva-
rende til maksimum 16 % VE, og fokus bør være på elektricitet frem for biobrænd-
stoffer. 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 regleringerne 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

Der er generelt udtrykt støtte fra en gruppe af medlemslande til det mere ambitiøse overordnede VE-mål, som Kommissionens forslag lægger op til. Omvendt er der en større skepsis ift. forslagene om nye indikative og bindende delmål for bestemte sektorer. Desuden er der blandt en mindre gruppe af medlemslande stor skepsis fsva. styrkede bæredygtighedskriterier for biomasse. Der har været artikelgennemgang i energiarbejdsgruppen i løbet af efteråret, som afsluttes primo november. Forhandlingerne ventes genoptaget primo 2022 under fransk formandskab på baggrund af et første revisionsudkast som pt. er under udarbejdelse af det slovenske formandskab.

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 vil arbejde for at understøtte dette, herunder at revisionen af direktivet kommer til at afspejle de danske krav, som er indeholdt i *Aftale af 2. oktober 2020 om bæredygtighedskrav til træbiomasse til energi*⁴. Den danske aftale implementerer det nuværende VE-direktivs bæredygtighedskrav, herunder til klima- og biodiversitet, men indeholder strengere krav end direktivet på en række punkter.

Regeringen støtter samordning af reguleringen på transportområdet mhp. at sikre omkostningseffektive emissionsreduktioner. Regeringen støtter desuden en styrket indsats for at fremme af bæredygtige VE-brændstoffer (herunder RFNBO'er) med høj CO₂-fortrængning og vil analysere forslagene i det lys. Regeringen vil arbejde for at skærpe bæredygtighedskriterier til biobrændstoffer i VE-direktivet, som giver mulighed for yderligere nationale krav og inddragelse af ILUC⁵-værdier, der i udgangspunktet gælder alle medlemsstater, hvilket *ikke* er med i revisionsforslaget.

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 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.

Regeringen bakker op om forenkling og vil arbejde for bedre sammenhæng til andre eksisterende direktiver og forordninger for at undgå dobbeltregulering og for at sikre et så omkostningseffektivt anvendelse af vedvarende energi i EU som muligt.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg. Grund- og nærhedsnotat er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 8. oktober 2021.

⁴ Aftaleparter: Socialdemokratiet, Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet

⁵ ILUC står for "Indirekte ændringer i arealanvendelsen", hvilket omfatter de emissionsudledninger, der er knyttet til den arealændring som følger indirekte ved udnyttelse af et areal.



1b. Forslag til revision af direktiv om energieffektivitet

KOM (2021) 558

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i marginen.

1. Resumé

Europa-Kommissionen har den 14. juli fremsat et forslag om revision af direktivet om energieffektivitet som en del af Kommissionens 'Fit for 55-pakke'. Med revisionen foreslår Kommissionen at hæve EU's overordnede mål for energieffektivisering og at stille nye krav til de tiltag i direktivet, som skal være med til at indfri målet. Det er bl.a. forslag til nye bestemmelser om energireduktioner og et udvidet krav om energirenovering målrettet alle offentlige organer, en opjustering af energispareforpligtelsen, nye krav til energisyn i virksomheder, nye krav vedrørende informationsindsatser og energitjenester samt nye krav inden for varme- og køleområdet og ift. transmission og distribution af energi. Forslaget indeholder som noget nyt en lovhjemmel for anvendelsen om energieffektivisering først-princippet samt nye bestemmelser målrettet energifattigdom.

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

Regeringen er overordnet set positiv over for en forøget indsats for energieffektivisering i EU, der er omkostningseffektiv og bidrager til indfrielsen af EU's og medlemslandenes klimamål. Dertil støtter regeringen op om princippet om "energieffektivitet først". Regeringen finder, at der bør fastsættes et højere samlet mål for reduktion af EU's energiforbrug, der tager hensyn til de forskellige udgangspunkter i de enkelte medlemslande og sektorer, således at indsatsen målrettes omkostningseffektive CO₂-reduktioner i EU-landene samt skaber et europæisk marked for energieffektive teknologier og løsninger. Der bør derfor skabes fleksibilitet for medlemslandene til at opfylde nye målsætninger.

Det slovenske formandskab har sat de to energirelaterede forslag, inkl. dette forslag, i Fit for 55-pakken, på dagsordenen for energirådsmødet den 2. december 2021 til politisk drøftelse og fremskridtsrapportering.

2. Baggrund

Europa-Kommissionen har den 14. juli 2021 fremsat et forslag til Europa-Parlamentet og Rådet om en revision af direktivet om energieffektivitet ("energieffektiviseringsdirektivet"), KOM(2021) 558. Forslaget er fremsat som en del af 'Fit for 55-pakken', der skal realisere EU's klimamål for 2030 på mindst 55 pct. reduktioner i forhold til 1990-niveauet.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 194, stk. 2 og artikel 194, stk. 2, litra c. Forslaget skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF



artikel 294. Rådet træffer afgørelse ved kvalificeret flertal. Forslaget er oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 10. september 2021.

Det slovenske formandskab har sat de to energiforslag, inkl. dette forslag, i Fit for 55-pakken, på dagsordenen for energirådsmødet den 2. december 2021 til politisk drøftelse og fremskridtsrapportering.

3. Formål og indhold

Kommissionen har fremsat forslaget om en revision af energieffektiviseringsdirektivet som en del af opfølgningen på den Europæiske Grønne Pagt (European Green Deal) med henvisning til behov for bidrag til det forhøjede EU-mål for drivhusgas-emissioner i 2030 på 55 pct. samt overgangen til klimaneutralitet frem mod 2050. De vigtigste forslag til ændringer i direktivet præsenteres herunder.

Princippet om energieffektivitet først

»Energieffektivitet først« er et af nøgleprincipperne for energiunionen. Princippet skal bidrage til at garantere en sikker, bæredygtig, konkurrencedygtig energiforsyning i EU til en overkommelig pris. Det indebærer, at man i forbindelse med beslutninger om energiplanlægning og investeringer i energiproduktionsanlæg, energiinfrastruktur mv. skal overveje, om alternative energieffektive foranstaltninger kan erstatte investeringen, samtidig med at de respektive beslutningers målsætninger fortsat nås. Dette omfatter omkostningseffektive foranstaltninger til at gøre energieforsyning mere effektive, navnlig ved hjælp af energibesparelser i slutanvendelsen, initiativer vedrørende forbrugsfleksibilitet og mere effektiv omdannelse, transmission og distribution af energi.

Med forslaget introduceres et retsgrundlag for anvendelsen af princippet om energieffektivisering først. Der lægges op til, at medlemsstaterne sikrer anvendelsen af princippet i forhold til planlægning, politikker og større investeringsbeslutninger, samt at der rapporteres herom til Kommissionen i de integrerede nationale energi- og klimastatusrapporter, hvor der skal redegøres for, hvordan man vil opfylde forpligtelserne i energieffektiviseringsdirektivet (under forordning (EU)2018/1999).

Et bindende overordnet EU-mål

Kommissionen foreslår at hæve EU-målsætningen for energieffektivisering, således at medlemsstaterne kollektivt skal sikre en reduktion af energiforbruget med 9 pct. i forhold til et 2020-referencescenarie. Dette er en ny opgørelsesmetode i forhold til det eksisterende direktiv og svarer til en reduktion af det endelige energiforbrug i 2030 med ca. 36 pct. i stedet for det nuværende på mindst 32,5 pct. i 2030 sammenlignet med 2007-fremskrivningen.

Kommissionen foreslår et bindende mål for EU som helhed, mens de nationale bidrag til det overordnede mål forbliver vejledende. For medlemslandenes nationale bidrag foreslås der dog benchmarks og nye mekanismer til at afhjælpe underopfyldelse. I den sammenhæng foreslår Kommissionen som noget nyt, at de nationale



bidrag skal baseres på en formel, som medlemsstaterne skal tage udgangspunkt i, når de fastsætter deres vejledende bidrag til opfyldelse af målet. Kommissionen foreslår, at disse bidrag bestemmes med hensyntagen til BNP, energiintensitet og omkostningseffektivt besparelsespotentiale.

Offentlig sektor, bygninger og indkøb

Forslaget indeholder et nyt krav om energireduktioner i det offentlige samt et udvidet krav om energirenovering målrettet alle offentlige organer, der er defineret som "ordregivende myndigheder" i udbudsdirektivet (2014/24). Forslaget betyder, at staten, regioner, kommuner og offentligtretlige organer og sammenslutninger heraf vil være omfattet af kravene. I det nuværende direktiv er alene statslige bygninger omfattet.

Kommissionen foreslår, at offentlige organers energiforbrug samlet set skal reduceres med mindst 1,7 pct. årligt. Reduktionskravet vil kunne indføres i alle dele af den offentlige sektor, dvs. i endeligt energiforbrug til bygninger, transport, affaldshåndtering mv. Medlemsstater vil ved afrapportering til Kommissionen skulle udarbejde en liste over de offentlige organer, der skal bidrage til opfyldelse af energireduktionskravet og årligt opnåede reduktioner. Derudover foreslår Kommissionen at medlemsstater skal sikre, at myndigheder på regionalt og lokalt niveau angiver specifikke energieffektivitetsforanstaltninger i deres dekarboniseringsplaner.

Kommissionen foreslår dertil en udvidelse af de eksisterende krav om årlig renovering, så mindst 3 pct. af bygninger på over 250 m² ejet af det offentlige hvert år skal renoveres op til standarden "næsten energineutrale bygninger" (Nearly-Zero Energy Buildings), der svarer til energimærke A2015. Yderligere anbefaler Kommissionen, at offentlige organer ved indgåelse af lejeaftaler skal sigte efter, at bygningen falder inden for en af de to bedste energimærker (A2015 el. A2020). Endvidere vil Kommissionen fjerne muligheden for at anvende den såkaldte alternative tilgang, hvor der opnås energibesparelser, der svarer til de energibesparelser, der vil opnås ved at energirenovere 3 pct. af den relevante bygningsmasse ved at anvende andre omkostningseffektive tiltag, f.eks. arealoptimering og adfærdsændringer.

I forhold til offentlige indkøb foreslås der nye skærpede bestemmelser for alle ordregivende myndigheder og offentlige enheder om energikrav og princippet om energieffektivisering først ved indkøb af produkter, tjenesteydelser, bygninger og arbejder samt ved indgåelse af lejeaftale om bygninger. Der er ligeledes en opfordring til at sætte fokus på energibesparelser gennem hele den operationelle livstid og gennem ressourceeffektivitet og principper for cirkulær økonomi via offentlige indkøb. Endvidere indeholder forslaget bl.a. bestemmelser om offentliggørelse af oplysninger om energieffektivitet i vindende tilbud, vurdering af indgåelse af langsigtede kontrakter med langsigtede energibesparelser, ved indgåelse af servicekontrakter med betydeligt energiindhold. Kommissionen foreslår hertil, at medlemslandene skal angive lovgivningsmæssige og regulatoriske bestemmelser samt skabe administrativ praksis



vedr. offentlige indkøb og årlig budgettering med henblik på at sikre, at enkelte ordregivende myndigheder ikke afskrækkes fra at investere og fra at anvende kontrakter med tredjepartsfinansiering ved energiforbedringer.

Energispareforpligtelsen

Kommissionen foreslår at hæve energispareforpligtelsen for alle medlemsstater fra 0,8 pct. til 1,5 pct. af det årlige endelige energiforbrug i perioden 2024-2030, samt at dele af medlemsstaternes tiltag til opfyldelsen målrettes bekæmpelse af energifattigdom. Endvidere foreslår Kommissionen, at brug af energibesparelser i fossile brændsler eller som resultat af kvotehandelssystemet efter 2024 ikke kan tælles med i energispareforpligtelsen, men bidrager til det overordnede EU-mål for energieffektivitet, ligesom der foreslås nye krav til additionalitet for beskatningstiltag fra 2024.

Energisyn

Kommissionen foreslår at ændre kriterierne for, hvornår virksomheder skal gennemføre energisyn samt foreslår krav om energiledelse, således at virksomheder med et energiforbrug over 10TJ (2,7 mio. kWh) fremover er underlagt kravet om energisyn, mens virksomheder med et energiforbrug over 100TJ (27,7 mio. kWh) fremover skal have energiledelse. Det foreslås endvidere, at medlemsstaterne, hvor det er muligt, skal sørge for, at energiforbruget bliver indskrevet i virksomhedens årsrapport. Kommissionen foreslår også, at virksomhederne ved udarbejdelse af energisyn skal identificere potentialet for omkostningseffektiv anvendelse eller produktion af vedvarende energi. Kommissionen foreslår desuden, at store virksomheder, der ikke er omfattet af bestemmelserne om energisyn, skal opfordres til at gennemføre energisyn og at implementere anbefalingerne fra energisynet.

Derudover foreslår Kommissionen, at alle datacentre med et signifikant energiforbrug fra den 15. marts 2024 årligt skal offentliggøre nøgleinformationer inklusiv energiforbruget. Kommissionen har også foreslået en opdatering af krav vedrørende tilgængelighed af godkendelses-, akkrediterings- og certificeringsordninger i relation til energieffektivitet og tilføjet, at medlemsstaterne skal vurdere disse hvert fjerde år fra december 2024.

Informationsindsatser og delt incitament mellem ejer og lejer

Kommissionen ønsker at styrke medlemsstaternes forpligtelser over for slutbrugerne og slutkunder ved at sikre adgang til teknisk og finansiell rådgivning samt relevant information om energieffektivisering. Det foreslås iværksat via implementering af bl.a. tilskud, fradrag, informationsindsatser og eksempler på gode tiltag mv. Disse foranstaltninger skal være en del af en national strategi, f.eks. den langsigtede renoveringsstrategi eller integrerede nationale energi- og klimaplaner (direktiv 2010/31/EU og forordning (EU)2018/1999).

Yderligere ønskes forbrugerens stilling styrket ved, at der oprettes nationale one-stop shops eller lignende, hvor forbrugeren kan få teknisk, administrativ og finansiell



rådgivning og hjælp om energieffektivitet, samt fælles kontaktpunkter for forbrugerrettigheder og relevant lovgivning. Endvidere foreslås det, at forbrugerne kan få løst sager uden om domstolene ved at have adgang til et uafhængigt organ på nationalt plan, som kan håndtere tvister om rettigheder og forpligtelser efter det foreslåede direktiv.

Kommissionen foreslår for så vidt angår det delte incitament mellem ejer og lejer i relation til energieffektivitet en ny forpligtelse til at inddrage relevante organisationer (f.eks. ejer- og lejerorganisationer) for at identificere og løse problemstillinger. Delt incitament kan opstå, hvis ejeren af en bygning kan være uvillig til at udføre energi-effektviseringer og/eller -renoveringer, fordi energiregningen ligger hos lejeren. Der pålægges desuden en forpligtelse for hvert medlemsstat til at indrapportere identificerede barrierer og foranstaltninger foretaget for at løse disse.

Energitjenester

Med forslaget introduceres yderligere krav til at fremme en videreudvikling af markedet for energitjenester og dermed øge udbredelsen af bl.a. kontrakter om energimæssig ydeevne (en kontraktlig ordning, hvor investeringerne bliver betalt i forhold til forbedring af energieffektiviteten eller energimæssig ydeevne). Af forslaget fremgår krav om en øget informationsindsats målrettet energitjenestemarkedet og den offentlige sektor, herunder information om eksisterende retningslinjer, modelkontrakter, finansielle instrumenter og oprettelse af en offentlig database over afsluttede og igangværende energitjenesteprojekter (ESCO'er). Det foreslås endvidere, at der skal offentliggøres en liste over kvalificerede eller certificerede leverandører af energitjenester og deres kvalifikationer. For at støtte markedsudviklingen for energitjenester foreslås yderligere, at der offentliggøres kontaktpunkter med oplysninger til slutkunder om energitjenester, og at der nedsættes og promoveres et rådgivende organ, one-stop-shops og lign.

Herudover fremgår krav om, at offentlige organer tilskyndes til at anvende kontrakter om energimæssig ydeevne ved renovering af større bygninger, herunder renovering af erhvervs-, offentlige-, kontorbygninger m.v., som er over 1000 m².

For at støtte et funktionelt marked for energitjenester foreslås det, at medlemslandene kan oprette et nationalt organ til håndtering af klager og tvister om energitjenester og kontrakter om energimæssig ydeevne, eksempelvis ved en ombudsmand/ombudsperson.

Varme og køling

Kommissionen foreslår at indsætte en definitionsbestemmelse af effektiv fjernvarme og -køling, hvorefter den gældende definition af effektiv fjernvarme og -køling (mindst 50 pct. VE, 50 pct. spildvarme, 75 pct. kraftvarme eller 50 pct. af en kombination af sådan energi og varme) fastholdes frem til 2025, og derfra ændres løbende frem mod 2050. I tråd med denne definition foreslås det, at der fastsættes krav til en aktiv renoveringsindsats af nye eller omfattende renoveringer af fjernvarme for at leve op



til forhøjede krav til effektiv fjernvarme. Dertil kommer, at nye eller omfattende renoveringer af fjernvarme- og kølesystemer ikke må anvende andre fossile brændsler end naturgas eller øge forbruget af andre fossile brændsler end naturgas. Derudover indføres der krav om, at eksisterende fjernvarme- og -kølesystemer, der ikke lever op til definitionen af effektiv fjernvarme og -køling, hvert femte år skal forberede en plan mhp. at kunne efterleve definitionen. Kommissionen foreslår endvidere styrkede forbrugerrettigheder i form af regler om virksomhedernes oplysningspligt over for kunderne og slutbrugerne i henhold til forbrug af varme, køling og varmt brugsvand.

Kommissionen foreslår derudover skærpede regler for den omfattende vurdering (*comprehensive assessment*), der udarbejdes hvert femte år, samt for varme- og køleplanlægningen, herunder krav til at staten yder den til enhver tid nødvendige støtte (økonomisk, teknisk mv.), til de lokale varme- og køleplanlægningsmyndigheder.

Kommissionen foreslår, at der fastsættes regler om, at medlemsstaterne skal sikre udarbejdelse og offentliggørelse af cost-benefit-analyser for større energiforbrugende anlægs mulighed for udnyttelse af overskudsvarme. Det foreslås endvidere, at tilsvarende regler fastsættes for effektiv kraftvarmeproduktion for større termiske el-producerende anlæg.

Transmission og distribution

Kommissionens foreslår, at systemoperatørerne - TSOer og DSOer – generelt skal anvende energieffektivitet først-princippet ved netplanlægningen og -udbygningen og i investeringsbeslutninger. Her skal de kortlægge og reducere nettab omkostnings-effektivt. Det nettab, som systemoperatørerne beregner, skal indrapporteres til regulatoren, der skal offentliggøre det i den rapport, som de i forvejen er forpligtet til at lave efter elmarkedsdirektivet og gasdirektivet.

Finansiering

Med forslaget udvides medlemsstaternes eksisterende forpligtelse om at sikre forskellige finansieringsmuligheder til energieffektiviseringer til også at omfatte låneordninger, finansielle instrumenter og teknisk assistance. Kommissionen foreslår hertil, at medlemslandene også skal sikre, at de finansielle institutioner tilbyder låneprodukter til energieffektive projekter såsom f.eks. grønne realkreditlån. Medlemsstaterne skal endvidere vedtage foranstaltninger med henblik på at lette gennemførelsen af finansieringsordninger via regning og skattefinansieringsordninger for at understøtte energieffektive projekter.

Med forslaget indføres en forpligtelse for Kommissionen til at vejlede medlemsstaterne i at opsætte projektudviklingsfaciliteter til nationalt, regionalt og lokalt brug og derved fremme opnåelse af målsætningerne inden for energieffektivitet. Kommissionen skal endvidere udarbejde en vejledning, som skal understøtte medlemsstaters



udmøntning af midler fra de forskellige EU-finansieringskilder via låneordninger, finansielle instrumenter og teknisk assistance for derved at fremme private investeringer.

Energifattigdom

Kommissionen har foreslået at indsætte nye bestemmelser om tiltag til at imødegå energifattigdom, der defineres som en husholdnings manglende adgang til væsentlige energitjenester, der understøtter en ordentlig leve- og sundhedsstandard, herunder tilstrækkelig opvarmning, køling, belysning og energi til elapparater, i den relevante nationale kontekst, eksisterende socialpolitik og andre relevante politikker. Det gælder bl.a. målrettede tiltag i forbindelse med opfyldelse af energispareforpligtelsen og i forbindelse med informationsindsatsen. Desuden foreslår Kommissionen, at medlemsstaterne skal iværksætte en række konkrete tiltag for at støtte sårbare og energifattige forbrugere. Det foreslås endvidere, at medlemsstaterne skal etablere et netværk af eksperter, som kan udvikle strategier, der skal støtte lokale og nationale beslutningstagere i at imødegå energifattigdom, således at medlemsstaterne kan etablere nationale definitioner, indikatorer og kriterier for energifattigdom mv.

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

Der er delt kompetence mellem Kommissionen og medlemsstater vedrørende energipolitik, herunder energieffektivitet og energibesparelser, jf. artikel 4 i TEUF. Kommissionen har her vurderet, at nærhedsprincippet er overholdt. I vurderingen heraf henviser Kommissionen bl.a. til energieffektivitets stigende betydning for bl.a. forsyningssikkerhed, klimaforandringer, det indre marked samt økonomisk og social udvikling. Dertil henvises til, at energieffektiviseringsdirektivet er et eksisterende lovgivningsinstrument i EU, og at tilføjelser og ændringer hertil kræver handling på EU-niveau.

Ifølge Kommissionen er der i medlemsstaterne en række underliggende barrierer, som er de samme på tværs af EU, og som ikke hver for sig i tilstrækkelig grad kan overvindes. En fælleseuropæisk tilgang vil ifølge Kommissionen samlet set give en merværdi i forhold til, hvis medlemsstaterne fastsætter regulering hver for sig. Kommissionen bemærker dertil, at fleksibiliteten for medlemsstaterne til at vælge fremgangsmåde og nationale virkemidler er uændret.

Regeringen har på det foreliggende grundlag gennemgået hver enkelt foreslået ændring i energieffektivitetsdirektivet og er enig i Kommissionens vurdering af, at ændringerne er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.



6. Gældende dansk ret

Forslaget vil få betydning for en række love og bekendtgørelser. Nedenfor er oplistet de love og bekendtgørelser, som er omfattet af de foreslåede ændringer i direktiv om energieffektivitet. Der foretages en vurdering af behov for justering af den danske lovgivning.

- Lov nr. 345 af 8. april 2014 om ændring af lov om fremme af besparelser i energiforbruget, lov om varmforsyning, lov om kommunal fjernkøling og forskellige andre love
- Lov nr. 439 af 6. maj 2014 om ændring af lov om leje, lov om midlertidig regulering af boligforholdene, lov om byfornyelse og udvikling af byer og forskellige andre love om implementering af energisparepakken
- Bekendtgørelse nr. 564 af 2. juni 2014 om godkendelse af projekter for industri- og fjernkølingsanlæg
- Bekendtgørelse nr. 768 af 23. juni 2016 om indtægtsrammer og åbningsbalancer
- Bekendtgørelse nr. 419 af 2. maj 2018 om BoligJobordningen i 2018 og frem
- Bekendtgørelse nr. 804 af 12. august 2019 af lov om fjernkøling
- Bekendtgørelse nr. 1399 af 12. december 2019 om bygningsreglement 2018 (BR18)
- Bekendtgørelse nr. 118 af 6. februar 2020 af lov om Energinet
- Bekendtgørelse nr. 126 af 6. februar 2020 af lov om naturgasforsyning
- Bekendtgørelse nr. 1215 af 14. august 2020 af lov om varmforsyning
- Bekendtgørelse nr. 1234 af 24. august 2020 af lov om fremme af besparelser i energiforbruget
- Bekendtgørelse nr. 1300 af 3. september 2020 af lov om fremme af energibesparelser i bygninger
- Bekendtgørelse nr. 1447 af 11. september 2020 af lov om finansiel virksomhed
- Bekendtgørelse nr. 1415 af 29. september 2020 om tilskud til individuelle varmepumper ved skrotning af olie- eller gasfyr
- Bekendtgørelse nr. 1651 af 18. november 2020 om energimærkning af bygninger
- Bekendtgørelse nr. 2306 af 18. december 2020 om tilskud til projekter vedrørende udrulning af fjernvarmedistributionsnet
- Bekendtgørelse nr. 2251 af 29. december 2020 om energivirksomheder og bygningsejeres oplysningsforpligtelser over for slutkunder om energiforbrug og fakturering m.v.
- Bekendtgørelse nr. 2244 af 29. december 2020 om tilladelse til etablering og ændring af elproduktionsanlæg
- Bekendtgørelse nr. 2249 af 29. december 2020 om Forsyningstilsynets overvågning af det indre marked for el og naturgas
- Bekendtgørelse nr. 525 af 26. marts 2021 om tilskud til energibesparelser og energieffektiviseringer i bygninger til helårsbeboelse
- Bekendtgørelse nr. 818 af 4. maj 2021 om godkendelse af projekter for kollektive varmforsyningsanlæg



- Bekendtgørelse nr. 1068 af 12. maj 2021 om tilskud til energibesparelser og energieffektiviseringer i erhvervsvirksomheder
- Bekendtgørelse nr. 984 af 12. maj 2021 af lov om elforsyning
- Bekendtgørelse nr. 939 af 19. maj 2021 om Håndbog for Energikonsulenter (HB2021)
- Bekendtgørelse nr. 1064 af 27. maj 2021 om obligatorisk energisyn i store virksomheder.
- Bekendtgørelse nr. 1127 af 1. juni 2021 om indtægtsrammer for netvirksomheder

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. ovenfor under punkt 6, samt muligt behov for at fastsætte nye love og bekendtgørelser. Regeringen er i gang med at analysere forslaget nærmere, herunder de potentielle lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vurderes at kunne medføre væsentlige statsfinansielle konsekvenser. Disse skyldes bl.a. Kommissionens forslag om at hæve energispareforpligtelsen samt de nye og udvidede krav til den offentlige sektor, der kan medføre store investeringsbehov i stat, kommuner og regioner. Regeringen er i gang med at undersøge forslaget nærmere, herunder omfanget af de potentielle statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes at kunne medføre samfundsøkonomiske konsekvenser. Disse vil være positive, hvis de højere energieffektivitetskrav kan føre til omkostningseffektive reduktioner i energiforbruget og større fleksibilitet i energiproduktionen for forbrugere m.m. Hvorvidt reduktionerne vil være omkostningseffektive afhænger bl.a. af, hvorvidt energieffektiviseringstiltag samfundsøkonomisk er billigere end udbygning af vedvarende energi inkl. netinvesteringer. Regeringen er i gang med at undersøge forslaget nærmere, herunder de potentielle samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at kunne medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser, da dansk erhvervsliv har en styrkeposition inden for energieffektivisering, hvorfor øgede krav på EU-niveau kan medføre øget efterspørgsel på danske energieffektiviseringsteknologier. Forslaget forventes evt. også at kunne have omkostninger og konsekvenser for erhverv samt medføre mindre administrative byrder for erhvervslivet pga. nye krav til bl.a. energisyn. Regeringen er i gang med at undersøge forslaget nærmere, herunder de potentielle erhvervsøkonomiske konsekvenser for Danmark.



Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget skønnes at kunne få positive konsekvenser for klimaet og miljøet, da det bidrager til opfyldelse af Parisaftalens målsætninger og FN's verdensmål. Desuden skønnes forslaget at kunne have afledte positive konsekvenser for forsyningssikkerheden, beskæftigelsen og sundhed. Regeringen er i gang med at undersøge forslaget nærmere, herunder andre konsekvenser for Danmark.

8. Høring

Kommissionens forslag er den 14. juli 2021 sendt i høring i specialudvalget for Klima-, Energi- og Forsyningspolitik med frist den 10. august 2021. Der er modtaget høringssvar fra Dansk Affaldsforening, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Industri, Danske Rederier, Danske Regioner, Forbrugerrådet Tænk, KL, Landbrug og Fødevarer, Rådet for Grøn Omstilling og SYNERGI.

Dansk Affaldsforening fremhæver artikel 23 og 24 som relevante for affaldsenergien og fremhæver i den sammenhæng, at danske affaldsenergianlæg er i gang med projektering af forskellige projekter for CCS på deres anlæg.

Dansk Energi finder grundlæggende, at det er godt med en ambitiøs klimapolitik, men fremhæver, at energieffektivitet skal være samfundsøkonomisk omkostningseffektivt. Dansk Energi ser derfor, at udformningen skal overvejes nøje i forhold til situationen og potentialet i de enkelte medlemsstater. Dansk Energi finder endvidere, at renoveringer under den offentlige renoveringsindsats ikke kun skal være båret af energimæssige hensyn - såsom brugerhensyn, driftsøkonomi og vedligeholdelsesstand - da et ensidigt fokus på energiforbrug iflg. Dansk Energi kan føre til uhensigtsmæssigheder. Dertil støtter Dansk Energi op om, at det indlejrede energiforbrug får større fokus i renoveringsindsatsen. Til sidst fremhæver Dansk Energi, at opgørelsen af den primære energifaktor (PEF) ikke afspejler de ændringer, energiforbruget har gennemgået som følge af den grønne omstilling. Dansk Energi mener derfor, at der bør stilles krav til, at PEF opgøres efter en objektiv metode, hvor der i højere grad tages hensyn til gældende og forventede fysiske forhold i energisystemet.

Dansk Erhverv finder, at ETS er det centrale omdrejningspunkt for at nå EU's 2030-2050-klimamål samtidig med, at Dansk Erhverv kan støtte et samlet EU-mål for EE på 40 pct. Dansk Erhverv anbefaler, at der måles ud fra energiintensitet frem for ud fra endeligt energiforbrug. Dansk Erhverv finder, at der er behov for at fortsætte indsatsen på energi- og miljøkrav via ecodesign. I forhold til renovering af bygninger foreslår Dansk Erhverv, at målet om 3 pct. renovering af bygninger udvides til at omfatte alle offentlige bygninger, og at der i stigende grad anvendes ESCO- eller EPC-modeller, så renoveringerne ikke belaster de offentlige budgetter. Dansk Erhverv mener også, at private aktører skal have lettere adgang til tilgængelige energidata, og at der skal sikres forudsigelighed for bygningsejere. Desuden foreslår Dansk Erhverv, at en økonomisk vurdering af en renovering også omfatter eksternaliteter såsom forbedret indeklima og forøget bygningskvalitet. Dansk Erhverv finder



endvidere, at fremtidige muligheder for cirkulær økonomi bør tænkes ind f.eks. i form af krav om materialepas og bygningspas.

Dansk Fjernvarme udtrykker overordnet tilfredshed med Kommissionens forslag, herunder at forslaget understreger, hvorledes fjernvarme kan yde et væsentligt bidrag til at opfylde EU's klimamål. Dansk Fjernvarme fremfører, at det er glædeligt, at Kommissionen foreslår at stramme op på nationale analyser af varme og køling og udtrykker, at det vil være værdifuldt, hvis EU's medlemsstater aktivt og positivt udfører de nationale analyser og implementerer deres resultater. Dansk Fjernvarme udtrykker støtte til Kommissionens forslag til definitionen af fjernvarme og køling, men fremfører, at det i forhold til anvendelsen af kulkraftvarme fra 2025 kan være nødvendigt med en overgangsordning for anlæg, som er besluttet, men som endnu ikke er udfaset på tidspunktet. Dansk Fjernvarme fremhæver endvidere behovet for koordination af lokal varmeplanlægning og bygningsrenovering.

Dansk Industri (DI) finder, at energieffektivisering først-princippet kan være med til at sikre, at beslutninger bygger på et rentabelt grundlag og finder, at energieffektiviseringstiltag også skal vurderes ud fra tilbagebetalingstider og skal tilrettelægges på en måde, der mest omkostningseffektivt fremmer CO₂-reduktioner, ikke sætter begrænsninger for mobilitet og udvikling af industriel produktion, herunder administrative byrder. DI tilkendegiver støtte til forslaget om et samlet EU-mål med en yderligere reduktion på 9 pct. i 2030 i forhold til 2020-fremskrivningen og giver endvidere udtryk for støtte til fokus på investeringer i den eksisterende bygningsmasse. DI fremfører, at det er positivt, at medlemsstaternes energispareforpligtelse generelt kun opfyldes gennem besparelser, der kan verificeres gennem målinger eller skøn over de faktiske effektiviseringer og bemærker, at der i forhold til forslaget om nye bestemmelser vedrørende fossile brændsler er behov for en konsistent regulering. DI finder ikke, at der generelt er behov for krav til energiledelse eller energisyn, men finder det positivt, at der nu er fokus på energiforbruget, om end nye krav om energisyn ville være bedre, såfremt kriterierne var baseret på en kombination af energiforbrug og energiintensitet. DI giver også udtryk for støtte til forslaget om nye krav om en årlig renovering af offentlige bygninger samt forslaget om at fremme offentlige myndigheders brug af ESCO og andre lignende forretningsmodeller. Ligeledes støtter DI, at medlemsstaterne forpligtes til at fremme kompetencer inden for energieffektivisering i tæt samarbejde med interessenter. DI giver endvidere udtryk for, at forslagets betydning for mobilitet og investeringer i transportsektoren bør belyses nærmere.

Danske Rederier identificerer ikke nogle ændringer i Kommissionens forslag, som kræver kommentarer.

Danske Regioner fremfører, at man er positiv over for ambitionsniveauet i forslaget og tilkendegiver støtte til fokus på energieffektiviseringer og besparelser som en selvstændig hjørnesteen og ofte et førstevalg på vejen til at nå et klimaneutralt samfund. Samtidig giver Danske Regioner udtryk for en bekymring for, om direktivet på nogle punkter kan forvride indsatsen, så den største klimaeffekt for pengene ikke opnås.



Danske Regioner peger i forlængelse heraf på betydningen af udmøntningen af kravene til en evt. renoveringsrate for offentlige bygninger. Danske Regioner fremhæver også, at det er nødvendigt at måle CO₂ aftryk og energiforbrug i bygningerne i et livscyklusperspektiv. Endvidere fremfører Danske Regioner, at man ser positivt på, at det offentlige spiller en foregangsrolle i forhold til energieffektiviseringstiltag, og forventer, at der følger økonomi med i forhold til at det offentlige kan vise vejen i den grønne omstilling. Der henvises til let adgang til finansiering med ESCO som et virkemiddel, og det bemærkes, at direktivforslaget indeholder en forpligtelse til at fjerne alle regulatoriske barrierer for øget energieffektivisering i den offentlige sektor. I forhold til forslaget om at det offentlige skal reducere energiforbruget med 1,7 pct. årligt, fremfører Danske Regioner, at man ser frem til et samarbejde herom.

Forbrugerrådet Tænk (FBRT) henviser overordnet til Rådet for Grøn Omstillings høringssvar og peger på, at energieffektivitet først-princippet skal styrkes på tværs af Fit for 55-pakken. FBRT ønsker at forbrugerne i højere grad hjælpes til at vælge energieffektive løsninger, særligt i boligen. Her fremhæver FBRT Kommissionens forslag til en social klimafond som en vigtig spiller. Endvidere fremhæver FBRT et behov for en klar adskillelse af begreberne energieffektivitet og "VE produceret på matriklen", da sammenkædningen af de to iflg. FBRT kan skabe incitament for at undlade at energieffektivisere, og endvidere fordi forbrugerne har krav på gennemskuelige regler.

KL finder, at et uflexibelt krav om energirenovering af bygninger vil kunne pålægge en kommune at gennemføre omkostningstunge anlægsprojekter, som ikke er bæredygtige. KL udtrykker ønske om, at der er fokus på at understøtte, at kvadratmetrene bruges smartere, at data og digitale værktøjer til energieffektiviseringen forbedres og udbredes, at processen med energirenovering skal understøttes af tilstrækkelige ressourcer, samt at kommunale medarbejdere, der arbejder med energiområdet, skal have bedre mulighed for kompetenceudvikling. KL finder endvidere, at data er afgørende både for at kunne identificere de bedste renoveringsprojekter og for at kunne dokumentere og vidensdele effekterne af indsatsen, og KL ser frem til at indgå en dialog med de øvrige offentlige bygningsejere om etableringen af det nødvendige datagrundlag. KL finder desuden, at det er afgørende for danske kommuner, at Nearly-Zero Energy Building-standarden ikke står i vejen for en effektiv udnyttelse af de danske muligheder for fjernvarme.

Landbrug og Fødevarer fremfører, at energieffektivitet er et vigtigt og omkostnings-effektivt værktøj til indfrielsen af EU's klimamål og ser positivt på en mere ambitiøs EU-målsætning for energibesparelser samt udtrykker støtte til, at energieffektivisering først princippet sættes i centrum for opfyldelsen af EU's klimamål og implementeres på tværs af sektorer. Landbrug og Fødevarer fremhæver endvidere, at det er positivt, at der kigges på virksomhedernes energiforbrug som grundlag for krav om energisyn. Landbrug og Fødevarer fremfører desuden, at de finder, at forslaget om at indføre krav om energiledelsessystemer kan være uhensigtsmæssigt, og at det



bør være virksomhederne selv, der vurderer hvilke værktøjer, der er mest anvendelige for at forbedre deres energipræstation.

Rådet for Grøn Omstilling (RGO) fremhæver princippet om energieffektivisering-først og fremfører, at princippet både bør fastholdes som en hjørnesteen i EU's ambition om at nå 55 pct. drivhusgasemissioner i 2030, samtidig med at princippet også udvides. RGO fremfører, at vedvarende energi, som er produceret på matriklen ikke bør kunne tælle med i energirammen for en bygning. RGO giver endvidere udtryk for støtte til Kommissionens forslag til en ny social klimafond som en del af EU's kvote-handelssystem, der fokuserer investeringer i energieffektivisering og renoveringer. RGO fremfører støtte til forslaget om et øget ambitionsniveau i energieffektivitetsdirektivet, men giver udtryk for et ønske om et bindende energieffektivitetsmål for EU på 40 pct. som omsættes til et absolut mål i hvert EU-medlemsstat, og hvor der er sanktioneringsmuligheder for medlemsstater, der ikke lever op til de vedtagne forpligtelser. RGO giver endvidere udtryk for støtte til Kommissionens forslag om en forhøjelse af energispareforpligtelsen til 1,5 pct. og giver udtryk for, at muligheden for at tilgodeskrive nye energiskatter som et energieffektivitetsinitiativ bør fjernes. Det fremføres også, at der bør være mere fokus på indlejret CO₂, og at kravet om energisyn bør udvides til også at omfatte mellemstore virksomheder og virksomheder med et højt energiforbrug samt at energieffektivitetsdirektivet bør sikre udnyttelse af overskudsvarme som element i at anvende energien mere effektivt.

SYNERGI udtrykker, at energieffektivitetsdirektivet er vitalt for den grønne omstilling i EU, hvor energieffektiviseringer skal spille en hovedrolle. SYNERGI finder, at Kommissionens forslag tager mange gode skridt i den rigtige retning, men bør være mere ambitiøst med et 40 pct. bindende mål, suppleret med sektorspecifikke delmål, en forpligtelse for hele den offentlige sektor til at gå foran med en 3 pct. renoveringsrate og med energieffektivisering først-princippet som grundlag for al lovgivning på energi- og klimaområdet. SYNERGI finder også, at der bør være mere fokus på implementering, og at direktivet skal bruges som løftestang for bedre udnyttelse af energien i industrien.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Rådet har ultimo oktober afsluttet den første artikelgennemgang af forslaget. I de videre drøftelser i forhandlingerne af direktivet forventes centrale emner at omfatte Kommissionens forslag om et forhøjet og bindende mål for energieffektivitet, en forhøjet energispareforpligtelse, nye krav målrettet offentlige organer samt foranstaltninger til at afhjælpe energifattigdom. Enkelte lande har indikeret støtte til Kommissionens forslag om at øge målet for energieffektivitet og at gøre dette bindende på EU-niveau. En stor gruppe af lande har udvist en foreløbig skepsis over for en forøgelse af energispareforpligtelsen, som Kommissionen fremhæver som et af de vigtigste virkemidler. Samme kreds af lande forventes at være skeptiske over for at udvide krav til det offentlige til at omfatte alle ordregivende myndigheder. Spørgsmålet om energifattigdom formodes at være en prioritet for de lande, hvor udgifter til energi



udgør en stor andel af husholdningsbudgetterne. Forhandlingerne forventes genoptaget primo 2022 under fransk formandskab på baggrund af et første revisionsudkast, som p.t. er under udarbejdelse af det slovenske formandskab.

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 er overordnet set positiv over for en forøget indsats for energieffektivisering i EU, der er omkostningseffektiv og bidrager til indfrielsen af EU's og medlemslandenes klimamål. Regeringen finder, at der bør fastsættes et højere samlet mål for reduktion af EU's energiforbrug, der tager hensyn til de forskellige udgangspunkter i de enkelte medlemslande og sektorer, således at indsatsen målrettes omkostningseffektive CO₂-reduktioner i EU-landene samt skaber et europæisk marked for energieffektive teknologier og løsninger.

Regeringen støtter op om princippet om energieffektivitet først, hvormed man ved en investeringsbeslutning inkluderer overvejelser om, hvorvidt energieffektive foranstaltninger kan erstatte investeringen og stadig opnå samme målsætninger. Endvidere støtter regeringen op om Kommissionens betragtninger om, at energieffektivitet kan reducere det samlede investeringsbehov og omkostningerne forbundet med energiproduktion, infrastruktur og forbrug. Regeringen ønsker en afklaring af, hvordan princippet skal fortolkes og operationaliseres, så det i højere grad kan bidrage til et styrket fokus på afledte fordele og dermed omkostningseffektivitet ud fra et helhedsperspektiv.

Regeringen finder, at der i indsatsen for at nå et højere fælles EU-mål bør være fokus på at styrke eksisterende samt introducere nye fælleseuropæiske tiltag. Det gælder særligt et kvotehandelsystem (EU ETS) for bygninger og transport, fælles regler til begrænsning af datacentres energiforbrug, udfasning af fossile brændsler til individuel opvarmning samt styrket produktregulering.

Regeringen støtter en ambitiøs klimaindsats med fokus på omkostningseffektiv energieffektivisering, herunder en dekarbonisering af den eksisterende bygningsmasse, og at den offentlige sektor skal gå foran. Medlemslandene bør her have fleksibilitet i forhold til indfrielsen af kravene til den offentlige sektor. Regeringen prioriterer dertil information om energieffektivisering højt og finder det positivt, at der fastsættes krav om adgang for relevante markedsaktører til information om energieffektivitet. Regeringen støtter endvidere Kommissionens fokus på sammenhæng mellem energieffektivitet, forlænget levetid og principperne for cirkulær økonomi.



Regeringen er i gang med at analysere forslaget nærmere, herunder de potentielle økonomiske konsekvenser for Danmark både ift. erhvervsøkonomiske, statsfinansielle og administrative konsekvenser, med henblik på at tage stilling til forslaget. Regeringen finder generelt, at omkostningerne forbundet med indfrielsen af en øget indsats for energieffektivisering skal stå mål med gevinsterne.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg. Grund- og nærhedsnotat blev oversendt til Folketinget den 8. oktober 2021.



2. Håndtering af de stigende energipriser

KOM(2021) 660

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i margenen.

1. Resumé

Det slovenske formandskab har sat håndteringen af de stigende energipriser på dagsordenen for energirådsmødet den 2. december 2021 til politisk drøftelse. Drøftelsen forventes at være en opfølgning på de drøftelser, der senest har været om emnet på det ekstraordinære energirådsmøde den 26. oktober 2021 samt Det Europæiske Råd den 21.-22. oktober 2021.

Kommissionens meddelelse om energipriser, der blev offentliggjort den 13. oktober 2021, forventes desuden at danne udgangspunkt for drøftelsen. Meddelelsen indeholder bl.a. en analyse af årsagerne bag de stigende energipriser samt et "katalog" over værktøjer, som medlemsstaterne kan anvende i forhold til at håndtere situationen på nationalt niveau. På EU-niveau vil Kommissionen også iværksætte en række tiltag, herunder undersøge indikationer om konkurrenceskadende adfærd på hhv. el- og gasmarkedet samt kvotehandelsmarkedet, øge integrationen af regionale energimarkeder samt fremme udviklingen af vedvarende energi.

Drøftelsen har ikke i sig selv lovgivningsmæssige eller økonomiske konsekvenser.

Regeringen vurderer ligesom Kommissionen, at de høje energipriser skyldes et sammenfald af omstændigheder og hæfter sig ved Kommissionens vurdering af, at energipriserne vil falde igen i første halvdel af 2022. Regeringen finder ikke, at der er behov for at foretage strukturelle ændringer i EU's energipolitik, herunder EU's kvotehandelssystem og el- og gasmarked. Derimod er det vigtigt, at den grønne omstilling fortsættes og fremskyndes på europæisk niveau, da det på sigt kan afhjælpe udfordringerne med svingende energipriser som følge af udsving i prisen på fossile brændsler. Regeringen anerkender, at de høje energipriser kan blive en udfordring for især de europæiske lavindkomsthusholdninger, men finder, at der allerede eksisterer en række værktøjer, som medlemsstaterne kan benytte sig af for at håndtere situationen på nationalt niveau.

2. Baggrund

De stigende energipriser har senest været drøftet på mødet i Det Europæiske Råd den 21.-22. oktober 2021 og det ekstraordinære energirådsmøde den 26. oktober 2021. Der er som opfølgning på Det Europæiske Råd bl.a. igangsat en række analyser, bl.a. i samarbejde med ACER (EU's agentur for samarbejde mellem energireguleringsmyndigheder), af hhv. el- og gasmarkederne samt EU's kvotehandelsmarked med henblik på at analysere indikationer om, hvorvidt der har været udøvet konkurrencebegrænsende adfærd på energimarkederne i EU. Analysen om el- og gasmarkederne forventes offentliggjort medio/ultimo november 2021.



Kommissionen har desuden den 13. oktober 2021 offentliggjort en meddelelse om energipriser, KOM(2021) 660. I meddelelsen indgår en analyse af årsagerne bag de stigende energipriser samt et katalog over værktøjer, som medlemsstaterne og Kommissionen kan tage i brug på hhv. kort sigt og lang sigt i forhold til at håndtere situationen.

Det slovenske formandskab forventes at sætte håndteringen af de stigende energipriser på dagsordenen for rådsmødet den 2. december 2021 til politisk drøftelse.

3. Formål og indhold

Det nærmere indhold af den politiske drøftelse på rådsmødet kendes endnu ikke. Det forventes dog, at drøftelsen vil tage udgangspunkt i Kommissionens "værktøjskasse", vil følge op på de drøftelser, der tidligere har været, herunder de seneste udviklinger i situationen med de stigende energipriser samt de analyser, der er igangsat og færdiggjort som opfølgning på Det Europæiske Råds opfordring til Kommissionen.

Kommissionens meddelelse

Kommissionen henviser i sin meddelelse om energipriser bl.a. til, at forventningerne til markedet indikerer, at de nuværende prisstigninger vil være midlertidige, men at gaspriserne sandsynligvis vil vedblive med at være høje vinteren over frem til april 2022.

Meddelelsen indeholder desuden et katalog over værktøjer, som medlemsstaterne kan gøre brug af, og de initiativer, som Kommissionen vil iværksætte på europæisk niveau.

I kataloget henvises til følgende nationale tiltag, som medlemsstaterne kan tage:

- Delvis finansiering af midlertidige tiltag via højere indtægter fra auktionering af CO₂-kvoter end forventet, samt skatter og afgifter på energi
- yde støtte til sårbare grupper til betaling af energiregninger samt sikre, at borgere ikke bliver frataget energiforsyningen
- foretage midlertidigt og målrettet reduktion af afgifter til et minimum for sårbare borgere
- overveje at flytte finansieringen af støtteordninger til vedvarende energi fra afgifter til finansieringskilder uden for elektricitetsregningen
- tage tiltag til at reducere energiomkostningerne for alle energi-slutbrugere
- yde støtte til virksomheder og industrier i krise på linje med statsstøttereglerne
- fremme en bredere adgang til aftaler om køb af vedvarende energi.

I kataloget henvises til følgende tiltag, som Kommissionen på kort sigt vil tage:

- Undersøge om der er indikationer på konkurrencebegrænsende adfærd på energimarkedet



- Bede ESMA ("European Securities and Markets Authority") om at monitorere udviklingen på det europæiske kulmarked
- Sikre en effektiv håndhævelse af REMIT (forordning om integritet og gennemsigtighed på engrosmarkedet for energi) i samarbejde med ACER ("European Agency for the Cooperation of Energy Regulators") og de nationale myndigheder
- Være mere opsøgende internationalt for at sikre et transparent og fleksibelt internationalt marked
- Præsentere en strategi for internationalt engagement på energiområdet.

Kommissionen henviser desuden i meddelelsen til, at EU på baggrund af den nuværende priskrise på mellemlang sigt bør overveje tiltag, der vil sikre en bedre forberedelse af fremtidige priskriser. Kommissionen vil bl.a. foreslå følgende tiltag:

- Rammeregler for gas- og hydrogenmarkedet i december 2021
- Overveje at revidere gasforsynings sikkerhedsforordningen med henblik på at sikre funktionen af gaslagrene og få afsluttet de nødvendige solidaritetsaftaler
- Få vedtaget en retsakt, der etablerer en regional gasrisikogruppe, der skal analysere risici og rådgive medlemsstater
- Understøtte udviklingen af fremtidssikret energilagring på kort og lang sigt, dvs. i forhold til f.eks. batterier og hydrogen
- Undersøge potentialerne og designet af et frivilligt fælles gasudbud
- Bede ACER om at undersøge fordele og ulemper ved det eksisterende elmarkedsdesign og komme med anbefalinger til Kommissionens overvejelse
- Undersøge mulighederne for at udvikle et ensartet detailmarked på regionalt eller EU-niveau
- Vedtage regler for cybersikkerhed for elektricitet.

Kommissionen vil desuden med henblik på at understøtte en retfærdig omstilling og sikre en beskyttelse af brugerne offentliggøre en henstilling indeholdende vejledning til medlemsstaterne om, hvordan de bedst adresserer sociale og beskæftigelsesmæssige aspekter ved den grønne omstilling. Der henvises til, at medlemsstaterne bl.a. kan støtte forbrugernes kompetencer ved at give information og tilbyde muligheder om, hvordan de bedst agerer i energimarkedet.

Kommissionen fremhæver desuden, at mere vedvarende energi i det europæiske energisystem vil skubbe de mest dyre fossile brændsler ud. Mere vedvarende energi vil betyde lavere engrospriser. Der henvises desuden til, at de overordnede omkostninger for flere vedvarende energikilder er reduceret dramatisk de seneste år, og at flere vedvarende energikilder i dag udgør den billigste energiform i flere sektorer.

Kommissionen peger på, at medlemsstaterne for at fremskynde processen kan:

- Accelerere udbud for vedvarende energi og fremskynde tilladelsesprocesser
- Fremme produktionen af udstyr til vedvarende energi
- Fremme investeringer i energieffektivitet generelt og i bygninger



- Fremme investeringer i grænseoverskridende infrastruktur.

Kommissionen vil samtidig:

- Udstede vejledning i 2022 på, hvordan tilladelsesprocedurer kan fremskyndes
- Færdiggøre processen for revisionen af statsstøttereigningslinjerne for energi og miljøbeskyttelse
- Fortsat understøtte medlemsstaterne i bedst at udnytte de finansieringskilder, der er til rådighed i EU-budgettet og NextGenerationEU.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal ikke høres.

5. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant.

6. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Drøftelsen har ikke i sig selv lovgivningsmæssige konsekvenser.

Økonomiske konsekvenser

Drøftelsen har ikke i sig selv statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Drøftelsen har ikke i sig selv andre konsekvenser eller konsekvenser for beskyttelsesniveauet.

8. Høring

Ikke relevant.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

En gruppe af lande har peget på forskellige tiltag som en fælles værktøjskasse, der kan sikre koordination af nationale tiltag, fælles gasindkøb, en revision af elmarkedet, energiuafhængighed via udbygning af vedvarende energi samt sikkerhed for en mere forudsigelig pris på CO₂-kvoter i regi af EU's kvotehandelsystem. En række lande har desuden søgt at koble diskussionen om stigende energipriser sammen med de bredere drøftelser af *fit-for-55-pakken*, herunder særligt den foreslåede udvidelse af kvotesystemet og den foreslåede sociale klimafond.

En anden gruppe af lande, inklusive Danmark, er modsat forbeholdne over for vidtgående indgreb på EU-niveau, som potentielt kan bremse en omkostningseffektiv



grøn omstilling. Det gælder bl.a. markedsindgribende tiltag over for CO₂-kvoteprisen og et velfungerende elmarked.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen vurderer ligesom Kommissionen, at de høje energipriser skyldes et sammenfald af faktorer, herunder en kold vinter, vedligeholdelsesarbejde på gasfelter, behov for genfyldning af de europæiske gaslagre, øget industriproduktion efter COVID-19-genåbningen samt mindre vandkraft og vind henover sommeren. Regeringen hæfter sig i den forbindelse ved, at Kommissionen vurderer, at energipriserne vil falde igen i første halvdel af 2022.

Regeringen finder derfor ikke grundlag for strukturelle ændringer i EU's energipolitik, ligesom de nuværende høje energipriser ikke bør afspore drøftelserne af *fit-for-55-pakken*, der vil lægge sporene for europæisk klimapolitik frem mod 2030. Dette gælder i særdeleshed EU's kvotehandelssystem, der er årsag til en mindre andel af de stigende energipriser, og som er et væsentligt instrument for at sikre en omkostningseffektiv indfrielse af EU's klimamål, samt reguleringen af el- og gasmarkedet, der generelt vurderes som velfungerede og centrale for at opnå konkurrencedygtige priser.

Regeringen finder det vigtigt at fortsætte med at fremskynde den grønne omstilling på europæisk niveau, herunder med en øget indsats i forhold til at sikre øget vedvarende energi og energieffektivitet, da det på sigt vil være med til at afhjælpe udfordringerne med svingende energipriser.

Regeringen anerkender samtidig, at de høje energipriser kan blive en udfordring for især de europæiske lavindkomsthusholdninger og finder, at der allerede eksisterer en række værktøjer, som medlemsstaterne kan benytte sig af for at håndtere situationen på nationalt niveau.

Regeringen hilser derfor Kommissionens meddelelse om energipriser velkommen, da den netop fokuserer på de værktøjer, som medlemsstaterne kan gøre brug af. Regeringen hilser desuden velkommen, at Kommissionen i sin meddelelse bl.a. henviser til behovet for at øge integrationen af regionale energimarkeder, behovet for at fremme og styrke udviklingen af vedvarende energi, og at de vil undersøge indikationer på mulig konkurrenceskadende adfærd i energimarkedet og sikre, at EU's regler til håndtering heraf håndhæves.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg til skriftlig orientering den 19. oktober 2021.



3. Forslag om forordning om at sikre lige vilkår for bæredygtig flytransport ("ReFuelEU Aviation")

KOM(2021) 561

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 til en forordning, der har til formål at sikre, at en stigende andel af det anvendte brændstof til luftfarten i EU er bæredygtigt, samt at der sikres lige konkurrencevilkår for luftfartssektoren i Europa.

Forordningen indeholder et forslag om et europæisk iblandingskrav af bæredygtigt flybrændstof med underkrav om iblanding af syntetiske brændstoffer. Forpligtelsen til iblanding pålægges brændstofleverandører i europæiske lufthavne. Dertil påhviler det luftfartsoperatører (EU og ikke-EU), der letter fra en EU-lufthavn, at demonstrere, at minimum 90 pct. af brændstofbehovet for ruter fra EU-lufthavne, er dækket med flybrændstof, der er tanket i EU-lufthavne, ligesom det påhviler lufthavne at stille den nødvendige infrastruktur til rådighed til levering, opbevaring og tankning af bæredygtige flybrændstoffer.

Forslaget bidrager til EU's klimamål om mindst 55 pct. CO₂-reduktion i 2030 og klimaneutralitet i senest 2050. Forslaget vurderes at kunne medføre erhvervsmæssige og samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

Regeringen arbejder for højst mulige krav til iblanding af bæredygtige flybrændstoffer i EU, herunder et så højt underkrav til syntetiske brændstoffer som muligt. Regeringen finder, at det bør være muligt for medlemslandene at kunne fastsætte højere nationale krav til brugen af bæredygtige flybrændstoffer. Regeringen støtter, at markedet for bæredygtige flybrændstoffer monitoreres med henblik på en revision af forslaget, så ambitionsniveauet kan tilpasses med passende mellemrum, hvis markedet tillader det. Regeringen finder det centralt at begrænse karbonlækage, særligt fra flyvninger til og fra tredjelande.

2. Baggrund

Kommissionen har den 14. juli 2021 som led i Kommissionens 'fit for 55'-pakke fremsat et forslag til en forordning om at sikre lige vilkår for bæredygtig flytransport. Forslaget er oversendt til Rådet den 9. september 2021 i dansk sprogversion.

Forslaget 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).



CO₂-udledningen fra international luftfart er over de seneste årtier stigende på grund af en stigende passagerefterspørgsel og forventes uden yderligere tiltag at stige frem mod 2050. Bæredygtige brændstoffer udgjorde i 2017 0,05 pct. af EU's samlede forbrug af flybrændstof.

CO₂-udledning fra flyvninger internt i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) er reguleret i EU's kvotehandelssystem (ETS), mens den internationale civile luftfartsorganisations (ICAO) globale CO₂-reguleringsmekanisme CORSIA regulerer stigende udledninger fra flyvninger mellem de deltagende stater via internationale kreditter. Begge reguleringsystemer anvender en markedsbaseret tilgang, som har til hensigt at skabe økonomisk incitament for luftfartsselskaberne til at mindske deres CO₂-udledning.

Dertil har Kommissionen fremlagt andre forslag, der styrker luftfartens bidrag til CO₂-reduktion, herunder revision af energibeskatningsdirektivet (KOM(2021) 563), revision af kvotetildelingen til luftfart i ETS og implementering af CORSIA (KOM(2021) 552).

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 100(2) og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

3. Formål og indhold

Forslaget har til formål at sikre, at en stigende andel af det anvendte brændstof til luftfarten i EU er bæredygtigt med henblik på at reducere luftfartens CO₂-udledning, samt at der sikres lige konkurrencevilkår for luftfartssektoren i Europa. Forordningen pålægger forpligtelser for luftfartsoperatører, europæiske lufthavne og brændstofleverandører.

Krav om iblanding af bæredygtigt flybrændstof

Forslaget indeholder et europæisk iblandingskrav af bæredygtigt flybrændstof med underkrav om iblanding af syntetiske flybrændstoffer. Forpligtelsen til iblanding pålægges brændstofleverandører i europæiske lufthavne. Brændstofleverandører skal fra 2025 sikre, at al flybrændstof, der stilles til rådighed for luftfartsoperatører i en lufthavn i EU, indeholder en minimumsandel af bæredygtigt flybrændstof, herunder en mindsteandel af syntetiske flybrændstoffer, *jf. tabel 1*. Iblandingskravet indføres fra 2025, således at der i den mellemliggende periode kan skabes grundlag for investeringer i udvikling og produktion af bæredygtigt flybrændstof. Kommissionen anfører, at forslaget har til hensigt at fastsætte ensartede, fælleseuropæiske mål for optag af bæredygtigt flybrændstof.

Tabel 1: Minimumsandel af bæredygtigt flybrændstof

Ikrafttrædelse	Iblandingskrav	Underkrav om syntetisk brændstof
2025	2 pct.	-



2030	5 pct.	0,7 pct.
2035	20 pct.	5 pct.
2040	32 pct.	8 pct.
2045	38 pct.	11 pct.
2050	62 pct.	28 pct.

Iblandingskravet vil alene gælde i lufthavne, hvor passagertrafikken overstiger en million passagerer eller godstransport på mere end 100.000 ton i et kalenderår. Lufthavne i EU's yderste områder er undtaget. Luftfartsoperatører skal drive mindst 729 kommercielle flyvninger i et kalenderår for at være underlagt kravene.

Bæredygtige flybrændstoffer (Sustainable Aviation Fuel, SAF) defineres som 'drop-in'⁶ brændstoffer, der enten er syntetiske flybrændstoffer, avancerede biobrændstoffer, som følger af VE-direktivets⁷ bilag IX del A (Direktiv (EU) 2018/2001, eller biobrændstoffer fremstillet af råmaterialer, som følger af VE-direktivets bilag IX del B (Direktiv (EU) 2018/2001), og som opfylder kriterierne for bæredygtighed og CO₂-udledninger i artikel 29 (2) til (7) og artikel 30 (Direktiv (EU) 2018/2001). Syntetiske flybrændstoffer defineres som bæredygtige brændstoffer af ikke-biologisk materiale, som følger af artikel 2, pkt. 36 i VE-direktivet (Direktiv (EU) 2018/2001). Det vil sige, at avancerede biobrændstoffer og syntetiske brændstoffer kan tælle med i opfyldelsen af kravene. Der lægges således op til at udelukke brugen af brændstoffer baseret på afgroder.

Optankningsforpligtelse for luftfartsoperatører

Det påhviler alle luftfartsoperatører (EU og ikke-EU), der letter fra EU-lufthavne, at demonstrere, at minimum 90 pct. af brændstofbehovet for ruter fra en given EU-lufthavn er tanket i den pågældende EU-lufthavn. Det betyder reelt, at der skal tankes før hver afgang. Optankningsforpligtelsen skal minimere karbonlækage, og begrænse flyselskabers mulighed for at ændre deres tankningsadfærd for at undgå iblandingskravet.

Forpligtelser for lufthavne til at levere infrastruktur

De underlagte lufthavne skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at lette luftfartsoperatørernes adgang til flybrændstoffer, der indeholder de påkrævede minimumsandele af bæredygtige brændstoffer. Dertil påhviler det lufthavne at stille den nødvendige infrastruktur til rådighed til levering, opbevaring og tankning af bæredygtige flybrændstoffer.

Rapporteringsforpligtelser for luftfartsoperatører og brændstofleverandører

⁶ Drop-in brændstoffer: brændstoffer, der kan blandes med konventionelle brændstoffer og umiddelbart kan anvendes uden større investeringer i infrastruktur eller ændring af motorer.

⁷ Direktiv om fremme af anvendelse af energi fra vedvarende energikilder.



Lufftartsoperatører og brændstofleverandører skal hvert år rapportere oplysninger om henholdsvis tanket og leveret brændstofmængde til det Europæiske Luftfartsagentur (EASA). Luftfartsoperatører skal desuden indberette en erklæring om de drivhusgasordninger, de deltager i, samt at de ikke har rapporteret identiske partier af bæredygtige flybrændstoffer under mere end én ordning.

EASA skal årligt publicere en teknisk rapport på baggrund af de indrapporterede oplysninger fra luftfartsoperatører og brændstofleverandører.

Håndhævelse

Medlemslandene skal udpege og underrette Kommissionen om den eller de kompetente myndigheder, der er ansvarlige for håndhævelsen af forordningen, indberetning af oplysninger og for udstedelse af sanktioner til luftfartsoperatører, lufthavne og brændstofleverandører.

Medlemslandene skal fastsætte regler for sanktioner, der skal anvendes ved overtrædelse af forordningens bestemmelser og træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de gennemføres.

Medlemslandene skal sikre, at enhver luftfartsoperatør og brændstofleverandør, der ikke lever op til forpligtelserne, kan pålægges en administrativ bøde.

Dertil skal medlemslandene sikre, at brændstofleverandører, der i en given afrapporteringsperiode ikke har levet op til forpligtelserne om iblanding af bæredygtige brændstoffer, i den efterfølgende periode skal levere en tilsvarende mængde. Opfyldelse af denne forpligtelse fritager ikke brændstofleverandørerne for at være underlagt sanktioner.

Medlemslandenes opkrævninger for manglende overholdelse af forpligtelserne skal overføres som bidrag til InvestEU Green Transition Investment Facility.

Revision

Kommissionen skal senest i 2028 og hvert femte år derefter aflægge en rapport om bl.a. udviklingen af markedet af flybrændstoffer, overveje mulighederne for en udvidelse af anvendelsesområdet og revision af minimumsandelene for iblandingskravene.

Overgangsperiode og ikrafttrædelse

I en overgangsperiode fra d. 1. januar 2025 til 31. december 2029 kan en brændstofleverandør for hver rapporteringsperiode levere den fastsatte minimumsandel bæredygtigt flybrændstof som et gennemsnit af al brændstof, der er leveret på tværs af de underlagte lufthavne i rapporteringsperioden.

Forordningen skal være gældende fra den 1. januar 2023.



4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver. Forslaget vil blive behandlet i Transport- og Turismeudvalget og med Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer og Udvalget om Industri, Forskning og Energi som associerede udvalg. Der foreligger endnu ikke en udtalelse.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen har vurderet, at nærhedsprincippet er overholdt. I vurderingen heraf henviser Kommissionen til, at luftfartssektoren er en grænseoverskridende transportform, og EU-regulering er nødvendig til at sikre lige konkurrencevilkår og undgå lækage.

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.

Regeringen er enig i, at nærhedsprincippet er overholdt, da det vurderes, at fælles-europæisk regulering på dette område er den mest hensigtsmæssige måde til at undgå konkurrenceforvridning, og er den mest omkostningseffektive måde til at drive den grønne omstilling af luftfarten, der er en international sektor.

6. Gældende dansk ret

Forordningen skal ikke implementeres i dansk lovgivning, idet en forordning har direkte retsvirkning i alle EU's medlemslande, og derfor ikke kræver gennemførelse i dansk lovgivning. Der er i dag ingen dansk lovgivning om iblanding af bæredygtige brændstoffer i luftfarten.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser, jf. ovenfor.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at medføre direkte statsfinansielle konsekvenser, da flybrændstof ikke er afgiftsbelagt.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at have samfundsøkonomiske konsekvenser, idet det vil forøge prisen på flybrændstof, som forventes overvæltet på forbrugerne igennem stigende billetpriser på flyvninger. Kommissionen estimerer en billetprisstigning på omkring 0,8 pct. i 2030.



Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at have negative erhvervsøkonomiske konsekvenser for luftfartsoperatører, da bæredygtigt flybrændstof er dyrere end konventionelle flybrændstoffer, og iblandingskravet således vil medføre øget omkostninger til flybrændstof. Da kravet vil være gældende for alle EU-lande forventes den danske luftfartssektors konkurrenceposition dog umiddelbart ikke forværret.

Forslaget kan forventes at skabe efterspørgsel efter bæredygtigt flybrændstof, der kan bidrage til at skabe et marked for producenter af bæredygtigt flybrændstof, herunder syntetiske power-to-x-baserede produkter. Det kan således forventes at fremme efterspørgslen på syntetiske brændstoffer, som kan have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for danske virksomheder, der producerer power-to-x.

Forslaget vurderes i mindre grad at have negative erhvervsøkonomiske konsekvenser for lufthavne, for hvem der stilles krav om at tilvejebringe den nødvendige tankningsinfrastruktur, da der med forslaget stilles krav om brug af bæredygtigt flybrændstof, der kan iblandes konventionelt flybrændstof. Lufthavnens nuværende tankningsinfrastruktur må således forventes at kunne håndtere iblandingen uden yderligere erhvervsøkonomiske konsekvenser. Dog kan kravet medføre væsentlige erhvervsomkostninger, såfremt der fremtidigt opstår bæredygtige flybrændstoftyper, som ikke kan iblandes konventionelt flybrændstof, og derfor vil kræve anden tankningsinfrastruktur. Erhvervsomkostningen kan ikke kvantificeres på grund af manglende kendskab til sådanne nye flybrændstoftyper og den påkrævede tankningsinfrastruktur.

Forslaget vil pålægge luftfartsoperatører og brændstofleverandører administrative byrder i form af rapporteringspligter om henholdsvis tanket og leveret bæredygtigt brændstof i europæiske lufthavne.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget vurderes at have positive konsekvenser for klima og miljø, idet der iblandes bæredygtige flybrændstoffer med en lavere CO₂-effekt end konventionelle flybrændstoffer. Kommissionen vurderer, at forslaget kan medføre en CO₂-reduktion i EU på 60-61 pct. i 2050 ift. baselinescenariet.

8. Høring

Forslaget har været sendt i høring i Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet og Transportministeriets specialudvalg fra den 14. juli til den 9. august 2021. Der er modtaget 8 høringssvar. DI og BDL har afgivet enslydende høringssvar.

Brintbranchen

Brintbranchen byder forslaget meget velkomment og bemærker, at brint har en afgørende rolle i den grønne økonomi, især i de sværeste sektorer at dekarbonisere, som bl.a. luftfart. Samtidig bidrager brintproduktion via elektrolyse med at optimere fremtidens energisystem.



Brintbranchen bemærker, at ambitionsniveauet i forslaget burde være mere konsistent med Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet. Bæredygtige flybrændstoffer (SAFs) forstås som flydende drop-in brændsler, men ekskluderer ren brint som brændstof til nye flymaskiner. Brintbranchen bemærker, at et iblandingskrav på 63 pct. i 2050 virker lidt modsigende i forhold til Kommissionens forventning om nul-emissionsfly fra 2035, som følger af Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet.

Brintbranchen mener, at definitionen af SAFs skal udbredes for at inkludere ren brint eller mere generelt alle RFNBOs (Renewable Fuels of Non-Biological Origins), eller at der allerede nu inkluderes provisioner for at revidere målene efter 2035, så at der tages højde for status af teknologien omkring nul-emissionsfly. Brintbranchen finder, at hvis definitionen af SAF udbredes, så er et 63 pct.-mål i 2050, også alt for lavt.

Ifølge Brintbranchen burde forslagets ambitionsniveau være mere konsistent med Kommissionens konklusioner i konsekvensanalysen, hvor Kommissionen ifølge Brintbranchen kommer frem til, at brint-baserede brændstoffer (syntetiske SAFs) har et højere reduktionspotentiale end biobrændstofbaserede. Ifølge Brintbranchen reflekterer iblandingskravene ikke denne konklusion. Underkravet om syntetiske brændsler burde udgøre en højere andel af det overordnede mål.

Drivkraft Danmark (DD)

DD kan overordnet støtte de foreslåede mål for iblanding af SAF og syntetiske flybrændstoffer. DD foreslår, at kravet ændres fra et iblandingskrav – opgjort i volumen – til et CO₂-reduktionskrav på linje med kravene til CO₂-reduktion i vejtransporten i VE-direktivet og til søtransport for at skabe ensartethed på tværs af sektorerne og yderligere incitamenter til at udvikle og markedsføre de mest CO₂-reducerende flybrændstoffer.

DD fremhæver, at det er uklart, hvordan bestemmelsen om lufthavnes forpligtelse til at stille den nødvendige infrastruktur til rådighed skal forstås. Med et generelt mål pålagt den enkelte brændstofleverandør, må det antages, at denne vil sikre den nødvendige iblanding af SAF og syntetiske flybrændstoffer på tværs af de lufthavne og flyselskaber, som brændstofleverandøren leverer til. Produktion og forsyning af flybrændstoffer er en integreret proces og sker typisk via centrale/fælles lagre og forsyningsveje. Dertil bemærker DD, at det må være op til den enkelte brændstofleverandør at indgå bilaterale aftaler med lufthavne og flyselskaber om særligt høje blandinger af SAF og/eller syntetiske flybrændstoffer, og dermed også at levere lavere blandinger til andre lufthavne/flyselskaber for at sikre den mest omkostningseffektive opfyldelse af iblandingskravene. DD finder, at bestemmelsen derfor synes unødvendig og i sidste ende kun vil betyde øgede omkostninger til opfyldelse af det overordnede mål, hvis en brændstofleverandør/lufthavn pålægges at etablere særskilt infrastruktur og forsyning af specielle iblandinger af SAF/syntetiske flybrændstoffer.



Dansk Erhverv (DE)

DE bakker op om 'fit for 55'-pakken. Dansk Erhverv er enig i, at alle sektorer, herunder luftfarten skal bidrage til at nedbringe CO₂-udledningerne for at nå målet om klimaneutralitet.

DE er positiv over for Kommissionens forslag om at indføre et fælleseuropæisk iblandingskrav for bæredygtigt flybrændstof (SAF). Fælleseuropæisk lovgivning på området er den rigtige vej at gå for at nå klimamålsætningerne, som ikke kan nås alene via nationale regler og ordninger i et globalt marked. DE lægger vægt på, at det er afgørende, at regulering sikrer lige konkurrencevilkår, der ikke skader EU-operatørers konkurrencedygtigheden eller påvirker turismeindustrien negativt. En stærk og konkurrencedygtig europæisk luftfartssektor er afgørende for Danmark og hele EU.

DE støtter tilgangen i forslaget om, at lovgivningen retter sig mod at regulere brændstoffeleverandørerne for at fremme et stigende iblandingskrav, som DE vurderer er den mest hensigtsmæssige model.

DE er enig med Kommissionen i, at der er brug for regulatoriske instrumenter på EU-niveau, der i markedets 'opstartsfasen' skaber efterspørgslen på bæredygtige flybrændstoffer ved at fastsætte minimumssatser. Lovgivningen må samtidig sætte en ramme, der understøtter, fremmer og driver markedets produktion og investeringer i teknologi, der sikrer tilstrækkelige mængder af bæredygtigt brændstof til at kunne leve op til de foreskrevne minimumskrav.

DE forholder sig positiv over for Kommissionens forslag om påfyldningsforpligtelse for luftfartsoperatører, der skal minimere karbonlækage. Reguleringen af lufthavnernes forpligtelser til at tilvejebringe den nødvendige infrastruktur til tankning af bæredygtigt brændstof mv. skal være proportional og ikke medføre byrder, der ikke står mål med en omkostningseffektiv grøn omstilling.

DE finder, at satserne for procentdelen af bæredygtigt flybrændstof, herunder syntetisk flybrændstof, samt indfasningsmodellen bør tilrettelægges på en måde, så der er fornuftig balance mellem, hvad markedet realistisk forventes at kunne tilvejebringe, uden at prisen er uproportional høj samtidig med, at der sker et reelt skifte mod bæredygtigt brændstof, der mindsker sektorens CO₂-belastning. Det er vigtigt at holde sig for øje i en nær fremtid, hvor efterspørgslen efter bæredygtige brændstoffer stiger på tværs af sektorer.

DE bemærker, at det bør sikres, at Kommissionens forslag til overgangsordning ikke medfører, at brændstofpriserne på tværs af EU's lufthavne bliver konkurrenceforvridende.

DE støtter, at 1. generations biobrændstoffer ikke skal fremmes og indgå som en del af bæredygtigt flybrændstof. DE bemærker, forslaget er en del af en samlet pakke af forslag. I udformningen af det samlede regelværk for luftfartssektoren er det centralt



at undgå overlappende instrumenter, der medfører "dobbeltbeskatning" af en sektor, hvor dekarbonisering er omkostningstungt.

DE er enig med Kommissionen i, at EU bør arbejde målrettet for, at bæredygtige flybrændstoffer og bindende målsætninger udvides til den internationale luftfart gennem arbejdet i ICAO.

Dansk Industri (DI) og Dansk Luftfart (BDL)

DI og BDL kan overordnet støtte forslaget. DI og BDL bemærker, at ambitionerne i forslaget ikke er store i forhold til dansk luftfarts og Luftfartens Klimapartnerskabs ambitioner, som har foreslået et iblandingskrav på 30 pct. i 2030. DI og BDL opfordrer til, at regeringen arbejder for et højere underkrav til syntetiske brændstoffer end de i forslaget angivne 0,7 pct. i 2030.

DI og BDL kan støtte forslaget om, at forpligtelsen til at sikre den målsatte iblanding lægges på brændstofleverandørerne. DI og BDL anbefaler dog også, at der for det videre forløb overvejes mekanismer, der kan medvirke til en vis kontrol med prisdannelsen på bæredygtigt flybrændstof. De mange tiltag i 'fit for 55'-pakken vil markant øge efterspørgslen på brændstof og dermed påvirke prisdannelsen overnormalt. Det vil være kontraproduktivt i forhold til omstilling af luftfarten.

DI og BDL finder, at påfyldningsforpligtelsen om 90 pct. bæredygtigt flybrændstof for luftfartsoperatører er en paradoksal detaljstyringstilgang, der er irrelevant i denne sammenhæng. DI og BDL finder, at tilgangen reelt fratager et kommercielt erhverv muligheden for at operere omkostningseffektivt, og paradokset vokser i størrelse i kraft af kravene til luftfartsselskabernes rapportering og de angivne sanktioner ved manglende overholdelse. Kravene er relativt detaljerede og omfattende, og synes for hovedpartens vedkommende unødvendige og overbureaukratiske, især hvis ovenstående tankningskrav ikke medtages i ligningen. DI og BDL anbefaler således, at der fra dansk side arbejdes for at disse bestemmelser udgår.

DI og BDL bemærker, at der implicit lægges op til at beholde to brændstofsystemer, idet en række aktører (militær, redning osv. samt mindre lufthavne) er undtaget fra iblandingskravet. Det vil drive yderligere omkostninger, og reelt set vil omkostningerne til dette formentlig ende med at skulle krydsfinansieres af den civile og kommercielle luftfart. DI og BDL opfordrer regeringen til at arbejde for, at sådanne ekstraomkostninger ikke skal finansieres via den kommercielle luftfart.

DI opfordrer til, at regeringen arbejder for behørig dansk repræsentation i "Zero emission aviation alliance", der skal arbejde videre med praktikken ift. iblanding, mm. og i "Renewable and low-carbon fuels value chain alliance", der skal omfatte alle "modes of transport".

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)



ES fremhæver, at en vigtig parameter for forslaget vurderes at være et effektivt virkende Air Traffic Management (ATM system) i Europa. Såfremt der er usikkerhed med hensyn til, at ATM systemet kan garantere den mest direkte vej til bestemmelsesstedet, kan formålet i dette forslag om at reducere opløftede brændstof blive vanskeligt at opnå.

Rådet for grøn omstilling (RGO)

RGO bemærker, at flysektoren en sektor med stigende klimabelastning, som er langt bagud i den grønne omstilling.

RGO bemærker, at FN's luftfartsorganisation ICAO ifm. Kyotoaftalen i 1997 blev pålagt at nedbringe den internationale flytrafiks klimabelastning. Først i 2027 træder CORSIA i kraft som bindende. RGO finder, at det er et billigt off-setting scheme for fly, der på papiret skal facilitere 'carbon neutral growth' og holde luftfartens klimabelastning på et 2019-niveau, men at ICAO planlægger med at øge sektorens klimabelastning, hvorfor der reelt ingen krav er om at reducere luftfartens klimabelastning, og off-setting systemet er stærkt dubiøst. Det er derfor helt afgørende, at en stor økonomi som EU tager sin del af ansvaret for at nedbringe luftfartens klimabelastning ned. RGO finder det derfor også rigtig glædeligt, at Kommissionen foreslår iblanding af ikke-fossile brændstoffer i flybrændstof. RGO finder dog forslaget utilstrækkeligt.

RGO fremhæver, at i sammenligning til Kommissionens niveau for iblandingskrav, har Klimapartnerskabet for Luftfarten i Danmark foreslået 30 pct. i 2030.

RGO finder, at det er helt afgørende, at der ikke bruges 1. generations biobrændstoffer. Givet at der er begrænsede ressourcer til avancerede biobrændstoffer, og at de ikke kan skaleres bæredygtigt, er det vigtigt med øgede ambitioner om iblanding af e-kerosen, som udgør den egentlige grønne omstilling af fly

RGO anbefaler, at ambitionsniveauet for e-kerosen som minimum øges til minimum 0,7 pct. i 2027 og 5 pct. i 2030, samt at lovgivningen sikrer, at medlemslandene kan have højere ambitioner for brug e-kerosen end krævet i EU-reguleringen.

Wind Denmark (WD)

WD hilser forslaget velkomment. Det er af afgørende betydning, at udledningerne i alle sektorer omfattes af regulering og reduktionskrav, så princippet om, at forureneren betaler, bliver et gennemgående pejlemærke i den europæiske lovgivning og derigennem giver de nødvendige incitamentter til en gennemgribende omstilling af den europæiske økonomi.

WD er generelt fortalere for et teknologineutralt og markedsbaseret CO₂-fortrængningskrav, da det er den mest omkostningseffektive omstilling af transportsektoren, herunder luftfarten. Derfor opfordrer WD til, at omstillingen af luftfarten fremadrettet bør drives af et krav til CO₂-fortrængning frem for fx iblandingskrav til bestemte og



udvalgte typer af brændsler. Et krav til CO₂-fortrængning vil være mere fremtidssikret, da det også vil inkludere elektrificering, som vil kunne være en løsning på særligt kortere flyruter.

Hvis der vælges en "policy option", hvor der indføres iblandingskrav til hhv. avancerede biobrændstoffer og RFNBOs, bør iblandingskravet være størst for RFNBOs, da disse er de eneste VE-brændstoffer, der kan skaleres i tilstrækkeligt omfang til at omstille hele flysektoren, da biobrændstoffer beror sig på en meget begrænset resource.

WD bemærker, at multiplikatorer kan være hensigtsmæssige for at hjælpe umodne og relativt dyrere teknologier på vej, så de på sigt kan blive konkurrencedygtige. Dette vil være tilfældet med PtX-brændstoffer/RFNBOs (fx brint, ammoniak, metanol, e-kerosene mm.), der reelt er de eneste typer VE-brændstoffer, der kan leveres i tilstrækkelig stor skala til at omstille hele luftfarten mod klimaneutralitet i 2050.

WD opfordrer på det kraftigste til, at det gøres helt klart, at kun avancerede biobrændstoffer kan tælle med i kravet. Skulle det katastrofale ske, at EU desværre ikke har taget ved lære af det 10-årige fejlagtige sats på biobrændstoffer i den landbase-rede transport, skal det som minimum sikres, at ILUC medregnes, så disse typer brændstoffer ikke fremstår mere effektive, end de reelt er.

WD finder det positivt, at iblandingskravet gælder for alle fly, der letter fra EU, samt der, at der indsættes et krav om, at 90 pct. af flybrændstoffet på årlig basis skal tankes fra den lufthavn, hvor flyet letter fra mhp. at forhindre, at kravene kan undgås ved blot at tanke i et ikke-EU land.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

En række medlemslande efterspørger et højere ambitionsniveau for iblanding af bæredygtigt flybrændstof. En mindre gruppe af lande støtter et højere underkrav til syntetiske brændstoffer, mens en tilsvarende anden gruppe af lande efterspørger et højere generelt iblandingskrav. En række lande ønsker subsidiært mulighed for national fleksibilitet til at kunne sætte højere krav.

På den anden side støtter en række medlemslande generelt et lavere ambitionsniveau i forslaget eller finder, at niveauet for iblandingskravene i forslaget er passende, og at mere ambitiøse medlemslande derimod kan have mulighed for at sætte højere nationale iblandingsniveauer.

Flere lande støtter definitionen af, hvilke bæredygtige flybrændstoffer der kan bidrage til opfyldelse af iblandingskravene, mens en række af lande ønsker en bredere definition, hvormed eksempelvis 1. generations biobrændstoffer ville kunne anvendes til opfyldelse.



Flere lande støtter øget fleksibilitet for erhvervet i opfyldelse af forpligtelserne, herunder at flyselskaber kan gives fleksibilitet til at optanke i alle EU-lufthavne i forbindelse med flyvninger mellem to EU-lande, og at lufthavne ikke forpligtes til at tilvejebringe infrastruktur til levering, oplagring og påfyldning af brændstoffer, der baserer sig på fremtidige teknologier. Dertil støtter flere lande muligheden for at mindre lufthavne kan omfattes af iblandingsforpligtelserne.

Kommissionen og formandskabet har indikeret, at teksten omkring administrative bøder ændres, hvilket forventes at give medlemslandene øget fleksibilitet i håndhævelsen og dermed imødekomme, at myndigheder i Danmark ikke kan udstede administrative bøder.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen finder det positivt, at Kommissionen har fremsat et forslag, som adresserer luftfartssektorens klimapåvirkning. Europæiske og internationale løsninger for luftfarten er mest effektive til at fremme den grønne omstilling af en global transportsektor, da det overordnet vil medføre færre negative økonomiske effekter for Danmark og ikke svække dansk luftfarts konkurrenceevne, sammenlignet med rene nationale tiltag og må desuden forventes at reducere risikoen for karbonlækage.

Regeringen finder det centralt at fremme et marked for bæredygtige flybrændstoffer, der kan muliggøre en langsigtet grøn omstilling af luftfarten. Regeringen finder, at man i EU bør have et højt ambitionsniveau for brug og iblanding af bæredygtige flybrændstoffer, og at niveauet således fastsættes, så det sikrer en efterspørgsel, der kan drive en ambitiøs udvikling, produktion og anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer uden at kompromittere brændstoffernes bæredygtighed. Regeringen arbejder for højst mulige krav til iblanding af bæredygtige flybrændstoffer i EU.

Regeringen finder det centralt, at produktion og anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer er baseret på vedvarende energi og robuste bæredygtighedskriterier. Regeringen støtter definitionen af brændstoffer i forslaget, der kan anvendes til opfyldelse af iblandingskravene, da dette støtter op om VEII-direktivet som fælles reference for bæredygtighedskriterier for biomasse. Regeringen finder det centralt, at 1. generations biobrændstoffer ikke kan anvendes til opfyldelse af iblandingskravene.

Syntetiske brændstoffer, som f.eks. PtX, er i langt højere grad en skalerbar teknologi end biobrændstoffer, da de ikke baserer sig på en begrænset ressource. Et underkrav til syntetiske flybrændstoffer kan sikre et efterspørgselstræk fra luftfarten, der kan understøtte investeringer i PtX-brændstoffer og fremme et marked for syntetiske flybrændstoffer. Regeringen arbejder for, at underkravet til syntetiske brændstoffer er så højt som muligt.

Regeringen finder, at det bør være muligt for medlemslandene at kunne fastsætte højere nationale krav til brugen af bæredygtige flybrændstoffer.



Regeringen støtter, at markedet for bæredygtige flybrændstoffer monitoreres med henblik på en revision af forslaget, så ambitionsniveauet kan tilpasses med passende mellemrum, hvis markedet tillader det.

Regeringen finder det centralt at begrænse karbonlækage, særligt fra flyvninger til og fra tredjelande. Regeringen støtter derfor, at flyselskaber forpligtes til at tanke flybrændstof, hvor der er iblandet bæredygtigt brændstof og finder desuden, at mindre lufthavne bør omfattes af iblandingsforpligtelserne, da en undtagelse af mindre lufthavne kan påvirke konkurrencen mellem lufthavne.

Regeringen arbejder for, at lufthavne ikke forpligtes til at tilvejebringe infrastruktur for levering, oplagring og påfyldning af brændstoffer, da kravet kan medføre store omkostninger for erhvervslivet i tilfælde af, at der opstår fremtidige teknologier, der kræver en anden infrastruktur end i dag.

Regeringen mener, at indtægter fra medlemslandenes opkrævninger for manglende overholdelse bør tilgå EU's budget mhp. en overordnet prioritering af EU's udgifter.

Regeringen finder, at det er afgørende, at Danmark ikke forpligtes til at indføre administrative bøder, da der er en betydelig risiko for, at sådanne bøder af domstolene vil blive afvist som grundlovsstridige.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen er senest forelagt for Folketingets Europaudvalg til orientering den 1. oktober 2021 i forbindelse med forelæggelse af miljørådsmødet den 6. oktober 2021.

Der blev oversendt grund-og nærhedsnotat den 9. september 2021.