



Notat til Folketingets Europaudvalg

Dato
15. juni 2022

J nr. 2022-1335

Rådsmøde (miljø) den 28. juni 2022

Dagsorden	Side
1. a. Forslag om ændring af direktiv om et system for handel med kvoter for drivhusgasudledninger i EU ("EU's kvotehandelssystem"), KOM(2021) 551	2
b. Forslag til ændring af EU's kvotehandelsdirektiv om luftfartens bidrag til Unionens emissionsreduktionsmål og passende gennemførelse af en global markedsbaseret foranstaltning ("luftfart i ETS og CORSIA"), KOM(2021) 552	23
- <i>Evt. generel indstilling</i>	
2. Forslag til ændring af forordning om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissionerne fra medlemsstaterne fra 2021 til 2030 ("byrdefordelingsaftalen"), KOM(2021) 555	34
- <i>Evt. generel indstilling</i>	
3. Forslag til ændring af LULUCF-forordningen, KOM(2021) 554	45
- <i>Evt. generel indstilling</i>	
4. Forslag om ændring af forordning om styrkelse af præstationsnormer for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjers CO ₂ -emissioner ("CO ₂ -krav til nye lette køretøjer"), KOM(2021) 556	59
- <i>Evt. generel indstilling</i>	
5. Forslag om oprettelse af en social klimafond, KOM(2021) 568	74
- <i>Evt. generel indstilling</i>	



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

KOM (2021) 551

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i margenen.

1. Resumé

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

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

Regeringen støtter kvotehandelssystemet som det centrale instrument i EU's klimapolitik. Derfor ønsker regeringen et styrket kvotehandelssystem og en mere ensartet CO₂-prissætning, der kan drive en omkostningseffektiv indfrielse af EU's klimamål på tværs af sektorer og medlemslande. Regeringen støtter således en udvidelse af kvotehandel til søfart, vejtransport og bygninger.

Forslaget forventes sat på dagsordenen for miljørådsmødet den 28. juni 2022 til evt. generel indstilling.

2. Baggrund

Kommissionen har den 14. juli 2021 fremsat et forslag til Europa-Parlamentet og Rådet om ændring af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og afgørelse (EU) 2015/1814 om oprettelse og anvendelse af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner og forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport (KOM (2021) 551) med dertilhørende konsekvensanalyse. Forslaget er oversendt til Rådet den 13. september 2021 i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsat som en del af Europa-Kommissionens 'Fit for 55'-pakke, der skal bidrage til at realisere EU's klimamål for 2030 på mindst 55 pct. reduktioner i



forhold til 1990-niveauet som fastlagt i den europæiske klimalov (forordning (EU) 2021/1119).

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

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

Forslaget forventes sat på dagsordenen for miljørådsmødet den 28. juni 2022 til evt. generel indstilling.

3. Formål og indhold

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

Inklusion af søfart i det eksisterende kvotehandelssystem

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



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

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

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

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

Ændring af den samlede kvotemængde (kvoteloftet)

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

Medlemslandenes anvendelse af auktioneringsprovenu

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

Ændring af markedsstabilitetsreserven



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

Ændring af reglerne for gratiskvotetildeling

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

Derudover har Kommissionen stillet forslag om indførelse af en CO₂-grænsetilpasningsmekanisme (KOM (2021) 564), der ligeledes indgår i 'Fit for 55'-pakken. Mekanismen vil pålægge importører af visse lækageudsatte varer at betale en pris ved import til EU, der afspejler kvoteprisen i EU's kvotehandelssystem. Kommissionen ser mekanismen som et alternativ til at håndtere risici for drivhusgaslækage gennem gratiskvotetildeling i kvotehandelssystemet, og sektorerne, der er underlagt mekanismen, skal derfor ikke modtage gratiskvoter. I en periode sker der en gradvis udfasning af gratiskvotetildeling i takt med, at CO₂-grænsetilpasningsmekanismen indføres. Mere specifikt foreslår Kommissionen, at en faktor for gratiskvotetildeling anvendes, der vil medføre en gradvis udfasning frem mod 2036. Det foreslås, at faktoren er 100 pct. fra ikrafttrædelse af CO₂-grænsetilpasningsmekanismen til udgangen af 2025, mens faktoren reduceres med 10 pct. point årligt fra og med 2026, så gratiskvotetildeling til sektorerne er udfaset frem mod 2036.

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



nulemissionsteknologier, under bestemte omstændigheder kan modtage gratiskvoter.

Moderniseringsfonden

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

Innovationsfonden

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

Yderligere ændringer til det eksisterende kvotehandelssystem

Kommissionen foreslår ydermere, at anlæg, der anvender CO₂-opsamling- og anvendelse (CCU), under bestemte omstændigheder ikke skal købe og returnere kvoter for en del af drivhusgasudledningerne. Desuden anvendes en række nye definitioner af aktiviteterne under direktivet, herunder for transport af drivhusgasser og brint, og alle referencer til elektricitetsgeneratorer slettes. Emissionsfaktoren for biomasse ændres også, så det udelukkende er biomasse, der overholder bæredygtighedskriterier og kriterier for besparelse af drivhusgasudledninger for biomasse i direktiv (EU) 2018/2001, der tæller som nul-udledning. Det specificeres også, at anlæg, hvor mere end 95 pct. af forbrændingen stammer fra biomasse, der tælles som nul-udledning, ikke dækkes af direktivet.



Etablering af nyt separat kvotehandelssystem for vejtransport og bygninger

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

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

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

Det foreslås endvidere tilføjelser til afgørelse (EU) 2015/1814, så der oprettes en separat markedsstabilitetsreserve for det nye kvotehandelssystem. I 2026 sættes 600 mio. kvoter ind i den nye reserve. Reserven vil fra 2027 optage 100 mio. kvoter, hvis det forrige års kvoteoverskud er over 440 mio. kvoter. Kvoter, der optages i reserven, tages fra de kvoter, som medlemslandene ellers skulle auktionere. Derimod frigives 100 mio. kvoter fra reserven til auktionering, hvis forrige års kvoteoverskud er under 210 mio. kvoter. Der etableres også tiltag, så reserven under bestemte omstændigheder frigiver enten henholdsvis 50 mio. eller 150 mio. kvoter, hvis kvoteprisen stiger hurtigt. Fra 2031 annulleres kvoterne i reserven.



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

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver. Forslaget behandles af Parlamentets Udvalg om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed (ENVI) med Udvalget for transport og Turisme (TRAN) som associeret udvalg. Europa-Parlamentets holdning til forslaget foreligger endnu ikke.

ENVI-udvalgets udkast til betænkning blev forkastet på plenarforsamlingen den 8. juni med 265 stemmer for, 340 imod og 34 afstod, da det ikke var muligt at opnå enighed om hastigheden af udfasningen af gratiskvoter til CBAM-sektorerne. EPP vandt først en afstemning om at udfase gratistildelingen i 2034, mens Renew og S&D's forslag om at fremrykke udfasningen til 2032 blev forkastet. S&D, De Grønne og GUE/NGL stemte som følge heraf imod det samlede forslag. ID og ECR stemte ligeledes imod, hvilket var begrundet i et generelt for højt ambitionsniveau. Forslaget blev derfor refereret tilbage til ENVI-udvalget. Det er pt. usikkert, hvornår der vil blive forelagt et nyt udkast på plenarforsamlingen, men umiddelbart forlyder det, at udvalget vil præsentere et nyt kompromis til beslutning på den næste plenarforsamling i juni. Formelt har udvalget fire måneder til at melde tilbage.

5. Nærhedsprincippet

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



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

6. Gældende dansk ret

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

- Bekendtgørelse af lov om CO₂-kvoter, LBK nr. 62 af 19/01/2021.
- Bekendtgørelse om CO₂-kvoter m.v., BEK nr. 2134 af 21/12/2020.
- Bekendtgørelse om gebyr og anden betaling for ydelser efter lov om CO₂-kvoter, BEK nr. 2133 af 21/12/2020.
- Bekendtgørelse om EU's CO₂-kvoteregister og Det Danske Kyoto-register. BEK nr. 1637 af 18/11/2020.
- Bekendtgørelse om Energistyrelsens opgaver og beføjelser, BEK nr. 1068 af 25/10/2019.
- Bekendtgørelse om bæredygtighed m.v. af biobrændstoffer og flydende biobrændsler, som anvendes til aktiviteter omfattet af lov om CO₂-kvoter, BEK nr. 1619 af 15/12/2016.
- Bekendtgørelse om henlæggelse af visse beføjelser i lov om CO₂-kvoter til Erhvervsstyrelsen, BEK nr. 1357 af 17/12/2012.
- Bekendtgørelse om forretningsorden for Energiklagenævnet, BEK nr. 664 af 19/06/2006.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

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

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Revisionen af det eksisterende kvotehandelsystem (ETS) forventes at medføre væsentlige statsfinansielle konsekvenser. Med Kommissionens forslag og scenarie for EU's udledninger, hvor de kvoteomfattede sektorer leverer en tilstrækkelig reduktion til at indfri EU's klimamål, skønnes Danmark med betydelig usikkerhed at modtage 4,5 mia. kr. i 2030 ved en kvotepris på 757 kr./ton CO₂, hvilket svarer til et merprovenu på ca. 2,4 mia. kr. i 2030 ift. nuværende direktiv (kvotepris på 345 kr./ton CO₂). Dette skønnes over perioden 2021-30 i alt at beløbe sig til 28,7 mia. kr., svarende til et samlet merprovenu på 9,7 mia. kr. i 2021-2030. Samtidig vil en højere kvotepris medføre øgede omkostninger for den del af el- og varmeproduktionen, der er baseret på fossile brændsler. Når de øgede omkostninger overvæltes i prisen for el og varme, vil der ske en reduktion af forbruget, og dermed reduceres statens indtægter fra de nationale energiafgifter. Denne effekt forventes dog at være begrænset.



Ift. det nye separate ETS vurderes det med betydelig usikkerhed samlet set at medføre et årligt merprovenu fra kvotehandel på ca. 2,9-4,8 mia. kr. i 2030 ved en kvotepris mellem 395-659 kr./ton CO₂ under antagelser af, at nationale rammebetingelser forbliver kontante. De statsfinansielle konsekvenser vil bl.a. afhænge af forhandlingerne om provenufordeling mellem medlemslandene, samt evt. vedtagelse af en social klimafond og ny indtægtskilde til EU-budgettet, der vil kunne lede til, at en mindre andel af kvoteprovenuet på EU-niveau vil blive tildelt som statsligt provenu.

I modsat retning trækker, at indførelse af det nye kvotehandelssystem isoleret set vil kunne medføre et provenutab fra eksisterende nationale afgifter, fx i det omfang kvotepålægning af transportsektoren medfører adfærdseffekter, der fører til lavere nationale indtægter fra benzin- og dieselaftgifterne. De afledte effekter i vejtransporten og for opvarmning af bygninger vil isoleret set medføre et provenutab for staten på ca. 1,9-3,3 mia. kr. i 2030.

Inkluderingen af søfart i ETS ventes desuden at kunne føre til øgede statslige udgifter for at undgå højere billetpriser på Rønne-Ystad, da færgerne er over 5.000 BRT og således omfattet.

Desuden ventes det foreløbigt, at forslaget samlet set medfører øgede administrative omkostninger for staten bl.a. i forbindelse med implementering og øgede it- og administrationsomkostninger mv. Det ventes, at de øgede administrative omkostninger i væsentligt omfang kan gebyrfinansieres, da den nationale administration af kvotehandelssystemet i dag er brugerfinansieret. Forslaget kan medføre et mindre provenu fra nationale energi- og CO₂-afgifter som følge af, at der anvendes mindre energi og udledes mindre CO₂ ved en stigende kvotepris. Regeringen er i gang med at analysere forslaget nærmere, herunder de potentielle statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at medføre samfundsøkonomiske konsekvenser. Forslaget vil alt andet lige medføre øgede forbrugerpriser på fossile brændsler og dermed øgede omkostninger for husholdninger, medmindre nationale afgifter nedjusteres.

Ift. det eksisterende ETS forventes stigningen i kvoteprisen for el- og fjernvarmesektoren med betydelig usikkerhed at bevirke, at el-produktionsomkostningerne ved brug af fossile brændsler stiger på tværs af EU. En kvotepris på 757 kr. pr. ton i 2030 skønnes at medføre en stigning i elprisen, hvilket vil være en gevinst for danske elproducenter, men et tab for danske elforbrugere. Virksomheder, der bruger el, får større udgifter til el som følge af elprisstigningen. Samlet set vurderes det med betydelig usikkerhed at medføre en meromkostning i industri samt el- og fjernvarmesektoren på ca. 2,3 mia. for erhverv og ca. 130 mio. for husholdninger i 2030. Det skal dog bemærkes, at der ikke er taget højde for tildeling af gratiskvoter, og omkostningerne



skal derfor betragtes som et overkantsskøn. Et separat ETS for vejtransport og bygninger forventes med betydelig usikkerhed i gennemsnit en prisstigning på 1-2 kr. pr. liter benzin eller diesel, og en varmeprisstigning på ca. 1.800-3.000 kr. årligt i 2030 for husstande med individuelle gasfyr.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at medføre erhvervsøkonomiske konsekvenser. I det eksisterende kvotehandelssystem forventes den øgede reduktion af kvotemængden at medføre en højere kvotepris. Det vil alt andet lige øge virksomhedernes omkostninger til kvotekøb, som bl.a. også kan påvirkes af forslagene til at ændre reglerne for gratiskvotetildeling. Justering af gratiskvotetildeling forventes med betydelig usikkerhed at reducere danske virksomheders samlede gratiskvotetildeling med cirka 10 pct., svarende til et øget kvotekøbsbehov på ca. 800 mio. kr.¹ i 2030.²

Udvidelse af det eksisterende kvotehandelssystem til søfart og etableringen af et separat kvotehandelssystem for vejtransport og bygninger medfører erhvervsøkonomiske konsekvenser, herunder udgifter til kvotekøb og administrative byrder, for virksomheder, der underlægges kvotehandel. Det skønnes, at der i Danmark er mellem 22-32 rederier, som vil blive omfattet af kvotehandelssystemet. Ved et uændret olieforbrug vil udvidelsen af kvotehandelssystemet til søfart medføre en merudgift for rederierne på 6,1 mia. kr. i 2030 med en kvotepris på 757 kr. pr. ton CO₂. Til sammenligning var erhvervets bruttoværditilvækst i 2019 ca. 35 mia. kr. Endvidere kan forslaget skabe et større markedstræk efter lav- og nulemissionsteknologier med positive effekter for dansk eksport og beskæftigelse.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget forventes at have positive konsekvenser for beskyttelsesniveauet og bidrage til opfyldelsen af Parisaftalens målsætninger og FN's verdensmål. Det er forbundet med stor usikkerhed at skønne over forslagets konsekvenser, der afhænger af udvikling i kvoteprisen.³ Det vurderes med betydelig usikkerhed at kunne bidrage til en reduktion i Danmarks drivhusgasudledninger i 2030 på 1,3 mio. ton fra det eksisterende ETS i primært industrien og 0,6-1,0 mio. ton fra det nye ETS i primært vejtransporten ift. Klimastatus og -fremskrivning 2021. Dvs. i alt ca. 1,9-2,3 mio. ton⁴. Reduktionen fra det eksisterende ETS indgår allerede i betydeligt omfang den nye klimafremskrivning (KF22) fra april 2022 d, idet markedets forventninger til et styrket ETS allerede afspejles i en højere kvotepris.

¹ Det samlede kvotekøbsbehov estimeres pt. til 14,6 mia. kr. over perioden 2021-2030 for danske virksomheder.

² Det bemærkes, at der med forslaget til et nyt separat ETS følger kvoteprovenu til medlemslandene, som er øremærket til tiltag, der kan kompensere særligt udsatte for introduktion af en kvotepris i vejtransport og bygninger.

³ Konsekvensvurderinger i et spænd ud fra prisscenarier i Kommissionens konsekvensanalyse samt FMs kvoteprisfremskrivning.

⁴ Ift. KF 2021. Det bemærkes, at der ikke er taget højde for eventuelle erhvervsstrukturelle forskydninger mellem kvote- og ikke-kvotesektoren samt eventuelle eksportforskydninger. Derved kan beregninger afvige fra Klimafremskrivningen.



8. Høring

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

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

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

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

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

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

Dansk Affaldsforening påpeger, at forbrænding af kommunalt og farligt affald ikke er omfattet af anvendelsesområdet af Kommissionens forslag. Dansk Affaldsforening finder dette uheldigt, da danske affaldsanlæg er underlagt EU's kvotehandelssystem, hvorfor de nuværende regler stiller danske affaldsenergianlæg dårligere end sine europæiske konkurrenter. Dansk Affaldsforening fremhæver, at emnet vil blive mere relevant som konsekvens af klimaplanen for en grøn affaldssektor og grøn cirkulær



økonomi, som ifølge organisationen vil rykke danske affaldsenergianlæg tættere ind i det europæiske affaldsenergimarked. Dansk Affaldsforening ønsker, at der generelt indføres kommende lovgivning for sektorerne, der indeholder løsninger, der ligestiller de danske affaldsenergianlæg med sine europæiske konkurrenter.

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

Dansk Energi fremhæver, at myndighedsbehandling i både EU og Danmark kan blive en flaskehals i at indfri det forhøjede klimamål. Derfor bør man ifølge Dansk Energi sikre, der er tilstrækkelige ressourcer. Danske Energi finder det derfor positivt, at indtjening fra handel med kvoter skal dedikeres 100 pct. til grønne formål.

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

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

Dansk Erhverv anbefaler at fastholde optagsraten i markedsstabilitetsreserven på 24 pct. efter 2023 frem for at nedsætte den til 12 pct. for at sikre et fortsat stabilt CO₂-prissignal. Endvidere anbefaler Dansk Erhverv en prisbund for kvotepriser for at give et mere klart og troværdigt langsigtet prissignal, som øger virksomhedernes investeringssikkerhed. Endvidere ønsker Dansk Erhverv, at EU indfører en mekanisme til



udstedelse af certifikater til CCS og andre projekter, som genererer negative emissioner, for at skabe økonomisk incitament til udvikling, skalering og industrialisering af CCS.

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

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

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

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

Dansk Fjernvarme mener, at muligheden for at etablere en bund under prisen, som kunne sikre de investeringer, der måtte blive foretaget som effekt af systemet, bør



overvejes. Dansk Fjernvarme opfordrer til, at det afskaffes, at fjernvarmeproduktionen er underlagt både EU's kvotehandelssystem og betaling af CO₂-afgift. Endelig fremhæver Dansk Fjernvarme, at det sociale aspekt af at introducere en kulstofomkostning i lande, der ikke har det i dag, ikke skal undervurderes.

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

Dansk Industri finder, at en justering af den lineære reduktionsfaktor er den enkleste vej til at øge ambitionerne. Dansk Industri fremhæver, at Kommissionens forslag om at fastholde optagsraten på 24 pct., vil bidrage til at sikre en løbende balance mellem udbud og efterspørgsel efter kvoter. Her peger DI på, at reserven kunne overvejes at holde i "beredskab" en tid endnu for at kunne håndtere eventuelle udslag/uforudset forskydninger som følge af Kommissionens forslag til bl.a. indførelsen af en CO₂-grænsetilpasningsmekanisme.

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

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

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



fastholde en landefordeling baseret på bruttonationalprodukt, der ikke sikrer realisering af de store potentialer i en række medlemslande med lavere reduktionsomkostninger end eksempelvis Danmark.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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



investeringerne i grønne køretøjsteknologier, der på nuværende tidspunkt er betragtelig dyrere end konventionelle diesellastbiler.

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

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

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

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

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

L&F fremhæver, at EU's samlede klimamål for 2030 er lavet med udgangspunkt i år 1990, mens at forslaget om reduktion på 61 pct. i kvotehandelssystemet er lavet med



udgangspunkt i år 2005. Det giver ifølge L&F udfordringer for lande og sektorer, der er gået foran. I L&F ønsker derfor generelt, at man bør arbejde med det samme basisår for det samlede mål og for reduktionsmålene inden for de forskellige søjler af EU's klimapolitik.

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

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

Rådet for Grøn Omstilling anfører, at princippet om at lade 'forureneren betale' er sundt, og at det derfor bør være den kommercielle operatør, der f.eks. har 'time-chartered' et skib, der bør stå for betalingen. Definitionen af 'shipping company' i reguleringen bør ifølge organisationen ændres, så det er den kommercielle operatør, der er ansvarlig for omkostningerne af kvotehandelssystemet.

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

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

SYNERGI finder, at mange energieffektive investeringer er økonomisk rentable, og at forbrugerne også er styret af andre faktorer end pris. SYNERGI fremhæver, at



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

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

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Eksisterende kvotehandelssystem

En række lande støtter generelt en stramning af kvotehandelssystemet. Nogle lande ønsker, at så mange reduktioner som muligt sker i kvotehandelssystemet og dermed yderligere reduktion ift. Kommissionens forslag. En anden gruppe lande har i varierende grad udtrykt skepsis over for en stramning grundet bekymring for stigende kvotepriser. Derfor efterspørger en gruppe af lande en øget omfordeling af kvoteprøvet herunder en yderligere forøgelse af Moderniseringsfonden, hvilket andre lande har udtrykt skepsis overfor.

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

Gratis kvotetildeling

Mange lande støtter generelt den øgede reduktionssats for benchmarks, mens en mindre gruppe lande støtter, at gratis kvotetildeling underlægges krav om reduktion af drivhusgasudledninger. For så vidt angår udfasningen af gratis kvoter i forbindelse med indfasningen af CO₂-grænsetilpasningsmekanismen (CBAM) støtter en gruppe lande generelt Kommissionens forslag om udfasningen af gratis kvoter fra 2026 til 2035. Der er dog en betydelig gruppe lande, som ønsker en senere udfasning af gratis kvoter grundet bekymringer for lækage og udfordringer for eksportsektorer, som ikke adresseres af CBAM. Enkelte lande er stadig ved at fastlægge en endelig position.

Separat kvotehandelssystem for vejtransport og bygninger



Der tegner sig i forhandlingerne en stigende støtte i Rådet til et separat kvotehandelssystem for vejtransport og bygninger. En række lande har i varierende grad udtrykt skepsis af hensyn til bekymring for energifattigdom og har på denne baggrund ytret ønske om at ændre forslaget ved for eksempel at udskyde ikrafttrædelsen af forslaget og/eller indføre tiltag, der kan modgå stigende og fluktuerende kvotepriser. Mange lande har fremhævet vigtigheden af at afhjælpe sociale konsekvenser af et separat ETS for lavindkomstgrupper gennem understøttende tiltag herunder gennem Kommissionens forslag til en ny social klimafond, som også indgår i FF55-lovpakken.

Udvidelse af det eksisterende kvotehandelssystem til søfart

Der tegner sig i forhandlingerne generel støtte til inklusion af søfart i kvotehandelssystemet samt nødvendigheden af at fremme drivhusgasreduktioner i sektoren. En mindre gruppe lande udtrykker dog bekymring for forslaget og ønsker som minimum indfasningen udskudt så længe som mulig.

10. Regeringens generelle holdning

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

Regeringen støtter kvotehandelssystemet som det centrale instrument i EU's klimapolitik. Derfor ønsker regeringen et styrket kvotehandelssystem, der leverer en så stor andel af EU's samlede reduktionsindsats som muligt. Endvidere arbejder regeringen for en mere målrettet tildeling og en udfasning af gratiskvoter, som vil sikre en mere ensartet CO₂-prissætning, der kan drive en omkostningseffektiv indfrielse af EU's klimamål på tværs af sektorer og medlemslande. Regeringen støtter således en udvidelse af kvotehandel til vejtransport, bygninger samt søfart og arbejder for, at det nye separate ETS for vejtransport og opvarmning af bygninger integreres i det eksisterende ETS fra 2030. Regeringen arbejder derfor for, at det nye separate ETS for vejtransport og bygninger lægges sammen med det eksisterende ETS fra 2031.

Regeringen finder, at der i lyset af aftalen om EU's flerårige finansielle ramme (MFF) og EU's genopretningsinstrument bør være fokus på en effektiv implementering af de betydelige midler, der er til rådighed til den grønne omstilling, hvorfor yderligere omfordeling af provenu fra kvotehandel bør minimeres. Regeringen finder, at det er vigtigt, at fordelingsnøglen for medlemslandenes kvoteprovenu fastholdes i både det eksisterende ETS, som dog ikke er til forhandling, og det nye separate ETS. Desuden er det vigtigt, at der ikke indføres krav om øremærkning af provenu, da det vurderes væsentligt, at muligheden for at henvise til udgifter i statsregnskabet opretholdes, således at alle indtægter fortsat indgår i en samlet prioritering.

Regeringen støtter en udvidelse af kvotehandelssystemet til at omfatte søfarten, da EU kan spille en rolle i forhold til at fremme klimatiltag for søfarten i fraværet af ef-



ektiv og bindende global klimaregulering. Det er vigtigt, at udvidelsen af kvotehandelssystemet til søfarten skaber reelle reduktioner i udledningen af drivhusgasser, sikrer europæisk søfarts konkurrenceevne og understøtter fremtidig global regulering i FN's søfartsorganisation IMO, da der er tale om et globalt erhverv. For at sikre sammenhæng med klimaforhandlingerne i IMO, bør der vedtages en revisionsklausul, som sikrer at søfartselementerne revideres, når IMO vedtager et lignende, globalt markedsbaseret tiltag, så dobbelttælling af udledninger undgås. Det er endvidere vigtigt, at der sikres effektiv håndhævelse for at undgå lækage og omgåelse.

Regeringen ønsker, at Moderniseringsfonden udelukkende skal finansiere lav- og nulemissionsprojekter, hvormed investeringer i fossile brændsler ekskluderes, så der sikres konsistens med EU's Green Deal og EU's klimamål. Regeringen kan desuden støtte, at Innovationsfondens formål udvides til projekter inden for transport, bygninger og søfart, samt, at midler til fonden øges, som foreslået af Kommissionen. Regeringen arbejder desuden for, jf. også aftale om køreplan for CO₂-fangst, transport og lagring, at ETS sikrer incitamenter til fjernelse af CO₂ fra atmosfæren gennem teknologiske processer, herunder at fremme negative emissioner via CCS gennem udviklingen af et fælleseuropæisk certifikationssystem for CO₂-optag¹⁹, der kan kobles med bedre incitamenter via ETS.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg på mødet den 25. maj 2022 til forhandlingsoplæg samt den 1. oktober 2021, den 16. december 2021 og den 3. marts 2022 til orientering. Grund- og nærhedsnotat er oversendt den 8. september 2021.



1b. Forslag til ændring af EU's kvotehandelsdirektiv om luftfartens bidrag til Unionens emissionsreduktionsmål og passende gennemførelse af en global markedsbaseret foranstaltning ("luftfart i ETS og CORSIA")

KOM (2021) 552

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i margenen.

1. Resumé

Europa-Kommissionen har den 14. juli 2021 som led i Kommissionens Fit for 55-pakke offentliggjort forslag til ændring af kvotehandelshandelsdirektivet (ETS) med henblik på at styrke luftfartens bidrag til Unionens målsætning for reduktion af drivhusgasudledninger og implementering af den internationale luftfartsorganisations (ICAO) globale CO₂-reguleringsmekanisme, Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA).

Forslaget indebærer, at luftfartens gratiskvoter under kvotehandelssystemet for luftfart gradvist udfases fra 2024 til 2027. Dertil indebærer forslaget, at den lineære reduktionsfaktor, der løbende reducerer kvotemængden, fremover skal følge den lineære reduktionsfaktor i det øvrige kvotehandelssystem. Endvidere implementerer forslaget CORSIA i sammenhæng med kvotehandelssystemet, således at kvotehandelssystemet dækker luftfart inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) samt flyvninger fra EØS til Storbritannien og Schweiz, mens CORSIA dækker luftfart mellem EØS-lande og tredjelande, der også har implementeret CORSIA.

Forslaget forventes at medføre behov for ændringer af dansk lovgivning af begrænset karakter. Forslaget vurderes også at medføre statsfinansielle, samfundsøkonomiske og erhvervs-mæssige konsekvenser for Danmark.

Regeringen støtter udfasningen af luftfartens gratiskvoter og ser gerne en endnu hurtigere udfasning end den, som Kommissionen foreslår. Regeringen finder endvidere, at det er vigtigt, at luftfart til og fra tredjelande omfattes af en markedsbaseret reguleringsmekanisme, der kan drive en reduktion af udledningerne. Regeringen støtter derfor op om implementeringen af CORSIA, men ønsker at fastholde den midlertidige undtagelse fra ETS for tredjelandsflyvninger med det formål at fastholde et pres på ICAO for at øge klimaambitionerne i CORSIA.

Sagen forventes at blive sat på dagsordenen for miljørådsmødet den 28. juni 2022 til evt. generel indstilling.

2. Baggrund

Kommissionen har den 14. juli 2021 som led i Kommissionens Fit for 55-pakke fremsat et forslag til Europa-Parlamentet og Rådet om ændring af direktiv 2003/87/EF for



så vidt angår luftfartens bidrag til Den Europæiske Unions reduktion af drivhusgasudledninger i økonomien som helhed og en hensigtsmæssig implementering af et globalt, markedsbaseret tiltag, KOM(2021) 552. Forslaget bidrager til indfrielsen af EU's klimamål for 2030 om en intern reduktion af nettodrivhusgasemissioner på mindst 55 pct. sammenlignet med 1990-niveauet og klimaneutralitet i senest 2050, som vedtaget i den europæiske klimalov (forordning (EU) 2021/1119), ved at styrke luftfartssektorens bidrag. Forslaget skal derfor ses i sammenhæng med de øvrige forslag i Fit for 55-pakken vedrørende luftfarten, herunder revision af energibeskatningsdirektivet (KOM(2021) 563) og et europæisk iblandingskrav til luftfarten (KOM(2021) 561), ligesom Kommissionen har foreslået en generel revision af kvotehandelsdirektivet (KOM(2021) 551).

Luftfartens CO₂-udledning er reguleret i EU's kvotehandelssystem og i den internationale civile luftfartsorganisations (ICAO) globale CO₂-reguleringsmekanisme, CORSIA. Begge reguleringssystemer anvender en markedsbaseret tilgang, som skaber økonomisk incitament for luftfartsselskaberne til at mindske deres CO₂-udledning. Oprindeligt dækkede kvotehandelssystemet også flyvninger mellem EØS og tredjelande, men for at understøtte fremskridt i forhandlingerne om CORSIA i ICAO har de været midlertidigt undtaget og er det i udgangspunktet frem til 2023.

Luftfarten står ifølge Kommissionen for 3,7 pct. af de samlede CO₂-udledninger i EU og 15,7 pct. af transportsektorens CO₂-udledninger i EU. CO₂-udledningen fra international luftfart er over de seneste årtier stigende på grund af en stigende passager efterspørgsel. Ydermere estimeres det, at luftfarten har andre effekter på klimaet end dens CO₂-udledninger, som samlet set er mindst lige så vigtige som effekterne af CO₂-udledningerne. Dette gælder bl.a. kondensstriber fra fly. Disse effekter reguleres ikke direkte med nærværende forslag.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 192 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Forslaget er oversendt til Rådet i dansk udgave den 10. september 2021. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Sagen forventes at blive sat på dagsordenen for miljørådsmødet den 28. juni 2022 til evt. generel indstilling.

3. Formål og indhold

Forslaget har til formål at sænke luftfartens CO₂-udledninger og derigennem øge sektorens bidrag til EU's klimamål for 2030 og klimaneutralitet i senest 2050 gennem en stramning af kvotehandelssystemet (ETS). Samtidig skal forslaget sikre sameksistens mellem EU's kvotehandelssystem og CORSIA.

I forslaget lægges der op til følgende ændringer:

Ændring af kvotetildeling til luftfart



I det gældende kvotehandelsdirektiv allokeres 82 pct. af luftfartskvoterne som gratis-kvoter, mens 15 pct. auktioneres (og 3 pct. reserveres til nye markedsaktører og vækstvirksomheder). Kommissionen foreslår, at mængden af gratis-kvoter til luftfar-ten reduceres gradvist frem mod 2027, hvorfra allokering af kvoter overgår til fuld auktionering, *jf. tabel 1*.

Tabel 1: Andel af nuværende gratis-kvoter, der overgår til auktionering

Årstal	Andel gratis-kvoter overgået til auktionering
2024	25 pct.
2025	50 pct.
2026	75 pct.
2027	100 pct.

Formålet med at tildele luftfarten gratis-kvoter har hovedsageligt været at modvirke potentielle konsekvenser for konkurrenceevnen og risikoen for CO₂-lækage i forhold til særligt tredjelande (ikke-EU lande). Kommissionen vurderer imidlertid, at luftfart-sektoren har en lav risiko for CO₂-lækage, og at gratis-kvoterne strider imod princippet om, at forureneren betaler. Kommissionen finder, at auktionering er den mest om-kostningseffektive regulering. Det afspejler sig også i, at andelen af kvoter, der auk-tioneres, er steget i andre sektorer.

Det bemærkes, at luftfartskvotemængden ikke er tilstrækkelig til at dække luftfartens udledninger, hvorfor luftfartsselskaberne i betydelig grad køber kvoter i det øvrige kvotehandelssystem.

Den samlede mængde af luftfartskvoter

Med forslaget fastsættes den samlede mængde af luftfartskvoter fra 2024 og frem til den samlede mængde tildelte luftfartskvoter i 2023, dog reduceret med den lineære reduktionsfaktor, som luftfartskvoterne har været underlagt siden 2021. Dermed sker i praksis en fortsættelse af den nuværende tendenslinje for mængden af luftfartskvo-ter. Kommissionen foreslår dertil, at den lineære reduktionsfaktor for luftfartskvoterne fremover skal følge den lineære reduktionsfaktor i det øvrige kvotehandelssystem. I et separat forslag om revision af kvotehandelsdirektivet (KOM(2021) 551) foreslår Kommissionen at hæve den lineære reduktionsfaktor fra det nuværende niveau på 2,2 pct. til 4,2 pct. årligt.

Sammenhæng mellem kvotehandelssystemet og CORSIA

Der tages med forslaget stilling til, hvordan kvotehandelssystemet og ICAO's COR-SIA-system skal hænge sammen.

EU's kvotehandelssystem sætter et kvoteloft for udledninger for de deltagende sek-torer. Fra 2021 er det ikke længere tilladt at bruge internationale klimakreditter til at dække en begrænset del af udledningerne. Under CORSIA's pilotfase i 2021-2023



skal luftfartsoperatører kompensere for stigende udledninger via internationale kreditter i det omfang, at udledningerne overstiger niveauet for 2019. Kreditterne, som skal leve op til CORSIA's krav, stammer primært fra reduktioner i udledninger fra andre sektorer end luftfarten. Kommissionen foreslår at indføre yderligere krav til de kreditter, som EU-baserede luftfartsoperatører kan anvende. Efter pilotfasen skal der klimakompenseres for udledninger, der overstiger gennemsnittet for 2019-2020, medmindre andet besluttes. Kommissionen vurderer, at 2019-niveauet er for højt til, at nogen klimakompensation i de kommende år vil være nødvendig for at leve op til CORSIA under pilotfasen, da udledningerne i 2019 ventes at være højere end de efterfølgende år grundet COVID-19's effekt på international flytrafik.

Kvotehandelssystemet dækker i øjeblikket flyvninger inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) samt flyvninger fra EØS til Storbritannien og Schweiz. Flyvninger til og fra tredjelande har været midlertidigt undtaget fra kvotehandelssystemet for at give ICAO tid til at forhandle og udvikle en global reguleringsmekanisme for international luftfart, hvilket er udmøntet i CORSIA. Undtagelsen for flyvninger til og fra tredjelande er blevet fornyet et antal gange, og den nuværende undtagelse, som blev vedtaget i 2017, var sat til at gælde frem til 2023, hvorefter luftfart til tredjelande ville blive omfattet.

Kommissionen lægger i forslaget op til at gøre denne afgrænsning for kvotehandelssystemets anvendelsesområde for luftfarten permanent. Kvotehandelssystemet vil således frem over dække luftfart internt i EØS, mens CORSIA dækker luftfart mellem EØS og tredjelande. Efter 2026 vil luftfart mellem EØS-lande og tredjelande, der ikke deltager i CORSIA, blive underlagt kvotehandelssystemet med det formål at tilskynde til deltagelse i CORSIA. Luftfart mellem EØS-lande og flyvninger fra EØS til Storbritannien og Schweiz, uagtet om landene deltager i CORSIA, vil fortsat være underlagt kvotehandelssystemet.

Der vil fortsat gælde en række undtagelser fra kvotehandelssystemet og CORSIA. Indenrigsflyvninger til de yderste EØS-områder vil fortsat være foreløbigt undtaget fra kvotehandelssystemets anvendelsesområde, mens flyvninger til og fra mindst udviklede lande og små udviklingsøstater, der ikke implementerer CORSIA, vil være undtaget fra både kvotehandelssystemet og CORSIA.

Lige vilkår for luftfartsoperatører på samme flyrute

Kommissionen foreslår, at luftfartsoperatører, der opererer på samme flyrute, skal have lige vilkår, også selvom det ene land hverken deltager i CORSIA eller kvotehandelssystemet. Konkret betyder det, at når en EU-baseret luftfartsoperatør foretager flyvninger til et tredjeland, der ikke deltager i CORSIA, vil operatøren hverken være underlagt CORSIA eller kvotehandelssystemet. Dette er for at sikre, at EU-baserede luftfartsoperatører ikke er dårligere stillet konkurrencemæssigt end luftfartsoperatører fra tredjelande, der ikke deltager i CORSIA.



4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver. Europa-Parlamentet har den 8. juni 2022 vedtaget sin position til forslaget, som lægger op til en række ændringer til Kommissionens oprindelige forslag. Det gælder bl.a., at ETS skal udvides til at omfatte alle flyvninger, der afgår fra EØS til tredjelande, og luftfartens gratiskvoter være fuldt udfaset allerede i 2025. Dertil foreslås det at indføre en undtagelse for lufthavne i EU's yderste periferi. Endvidere skal en del af indtægterne fra auktioneringen af luftfartskvoterne anvendes til at understøtte luftfartens grønne omstilling. Der lægges også op til, at Kommissionen skal oprette en overvågnings-, rapporterings- og verifikationsordning for luftfartens non-CO₂-effekter.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen har vurderet, at nærhedsprincippet er overholdt. I vurderingen heraf henviser Kommissionen til, at kvotehandelsdirektivet er et eksisterende lovgivningsredskab, der som følge af artikel 5 i TEUF kun kan ændres gennem lovgivning på EU-niveau. Kommissionen anfører videre, at medlemsstaternes implementering af CORSIA kræver lovgivning på EU-niveau, og at handling på EU-niveau bedst muligt vil sikre en harmoniseret og hensigtsmæssig implementering i overensstemmelse med EU. Slutteligt vurderer Kommissionen, at for at levere på EU's nationale og internationale klimamål er det mere effektivt at handle på EU-niveau end på medlemsstatsniveau. Det skyldes dels klimaforandringernes grænseoverskridende konsekvenser, dels at luftfarten i høj grad er en international sektor.

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

Kvotehandelsdirektivet er implementeret i dansk ret gennem Lov om CO₂-kvoter, LBK nr. 62 af 19/01/2021 og Bekendtgørelse om CO₂-kvoter, BEK nr. 2134 af 21/12/2020.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget forventes alene at have mindre lovgivningsmæssige konsekvenser i forhold til den danske lovgivning på kvoteområdet med de tilhørende bekendtgørelser, jf. ovenfor.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vurderes at medføre statsfinansielle konsekvenser, da medlemsstaterne modtager hovedparten af indtægterne fra auktionering af kvoter. Med forslaget om at udfase gratiskvoterne overgår man til fuld auktionering af luftfartskvoterne. Det



skønnes i den sammenhæng, at udfasningen af gratiskvoter vil medføre et statsligt merprovenu på 240 mio. kr. i 2030. Medregner man konsekvenserne af den forventede kvotepris, skønnes det statslige merprovenu at være 260 mio. kr.

Der forventes ingen betydelige administrative konsekvenser for staten, idet der lægges op til at anvende den eksisterende infrastruktur fra kvotehandelssystemet.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at have samfundsøkonomiske konsekvenser, idet det forventes, at luftfartsselskabernes øgede udgifter til kvoter i et vist omfang vil kunne lægges over på forbrugerne og medføre højere priser på flybilletter. Udfasningen af gratiskvoter skønnes at medføre øgede omkostninger på 220 mio. kr. for husholdninger i Danmark i 2030 og en merpris på ca. 30 og 40 kr. for hhv. en indenrigs- og en intra-EU flybillet (tur/retur). Medregnes konsekvenserne af den forventede kvotepris for salget af de øvrige luftfartskvoter og stigningen i den lineære reduktionsfaktor, skønnes omkostningerne at være på 640 mio. kr. og en samlet merpris på ca. 90 og 115 kr. i 2030 for hhv. en indenrigs- og en intra-EU flybillet (tur/retur).

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at have erhvervsøkonomiske konsekvenser, da det skønnes, at udfasningen af gratiskvoter vil medføre øgede omkostninger på 110 mio. kr. for erhvervet i Danmark i 2030. Medregnes konsekvenserne af den forventede kvotepris for salget af de øvrige luftfartskvoter og stigningen i den lineære reduktionsfaktor, skønnes omkostningerne at være på 320 mio. kr.

De foreslåede ændringer i kvotehandelssystemet gælder for alle luftfartsselskaber, der opererer på den samme rute, og forslaget forventes i den sammenhæng ikke at medføre direkte konkurrenceforvriddning. Til gengæld vurderer Kommissionen, at der er en risiko for, at luftfartsselskaber, der har en højere andel af flyruter med stor CO₂-udledning, vil opleve større konsekvenser end luftfartsselskaber, hvis flyruter har en lavere grad af CO₂-udledning. Denne konsekvens vurderes dog at være begrænset for industrien. Kommissionen forventer ikke, at små og mellemstore virksomheder vil blive betydeligt påvirket af forslaget.

Forslaget forventes ikke at medføre administrative meromkostninger for erhvervslivet.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget påvirker ifølge Kommissionen ikke udledningerne fra flyvninger inden for EØS. Forslaget kan ifølge Kommissionen medføre, at udledningerne fra flyvninger mellem EØS og tredjelande vil falde i forhold til baseline-scenariet (hvor kvotehandelssystemet dækker luftfart som nu, og EU ikke implementerer CORSIA, men hvor lande uden for EU implementerer CORSIA). Globalt set kan forslaget på grund af CORSIA's indretning og EU's deltagelse ifølge Kommissionen medføre en stigning i de globale udledninger i forhold til baseline-scenariet.



I modsætning hertil ville det samlet set føre til en reduktion i de globale udledninger i forhold til baseline-scenariet, hvis man lod den midlertidige undtagelse fra kvotehandelssystemets anvendelsesområde for flyvninger mellem EØS og tredjelandsudløbe efter 2023, hvorefter disse flyvninger ville være underlagt kvotehandelssystemet.

For så vidt angår danske flyafgange skønnes udfasningen af gratiskvoter at bidrage med begrænsede CO₂-reduktioner på i alt 0,02 mio. ton CO₂ i 2030, hvoraf 0,005 mio. ton er fra indenrigsflyvninger. Medregner man også effekterne af den forventede kvotepris som følge af det generelle forslag om revision af ETS, vil bidraget være på i alt 0,07 mio. ton CO₂ i 2030, hvoraf 0,015 mio. ton er fra indenrigsflyvninger.

8. Høring

Forslaget har været i høring i Specialudvalget for Klima-, Energi- og Forsyningspolitik fra den 14. juli 2021 til den 9. august 2021. Der er afgivet høringssvar fra i alt 6 organisationer. DI og BDL har afgivet delvist enslydende høringssvar. Dertil har Erhvervsflyvningens Sammenslutning meddelt, at de ikke har nogen bemærkninger.

Brancheorganisationen Dansk Luftfart (BDL) støtter EU's klimamål om mindst 55 pct. CO₂-reduktion i 2030 og klimaneutralitet i senest 2050, men bemærker, at Kommissionens tilgang med at bygge ovenpå eksisterende direktiver og forordninger i de luftfartsrelevante dele af Fit for 55-pakken gør tingene unødigt komplicerede og administrativt tunge. Herudover mener BDL, at en EU-baseret CO₂-afgift langt enklere ville kunne løse en stor del af udfordringerne. Med forbehold for dette kan BDL overordnet støtte forslaget, som ifølge BDL's vurdering kan forventes at betyde en afgiftsbyrde på ca. 1 kr. per liter jetfuel, når det er fuldt indfaset og ved en kvotepris på EUR 50. Den afgiftsmæssige byrde bør ifølge BDL ses i sammenhæng med effekterne af energibeskatningsdirektivet og ReFuelEU Aviation mfl.

BDL anfører, at i 2023 vil luftfartens aktivitetsniveau med stor sandsynlighed ikke være normaliseret i forhold til COVID19-effekterne. BDL mener derfor, at luftfarten vil blive belastet væsentligt mere, end forslaget angiver og finder det helt afgørende, at 2019-data anvendes som baseline frem for 2023-data. BDL opfordrer regeringen til at arbejde for dette synspunkt i det videre forløb.

BDL støtter fuldt Kommissionens forslag til, at ETS-provenu bør tilbageføres til selve den grønne omstilling, og at medlemsstaterne skal anvende provenu fra kvotesalg til omstilling. BDL er til gengæld imod, at en større andel af provenuerne anvendes til at finansiere den såkaldte sociale klimafond og mener i stedet, at kvoteindtægter og relaterede afgiftsprovenu må rettet bør anvendes til at understøtte selve omstillingen. BDL mener desuden, at der bør være dansk opmærksomhed på, at forslaget udstyrer Kommissionen med delegerede retsakter vedrørende overførsel af andel af kvoteprovenuet til EU-budgettet.



BDL bifalder, at der med forslaget findes en afklaring af EU's relation til ICAO's CORSIA, således at CORSIA kun skal omfatte flyvninger, der ikke finder sted inden for EU/EØS samt til Schweiz/UK. Slutteligt bemærker BDL, at kvoteeffekten af iblanding af godkendt bæredygtigt flybrændstof som udgangspunkt håndteres som "zero-emission" og dermed modregnes de kvoteomfattede emissioner, men at disse vitale mekanismer er dårligt beskrevet i materialet og burde indgå mere eksplicit.

CARE Danmark (CD) opfordrer til, at Danmark arbejder for, at hele provenuet fra kvotesalget til luftfarten anvendes til at sikre, at de rige lande lever op til deres forpligtelser til at støtte klimainsatsen i ulande. CD anfører i den forbindelse, at det er veldokumenteret, at de rige lande endnu ikke lever op til deres forpligtelser til at yde klimabistand, specielt ikke til klimatilpasning, og at det må forventes, at der i fremtiden bliver et øget behov for international klimabistand til ulande. CD påpeger i den forbindelse, at det er et vigtigt element i Danmarks globale klimastrategi at styrke mobiliseringen af klimafinansiering til de fattigste og skrøbeligste lande. CD opfordrer slutteligt til, at Danmark arbejder for en opstramning af Kommissionens forslag og mener, at gratiskvoter til luftfarten bør udfases så hurtigt som overhovedet muligt.

Dansk Erhverv (DE) bakker op om Kommissionens Fit for 55-pakke og er i udgangspunktet positiv over for Kommissionens forslag om at udvide CO₂-prissætningen til også at omfatte luftfartssektoren, som hidtil har været undtaget. DE mener, at luftfartssektoren også skal yde et rimeligt bidrag til indsatsen for at dekarbonisere økonomien og reducere luftfartssektorens afhængighed af fossile brændsler.

DE finder det afgørende, at Kommissionens forslag til regulering sikrer lige konkurrencevilkår for markedet, er retfærdig og omkostningseffektiv, og ikke skader EU-operatørers konkurrencedygtighed eller påvirker turismeindustrien negativt. DE mener endvidere, at reguleringen på EU-niveau skal tage højde for, at den grønne omstilling skaber nye muligheder for innovation, investeringer og job i nye markeder for rene teknologier og grønne produkter. I den sammenhæng opfordrer DE til, at provenuet fra kvoterne går tilbage til sektoren og hjælper med den grønne omstilling.

DE bakker op om princippet om, at 'forureneren betaler' og mener, at Kommissionens udspil viser fornuftige takter ved at reducere gratiskvoter i kvotehandelssystemet og fremme auktionering. DE mener dog, at det er afgørende, at overgangen og udrulningen af de nye regler er fleksible og har en tilstrækkelig tidshorisont til, at den europæiske luftfartssektor kan omstille og tilpasse sig de justerede rammer. Det gælder både i forhold til starttidspunktet for auktioneringen og tidspunktet for fuld indfasning heraf. DE finder det samtidig vigtigt, at ny regulering tager højde for, at sektoren fortsat er hårdt ramt af COVID19-eftervirkninger, herunder i forhold til fastlæggelse af tidspunktet for 'baseline' for antallet af kvoter, ligesom de nye mekanismer skal kunne rumme, at den europæiske luftfart fortsat har mulighed for at imødekomme brugernes behov og efterspørgsel på flytransport.



Eftersom luftfarten og dens udledninger er globale, finder DE det desuden afgørende, at der er et effektivt system til at fremme en grøn omstilling af den globale luftfartssektor, således at den europæiske konkurrencekraft fastholdes. Her mener DE, at deltagelse i og implementering af ICAO's CORSIA-program er væsentligt, og at EU i den sammenhæng spiller en afgørende rolle for at fremme den grønne dagsorden over for tredjelande. DE støtter implementeringen af CORSIA i EU-lovgivningen med det formål at effektivisere regelsættet og gøre det mindst muligt bureaukratisk.

Slutteligt mener DE, at det i udformningen af det samlede regelværk for luftfartssektoren er centralt at undgå overlappende instrumenter, der medfører "dobbeltbeskatning" af en sektor, hvor dekarbonisering er omkostningstungt.

Dansk Industri (DI) støtter overordnet forslaget, som ifølge DI's vurdering kan forventes at betyde en afgiftsbyrde på ca. 1 kr. per liter jetfuel, når det er fuldt indfaset og ved en kvotepris på EUR 50. Den afgiftsmæssige byrde bør ifølge DI ses i sammenhæng med effekterne af energibeskatningsdirektivet og ReFuelEU Aviation mfl.

DI anfører, at i 2023 vil luftfartens aktivitetsniveau med stor sandsynlighed ikke være normaliseret i forhold til COVID19-effekterne. DI mener derfor, at luftfarten vil blive belastet væsentligt mere end forslaget angiver og finder det afgørende, at 2019-data anvendes som baseline frem for 2023-data. DI opfordrer regeringen til at arbejde for dette synspunkt i det videre forløb.

DI bifalder endvidere forslaget om, at medlemsstaterne skal anvende provenuer fra kvotesalg til omstilling. DI bifalder også, at der med forslaget findes en afklaring af EU's relation til ICAO's CORSIA, således at CORSIA kun skal omfatte flyvninger, der ikke finder sted inden for EU/EØS samt Schweiz/UK. Slutteligt bemærker DI, at kvoteeffekten af iblanding af godkendt bæredygtigt flybrændstof som udgangspunkt håndteres som "zero-emission" og dermed modregnes de kvoteomfattede emissioner, men at disse vitale mekanismer er dårligt beskrevet i materialet og burde indgå mere eksplicit.

Rådet for Grøn Omstilling (RGO) anfører, at flysektoren er langt bagud i den grønne omstilling, og at der reelt ikke er taget ansvar for de internationale flyemissioner. RGO bemærker, at ICAO planlægger med at øge sektorens klimabelastning, og at der reelt ingen krav er om at reducere luftfartens klimabelastning, samt at off-setting systemet er billigt og stærkt dubiøst. RGO mener i den sammenhæng, at det er helt afgørende, at EU tager sin del af ansvaret for at få emissionerne ned, og opfordrer derfor til, at luftfartens internationale emissioner medtages under kvotehandelssystemet, ligesom med søfarten. Dette vil ifølge RGO også hænge bedre sammen med anvendelsesområdet for forslaget om et europæisk iblandingskrav til luftfarten.

RGO opfordrer desuden til, at antallet af kreditter, som luftfartsselskaberne kan købe for landjordsreduktioner, bør begrænses for at øge incitamentet til reduktioner i selve



luftfarten. Ligeledes foreslår RGO, at der bruges en multiplikator i forhold til CO₂-udledningen, der dækker de indirekte klimaeffekter. Slutteligt opfordrer RGO til, at indtægterne fra auktionerede kvoter fra 2026 bør bruges til at investere i produktion og brug e-kerosen.

Wind Denmark (WD) mener, at Kommissionens forslag om udfasning af gratiskvoter er et positivt skridt, som styrker princippet om, at forureneren betaler. WD opfordrer dog til, at den fulde indfasning fremrykkes til senest 2025.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Drøftelserne går i retning af, at et flertal af medlemsstater er for at udfase gratiskvoterne, mens kun en lille gruppe af lande er imod. En mindre gruppe lande ønsker at udfase gratiskvoterne hurtigere end foreslået af Kommissionen, mens en anden mindre gruppe lande ønsker at udfase dem langsommere.

For så vidt angår anvendelsesområdet for ETS og CORSIA tegner der sig også et flertal for Kommissionens forslag. En mindre gruppe lande har udtrykt ønske om at anvende CORSIA i større omfang end Kommissionen foreslår - eksempelvis ved at ETS anvendes på flyvninger internt i EU op til CORSIA's baseline, hvorefter CORSIA anvendes i stedet for ETS.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen arbejder for at reducere luftfartssektorens drivhusgasudledninger gennem europæisk handling og støtter EU's kvotehandelssystem (ETS) som det centrale instrument i EU's klimapolitik. Regeringen finder overordnet, at international regulering af luftfartens udledninger er hensigtsmæssig. Regeringen er derfor overordnet positiv over for forslaget. Det er vigtigt, at gratiskvoterne udfases, og at dette sker så hurtigt som muligt.

Hvad angår opdelingen af anvendelsesområdet for ETS og CORSIA er regeringen positivt indstillet over for Kommissionens forslag. Dog ønsker regeringen at fastholde et pres på ICAO for at øge klimaambitionerne i CORSIA. Regeringen vil derfor arbejde for, at den midlertidige undtagelse af ETS for flyvninger mellem EØS og tredjelande fastholdes og forlænges til eksempelvis 2028. Herefter vil ETS automatisk blive udvidet til alle flyvninger, medmindre EU forlænger undtagelsen igen. Formålet med at forlænge undtagelsen er at sende et tydeligt signal til ICAO om, at mens medlemsstaterne støtter op om og deltager i CORSIA, er man også klar til at udvide ETS, hvis klimaambitionerne i CORSIA ikke hæves.

Regeringen finder det dertil vigtigt, at Kommissionen snarest muligt fremsætter forslag til reduktion af luftfartens non-CO₂-effekter (såsom kondensstriber og sod). Slutteligt mener regeringen, at udledninger fra flyafgange fra EU/EØS til tredjelande fortsat skal omfattes af EU's samlede klimamål, selvom forslaget ikke lægger op til at regulere disse udledninger via ETS.



11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg på mødet den 25. maj 2022 til forhandlingsoplæg og den 16. december 2021 til tidlig orientering. Grund- og nærhedsnotat er oversendt til Folketinget den 9. september 2021.



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

KOM (2021) 555

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i margenen.

1. Resumé

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

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

Regeringen ønsker, at EU's klimamål for 2030 udmøntes så omkostningseffektivt som muligt. Derfor ser regeringen gerne, at der sker en højere konvergens i ambitionsniveauet i forslaget for at mindske spændet mellem de laveste og højeste mål, og at omkostningseffektivitet spiller en større rolle som fordelingskriterium, og at byrdefordelingsaftalen udfases i 2030.

Forslaget forventes at blive sat på dagsordenen for miljørådsmødet den 28. juni 2022 til evt. generel indstilling.

2. Baggrund

Kommissionen har den 14. juli 2021 fremsat et forslag til Europa-Parlamentet og Rådet om ændring af forordning (EU) 2018/842 om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissionerne fra medlemsstaterne fra 2021 til 2030 som bidrag til klimainsatsen med henblik på opfyldelse af forpligtelserne i Parisaftalen (KOM (2021) 555) med dertilhørende konsekvensanalyse. Forslaget er oversendt til Rådet den 13. september 2021 i dansk sprogversion.



Forslaget er fremsat som en del af Europa-Kommissionens 'Fit for 55'-pakke, der skal bidrage til at realisere EU's klimamål for 2030 på mindst 55 pct. reduktioner i forhold til 1990-niveauet som fastlagt i den europæiske klimalov (forordning (EU) 2021/1119). Nærværende forslag er tæt forbundet med forslag om ændring af kvotehandelssystemet (KOM (2021) 551) samt forslag om ændring af LULUCF-forordningen (KOM (2021) 554). Der henvises til de øvrige notater herom.

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

Forslaget forventes at blive sat på dagsordenen for miljørådsmødet den 28. juni 2022 til evt. generel indstilling.

3. Formål og indhold

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

Medlemslandenes reduktionsforpligtelser

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

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



endeligt, når udledningsniveauet fra 2021 til 2023 kendes. En evaluering i 2025 vil ifølge forslaget fastsætte udledningsrettighederne i denne periode.

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

Tabel 1: Oversigt over medlemslandenes reduktionsmål i byrdefordelingsaftalen

Lande	Nuværende reduktionsmål i 2030 i forhold til 2005-niveau	Foreslåede reduktionsmål i 2030 i forhold til 2005-niveau
Belgien	-35 pct.	-47 pct.
Bulgarien	-0 pct.	-10 pct.
Cypern	-24 pct.	-32 pct.
Danmark	-39 pct.	-50 pct.
Estland	-13 pct.	-24 pct.
Finland	-39 pct.	-50 pct.
Frankrig	-37 pct.	-47,5 pct.
Grækenland	-16 pct.	-22,7 pct.
Irland	-30 pct.	-42 pct.
Italien	-33 pct.	-43,7 pct.
Kroatien	-7 pct.	-16,7 pct.
Letland	-6 pct.	-17 pct.
Litauen	-9 pct.	-21 pct.
Luxembourg	-40 pct.	-50 pct.
Malta	-19 pct.	-19 pct.
Nederlandene	-36 pct.	-48 pct.
Polen	-7 pct.	-17,7 pct.
Portugal	-17 pct.	-28,7 pct.
Rumænien	-2 pct.	-12,7 pct.
Slovakiet	-12 pct.	-22,7 pct.
Slovenien	-15 pct.	-27 pct.
Spanien	-26 pct.	-37,7 pct.
Sverige	-40 pct.	-50 pct.
Tjekkiet	-14 pct.	-26 pct.
Tyskland	-38 pct.	-50 pct.



Ungarn	-7 pct.	-18,7 pct.
Østrig	-36 pct.	-48 pct.

Fleksibilitetsmekanismer

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

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

Derudover foreslår Kommissionen etableringen af en ny frivillig reserve bestående af medlemslandenes eventuelle overskydende nettodrivhusgasoptag for perioden fra 2026 til 2030 efter opfyldelse af nationale målsætninger under LULUCF-forordningen. Kommissionen estimerer, at der potentielt vil være cirka 20. mio. LULUCF kreditter tilgængelig i reserven, såfremt medlemslandene overopfylder LULUCF-forordningen. Under bestemte betingelser får medlemslandene mulighed for at benytte reserven til målopfyldelse af deres nationale reduktionsforpligtelser i slutningen af anden forpligtelsesperiode under byrdefordelingsaftalen. Reserven etableres kun, såfremt EU's klimamål for 2030 er indfriet som fastlagt i den europæiske klimalov (forordning (EU) 2021/1119). Endvidere kan det enkelte medlemsland kun anvende reserven til målopfyldelse, såfremt en række betingelser er opfyldt, herunder at øvrige fleksibilitetsmuligheder er udtømt. Medlemslandene skal inden for 12 måneder efter ikrafttrædelse af byrdefordelingsaftalen underrette Kommissionen om deres hensigt om at bidrage til eller gøre brug af reserven.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver. Forslaget behandles af Parlamentets Udvalg om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed (ENVI). Europa-Parlamentet har på plenarforsamlingen den 8. juni vedtaget ENVI's betænkning med et stort flertal, som fastholder det over-



ordnede reduktionsniveau på 40 pct. i 2030 og medlemsstaternes individuelle reduktionsmål i forslaget. Parlamentet ønsker et link til EU's klimalov, hvor Kommissionen skal etablere nationale reduktionsstier for ESR-sektorerne i hver medlemsstat mhp. at sikre klimaneutralitet i senest 2050 og ønsker mål for emissionsreduktioner af andre drivhusgasser end CO₂ og øget fokus på emissioner fra afbrænding af biomasse. Det blev endvidere vedtaget, at der skulle være øget transparens ift. medlemsstaters overholdelse af forpligtelserne i byrdefordelingsforordningen og ønsker om at begrænse en række fleksibilitetsmekanismer. Det gælder bl.a. en sletning af den nye sikkerhedsreserve i artikel 11a samt at begrænse fleksibilitetsmekanismerne inden for byrdefordelingen. Det omhandler borrowing og banking fra år til år af medlemsstaternes udledningsrettigheder samt overførsler af udledningsrettigheder mellem medlemsstater.

5. Nærhedsprincippet

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

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

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

6. Gældende dansk ret

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

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

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

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kan medføre statsfinansielle konsekvenser. Omfanget heraf vil afhænge af, hvordan Danmarks 70 pct.-målsætning og EU's 2030-klimamål indfries. Det vil desuden afhænge af, hvordan nye mål og instrumenter indføres over perioden samt



den generelle økonomiske og teknologiske udvikling. Det er forbundet med væsentlig usikkerhed at foretage omkostningsskøn af såvel potentielt yderligere nationale reduktionstiltag og anvendelse af fleksibilitetsmekanismer. Estimerne viser, at anvendelsen af generede LULUCF kreditter indebærer ikke statsfinansielle konsekvenser, såfremt de ikke er genereret gennem nationale tiltag. Det er muligt at annullere op til 8 mio. kvoter for perioden 2021-2030, som kan anvendes uden statsfinansiell omkostning. Yderligere kvoteannullering vil betyde, at ETS-kvoterne ikke vil kunne auktioneres senere mod et provenu for statskassen og en annullering af de resterende 4 mio. kvoter estimeres med usikkerhed at koste 2,8 mia. kr. fra 2026-2030.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

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

Det er forbundet med væsentlig usikkerhed at skønne over konsekvenserne for Danmark. Indfrielsen vurderes isoleret set at kunne medføre betydelige økonomiske konsekvenser for samfundsøkonomien. Det er dermed også behæftet med betydelig usikkerhed at estimere de samlede omkostninger ved at dække det øgede reduktionsmål og potentielle manko. Der vil i vidt omfang være tale om overlap med ikke besluttede eller finansierede nationale tiltag, der vil skulle implementeres for at nå 70 pct. Såfremt mankoen alene indfries gennem nationale reduktionstiltag, kan det med udgangspunkt i antagelse om en gennemsnitlig skyggepris på 1.000-1.500 kr. pr. ton CO₂e groft skønnes, at indfrielse af den resterende manko vil medføre en samlet samfundsøkonomisk omkostning frem til og med 2030 på mellem 21 og 32 mia. kr.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget kan medføre erhvervsøkonomiske konsekvenser. Omfanget heraf vil afhænge af, hvordan Danmarks 70 pct.-målsætning og EU's 2030-klimamål indfris. Det vil desuden afhænge af, hvordan nye mål og instrumenter indføres over perioden samt den generelle økonomiske og teknologiske udvikling. Det er forbundet med væsentlig usikkerhed at foretage omkostningsskøn af såvel potentielt yderligere nationale reduktionstiltag og anvendelse af fleksibilitetsmekanismer. Indfrielsen vurderes isoleret set at kunne medføre betydelige økonomiske konsekvenser for erhverv og husholdninger afhængig af hvilke tiltag iværksættes for at reducere sektorernes udledninger.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget forventes at have positive konsekvenser for beskyttelsesniveauet og bidrage til opfyldelsen af Parisaftalens målsætninger og FN's verdensmål, idet forslaget må antages at øge medlemslandenes indsats for at reducere drivhusgasudledningerne i de underlagte sektorer. Kommissionens forslag om at øge Danmarks mål



til 50 pct. i 2030 estimeres at give Danmark en akkumuleret reduktionsmanko på ca. 21 mio. ton CO₂e i perioden 2021-2030 baseret på et frozen policy scenarie fra Klimastatus og- fremskrivning 2022 (KF22). Det er forbundet med meget væsentligt usikkerhed at skønne over konsekvenserne for Danmark. Et meget foreløbigt skøn peger på, at der kan være tale om et spænd mellem en overopfyldelse på ca. 7 mio. ton CO₂ og en manko på ca. 8 mio. ton CO₂, som i givet fald kan lukkes med de fleksibilitetsmekanismer, som Danmark har til rådighed.

8. Høring

Forslaget har været i høring i Specialudvalget for Klima-, Energi- og Forsyningspolitik fra den 14. juli 2021 til den 9. august 2021. Forslaget har parallelt været i høring i Specialudvalget for Miljø og § 2-udvalget (landbrug). Der er afgivet hørings svar fra i alt 6 organisationer.

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

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

Selvom Dansk Erhverv ønsker en udfasning af byrdefordelingsaftalen for sektorer, som omfattes af kvotehandel, vil der følge organisationen dog også fremover være behov for sektorspecifik regulering for at fjerne barrierer og udbedre andre markedsfejl. Derudover foreslår Dansk Erhverv, at Kommissionen foretager en generel analyse af de samfundsøkonomiske omkostninger på både EU-niveau og for hvert enkelt medlemsland af henholdsvis anvendelse af prissignaler som den primære drivkraft i den grønne omstilling og et fravær af prissignaler som følge af en mere politisk planstyring af energiomstillingen.

Dansk Industri er enig i, at en CO₂-pris skal suppleres af målrettede sektortiltag blandt andet over for bygninger og transport som udgør en del af Kommissionens pakke. Dansk Industri vurderer dog, at fastholdelse af den nuværende arkitektur på byrdefordelingen kan risikere at udvande de omkostningsmæssige gevinster ved at udvide kvotehandel. Det gælder ifølge Danske Industri særligt, da Kommissionen ønsker at fastholde den nuværende nøgle til at fordele de nationale byrder (bruttonationalprodukt pr. indbygger).



Dansk Industri finder, at det betyder, at de lande som ikke har gennemført en grøn omstilling endnu og har store omkostningseffektive potentialer friholdes. Da de nye sektorer under kvotehandel også i disse lande vil imødesee en CO₂-pris vil denne måde at fordele byrder på ifølge Dansk Industri være uden betydning klimamæssigt i bedste fald – og samlet set fordyrende og forvridende i værste fald.

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

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

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

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

L&F fremhæver, at landbruget er en stærkt konkurrenceudsat sektor – også i forhold til konkurrence internt i EU og på det indre marked. L&F mener ikke, at det er rimeligt, at konkurrencen skal foregå med forskellige spilleregler og finder ikke, at sektoren



skal være med til at leve op til et reduktionskrav, der er op mod 40 pct.-point højere end i andre medlemslande.

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

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

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

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er generel bred støtte blandt medlemsstaterne til det øgede ambitionsniveau i forslaget, herunder at fastholde det overordnede reduktionsmål på 40 pct. i 2030.

Reduktionsmål

Flere medlemsstater har tilkendegivet, at forskellen mellem de nationale reduktionsmål bør reduceres, da det er vigtigt, at alle medlemsstater bidrager til klimaneutralitet. Disse lande har derfor ønsket, at omkostningseffektivitet tillægges en større betydning i fastsættelsen af nationale reduktionsmål. En anden gruppe af medlemsstater har derimod fremhævet, at det nuværende øgede ambitionsniveau kræver betydelige investeringer, hvorfor de nuværende reduktionsmål ønskes fastholdt. Denne gruppe ønsker at fastholde BNP pr. indbygger som det bærende princip, da det anses for fair og solidarisk.

Fleksibilitetsmekanismer



Mange medlemsstater har lagt vægt på vigtigheden af adgang til fleksibilitetsmekanismer og understreget behovet for fleksibilitet. Derudover har nogle lande udtrykt ønske om at fastholde de eksisterende fleksibilitetsmuligheder. Et stort flertal af lande har tilkendegivet ønsker om at udvide adgangen til fleksibilitetsmekanismerne, som vurderes nødvendigt for at opfylde de højere reduktionsmål. Enkelte lande har tilkendegivet skepsis over for dette grundet bekymringer om effekten på den miljømæssige integritet

Der har været bred opbakning til at fastholde den eksisterende fleksibilitet inden for byrdefordelingsaftalen vedr. banking, borrowing og salg af udledningsrettigheder. Mange lande har ønsket øget transparens om landenes målopfyldelse og en række lande har efterspurgt bedre mulighed for at handle med udledningsrettigheder på en frivillige basis. For yderligere at facilitere handel med udledningsrettigheder, er det blevet foreslået at oprette en aktionsplatform, som kan anvendes af medlemslande som ønsker at handle med udledningsrettigheder. Platformen har modtaget begrænset opbakning grundet tvivl om behovet og den forventede administrative byrde ved oprettelse og anvendelse.

Ift. ETS-fleksibiliteten har en række lande efterspurgt, at flere medlemsstater får adgang til at anvende fleksibiliteten, hvilket dog ikke er blevet imødekommet grundet skepsis fra andre medlemsstater og Kommissionen. Enkelte lande har arbejdet for, at anvendelsen af ETS-fleksibilitet blev mere fleksibel, hvilket i nogen grad er blevet imødekommet i forhandlingerne.

Flere lande har ønsket mulighed for at benytte LULUCF-kreditter i hele perioden. Modsat har en række lande udtrykt sig positiv over for opdelingen af LULUCF i to perioder af hensyn til miljømæssig integritet og overensstemmelse med de nye opgørelsesregler i LULUCF-forordningen. Derudover støtter en række lande en ny frivillig reserve, mens enkelte lande har udtrykt skepsis over for reservens merværdi grundet det lave antal LULUCF-kreditter.

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 støtter derfor det overordnede reduktionsmål i byrdefordelingsaftalen på 40 pct. reduktion i 2030 ift. niveauet i 2005. Regeringen finder derudover, at det er vigtigt, at byrdefordelingsaftalen udfases i 2030 for at bane vej for en mere omkostningseffektiv klimaarkitektur, hvor vejtransport og bygninger er omfattet af det nye ETS (kvotehandelsystem), mens landbruget inkluderes i den nye landsektorsøjle fra 2031.



Regeringen ønsker, at EU's klimamål for 2030 udmøntes så omkostningseffektivt som muligt. Derfor ser regeringen gerne, at der sker en højere konvergens i ambitionsniveauet i forslaget for at mindske spændet mellem de laveste og højeste mål. Regeringen finder derfor, at omkostningseffektivitet bør spille en større rolle som fordelingskriterium modsat i dag, hvor fordelingen primært baseres på landenes bruttonationalprodukt pr. indbygger. Det vil sikre, at alle medlemslande i højere grad har en kurs på vej mod klimaneutralitet i senest 2050, og at omkostningseffektive reduktionspotentialer på tværs af lande i højere grad realiseres.

I lyset af at Danmark har fået tildelt det højeste reduktionsmål på 50 pct. kan der være behov for at få adgang til tilstrækkelige fleksibilitetsmekanismer, som kan anvendes for at opfylde det ambitiøse reduktionsmål. Regeringen finder, at det vigtigt at forbedre anvendelsesmulighederne for de eksisterende fleksibilitetsmekanismerne, herunder løbende stillingtagen til kvoteannullering og øget transparens og bedre handel med udledningsrettigheder. Ift. LULUCF-fleksibiliteten finder regeringen, at det er fornuftigt at fastholde opdelingen af LULUCF-kreditterne i to perioder grundet ændringerne i opgørelsesreglerne i LULUCF. Det er på trods af, at det vil reducere værdien af LULUCF-fleksibiliteten og muligheden for at anvende LULUCF-kreditter til opfyldelse af reduktionsmålene.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg på mødet den 3. marts 2022, 16. december 2021 og den 1. oktober 2021 til orientering. Grund- og nærhedsnotat er oversendt den 8. september 2021.



3. Forslag til ændring af LULUCF-forordningen

KOM (2021) 554

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i margenen.

1. Resumé

Europa-Kommissionen har den 14. juli 2021, som en del af 'Fit for 55'-pakken mhp. at udmønte EU's øgede 2030-klimamål, offentliggjort et forslag til ændring af LULUCF-forordningen samt governance-forordningen. For så vidt angår LULUCF-forordningen, foreslår Kommissionen ingen signifikante ændringer for perioden 2021-2025. Således skal medlemslandene fortsat sikre, at kulstofbalancen i jorder og skove i hvert medlemsland ikke forringes med forøget udslip af drivhusgasser til atmosfæren til følge. I perioden 2026-2030 skal hvert medlemsland opfylde årlige fastsatte mål, der bidrager til et styrket fælleseuropæisk nettooptagsmål i sektoren på 310 mio. ton CO₂e i 2030. Forslaget indeholder ændringer af regnskabsreglerne for drivhusgasemissioner og -optag i forbindelse med aktiviteter, der vedrører udledning og optag fra jorder og skove (LULUCF), samt brugen af fleksibilitetsmekanismer med henblik på at opfylde nationale målsætninger. Fra 2031 foreslår Kommissionen, at udledning og optag fra LULUCF-sektoren reguleres sammen med udledning fra landbruget i en fælles landsektor. Landsektoren skal på EU-plan være klimaneutral fra 2035. I forslaget lægges endvidere op til ændring af governance-forordningen, så denne tilpasses revisionen af LULUCF-forordningen, herunder styrkede krav til monitorering og rapportering samt sporing af medlemslandes arbejde mod målene.

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

Regeringen finder det positivt, at forslaget lægger op til et øget nettooptag af drivhusgasser i LULUCF-sektoren, samt at forslaget indeholder etablering af en landsektor fra 2031, der samler udledning og optag fra LULUCF- og landbrugssektoren.

Forslaget forventes at blive sat på dagsordenen for miljørådsmødet den 28. juni 2022 til evt. generel indstilling.

2. Baggrund

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

Forslaget er fremsat som en del af Europa-Kommissionens 'Fit for 55'-pakke, der skal bidrage til at realisere EU's klimamål for 2030 på mindst 55 pct. reduktioner i



forhold til 1990-niveauet som fastlagt i den europæiske klimalov (forordning (EU) 2021/1119).

Det fremgår af den europæiske klimalov (forordning (EU) 2021/1119), at sektoren for arealanvendelse, ændring i arealanvendelse og skovbrug (LULUCF) maksimalt kan bidrage med et nettodrivhusgasoptag på op til 225 mio. ton CO₂e i 2030 med henblik på at opfylde denne målsætning. Det fremgår yderligere af den europæiske klimalov, at nettooptaget i LULUCF-sektoren i EU skal øges til over 300 mio. ton CO₂e i 2030. I LULUCF-sektoren opgøres udledninger og optag fra en række arealkategorier, herunder fortrinsvis skov, agerjord, græsarealer, vådområder, bebyggede områder og høstede træprodukter.

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

Forslaget forventes at blive sat på dagsordenen for miljørådsmødet den 28. juni 2022 til evt. generel indstilling.

3. Formål og indhold

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

Ændring af forordning 2018/841 – LULUCF-forordningen

Forslaget sætter et EU-mål for nettodrivhusgasoptag i LULUCF-sektoren på 310 mio. tons CO₂e i 2030 samt en ambition om klimaneutralitet i landsektoren, forstået som de kombinerede udledninger og optag fra landbrug og LULUCF, i 2035. Den eksisterende forordning sætter et mål for 2030 om at kulstofbalancen i jorder og skove for EU samlet set ikke må forringes med drivhusgasudledninger til følge, hvilket ifølge Kommissionen svarer til et nettooptag i LULUCF-sektoren på 225 mio. ton CO₂e i 2030. Med klimaneutralitet i 2035 menes balance mellem optag og udledninger fra LULUCF- og landbrugssektoren samlet set. Forslaget har i øvrigt til formål at designe et retfærdigt, fleksibelt og integreret politisk rammeværktøj for landsektoren samt at simplificere regnskabsregler og forbedre monitorering og rapportering.

Forslaget lægger op til en fortsat separat regulering af LULUCF-sektoren frem til og med 2030. Perioden er opdelt i de to forpligtelsesperioder 2021-2025 og 2026-2030. I disse perioder omfattes CO₂-udledninger og -optag samt udledninger af metan (CH₄) og lattergas (N₂O) fra følgende arealkategorier: nyplantede arealer, ryddede arealer, forvaltede dyrkede arealer, forvaltede græsarealer, forvaltede skovarealer,



samt, fra og med 2026, forvaltede vådområder. Fra 2031 udvides forordningen til også at inkludere drivhusgasudledninger fra landbrugssektoren, navnlig metan- og lattergasudledninger fra husdyrs fordøjelsesprocesser, håndtering af gødning i stald og lager samt kvælstofomsætning på marker. Landbrugets udledninger reguleres for nuværende med en reduktionsmålsætning for ikke-kvotefattede sektorer gennem byrdefordelingsaftalen (forordning 2018/842). Således vil hele landsektoren for første gang dækkes af ét klimapolitisk instrument fra 2031.

Første forpligtelsesperiode (2021-2025)

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

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

Endelig har medlemsstater fortsat mulighed for i begrænset omfang, og under bestemte betingelser, at kompensere for regnskabsførte udledninger fra forvaltet skov. Danmark har i ændringsforslaget adgang til at kompensere en mængde på 0,05 mio. ton CO_{2e} i første forpligtelsesperiode, svarende til halvdelen af Danmarks adgang til kompensation i den eksisterende forordning i perioden 2021-2030. Mængden i den eksisterende forordning er fastsat på baggrund af størrelsen på medlemslandenes historiske nettooptag i forvaltede skove, og er derfor relativt lille for Danmark, som har en lille skovsektor. Frankrig, som har den største adgang til kompensation fra denne pulje, har til sammenligning adgang til at kompensere en mængde på 30,75 mio. ton CO_{2e} ifølge det nye forslag.

Anden forpligtelsesperiode (2026-2030)



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

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

For det andet fastsættes et overordnet nettooptagsmål for EU på 310 mio. ton CO₂e i LULUCF-sektoren i 2030. Til sammenligning stod LULUCF-sektoren for et netto-drivhusgasoptag på 264 mio. tons CO₂e i 2018. Det europæiske nettooptagsmål bliver fordelt mellem medlemslandene som bindende nationale mål, baseret på landenes udledninger og optag i LULUCF-sektoren i 2016, 2017 og 2018 samt på landenes andele af EU's samlede dyrkede og forvaltede arealer. Danmark tildeles på baggrund heraf et mål for maksimal nettoudledning på 5,338 mio. ton CO₂e i 2030, *jf. tabel 1*. Dermed tildeles Danmark som ét af fire medlemslande et *nettoudledningsmål*, hvor de øvrige medlemslande tildeles et *nettooptagsmål*. Målet afspejler Danmarks relativt høje udledninger i LULUCF-sektoren. Ydermere fastsættes årlige mål for hvert enkelt medlemsland i perioden 2026-2029. Målene skal følge en lineær reduktionssti fra 2022, bestemt som de gennemsnitlige rapporterede udledninger og optag for årene 2021, 2022 og 2023, frem mod det på forhånd fastsatte 2030-mål (5,338 mio. ton CO₂e for Danmarks vedkommende). Det er derfor fremtidige udledningstal, der vil tjene som grundlag for fastsættelse af Danmarks årlige bindende reduktionsmål i perioden 2026-2029, hvorfor disse mål ikke kendes endnu.

Det bemærkes, at medlemslandenes historiske udledningstal for LULUCF-sektoren ofte og efter sædvanlig praksis genberegnes som følge af forbedringer i data og metode. Derfor lægges der op til, at Kommissionen i 2025 skal vedtage gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med undersøgelsesproceduren, hvor afstemning sker med kvalificeret flertal. Disse gennemførelsesretsakter justerer og fastlægger både EU-optagsmålet for 2030 og medlemsstaternes mål på baggrund af de i 2025 senest tilgængelige data. Det bemærkes yderligere, at Kommissionen har lagt medlemslandenes drivhusgasrapportering fra 2020 til grund for fordelingen af 2030-målet, og at der siden er foretaget væsentlige ændringer i estimaterne for Danmarks optag og udledninger i LULUCF-sektoren som følge af metodeændringer. Såvel EU-optagsmålet for 2030 på 310 mio. ton CO₂e som Danmarks mål på 5,338 mio. ton CO₂e kan således blive justeret i 2025.

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



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

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

For det tredje ændres reglerne for adgang til fleksibilitet med henblik på at opfylde de nationale målsætninger. Der etableres en ny mekanisme, som giver medlemslandene adgang til, under nærmere bestemte betingelser, at kompensere for eventuel manglende målopfyldelse i perioden 2026-2030. Den samlede fleksibilitetspulje fastsættes til 178 mio. ton CO₂e samt en del af medlemslandenes samlede regnskabsførte overopfyldelse af "no-debit-reglen" i første forpligtelsesperiode. Medlemslandene har adgang til at kompensere en mængde fra denne pulje svarende til halvdel af landets adgang til kompensation for debets fra forvaltet skov i den eksisterende



forordning i perioden 2021-2030. Danmark har adgang til at kompensere for en mængde på 0,05 mio. ton CO₂e fra denne pulje. Som noget nyt vil medlemsstater ifølge forslaget kunne kompensere for manglende målopfyldelse for hele LULUCF-sektoren, hvor mekanismen under den eksisterende forordning generelt kun tillader kompensation for regnskabsførte udledninger fra arealkategorien forvaltet skov. Der til kommer, at medlemslandenes samlede adgang til kompensation for udledninger eller reducerede optag som følge af naturlige forstyrrelser, fx skovbrande, begrænses til den samlede mængde af ubrugt kompensation i denne pulje. Såfremt efterspørgslen på kompensation for naturlige forstyrrelser overstiger mængden af tilgængelig, ubrugt kompensation, fordeles kompensationen proportionelt mellem de relevante medlemslande.

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

Perioden efter 2030

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

Fra 2036 og frem skal landsektoren generere yderligere nettooptag til at balancere udledninger i andre sektorer, som ikke eller kun vanskeligt kan reduceres yderligere. Dette skal bl.a. baseres på et robust regelsæt for certificering af CO₂-fjernelse, som varslet i Kommissionens meddelelse (KOM (2020) 98) om En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi fra 2020. Dette rammeværktøj kan tillade løbende integration af landsektoren med andre sektorer, der har udtømt mulighederne for yderligere reduktioner. Dermed søges incitamentet til at øge kulstofoptag i den kombinerede landsektor frem mod 2050 bevaret.

Ændring af forordning 2018/1999 - Governance-forordningen



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

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

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver. Forslaget er behandlet af Parlamentets Udvalg om Miljø, Folkesundhed og Fødevareresikkerhed (ENVI) med Udvalget for Landbrug og Landdistrikter (AGRI) som associeret udvalg på enkelte elementer af forslaget. Den 17. maj 2022 var der afstemning i ENVI om udvalgets betænkning på forslaget. Betænkningen er blevet behandlet på plenarsamlingen den 8. juni 2022, og betænkningen blev vedtaget med stemmerne 472 stemmer for, 124 imod og 22 afstod. I hht. betænkningen støtter Europa-Parlamentet Kommissionens forslåede EU-nettooptags-mål på 310 mio. ton CO_{2e} i 2030, men mener samtidig, at udledninger fra landbrugssektoren skal håndteres separat. Parlamentet er derfor ikke enig i forslaget om at udvide LULUCF-forordningens anvendelsesområde til også at inkludere drivhusgasudledninger fra landbrugssektoren fra 2031, hvorved der vil blive etableret en kombineret landsektor.

5. Nærhedsprincippet

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

Regeringen vurderer, at nærhedsprincippet er overholdt, idet klimaforandringer er et grænseoverskridende problem, hvor regulering på EU-niveau har klare fordele frem for selvstændig regulering i de enkelte medlemslande. Regeringen finder desuden,



at ændring af den eksisterende LULUCF-forordning kun kan ske på initiativ af Kommissionen gennem et ændringsforslag.

6. Gældende dansk ret

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

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser.

Økonomiske konsekvenser

Med forslaget forpligter Danmark sig til at reducere nettodrivhusgasudledningen yderligere i LULUCF-sektoren. Indfrielsen af mankoen bidrager til såvel den nationale 70 pct.-målsætning som det bindende reduktionsmål om 55-65 pct. reduktion i land- og skovbrugssektoren i 2030. Forslaget vurderes isoleret set at medføre en akkumuleret reduktionsmanko på ca. 9,6 mio. ton CO₂e i perioden 2026-2030. Under antagelse af indfrielse om 55-65 pct.-målet reduceres den forventede manko til ca. 0,4-4,7 mio. ton i perioden 2026-2030. Estimerterne er behæftet med meget stor usikkerhed.

Indfrielsen af forslaget vurderes at kræve tiltag, der kan medføre betydelige økonomiske konsekvenser med forskellige samfunds- og budgetøkonomiske konsekvenser alt efter valg af instrumenter. Mankoen kan indfries ved at implementere nationale klimatiltag med effekt i LULUCF-sektoren og muligvis helt eller delvist gennem annullering af udledningsrettigheder eller handel med LULUCF-kreditter. Indfrielse gennem nationale klimatiltag afhænger i høj grad af udviklingen af nye klimavirkemidler, hvorfor det er usikkert, om det praktisk kan lade sig gøre. Grundet manglende viden om omkostningerne ved nye virkemidler, vurderes det – ligesom for målene i landbrugsaftalen – at konsekvenser for stat, erhverv og husholdninger ikke kan beregnes.

Statsfinansielle konsekvenser

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

Det bemærkes, at de foreslåede ændringer af LULUCF-opgørelses- og regnskabsreglerne fra 2026 vil have konsekvenser for Danmarks mulighed for at anvende LULUCF-kreditter som fleksibilitet til at indfri den nationale reduktionsforpligtelse i byrdefordelingsaftalen.



Det er forbundet med væsentlig usikkerhed at foretage omkostnings-skøn af såvel potentielt yderligere nationale reduktionstiltag og anvendelse af fleksibilitetsmekanismer.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vurderes at medføre samfundsøkonomiske konsekvenser. Dette vil afhænge af, hvordan nye forpligtelser, mål og instrumenter indføres over perioden samt den generelle økonomiske og teknologiske udvikling. Der er skønnet over de samfundsøkonomiske omkostninger på baggrund af skyggepriser for klimatiltag i LULUCF-sektoren generelt i perioden 2026-2030. I et frozen policy-scenarie inkl. implementeringsspor i landbrugsaftalen skønnes indfrielse gennem nationale klimatiltag at være mellem 4,8-14,4 mia. kr., mens indfrielse gennem LULUCF-kreditter at være mellem 0,4-14,4 mia. kr. I scenarier, hvor landbrugsaftalens mål om reduktion på 55-65 pct. i 2030 antages indfriet, skønnes de yderligere samfundsøkonomiske omkostninger at ligge på mellem 0,0 og 7,0 mia. kr.

For indfrielse af mankoen gennem nationale klimatiltag lægges et spænd til grund på 500-1.500 kr. pr. ton CO_{2e}. For indfrielse af mankoen gennem handel med LULUCF-kreditter lægges et spænd til grund på 38-1.500 kr. pr. ton CO_{2e}.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes ikke umiddelbart at medføre væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser, da forpligtelsen påhviler medlemslande og ikke pålægger virksomheder administrative byrder eller lettelser, eller i øvrigt pålægger erhvervslivet forpligtelser.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget forventes at have positive klimamæssige konsekvenser samt konsekvenser for miljøbeskyttelsesniveauet i EU, idet forslaget overordnet set må antages at øge medlemsstaternes indsats for at sikre, at kulstofbalancen i jord og skov forbedres og bidrager til EU's opjusterede klimamål i 2030 på mindst 55 pct. reduktion i drivhusgasudledningerne i forhold til 1990-niveauet. Ligeledes forventes forslaget at bidrage til opfyldelsen af Parisaftalens målsætninger og FN's verdensmål.

8. Høring

Forslaget har været i høring i Specialudvalget for Klima-, Energi- og Forsyningspolitik fra den 14. juli 2021 til den 9. august 2021, EU-Miljøspecialudvalget fra den 19. juli 2021 til den 9. august 2021 og § 2-Udvalget (landbrug) fra den 15. juli 2021 til den 9. august 2021. Der er afgivet høringssvar fra i alt 7 organisationer.

Danmarks Naturfredningsforening (DN) ser positivt på, at man opgiver "no debit systemet". DN så helst, at man helt opgav fleksibilitetsmekanismen. DN hilser et selvstændigt kvantitativt EU mål for nettooptag velkommen og bifalder, at dette mål omsættes til nationale mål baseret på det enkelte lands forudsætninger. DN bemærker dog, at målet (310 Mt CO_{2e}) kun bringer os tilbage til, hvor vi var for ti år siden, og



ser i stedet, at målet burde være minimum 600 Mt CO₂e. DN hilser det også velkommen, at der indføres en konsekvens, hvis landene ikke lever op til de fastsatte mål, men finder det alt for sent, at den påtænkte rente på 8% på uopfyldte mål er gældende fra 2031. DN fremhæver, at revisionen af LULUCF-forordningen er en oplagt chance for at mitigere både klima- og biodiversitetskrisen, og at ændringer i incitamenter for både skovbrug og landbrug kan have både positive og negative konsekvenser for natur og biodiversitet, hvorfor den reviderede udgave bør have for øje og nøje beskrive synergier og konsekvenser, både positive og negative, i forhold til EU's mål omkring naturgenoprettelse og mål for biodiversitet.

Dansk Erhverv (DE) finder det afgørende, at man fra dansk side bakker op om de højere ambitioner med LULUCF-forordningen, da fælles EU-regler som udgangspunkt er et entydigt gode for danske virksomheder. DE bakker grundlæggende op om lovforslaget for revision af LULUCF-forordningen og fremhæver forslagets forståelse for den komplekse udfordring, som landbruget og LULUCF-sektoren står over for ift. at skulle bidrage til de nødvendige CO₂-reduktioner og i balance til biodiversitet. DE fremhæver, at der er brug for bedre certificeringsordninger og kontrol, der sikrer, at de biologiske råmaterialer høstes bæredygtigt for at beskytte biodiversiteten. DE mener, at overvejelser om, hvorvidt landbruget skal ind under fællesregulering i LULUCF-forordningen er fornuftige, da arealanvendelsen fra landbruget i flere medlemslande, herunder Danmark, udgør relativt store arealer, og derfor har et stort potentiale for opbremsning af CO₂-emissioner samt oplagring i jorden. Der kan også være synergier, hvis alle biologiske arealanvendelser underlægges LULUCF-reguleringen. DE fremhæver ligeledes vigtigheden af, at alle sektorer, der har potentialer for at bidrage til CO₂-reduktioner, bidrager til EU-målsætningen. DE er meget enig i, at der er brug for langt mere viden, hvis LULUCF-reguleringen og, at medlemsstater skal udvikle kortlægninger med "geo-data", der præcist fortæller, hvor indsatser har de største potentialer for både at begrænse CO₂-emissioner fra arealanvendelser, men også for at opbygge et kulstoflagrer. Her anser DE forslagets overvejelser om at indlemme vådområder i LULUCF-forordningen for fornuftig.

Dansk Industri (DI) finder det for så vidt udmærket, at areal- og skovanvendelse direkte indgår i realisering af klimamålet, da det kan bidrage til at målrette anvendelsen af arealerne og se naturindsatser i en klimakontekst. DI fremhæver udfordringer, som udsving i vejret, som kan give udsving i den klimamanko, der måtte være. DI fremhæver, at forslagets henvisning til de eksisterende fleksibilitetsmekanismer kræver en overvejelse om anvendelse på dansk grund, såfremt situationen skulle opstå. DI fremhæver, at det kan have konsekvenser for den danske klimaindsats, at Kommission som noget nyt foreslår at indføre bindende nationale mål, og opfordrer i den sammenhæng regeringen til at få afdækket mulige konsekvenser, herunder forslaget om at anvende 2016-2018 som basisår. Dette gælder også Kommissionens forslag om klimaneutralitet ift. primærproduktionen af biomasse og øvrige klimagasser end CO₂ fra landbruget, herunder samspillet med det såkaldte "kaskade-princip" for anvendelse af biomasse og den danske adgang til et marked for bæredygtig biomasse, herunder sammenhængene til direktivet for vedvarende energi.



Dansk Skovforening (DS) mener, at Danmark i LULUCF-forslaget bør stille sig kritisk over for, at man i beregningen af Danmarks LULUCF-mål ikke tager højde for aldersklassedynamikker i eksisterende skove, idet målsætningen for 2030 baseres på gennemsnittet for udledninger og optager i årene 2016-2018. Udledninger og optag fra skove er meget følsom over for udviklingen i skovressourcen med skæv aldersklasseseffordeling sådan som den danske. I den sammenhæng fremhæves, at Danmark har brugt mange kræfter på at udarbejde retvisende skovreferenceniveauer (Forest Reference Level; FRL), der netop fanger Danmarks skæve aldersklasseseffordeling. Videre mener DS, at Danmark bør stille sig kritisk over for om remote sensing (Copernicus) giver valide data, hvis ikke dette sker uden sammenkobling med data fra feltet, da der er sket fejlfortolkninger af satellitbilleder vedr. skovarealets udvikling i EU. DS mener, at Danmark i LULUCF-forslaget bør stille sig kritisk over for, hvordan det at spare på skovressourcen nu (forlænget omdriftstid) harmonerer med et øget behov for vedmassetilvækst og udnyttelse af skov efter 2030 for at skabe "negative udledninger" i en kombineret LULUCF og non-CO2 landbrugs-kategori, da det på den baggrund kan det blive vanskeligt for Danmark kontinuert og i stadig stigende omfang at levere CO₂-optag og lagring i skov til at dække vore kommende forpligtigelser. Videre påpeger DS, at en del af Harvested Wood Product-puljen ikke tæller med i Danmarks drivhusgasregnskab, idet en betydelig del af træprodukterne eksporteres. Derudover mener DS, at Danmark bør efterlyse incitamenter/analyser/handlinger i det reviderede LULUCF-forslag, der giver incitament/råderum til at øge vedmasseproduktion og forskningsindsatsen.

Landbrug & Fødevarer (L&F) ser positivt på det øgede fokus på optag af CO₂ og forslaget om et samlet optag på 310 mio. tons CO₂e i 2030. Ligeledes bakker L&F op om arbejdet for et certificeringssystem for negative emissioner og skubber på for at undersøgelser herom sker snarest muligt. L&F mener, at man bør have en markedsbaseret tilgang til negative emissioner. L&F ser positivt på forslaget om at samle drivhusgasudledninger i LULUCF-sektoren og landbrugssektoren, til erstatning af den nuværende byrdefordelingsaftale. L&F påpeger, at en landsektorsøjle - der dækker både skov, arealer og landbrug - f.eks. betyder, at klimaeffekten af udtagning af lavbundsarealer vil kunne tilskrives landbruget og være til gavn for et kommende marked for negative emissioner. L&F fremhæver, at fødevarerektoren står med nogle helt særlige udfordringer med biologiske processer, der vanskeligt kan omstilles, og hvor man endnu ikke kender alternativerne til at sikre klimaneutralitet samt at landbruget endvidere er en sektor med stor usikkerhed ift. målinger af drivhusgasser, og hvor der grundlæggende mangler data. Det påpeges her at være en kæmpe udfordring for dansk landbrug, at Kommissionens udspil i praksis kan betyde, om end kravet om klimaneutralitet angår både skov, arealer og landbrug, at dansk landbrug skal opnå klimaneutralitet i 2035 og ikke 2050. L&F påpeger, at emissioner i LULUCF-sektoren er meget svære at måle, hvorfor det er positivt, at der i forslaget er lagt op til bedre monitorering med brug af digitalisering og geodata.



Rådet for Grøn Omstilling (RGO) noterer sig med tilfredshed, at revisionen indebærer et fremtidigt mål for dræn i LULUCF-sektoren på EU-niveau, der byrdefordeles til medlemslandene, samt at opfyldelsen af dette mål baseres på opgørelse af reelle emissioner og dræn i sektoren, frem for et bogføringsresultat på baggrund af historisk reference. RGO mener dog, at målet på -310 Mt CO₂e i 2030 er alt for uambitiøst. RGO mener, at det er vigtigt at medlemslandene retter fokus mod LULUCF-sektoren og øger indsatsen for at sikre reelle dræn betydeligt, og ønsker at nye mål træder i kraft i 2024 frem for 2026. RGO fremhæver, at det er positivt, at der lægges 8% rente på et uopfyldt mål, som en form for straf, hvis ikke medlemslande lever op til de satte mål, men mener, at dette burde ske allerede for 2026-målet, således at straffen for manglende målopfyldelse implementeres når denne er konstateret. Herudover ønsker RGO ikke den foreslåede fleksibilitet mellem LULUCF-sektoren og byrdefordelingsaftalen og mener, at der bør være ambitiøse mål for at reducere landbrugets klimapåvirkning, og at muligheden for at anvende dele af overskydende dræn i forhold til målsætningen i LULUCF-sektoren til at dække manglende målopfyldelse i byrdefordelingsaftalen på nuværende tidspunkt vil dæmpe disse incitament. Ligeledes er RGO kritiske over for de øvrige fleksibiliteter, der vedrører LULUCF-sektoren. RGO fremhæver, at det derfor ikke bør være muligt at ombytte/handle med LULUCF kreditter i den fossile sektor eller ikke ved handel mellem lande. RGO mener, at man bør udskyde beslutningen om en AFOLU-sektor til det bliver tydeligere, hvordan tiltag i henholdsvis LULUCF-sektoren og landbrugssektoren udvikler sig på baggrund af eksisterende og opkommende politikker, herunder Carbon Farming Initiative og relaterede certificeringsmekanismer. RGO ønsker, at der i reglerne for LULUCF tilføjes betingelser om at tilgodese biodiversitet, f.eks. ifm. rejsning og drift af skove. Det påpeges dog positivt, at der inkluderes afrapportering på biodiversitet i LULUCF-afrapporteringen.

Verdens Skove (VS) mener ikke, at et højere samlet mål for kulstofoptag i LULUCF-sektoren svarende til op til 310 mio. ton CO₂e er et ambitiøst nok mål, da flere undersøgelser viser, at EU's kulstofspuljer i land og skov har potentiale til at optage over 600 mio. ton CO₂e. VS finder det til gengæld positivt, at ansvaret for at opnå dette mål vil blive delt ud på medlemsstaterne, og at der som en form for straf lægges 8% rente på det uopfyldte mål. Dog mener VS, at denne rente er for lav, og for sent, at den ikke gælder før 2026. VS finder det positivt, at nuværende skovreferenceniveau afskaffes, da det for både civilsamfundsorganisationer og medlemslandene været en uigennemskuelig opgørelsesmetode. VS fremhæver, at det er vigtigt, at den nye regnemetode er mere simpel og transparent end de nuværende skovreferenceniveauer, der har umuliggjort offentlig forståelse og indsigt. VS mener at fleksibilitet og kompensering fra landsektoren bør undgås. VS finder det positivt, at det ikke længere vil være muligt at "banke" de udledte reduktioner eller optag og overføre dem til efterfølgende år, samt at den eksisterende fleksibilitetsmekanisme halveres mellem 2021-2025. Dertil finder VS det ligeledes positivt, at der efter 2026 sættes et lavere loft for, hvad der må overføres via en fleksibilitetsmekanisme -178 mio. ton CO₂e. VS finder det dog stadig foruroligende, at det skabte "overskud" i optag og reducerede udledninger kan lægges ind i en fælles fleksibilitetsmekanisme, der kan



fordeles mellem alle medlemslande mellem 2026-2030. VS mener, at ved skabelsen af en AFOLU-sektor åbnes der op for muligheden for at "skjule" landbrugets udledning i skovenes optag og fritager dermed landbruget fra at skabe reelle reduktioner. VS så hellere at EU adskilte opgørelsen af forskellige arealanvendelser og opgjorde skovene for sig, vådområder, landbrug etc. for sig. VS finder det umiddelbart meget positivt, at der inkluderes afrapportering på biodiversitet i LULUCF-afrapporteringen. VS mener, at det er vigtigt, at Carbon Storage Products skal være præcist og reelt, således at kun produkter, der inkluderer, der reelt fungerer som et kulstoflager.

9. Generelle forventninger til andre landes holdning

Under det franske formandskab har forslaget været drøftet flere gange i rådsarbejdsgrupperegi, og der er foretaget en del justeringer af teksten. Generelt har flere medlemsstater givet udtryk for en positiv holdning over for den øgede optagsmål på 310 mio. ton CO_{2e} i LULUCF-sektoren. Dog er der bred utilfredshed med de nationale 2030-mål, herunder hvordan disse skal opnås. Under forhandlingerne har man bevæget sig væk fra årlige delmål i 2026-2029, fleksibilitetsmekanismerne er justeret, således at der er yderligere adgang til fleksibilitet, og 8 pct.-straffen for underopfyldelse er afskaffet. På spørgsmålet om etablering af en landsektor fra 2031 er langt størstedelen af medlemsstaterne skeptiske over for Kommissionens forslag, herunder særligt målet om klimaneutralitet i landsektoren i 2035. Etableringen af en landsektor fra 2031, er derfor skrevet ud af den kompromistekst, der forhandles nu.

10. Regeringens generelle holdning

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

Regeringen ønsker af den grund at fastholde Kommissionens foreslåede EU-nettooptagsmål på 310 mio. ton CO_{2e} i 2030. Regeringen mener ikke, at det foreslåede 2030-mål for Danmark bør overstige det af Kommissionen foreslåede. Samtidig finder regeringen, at det er centralt, at der tages hensyn til de omstændigheder, som kan give udfordringer med opnåelsen af delmålene for 2026-2029.

Regeringen finder det vigtigt, at der etableres en landsektor fra 2031, således at drivhusgasudledninger i landbrugssektoren, navnlig metan- og lattergasudledninger fra husdyrs fordøjelsesprocesser, håndtering af gødning i stald og lager samt kvælstofomsætning på marker, lægges sammen med LULUCF-forordningens anvendelsesområde. Landsektorsøjlen skal ses i sammenhæng med EU's overordnede klimarkitektur, herunder en udfasning af byrdefordelingen, der med det nuværende forslag ophører i 2030. Det er derfor centralt, at landsektoren består gennem forhandlingerne, således at det sikres, at sporene efter 2030 og frem mod klimaneutralitet i senest 2050 er lagt til en omkostningseffektiv omstilling på tværs af EU. Rege-



ringen finder, at landsektoren så vidt muligt bør implementeres med EU-sektorregulering, der sikrer opfyldelse af fælles EU-mål, og dermed ikke nationale mål, da dette vil være det mest omkostningseffektive.

Regeringen finder det endvidere positivt, at forslaget sideløbende lægger op til at simplificere forordningens regnskabsregler, ligesom øget regelforenkling på landbrugsområdet bør tilstræbes. Regeringen mener samtidigt, at negative emissioner fra permanent lagring af kulstof fra biogene kilder gennem carbon capture and storage (BECCS) skal kunne bidrage til indfrielsen af EU's klimamål, hvilket betyder at der opfordres til, at bidrag skal medregnes i EU-regi inden 2030.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg på mødet den 3. marts 2022, 1. oktober 2021 og 16. december 2021 til orientering. Grund- og nærhedsnotat er oversendt den 8. september 2021.



4. Forslag om ændring af forordning om styrkelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner ("CO₂-krav til nye lette køretøjer")

KOM(2021) 556

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i margenen.

1. Resumé

Kommissionen har den 14. juli 2021 som led i Kommissionens 'Fit for 55'-pakke fremsat et forslag om ændring af forordning om styrkelse af præstationsnormer for nye personbiler og varevognes CO₂-udledning. Forslaget stiller krav om, at nye personbiler på EU-plan skal opnå 55 pct. CO₂-reduktion i 2030 ift. 2021, mens CO₂-udledningen fra varevogne skal reduceres med 50 pct. i 2030 ift. 2021. Dertil foreslår Kommissionen, at CO₂-udledningen fra både personbiler og varevogne skal reduceres med 100 pct. i 2035 ift. 2021, hvilket reelt vil betyde en udfasning af nye fossildrevne lette køretøjer.

Forslaget bidrager til EU's klimamål om mindst 55 pct. CO₂-reduktion i 2030 og klimaneutralitet i senest 2050. Forslaget vurderes at kunne medføre statsfinansielle, samfundsøkonomiske og erhvervsøkonomiske konsekvenser, som vil blive afdækket nærmere.

Regeringen arbejder for så høje krav som muligt til nye lette køretøjers CO₂-udledning, og at datoen for udfasning af fossile nye lette køretøjer fremrykkes til 2030. For at sikre en løbende indfasning af nye nulemissionsbiler og -varevogne, arbejder regeringen for, at der fastsættes et delmål i 2027. For at styrke de overordnede CO₂-krav finder regeringen det centralt, at udfasningen af den eksisterende ZLEV-incitamentsstruktur for nul- og lavemissionskøretøjer fremrykkes til 2025 med henblik på særligt at fremme nulemissionsbiler.

Forslaget forventes sat på dagsordenen for miljørådsmødet den 28. juni 2022 til evt. generel indstilling.

2. Baggrund

Kommissionen har den 14. juli 2021 fremsat et forslag om ændring af forordning om styrkelse af præstationsnormerne for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner, herefter kaldet lette køretøjer, KOM(2021) 556.

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

Forslaget er fremsat som en del af Europa-Kommissionens 'Fit for 55'-pakke, der skal bidrage til at realisere EU's klimamål for 2030 på mindst 55 pct. reduktioner i



forhold til 1990-niveauet og klimaneutralitet i senest 2050 som vedtaget i den europæiske klimalov (forordning (EU) 2021/1119).

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

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

Forslaget forventes sat på dagsordenen for miljørådsmødet den 28. juni 2022 til evt. generel indstilling.

3. Formål og indhold

Forslaget har et tredelt formål, der er 1) at bidrage til EU's klimamål om mindst 55 pct. CO₂-reduktion i 2030 og klimaneutralitet i senest 2050 ved at reducere CO₂-udledninger fra nye personbiler og lette erhvervskøretøjer, 2) give forbrugere og borgere fordele ved et større og billigere udbud af nulemissionskøretøjer, og 3) stimulere innovation i nulemissionsteknologier og derved styrke den europæiske bilindustri teknologiske førerposition og beskæftigelse.

Reduktionskrav

Kommissionen foreslår at øge de eksisterende krav til nye lette køretøjer CO₂-udledning i 2030 samt et nyt reduktionskrav i 2035.

Forslaget stiller krav om, at nye personbiler på EU-plan skal opnå 55 pct. CO₂-reduktion i 2030 ift. 2021, mens CO₂-udledningen fra varevogne skal reduceres med 50 pct. i 2030 ift. 2021. Dertil foreslår Kommissionen, at CO₂-udledningen fra både personbiler og varevogne skal reduceres med 100 pct. i 2035 ift. 2021, hvilket reelt vil betyde en udfasning af nye fossildrevne lette køretøjer.

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

Kommissionen vurderer, at de foreslåede krav for nye lette køretøjer vil kunne sikre en reduktion af lette køretøjer samlede CO₂-udledning med ca. 32-33 pct. i 2030, 56-66 pct. i 2035 og 83-89 pct. i 2040 set i forhold til 2005 på EU-plan.

Kravene vil fortsat blive opgjort efter de målte værdier i testproceduren WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure) og angivet i procent og ikke i gram CO₂ per kilometer. Basisåret fastsættes på baggrund af gennemsnittet af de specifikke emissionsmål for 2021.



Incitamentsstruktur

Der lægges op til at udfase den nuværende incitamentsstruktur fra 2030, hvor bilproducenter kan få reduceret deres specifikke CO₂-krav for biler i gennemsnit, hvis producenten sælger flere nul- og lavemissionskøretøjer end de fastsatte benchmark i 2025 og 2030. Incitamentsstrukturen har til formål at fremme salg af nul- og lavemissionskøretøjer frem for at producenter fx satser på at effektivisere konventionelle køretøjer.

Pooldannelse

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

Manglende overholdelse af reduktionsmål

Forslaget viderefører, at producenter eller pools kan sanktioneres med en afgift på 95 euro for hvert gram CO₂ per kilometer per nyregistrerede køretøj, hvis reduktionsforpligtelsen overskrides.

Undtagelser for visse fabrikanter

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

Miljøinnovationer

Forslaget viderefører de eksisterende bestemmelser om mulighed for at tælle miljøinnovationer med i opfyldelsen af CO₂-kravene, hvor det samlede bidrag maksimalt må udgøre 7 g CO₂ per kilometer af en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner.

Revision

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

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver. Forslaget vil blive behandlet i Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed (ENVI) med udtalelser fra Transport- og Turismeudvalget



(TRAN) og Udvalget om Industri, Forskning og Energi (ITRE). Forslaget var til afstemning på plenarforsamlingen i Europa-Parlamentet den 8. juni 2022, hvor ambitionsniveauet på de centrale elementer i Kommissionens forslag blev fastholdt.

5. Nærhedsprincippet

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

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

Regeringen er enig i, at nærhedsprincippet er overholdt, da fælleseuropæisk regulering på dette område er den mest hensigtsmæssige måde at undgå konkurrenceforvridning og er mere effektiv i forhold til at regulere transportsektorens CO₂-udledninger.

6. Gældende dansk ret

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

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

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

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

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

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



Samfundsøkonomiske konsekvenser

Konsekvensvurderinger for Danmark af forslaget er forbundet med væsentlige usikkerheder. Det skal bl.a. ses i lyset af, at det er vanskeligt at forudsige, hvordan CO₂-kravene vil påvirke priserne på henholdsvis konventionelle og grønne biler, ligesom det er svært at forudsige vigtige faktorer som den teknologiske udvikling af elbiler, modeludbuddet, funktionalitet samt ladeinfrastrukturen. For det første kan teknologiske fremskridt reducere batteripriserne. For det andet kan attraktiviteten af grønne biler påvirkes direkte, fx gennem længere rækkevidde, hurtigere opladning eller bedre ladeinfrastruktur generelt.

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

Det skønnes, at de foreslåede skærpede CO₂-krav for lette køretøjer kan give anledning til et mindreprovenu i størrelsesorden 0,3-1,7 mia. kr. i 2030 fra de solgte biler i 2030, dertil kommer lavere provenu fra de solgte biler frem mod 2030. Efter 2030 vil der ligeledes være et betydeligt mindreprovenu i en længere årrække. I alt skønnes ændringen i bilsalget i 2030 at medføre et samfundsøkonomisk tab på 1,3-7,1 mia. kr.

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

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

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

Da der i Danmark ikke er bilproducenter, vil der ikke være producenter, der selv skal leve op til øgede CO₂-krav. Der er en række danske virksomheder, der leverer input til fremstillingen af de grønne biler. Øgede CO₂-krav for lette køretøjer forventes igennem en højere produktion af plugin-, hybrid- og elbiler at have en positiv indirekte effekt på danske virksomheder, der er underleverandør til den grønne bilindustri. Såfremt det antages, at bilproducenterne overvælter omkostninger til forbrugerne, kan husholdningerne og erhvervene opleve en omkostning i form af højere priser ved bilkøb. Størrelsesordenen vil dog afhænge af markeds- og teknologiudviklingen.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet



Forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark. Foruden CO₂-reduktioner skønnes forslaget af have positive konsekvenser for støj og partikelforurening.

Foreløbige skøn for Danmark peger på, at forslaget med væsentlig usikkerhed kan give anledning til en andel af grønne biler i nybilssalget på ca. 59 pct. for personbiler og 55 pct. for varebiler i 2030. CO₂-reduktionen fra salget i 2030 i ét enkelt år skønnes at være 0,1 mio. ton. Den samlede CO₂-reduktion i 2030 fra hele bilparken i 2030 skønnes at være 0,2 mio. ton.

8. Høring

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

CARE Danmark (CARE)

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

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

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

De Danske Bilimportører (DDB)

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

DDB finder, at realiseringen af målene kræver en fælles indsats af både bilindustrien og det omgivende samfund. DDB fremhæver, at realiseringen af målene ikke kun afhænger af bilindustriens udvikling af ny teknologi, men også af de offentlige myndigheders indsats for udrulning af infrastruktur for alternative drivmidler til vejtransporten.

DDB finder, at det er af afgørende betydning for realiseringen af såvel de eksisterende mål på området som en evt. yderligere skærpelse af målene, at udrulningen



af den nødvendige infrastruktur til opladning af elbiler samtidig styrkes væsentligt. Der er således en klar sammenhæng mellem revisionen af CO₂-kravene til nye lette køretøjer og revisionen af AFI-direktivet, hvorfor de bør være gensidigt konsistente, men også at revisionen af CO₂-præstationsnormerne først bør fastlægges efter en revisionen af AFI-direktivet.

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

DDB mener, at en revision af CO₂-kravene til nye lette køretøjer bør være baseret på teknologisk åbenhed, hvor det er muligt, at forskellige teknologiske løsninger kan levere de ønskede reduktioner. I den forbindelse understreger DDB, at både konventionelle benzin- og dieslbiler samt plug-in hybridbiler fortsat vil spille en rolle, især i det kommende årti.

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

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

Drivkraft Danmark (DD)

DD finder, at revisionen af forordningen om CO₂-præstationsnormer for lette køretøjer desværre ikke fremmer udviklingen af de nødvendige grønne VE-brændstoffer.

DD bakker fuldt op om øgede krav til køretøjernes energieffektivitet, men finder at det skal ske som krav til energieffektivitet og ikke pakkes ind i et krav om CO₂-udledning, der ikke medtager den faktiske CO₂-emission fra drivmidlerne i et vugge-til-grav perspektiv.

DD finder det paradoksalt, at en el-bil, der for eksempel oplades på el produceret af biomasse tæller som nulmission, mens den samme biomasse omdannet til flydende brændstof baseret på VE-el (PtX) tæller som 100 pct. CO₂, når det brændes af i en forbrændingsmotor. DD mener, at det har den meget uheldige konsekvens, at ubalancen i, hvordan CO₂-emissionen opgøres, udelukker muligheden for et massivt markedstræk efter, og dermed investeringsstøtte til, reelt bæredygtige vedvarende brændstoffer.



DD understreger, at bæredygtige VE-brændstoffer ikke er et enten eller i forhold til elektrificering. I takt med den fortsatte elektrificering af vejtransporten vil de pågældende brændstoffer og produktionsprocesser relativt simpelt kunne overføres til skibs- og luftfarten, der på det tidspunkt vil drage fordel af den større skala i produktionen og dermed betydeligt reducerede omkostninger. DD foreslår, at der arbejdes for, at VE-brændstoffer tæller med i opgørelsen af bilernes CO₂-emission.

Dansk Erhverv (DE)

DE bakker op om 'fit for 55'-pakken. DE støtter en styrkelse CO₂-standarderne for nye lette køretøjer, som et vigtigt redskab for at fremme EU's klimaambitioner. Landtransporten er en vigtig sektor for den grønne omstilling og er samtidig en central spiller for fastholdelsen af EU's konkurrencekraft og vækst. DE bemærker, at det de sidste årtier er lykkedes at sænke det enkelte køretøjs udledning af drivhusgasser betydeligt samtidig med, at efterspørgslen på transportløsninger er steget.

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

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

DTL Danske Vognmænd (DTL)

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

DTL finder, at Kommissionens forslag om 100 pct. CO₂-reduktion fra indregistrering af nye fossile køretøjer i 2035 er meget ambitiøst og vil indebære store udfordringer for såvel producenter som brugere, herunder vognmænd, som skal investere i nye køretøjer.

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



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

DTL deler Kommissionens vurdering af, at en konsekvent regulering, der indeholder en robust tidsplan for skærpede krav til køretøjers CO₂-emissioner, vil give et stærkt incitament til at investere i fossilfri køretøjer og kan bidrage til at udvikle køretøjer og nedbringe produktionsomkostningerne på fossilfri køretøjer.

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

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

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

FDM

FDM hilser forslaget velkomment og lægger vægt på, at det er på fælleseuropæisk niveau og ikke nationalt, at udviklingen skal drives. CO₂-krav har allerede vist deres styrke som instrument til at fremme bilproduktens udvikling af mindre klimabelastende biler, hvorfor det er oplagt at fortsætte ad denne vej.

FDM ser gerne, at EU's CO₂-krav til bilfabrikanterne skærpes, da det vil øge udbuddet af lav- og nulmissionsbiler og formentligt mindske merprisen, som den nye teknologi medfører. Netop denne merpris udgør dog en særlig problemstilling for danske forbrugere, da merprisen multipliceres i den danske værdibaserede registreringsafgift. Når Kommissionen således anfører, at det vil være til forbrugernes ubetingede fordel, er regnestykket mere kompliceret i Danmark. Kommissionen vurderer, at selvom EU's krav øger bilproducenternes omkostninger, og den deraf afledte salgspris, betyder den nye teknologi lavere driftsomkostninger for forbrugere, så regnestykket efter få års ibrugtagning er netto til fordel for forbrugernes biløkonomi. I Danmark er dette dog et noget andet regnestykke, da merprisen på bilen fastlægges på baggrund af registreringsafgiften og de danske forbrugere samtidigt har nogle



af EU's højeste afgifter på eksempelvis elektricitet. FDM opfordrer derfor til, at der i dansk afgiftslovgivning tages højde for dette, hvis forslaget bliver en realitet.

FDM finder, at Kommissionens forslag om 100 pct. CO₂-reduktion fra nye køretøjer fra 2035 reelt vil betyde et markant skridt væk fra EU's hidtidige åbne og teknologi-neutrale tilgang, der har været ledetråd ved fastlæggelsen af de lovgivningsmæssige rammer for bilproducenterne, da kravet de facto vil betyde obligatorisk elektrificering af den nye køretøjsflåde.

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

Rådet for Grøn Omstilling (RGO)

RGO finder det yderst positivt, at Kommissionen foreslår et forbud mod salg af nye person- og varebiler, der kører på fossilt brændstof i 2035. RGO bemærker, at det kan være med til at fremme salget af elektriske køretøjer og bane vejen for den grønne omstilling, i og med personbiler står for 12 pct. af EU's CO₂-udslip, mens varebiler står for 13 pct. af vejtransportens CO₂-udledninger i EU.

RGO finder det meget positivt, forslaget om 100 pct. CO₂-reduktion fra nye lette køretøjer viser, at Kommissionen er seriøs omkring klimaneutralitet i 2050, selvom slutdatoen for salg af fossil-biler kunne være mere ambitiøs. RGO mener, at slutdatoen for salg af fossilbiler bør rykkes frem til senest 2030, samt at reguleringen bør give medlemsstaterne mulighed for at sætte en tidligere slutdato end fastsat i reguleringen.

RGO finder, at kravet på 55 pct. reduktionsmål i 2030 ikke er den mest samfundsøkonomiske måde at opnå reduktionsmålet i 2035, men ved hjælp af specifikke mål for salg af nulemissionsbiler, hvilket også vil gøre det muligt at nå positive samlede ejeromkostninger for elbiler inden 2026. RGO mener, at der bør fastsættes nulemissionsmål for salg af elbiler på hhv. 22 pct. i 2025, 37 pct. i 2027 og 67 pct. i 2030 for mest samfundsøkonomisk og hurtigt at nå 100 pct. målet i 2035.



RGO finder det positivt, at incitamentsstrukturen (ZLEV) fjernes fra 2030, men at det er for sent, da det betyder at bilproducenter kan nå CO₂-kravet via salg af forurenende plug-in hybridbiler helt frem til 2029. RGO bemærker, at plug-in hybridbiler udleder op til 3-4 gange mere end de officielle testresultater, hvorfor plug-in hybridbiler ikke skal tilgodeses frem for rene elbiler. RGO finder, at multiplikatoreffekten på 0,7 for plug-in hybridbiler i ZLEV-systemet, skal fjernes hurtigst muligt og senest i 2025, hvor Taksonomiforordningen indikerer, at plug-in hybridbiler ikke længere anses som værende bæredygtige.

RGO finder det positivt, at e-fuels er holdt uden for CO₂-kravene til person- og varebiler, da krav om e-fuels vil forsinke elektrificeringen af vejtransporten og forlænge brug af forurenende forbrændingsmotorer, samtidig med at udskyde omstillingen, hvor e-fuels er nødvendige for den grønne omstilling, som fly, skibsfart og tung industri.

RGO finder, at referencevægt-systemet for bilproducenter bør fjernes i CO₂-kravene, da det udhuler CO₂-gevinsten i kravene. Det er ligeledes vigtigt at integriteten i kravene sikres, ved at få tal for det reelle brændstofforbrug, gennem brændstofforbrugsmålere (fuel consumption meters). Samtidig bør der sættes et loft over, hvor klimabelastende nye fossil-personbiler fra den enkelte producent må være på niveau med den enkelte producents gennemsnitlige udledning fra 2021 for ikke at give incitament til at udhule lovgivningen, da multipliers og elbiler kan give plads til at fossil-bilers udledning faktisk kan stige, hvis ikke der er et loft.

RGO finder at på trods af øgede krav til nye varebilers CO₂-udledning på 50 pct. i 2030 og 100 pct. i 2035, er CO₂-kravene frem mod 2030 så lave, at producenterne kan opfylde dem ved salg af fossile varebiler, og derfor bør CO₂-kravet i 2030 hæves til 60 pct.

RGO vurderer, at uden et nyt delmål før 2030 kan der potentielt gå 10 år før el-varebilssalget for alvor starter, og bemærker hertil, at der i 2020 i EU blev solgt 2,3 pct. elektriske varebiler, grundet de eksisterende lave CO₂-krav til varebiler. RGO forventer, at salg af el-varebiler forbliver på omtrent 5-7 pct. frem mod 2027/2028, uden nye delmål før 2030, fordi det hidtil har været muligt for varebilsproducenter at nå målet uden salg af elektriske varebiler. RGO finder på den baggrund, at CO₂-kravet i 2025 bør øges til 20 pct., og der bør indføres et delmål på 31 pct. CO₂-reduktion i 2027 for at sætte det nødvendige skub i el-varebilssalget. Dertil bør der samtidig indføres et separat nulemissionsmål på hhv. 15 pct. i 2025, 25 pct. i 2027 og 50 pct. i 2030, for at sikre produktion og salg af el-varebiler. Da el-varebiler har en større vægt på grund af batteriet, bør der tillades en højere totalvægt af el-varebiler frem mod 2030, ligesom det er sket med lastbiler.

RGO bemærker, at målet for CO₂-reduktion for varebiler er koblet op på referencevægten (mass adjustment). Den nuværende regulering tillader at større og tungere



varebiler må udlede mere CO₂, hvilket gør det mere attraktivt for producenter at sælge større fossile varebiler, hvorfor referencevægten for varebiler bør fjernes.

Trafikselskaberne

Trafikselskaberne har ingen specifikke bemærkninger, men opfordrer til overensstemmelse og koordinering mellem forslag til revision af CO₂-præstationsnormer for lette køretøjer samt forslag til revision af AFI-direktivet og Clean Vehicle Directive.

Wind Denmark (WD)

WD byder forslaget velkomment. WD støtter fuldt op om Kommissionens forslag om 100 pct. CO₂-reduktion fra nye lette køretøjer i 2035, da det dels sender et stærkt signal til de europæiske bilfabrikanter om behovet for at omstille deres produktion, såvel som det vil give forbrugerne et større incitament til indkøbe et nulemissionskøretøj. WD bemærker, at en håndfuld bilfabrikanter har kommunikeret en slutdato for produktion af benzin- og dieselskøretøjer til det europæiske marked før 2035, mens de fleste andre fabrikanter også har skruet gevaldigt op for ambitionerne. WD opfordrer til, at Danmark sammen med ligesindede fortsat skubber på for at få ændret EU-lovgivningen, der giver mulighed for at medlemsstater, der ønsker at indføre et forbud før 2035, har mulighed for at gøre det.

WD er overordnet tilfreds med det fremsatte forslag om øgede CO₂-krav i 2030, men havde gerne set et lidt højere ambitionsniveau for varevogne. WD mener også, at delmålet i 2025 bør hæves, da målet om 15 pct. CO₂-reduktion i 2025 kan indfris relativt nemt, og derfor ikke vil skubbe mærkbart på udrulning af flere elbiler i den første halvdel af 2020'erne. WD finder det særligt kritisk, at en tidlig udrulning af elbiler, som følge af højere delmål i 2020'erne, vil kunne resultere i, at en elbil hurtigere vil blive billigere at anskaffe end en tilsvarende benzinbil. På den baggrund anbefaler Wind Denmark, at Danmark arbejder for, at delmålet i 2025 hæves til min. 25 pct. for biler og 20 pct. for varevogne.

WD vurderer, at selvom øgede CO₂-krav vil have en mærkbar positiv betydning, vil det ikke alene kunne drive den nødvendige udrulning af nulemissionskøretøjer med mindre kravet sættes til min. 70 pct., som WD ikke umiddelbart vurderer er realistisk. Risikoen herved er, at fabrikanterne kan have et incitament til at fokusere på forbedringer af deres eksisterende forbrændingsmotorer og/eller hybridkøretøjer, hvor der i stigende grad kan sættes spørgsmålstejn ved den reelle klimaeffekt. WD finder, at der er risiko for, at udvikling af nulemissionskøretøjer ikke prioriteres i tilstrækkelig grad, hvormed den nødvendige gradvise andel af sådanne køretøjer ikke sker som påkrævet. På den baggrund finder WD, at de nuværende incitamentsstruktur til andelen af nul- og lavemissionskøretøjer bør ændres til kun at omfatte nulemissionskøretøjer, og at den fremover strammes.

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



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

WD finder, at det skal muliggøres at køretøjer, der drives af CO₂-baserede PtX-brændstoffer også defineres som nul- og lavemissionskøretøjer, så bil- og varevognsfabrikanter får et incitament til investere og udvikle sådanne køretøjer. For nuværende er der umiddelbart intet incitament til at investere i udvikling af forbrændingsmotorer, der kører på karbonbaserede PtX-brændstoffer, såsom metanol, DME, syntetisk diesel og gas mm. Dette skyldes, at nuværende metode for opgørelse af CO₂-udledninger baserer sig på såkaldte tail-pipe emissioner, som ikke skelner mellem om brændstoffets oprindelse er fossil eller VE. WD finder det nødvendigt, at der fra dansk side arbejdes for at ændre nuværende metode for tail-pipe emissioner, så der kan skelnes mellem "grøn" og "sort" CO₂, da incitamentet til at udvikle og tilbyde sådanne køretøjer dermed bortfalder.

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

WD finder, at det bør afdækkes, hvorvidt indførelse af et kreditsystem for VE-brændstoffer er hensigtsmæssigt. Det er langt billigere at producere drop-in brændstoffer baseret på fossile kilder frem for VE. For at sikre en reel CO₂-reduktion er det derfor nødvendigt, at der skabes en direkte sammenhæng mellem denne type lette køretøjer og deres brændstofforbrug, hvor fabrikanterne skal indkøbe og dokumentere, at en tilsvarende og additional mængde f.eks. PtX-brændstof bringes på markedet over køretøjernes levetid. For ikke at skabe flere forskellige systemer, finder WD, at et kreditsystem bør bygge på VE-direktivets regler.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der har under det forhenværende slovenske og det nuværende franske formandskab været afholdt en række tekniske møder i rådsarbejdsgruppen for miljø.

Det franske formandskab har præsenteret et kompromisforslag, som fastholder Kommissionens forslag, og dertil er der foreslået en række tilføjelser til den statusrapport, som Kommissionen skal udarbejde om udrulning af nul- og lavemissionskøretøjer. Forslaget har været drøftet på COREPER.



Der tegner sig generelt overordnet tre grupperinger i Rådet, som ønsker hhv. et øget ambitionsniveau, lavere ambitionsniveau samt en større gruppe af lande, som placerer sig mellem de to ydergrupperinger og finder Kommissionens forslag balanceret. Af den sidste gruppe kunne flere lande være åbne for at imødekomme de lande, der finder ambitionsniveauet for højt. Modsat er enkelte lande i gruppen åbne over for at hæve ambitionsniveauet.

Den mere ambitiøse gruppe støtter generelt et øget ambitionsniveau i kravene mhp. at accelerere omstillingen til nulemission og øge bidraget til 2030-klimamålet og lægger bl.a. vægt på at fremrykke kravet om 100 pct. CO₂-reduktion fra 2035 til 2030. En gruppe af medlemslande, herunder særligt bilproducerende lande, har udtrykt bekymring for ambitionsniveauet af hensyn til industri og arbejdspladser samt omkostninger for lavindkomstgrupper.

Enkelte lande ønsker, at alternative bæredygtige brændstoffer kan bidrage til opfyldelse af CO₂-reduktionskravene for at sikre teknologineutralitet. Dertil efterspørger enkelte lande særlige hensyn til omstillingshastigheden af varevogne.

10. Regeringens generelle holdning

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

Øgede CO₂-krav til personbiler og varevogne på EU-niveau er den mest effektive vej til at opnå en omstilling af bilindustrien fra produktion af konventionelle biler til nul- og lavemissionsbiler. Teknologiuudviklingen, produktionen og derigennem prisudviklingen af personbiler og varevogne til det europæiske bilmarked drives i høj grad gennem europæisk regulering, hvorved der gennem forhøjede krav kan forventes et større modeludbud og lavere priser på nul- og lavemissionsbiler.

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

Regeringen finder det centralt, at der fastsættes så høje krav som muligt til nye lette køretøjers CO₂-udledning, og at datoen for udfasning af fossile nye lette køretøjer fremrykkes til 2030. Såfremt en tidligere udfasningsdato ikke er mulig, finder regeringen det vigtigt, at ambitiøse medlemslande kan gå forrest og gives fleksibilitet til at fastsætte en tidligere udfasningsdato, som også følger af aftale om Grøn omstilling af vejtransporten (4. december 2020).



Den nuværende regulering med krav for 2020/2021 peger på, at bilproducenter først lever op til kravene tæt på punktmålet. Regeringen finder derfor, at der bør fastsættes et delmål i 2027, der skal sikre, at bilproducenterne gradvist vil opfylde CO₂-kravene, så der sker en løbende indfasning af nye nulemissionsbiler og -varevogne.

Kommissionen foreslår fra 2030 at udfase den eksisterende ZLEV-incidentstruktur for nul- og lavemissionsbiler for bilproducenter. Den eksisterende incidentstruktur har til hensigt at fremme salget af nye nul- og lavemissionsbiler frem for, at producenter fx satser på at effektivisere konventionelle fossilbiler. De fleste bilproducenter forventes dog senest i 2023⁵ at sælge flere nul- og lavemissionsbiler end benchmarket for 2025, som betyder, at producenterne vil få slækket deres individuelle CO₂-krav. Incidentstrukturen vil derved ikke have den tilskyndende effekt, men vil reelt være en udvanding af det overordnede CO₂-krav. Regeringen finder det derfor centralt, at incidentstrukturen udfases allerede fra 2025 med henblik på særligt at fremme nulemissionsbiler.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg på mødet den 3. marts 2022 til forhandlingsoplæg samt den 1. oktober 2021 og 16. december 2021 til orientering. Grund- og nærhedsnotat er fremsendt den 9. september 2021.

⁵ Ifølge markedsfremskrivinger fra Transport & Environment



5. Forslag om oprettelse af en social klimafond

KOM(2021) 568

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i margenen.

1. Resume

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

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

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

Kommissionen lægger op til et samlet udgiftsniveau på ca. 72,2 mia. euro i løbende priser (63,2 mia. euro i 2022-priser) i perioden 2025-32, hvoraf den danske andel af støtten udgør ca. 2,7 mia. kroner (2,4 mia. kroner i 2022-priser) i Kommissionens forslag, svarende til 0,5 pct. af den samlede støtte.

Forslaget forventes at have negative statsfinansielle konsekvenser for Danmark. Såfremt der tages udgangspunkt i den danske finansieringsandel til EU's budget på godt 2 pct., skønnes udgifterne til fonden at blive i størrelsesorden 11,6 mia. kroner i 2022-priser over 2025-32. Et endeligt skøn af de statsfinansielle konsekvenser afventer tekniske afklaringer, herunder om konsekvenserne af forslagspakken vedr. finansiering af fonden, der indeholder forslag til nye indtægtskilder til EU-budgettet samt ændringsforslag til EU's flerårige finansielle ramme (MFF) for 2021-2027.

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



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

Forslaget forventes sat på dagsordenen for miljørådsmødet den 28. juni 2022 til evt. generel indstilling.

2. Baggrund

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

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

Kommissionen fremlagde ydermere 22. december 2021 forslag til nye indtægtskilder til EU's budget, *KOM (2021)570*⁶, samt forslag til revision af EU's flerårige finansielle ramme for 2021-2027, *KOM (2021)569*⁷, herunder med henblik på at indarbejde udgifterne til en social klimafond.⁸

Forslaget om en social klimafond er blevet drøftet på miljørådsmøder 8. oktober 2021, 20. december 2021 og 17. marts 2022. Hertil drøftede ECOFIN 7. december 2021 en fremskridtsrapport om forslagene i *Fit-for-55*-lovpakken, herunder forslaget til en social klimafond.

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

⁶ Forslag til Rådets afgørelse om ændring af afgørelse (EU, Euratom) 2020/2053 om ordningen for Den Europæiske Unions egne indtægter.

⁷ Forslag til Rådet forordning om ændring af forordning (EU, Euratom) 2020/2093 om fastlæggelse af den flerårige finansielle ramme for årene 2021-2027.

⁸ Der henvises generelt til grund- og nærhedsnotat om forslagene vedr. nye indtægtskilder til EU's budget og MFF-revision oversendt til Folketingets Europaudvalg 9. februar 2022 for redegørelse herom.



Forslaget forventes sat på dagsordenen for miljørådsmødet den 28. juni 2022 til evt. generel indstilling.

3. Formål og indhold

Der lægges i Kommissionens forslag op til at oprette en social klimafond, der overordnet vil have til formål at bidrage til omstilling mod klimaneutralitet ved at adressere sociale effekter som følge af at udvide kvotehandel til vejtransport og bygninger, som det foreslås i Kommissionens forslag til revision af EU's kvotehandelssystem, *KOM (2021) 551*⁹. Fondens specifikke målsætning er at yde støtte til udsatte husholdninger, udsatte transportbrugere og udsatte mikrovirksomheder.

National social klimaplan

Kommissionen lægger op til, at hvert medlemsland vil skulle udarbejde og indsende en social klimaplan, sammen med en opdatering af landets nationale energi- og klimaplan, som følger forordning (EU) 2018-1999¹⁰.

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

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

Støtten fra fonden skal være additional til støtte, der gives af andre EU-programmer, fonde og instrumenter. Det vil være muligt, at tiltag og investeringer modtager støtte fra andre EU-programmer, fonde og instrumenter såfremt støtten ikke dækker

⁹ Forslag til Europa-Parlamentet og Rådet om ændring af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og afgørelse (EU) 2015/1814 om oprettelse og anvendelse af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner og forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (KOM (2021) 551).

¹⁰ Artikel 14(2) i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 af 11. december 2018 om forvaltning af energiunionen og klimaindsatsen, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, Rådets direktiv 2009/119/EF og (EU) 2015/652 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013.



samme omkostninger. Herunder skal støtten fra fonden være additional og må ikke erstatte varige nationale udgifter.

Herudover skal et lands sociale klimaplan særligt indeholde følgende elementer:

- Konkrete foranstaltninger, der er nødvendige for at opfylde planens tiltag og investeringer, samt information om eksisterende og planlagte initiativer fra andre EU-, internationale, offentlige eller private aktører.
- Estimering af de sandsynlige effekter ved en forøget pris på fossile brændsler for dels husholdninger, herunder særligt ift. forekomsten af energifattigdom, for dels mikrovirksomheder og for dels transportbrugere. Denne vurdering vil skulle foretages med et tilstrækkeligt niveau af regional opdeling under hensyntagen til elementer som f.eks. adgang til offentlig transport, grundlæggende services og identifikation af områder, der er mest påvirket.
- Såfremt planen indeholder midlertidig indkomststøtte, skal planen indeholde kriterierne for identifikation af modtagere, angivelse af tidshorisont af tiltag, vurdering af forventet effekt på energi- og transportfattigdom, samt på sårbarheden for husholdninger, transportbrugere og mikrovirksomheder.
- Påtænkte mål og milepæle, samt en vejledende tidsplan for gennemførelsen af tiltag og investeringer, som skal gennemføres inden den 31. juli 2032.
- Forventede omkostninger ved planen sammen med tilstrækkelige begrundelse herfor, herunder ift. omkostningseffektivitet samt planens forventede indvirkning.
- Påtænkte nationale bidrag til de samlede omkostninger.
- Forklaring på hvordan planen sikrer, at ingen tiltag eller investeringer gør signifikant skade på miljømæssige målsætninger¹¹ (*do-no-significant-harm*-princippet).
- Ordninger for effektiv overvågning og gennemførelse af planen, herunder især for de foreslåede mål og milepæle.
- Et resumé af høringsprocessen og hvor muligt gennemførelse af planen, samt hvordan interessenternes input er afspejlet i planen.
- Beskrivelse af landets system til at forebygge, opdage og korrigere korrupsion, svindel og interessekonflikter ved anvendelse af fondens midler, samt beskrivelse af tiltag med henblik på at undgå dobbeltfinansiering fra EU-programmer.

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

Omkostningsskøn for tiltag og investeringer i den sociale klimafond

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

¹¹ Artikel 17 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852 af 18. juni 2020 om fastlæggelse af en ramme til fremme af bæredygtige investeringer og om ændring af forordning (EU) 2019/2088.



- Offentlig indgriben i prisniveauet for brændstoffer, der vedrører vejtransport og bygninger (kapitel IVa i direktiv 2003/87/EC¹²).
- Offentlig indgriben ift. prisfastsættelse for udbud af gas i overensstemmelse med artikel 3(3) af direktiv 2009/73/EC¹³.

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

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

Vurdering af sociale klimaplaner

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

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

- at planen forventes at bidrage til at adressere de sociale indvirkninger på samt udfordringer for udsatte husholdninger, mikrovirksomheder og transportbrugere sfa. etableringen af kvotehandelssystemet for vejtransport og bygninger. Indsatsen vil bl.a. skulle tage højde for Kommissionens anbefalinger til medlemslandene i forhold til langsigtede mål om klimaneutralitet i EU inden 2050¹⁴, samt

¹² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/73/EF af 13. juli 2009 om fælles regler for det indre marked for naturgas og om ophævelse af direktiv 2003/55/EF.

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 af 11. december 2018 om forvaltning af energiunionen og klimaindsatsen, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, Rådets direktiv 009/119/EF og (EU) 2015/652 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013.



landespecifikke udfordringer og den finansielle tildeling som medlemslandet står til at modtage.

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

Godkendelser af sociale klimaplaner

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

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

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

- Såfremt den sociale klimaplan godkendes, og hvis landets skønnede omkostninger forbundet med planen svarer til eller er større end landets nominelle øvre grænse for direkte støtte, tildeles landet direkte støtte svarende til den øvre grænse for støtte.
- Såfremt den sociale klimaplan godkendes, og hvis landets skønnede omkostninger forbundet med planen er mindre end landets nominelle øvre grænse for direkte støtte, tildeles landet direkte støtte svarende til de skønnede omkostninger.



- Såfremt den sociale klimaplan ikke godkendes, idet den ikke lever op til kriterierne herfor, tildeles et land ingen direkte støtte.

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

Forpligtigelse for modtagelse af finansiel støtte

Efter vedtagelse af landets sociale klimaplan skal der rettidigt indgås aftale med medlemslandet, som udgør en juridisk forpligtigelse, der dækker over 2025-27, i henhold til EU's finansforordning¹⁵. Denne aftale kan tidligst indgås et år før påbegyndelsen af auktioneringen under kvotehandelssystemet for vejtransport og bygninger. Den juridiske forpligtigelse for perioden 2028-2032 indgås med forbehold for midler tilgængelige under de årlige lofter i den kommende flerårige finansielle ramme.

Udbetaling og suspension

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

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

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

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

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

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) 2018/1046 af 18. juli 2018 om de finansielle regler vedrørende Unionens almindelige budget, om ændring af forordning (EU) nr. 1296/2013, (EU) nr. 1301/2013, (EU) nr. 1303/2013, (EU) nr. 1304/2013, (EU) nr. 1309/2013, (EU) nr. 1316/2013, (EU) nr. 223/2014, (EU) nr. 283/2014 og afgørelse nr. 541/2014/EU og om ophævelse af forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.



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

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

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

Finansiel assistance

Forslaget indebærer, at der fra den sociale klimafond kan gives finansiell assistance til medlemslandene i form af direkte støtte. Der lægges med forslaget op til, at den finansielle assistance udgør 23,7 mia. euro i løbende priser for perioden 2025-27 og 48,5 mia. euro i løbende priser for perioden 2028-32 (hhv. 21,8 og 41,5 mia. euro i 2022-priser), afhængigt af tilgængelige midler under de årlige lofter i den gældende flerårige finansielle ramme (MFF). Der lægges dermed med forslaget op til en samlet finansielle ramme på 72,2 mia. euro i løbende priser (63,2 mia. euro i 2022-priser) for 2025-32.

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

Fordeling af finansiell assistance

Kommissionen lægger op til, at alle medlemslande tildeles midler. Medlemslandenes finansielle assistance udregnes på baggrund af bl.a. befolkning i risiko for fattigdom, historiske udledninger fra fossil brændsel i husstande samt landenes relative velstandsniveau. Fx bidrager en større befolkningsandel i risiko for fattigdom, en historisk højere udledning pr. husstand og et lavere velstandsniveau til en højere andel af støtte fra fonden.

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

Nationale bidrag

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



Ændring af social klimaplan

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

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

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

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

Beskyttelse af EU's finansielle interesser

Forslaget skal efterleve EU's finansforordning, som bl.a. fastlægger de finansielle regler for EU's budget og forordningen vedr. konditionalitet til beskyttelse af EU's budget (retsstatsmekanismen), som gælder for alle nye forpligtelser fra 1. januar 2021¹⁶. Det indebærer bl.a., at EU's finansielle interesser skal beskyttes mod svindel, korrupcion og uregelmæssigheder.

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

Rapportering, information og kommunikation

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

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

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



Komplementaritet, overvågning og evaluering

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

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

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

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

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

4. Europa-Parlamentets holdning

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

5. Nærhedsprincippet

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

6. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

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



7. Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget forventes at få negative statsfinansielle konsekvenser for Danmark, idet Danmark ikke ventes at modtage direkte støtte fra den sociale klimafond i et omfang, som svarer til den andel af den direkte støtte, som Danmark skal bidrage med til fonden. De nærmere specifikke konsekvenser vil bl.a. afhænge af Kommissionens ændringsforslag til EU's flerårige finansielle ramme samt forslagspakke vedrørende EU's egne indtægter.

Kommissionen lægger op til et samlet udgiftsniveau på ca. 72,2 mia. euro i løbende priser (63,2 mia. euro i 2022-priser) for perioden 2025-32. Såfremt der tages udgangspunkt i den danske finansieringsandel til EU's budget på godt 2 pct., skønnes udgifterne til fonden at blive i størrelsesorden 11,6 mia. kroner over 2025-32 i 2022-priser. Et endelig skøn for de statsfinansielle udgifter som følge af forslaget afventer tekniske afklaringer, herunder om konsekvenserne af forslagspakken vedr. finansiering af fonden, *jf. grund- og nærhedsnotat vedr. nye indtægtskilder til EU's budget og MFF-revision oversendt til Folketingets Europaudvalg 9. februar 2022 samt samle-notat oversendt af finansministeren forud for ECOFIN 17. juni 2022.*

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

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

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

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

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

8. Høring

Forslaget har været i skriftlig høring i Specialudvalget for Klima-, Energi- og Forsyningspolitik. Der henvises til grund- og nærhedsnotat om forslaget af 17. september 2021 for en gennemgang af høringssvarene.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er blandt medlemslandene overordnet opbakning til princippet om at sikre en social retfærdig grøn omstilling. De fleste EU-lande har dog udtrykt skepsis for fonden af divergerende årsager. Særligt Central- og Sydeuropæiske lande fremhæver behov for yderligere kompensation, om end flere ønsker dette håndteret uden for



EU's budget. Modsat stiller en række budgetansvarlige lande sig skeptiske over for forslaget, herunder for så vidt angår størrelsen på kompensationen i relation til eksisterende kompensationsmekanismer, genåbning af MFF'en, brugen af provenu fra evt. nye indtægter til EU's budget, øgede EU-udgifter og foregribelse af kommende MFF fra 2028. Nogle af disse lande er åbne for alternative løsninger til finansiel kompensation i regi af EU's kvotehandelsdirektiv.

Det franske formandskab har præsenteret et kompromisforslag, der lægger op til finansiel kompensation finansieres ved formålsbestemte indtægter via EU's kvotehandelsdirektiv, hvorved der ikke kræves en MFF-revision. Fonden vil fortsat være knyttet til EU's budgetprocedurer og retsstatsmekanismen vil have virkning. Dertil lægges der op til at udskyde etablering af fonden fra 2025 til 2027 mhp. fuld parallelitet med timing af ETS2, hvilket reducerer fondens størrelse til 51,0 mia. euro (2022-priser) ift. Kommissionens forslag på 63,2 mia. euro. Kompromisforslag lægger fortsat op til, at EU-lande frivilligt vil kunne yde direkte indkomststøtte finansieret af fonden fastholdes med et loft på 40 pct. af samlet national allokering, samt en performance-baserede forvaltningsform, hvor midler udbetales ved opfyldelse af mål og milepæle.

10. Regeringens generelle holdning

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

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

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

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

Regeringen finder dertil, at EU-finansiering af direkte indkomststøtte i videst mulige omfang skal begrænses, idet fordelingspolitik helt generelt er nationale regeringers opgave. EU-landene selv vil kunne støtte udsatte grupper via fx nationale provenuindtægter fra EU's kvotehandelssystem, der ventes betydeligt forøget med Kommissionens forslag til revision af kvotehandelsdirektivet.



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

Bl.a. i det lys er regeringen skeptisk over for forslaget om en ny social klimafond. Regeringen finder det vigtigt, at fokus er på en effektiv implementering af afsatte midler til at indfri EU's høje klimaambitioner.

Regeringen finder det ligeledes vigtigt, at forvaltningen af fonden understøtter overholdelse af EU's grundlæggende værdier, at fejludbetalinger minimeres ved resultatorientering samt at administrative byrder så vidt muligt mindskes.

- lægger *vægt* på, at evt. yderligere kompensation primært understøtter omstilling fra fossilt forbrug i vejtransport og opvarmning af bygninger.
- *arbejder for* ovenstående i tæt samarbejde med ligesindede lande.

Det skønnes, at sagen bør forelægges Folketingets Europaudvalg til orientering.

11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Samlenotat om sagen tilgik Folketingets Europaudvalg forud for forelæggelse til forhandlingsoplæg 19. maj 2022, og forud for miljørådsmøder hhv. den 8. oktober 2021, 20. december 2021 og 17. marts 2022. En fremskridtsrapport om forslag i *Fit-for-55*-pakken, herunder forslaget til en social klimafond, blev 2. december 2021 forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering forud for ECOFIN 7. december 2021. Indholdet i forslaget blev forelagt Folketingets Europaudvalg og Finansudvalg til orientering ifm. finansministerens tekniske gennemgang 11. maj 2022.

Grund- og nærhedsnotat om forslaget blev oversendt til Folketingets Europaudvalg 17. september 2021.



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

Tabel 1

Kommissionens forslag til fordeling af direkte støtte under den sociale klimafond

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

Kilde: Bilag II i KOM (2021) 568