



FOLKETINGET

Europaudvalget

Referat af 23. europaudvalgsmøde

Mødedato: tirsdag den 9. maj 2023

Tidspunkt: 13.30, dog tidligst 5 min. efter afstemningerne i salen

Sted: vær. 2-080

Dagsorden

Den 24. april 2023

1. Samråd med klima-, energi- og forsyningsministeren vedr. Fit for 55-lovpakken
KOM (2021) 0550
KOM (2021) 0550 - Samrådsspørgsmål A
KOM (2021) 0550 - Samrådsspørgsmål C
KOM (2021) 0550 - Samrådsspørgsmål B

- L 2. Eventuelt

Note: Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget er inviteret til at deltage i samrådet.

Praktiske oplysninger:

Hvor intet andet er angivet, afholdes Europaudvalgets ordinære møder for åbne døre. Tilmelding for tilhørere skal ske *senest kl. 12.00 dagen inden mødet* ved Europaudvalgets sekretariat (europaudvalget@ft.dk; tlf. +45 33 37 36 10). Der vil være pladsbegrænsning.

Anvendte forkortelser:

FF =Forventet forhandlingsoplæg
FO =Forhandlingsoplæg
FL =Forventet lukket behandling
L =Lukket behandling



Europaudvalget

Referat af 23. europaudvalgsmøde

Dato: tirsdag den 9. maj 2023
Tidspunkt: 13.30, dog tidligst 5 min. efter afstemningerne i salen
Sted: vær. 2-080
Til stede: Christian Friis Bach (RV), Kim Valentin (V), Karin Liltorp (M) og Marianne Bigum (SF).
Desuden deltog: Klima-, energi- og forsyningsminister Lars Aagaard.

Kim Valentin fungerede som formand under hele mødet.

Punkt 1. Samråd med klima-, energi- og forsyningsministeren vedr. Fit for 55-lovpakken

KOM (2021) 0550

KOM (2021) 0550 - Samrådsspørgsmål A

KOM (2021) 0550 - Samrådsspørgsmål C

KOM (2021) 0550 - Samrådsspørgsmål B

Samrådsspørgsmål A

Stillet af Marianne Bigum (SF)

»Ministeren bedes redegøre for de væsentligste aftaler, der er landet i forbindelse med Fit for 55-lovpakken, og hvorledes Fit for 55-pakken påvirker rammerne for dansk klimapolitik.«

Samrådsspørgsmål B

Stillet af Marianne Bigum (SF)

»Ministeren bedes klargøre, om Fit for 55-lovpakken, som Klimarådet har fremhævet, omfatter målsætninger og krav, som Danmark ikke umiddelbart kan leve op til med den politik, der allerede er vedtaget.«

Samrådsspørgsmål C

Stillet af Marianne Bigum (SF)

»Ministeren bedes skitsere, hvordan og hvornår regeringen planlægger at bringe Danmark på ret kurs i forhold til de nye krav, ikke mindst hvad angår energieffektivitet, der udgør en hjørnesten i Europas grønne omstilling.«

Marianne Bigum: I Europaudvalget ser vi typisk mest fremad – fremad mod de næste forhandlinger og fremad mod næste rådsmøde. Men en gang i mellem er det også sundt at se tilbage på, hvad der faktisk er kommet ud af forhandlingerne, og hvad det betyder for Danmark. En god forståelse af, hvad der faktisk kom ud af forhandlingerne, er vigtig både for det politiske arbejde herhjemme og for Europaudvalgets videre drøftelser af, hvad der kan og bør ske på europæisk niveau. I kraft af at have været tæt på forhandlingerne har ministeren og embedsmændene nok en dybere forståelse af, hvad der rent faktisk ligger i aftalerne, end vi folketingsmedlemmer uden videre kan læse os til.

Med Fit for 55-pakken har vi i EU landet vores tids måske vigtigste lovpakke, som kan få en enorm betydning for, hvordan vores fælles fremtid ser ud. EU spiller en vigtig rolle som frontløber og rollemodel på klimarådet. Når vi vedtager lovgivning for næsten 450 millioner mennesker, skaber det et marked for grøn teknologi, der virkelig sætter skub i innovation og opskalering af netop den grønne teknologi.

Samtidig har EU enorm betydning for store dele af erhvervslivet i Danmark og ikke mindst for vores borgere. For mange danske virksomheder skaber øgede klimakrav vækst og arbejdspladser, men enkelte brancher kan også blive pressede. For os alle sammen er det derfor vigtigt, hvad der ligger i EU's klimapakke, og hvad det betyder for Danmarks klimapolitik, herunder ikke mindst for energieffektivitet og for omstilling af landbruget.

Klima-, energi- og forsyningsministeren: Kommissionen fremlagde i juli 2021 Fit for 55-pakken. Pakken udmønter EU's øgede klimamål for 2030, hvorefter EU's CO₂-udledninger skal reduceres med mindst 55 pct. Pakken skal samtidig bidrage til, at EU når sit mål om klimaneutralitet i senest 2050.

Pakken indeholder forslag inden for energi, klima, transport, miljø og beskatning. I december 2021 blev pakken fulgt op af tre yderligere energiforslag med »Vinterpakken«. Der er samlet set tale om den mest omfattende revision af EU's klima- og energilovgivning nogensinde. Pakken favner bredt på tværs af alle sektorer og styrker samtidig en væsentlig mere ambitiøs og omkostningseffektiv regulering gennem bl.a. en styrket rolle til det europæiske CO₂-kvotesystem. Her vil jeg indskyde til spørgeren, at jeg godt forstår ønsket om et overblik. Det er en meget massiv pakke.

Spørgsmål A – hovedelementer i de væsentligste aftaler i Fit for 55-pakken

Der er indtil nu indgået 12 aftaler mellem Rådet og Europa-Parlamentet ud af i alt 16 forslag. De fleste er faldet på plads inden for de seneste måneder. Der var generelt en meget bred opbakning fra Folketinget til forhandlingsoplæggene, som blev forelagt af den tidligere regering. Dem har den nuværende regering – som det er praksis – overtaget, og vi har fortsat arbejdet for at fremme prioriteterne.

Forhandlingerne om pakken har været meget svære og komplekse. Det skyldes ikke mindst, at pakken var meget ambitiøs i udgangspunktet. Derudover har energikrisen og den russiske invasion af Ukraine også påvirket forhandlingerne. På nogle områder har den ført til øget ambition, f.eks. om VE (vedvarende energi), mens den på andre områder har ført til større forsigtighed. Det til trods er det lykkedes os at presse de europæiske ambitioner i vejret. Det har vi gjort, selv om vi ved, at det

stiller øgede krav til os selv, som vi ikke nødvendigvis har vished om, at vi på forhånd opfylder med eksisterende indsatser.

Resultaterne leverer samtidig godt i forhold til de danske forhandlingsoplæg, og mange danske prioriteter er afspejlet. Det er ikke mindst lykkedes os at sikre, at pakken leverer mere end mindst 55 pct. CO₂-reduktioner. Ifølge Kommissionen leverer den samlede pakke 57 pct. i 2030. Det er vigtigt, for det betyder, at EU snart kan opjustere det klimamål, som EU har meldt ind som sit nationale bidrag til Parisaftalen. Selv om EU's mål i forvejen var blandt de mest ambitiøse, går EU dermed igen forrest og lever op til opfordringen fra COP'erne i Glasgow og Sharm El-Sheik om at øge indsatsen. Det vil lægge et pres på andre store udledere, og det er afgørende, hvis vi skal begrænse de globale temperaturstigninger.

Revision af kvotehandelsdirektivet

Jeg vil nu fremhæve de mest centrale aftaler i Fit for 55-pakken. Først og fremmest lykkedes det mod alle odds at få en historisk aftale om revision af kvotehandelsdirektivet. Det skete som led i en samlet aftale om en ny Social Klimafond på i alt ca. 56 mia. euro. Det var den suverænt sværeste knast i pakken, som først landede efter det længste forhandlingsmøde nogensinde mellem Rådet og Europa-Parlamentet.

Samlet set betyder det, at kvotehandel vil dække hele 80 pct. af EU's udledninger fra 40 pct. i dag. Konkret strammes det eksisterende kvotesystem væsentligt med en forøgelse af reduktionsmålet fra 43 til 62 pct. i 2030.

Som noget helt nyt omfattes også udledninger fra vejtransport og opvarmning af bygninger fra 2027. Der er tale om et decideret nybrud, som Danmark har arbejdet for længe. Udledningerne fra søfart vil også blive delvis omfattet af kvotehandel, hvilket regeringen har lagt stor vægt på.

Gratiskvotetildelingen reduceres og fokuseres til de mest lækageudsatte virksomheder og udfases over en 9-årig periode for de sektorer, der indgår i en ny CO₂-grænsetilpasningsmekanisme. Samlet set sender aftalen et stærkt prissignal til markedet og gør indsatsen væsentlig mere omkostningseffektiv.

Revision af direktivet for vedvarende energi

Trods vanskelige forhandlinger om VE-direktivet lykkedes det at lande på et overordnet bindende VE-mål på 42,5 pct. med mulighed for at nå op på 45 pct. De sidste 2,5 procentpoint er dog kun vejledende.

Et mål på 45 pct. har været en meget vigtig prioritet for Danmark. Dertil har vi opnået et kombineret delmål for VE-brændsler i transporten, så man kan vælge, om det skal opfyldes med avancerede biobrændstoffer eller ptx-brændstoffer (power-to-x). Det er vigtigt, da vi dermed kan prioritere brugen af ptx over mindre favorable VE-brændsler.

Vi har også fået indført et bæredygtighedshierarki for, hvordan biomasse anvendes. Dette er inspireret af danske erfaringer. Det betyder, at vi i brugen af træprodukter skal sikre, at træ genanvendes mest muligt, inden det bruges som biomasse til afbrænding. Vi får dermed mere cirkulær økonomi ind i brugen af træprodukter.

Det lykkedes også at holde lavemissionskilder som atomkraft ude af aftalen. Atomkraft er vigtigt for flere EU-landes forsyningssituation, men det er ikke en vedvarende energi.

Danmark overopfylder størstedelen af kravene i VE-direktivet, fordi vi allerede har meget VE i vores energisystem. Aftalen vil dog i høj grad sikre væsentlig mere VE i resten af EU – især i lande, der ikke er lige så langt fremme. Som en positiv sideeffekt kan det så øge eksporten af dansk VE-teknologi.

Revision af energieffektiviseringsdirektivet

Energien skal bruges mere effektivt for at nå klimamålet og blive uafhængig af fossil, russisk energi. Det har derfor været en mærkesag at få sat et højt energieffektivitetsmål. Det er vi i høj grad lykkedes med. Med aftalen hæves målet fra 32,5 pct. til omkring 37-38 pct. i 2030. Det har desuden været en dansk prioritet, at målet gøres bindende på EU-niveau, men fortsat er vejledende for de enkelte medlemslande. Aftalen landede på dette.

Det forhold, at målet er vejledende på nationalt niveau, vil sikre mest mulig fleksibilitet for landene til at indrette deres indsats under hensyn til nationale omstændigheder. Dermed sikrer vi, at målene indfries mest omkostningseffektivt i de enkelte lande – også i Danmark. Direktivet vil i høj grad bidrage til en øget indsats på tværs af EU, hvor det er mest omkostningseffektivt. Det vil ligeledes øge efterspørgslen efter danske teknologier.

Revision af CO₂-standarder for lette køretøjer

Med revisionen af CO₂-standarderne for lette køretøjer blev der indgået en meget vigtig aftale om en slutdato for nye fossile biler i 2035. Det har Danmark arbejdet for i flere år. Det har ikke været let at få opbakning til det, men det er nødvendigt for, at vi kan nå klimaneutralitet i senest 2050.

Et fælles stop i EU sender et klart signal om retningen til markedet og bilindustrien. Det vil sætte ekstra skub i teknologiudviklingen og dermed drive priserne ned på bl.a. elbiler til gavn for danske forbrugere.

Revision af byrdefordelingsaftalen (non-ETS)

Der er ligeledes indgået aftale om revisionen af byrdefordelingsaftalen, som dækker de såkaldte non-ETS-sektorer, der ikke er en del af kvotehandelssystemet. Det vil sige primært vejtransport, landbrug og bygninger.

Aftalen øger alle medlemslandes individuelle reduktionsmål med ca. 10 procentpoint i 2030. Fra 2027 vil vejtransport og bygninger også blive omfattet af kvotehandel, hvorefter det kun vil være landbruget, der er non-ETS-sektorer. Aftalen betyder, at Danmarks reduktionsmål øges fra 39 pct. til 50 pct. Med aftalen lykkedes det at fastholde de fleksibilitetsmekanismer, som Danmark blev tildelt ved den seneste revision. Derudover vil byrdefordelingsaftalen kun løbe til 2030, hvilket Danmark også har arbejdet for, da det kan bane vej for en mere omkostningseffektiv klimaregulering efter 2030.

Revision af LULUCF-forordningen

Aftalen om revisionen af LULUCF-forordningen (arealanvendelse, ændringer i arealanvendelse og skovbrug) styrker skove og jorders bidrag til EU's klimamål ved at sikre et nettooptag på 310 mio. ton CO₂ i 2030. Dertil indføres årlige delmål for 2026-2029. Danmark har arbejdet for at bevare den

ambitiøse EU-målsætning. Øget optag er afgørende for, at vi når vores mål om klimaneutralitet både herhjemme og i EU.

Danmark har ligeledes lagt stor vægt på at sikre en omkostningseffektiv omstilling af LULUCF-sektoren. Også dette er blevet imødekommet. Mens Danmark har støttet den ambitiøse målsætning, har vi også sikret en større grad af fleksibilitet, så det hænger bedre sammen med vores nationale indsats.

Spørgsmål B – mål og krav i Fit for 55, som Danmark ikke umiddelbart lever op til

I forbindelse med den løbende forelæggelse af Fit for 55-forslagene er Folketinget blevet informeret om de mulige konsekvenser for Danmark som følge af de enkelte forslag.

Det er endnu for tidligt at sige noget om de konkrete effekter af de indgåede aftaler, da de lige er indgået, og en række aftaler afventer formel beslutning i Rådet og Europa-Parlamentet. Det gælder ligeledes, i hvilken udstrækning der er krav, som Danmark ikke umiddelbart lever op til.

Det vil vi nu gå i gang med at få afdækket og analyseret nærmere. I sagens natur vil der være krav, som vi ikke umiddelbart opfylder. Det skyldes, at der er tale om en væsentlig øget indsats, der rækker helt frem til 2030. Derudover vil det også afhænge af, hvordan vi konkret vælger at indfri 70-procentsmålet.

For eksempel vil indfrielsen af forpligtelserne i byrdefordelingsaftalen og i LULUCF skulle ses i sammenhæng med opfølgningen på ekspertgruppens anden delrapport, som også skal se på mulighederne for at opfylde byrdefordelingsmålet og vores LULUCF-forpligtelse.

Derudover vil regeringen genbesøge både landbrugsaftalen og belyse effekterne af »Aftale om grøn omstilling af vejtransporten« for at gøre den mere effektiv i lyset af teknologiudviklingen.

Spørgsmål C – Proces for opfyldelse af de nye EU-krav i Fit for 55

Regeringen vil nu påbegynde et meget omfattende arbejde med at implementere aftalerne i dansk lov. Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget og øvrige relevante fagudvalg i Folketinget vil blive inddraget i takt med, at lovforslagene vil blive fremlagt og behandlet i Folketinget. Her vil de konkrete konsekvenser for Danmark blive afdækket, og det vil blive belyst, hvordan Danmark vil leve op til de nye mål og krav i pakken.

Det gælder også revision af energieffektiviseringsdirektivet, som jeg er enig i, er en helt central aftale, hvorfor jeg også har valgt at fremhæve den i dag. Medlemslandene har 2 år til at implementere direktivet. Det er der en grund til, da der er tale om omfattende lovgivning med nye krav og mål. Vi går nu i gang med at få lagt en samlet plan for indsatsen, som lever op til de nye krav, hvor vi også har brug for at opdatere den danske lovgivning.

Det er samtidig centralt for mig, at vi udvider forståelsen af energieffektivitet, så det ikke kun handler om at bruge mindre energi, men også om at bruge den på de rigtige tidspunkter – når den er grøn, og vi har rigeligt af den. Vi skal bruge den rigtige type energi, og der er f.eks. mange områder, som kan elektrificeres. Det er også et væsentligt bidrag til at opfylde energieffektiviseringsmål.

Outro

EU vil også fremadrettet have stor betydning for vores klima- og energipolitik. Et tæt og forpligtende samarbejde i EU er vigtigere end nogensinde, hvis vi skal løse klimaudfordringerne, få sat skub i

den grønne omstilling og sikre uafhængighed af russisk gas. Derfor vil regeringen fortsat gå forrest i EU og arbejde for en ambitiøs og omkostningseffektiv klima- og energipolitik i tæt samarbejde med ligesindede lande.

Marianne Bigum: Jeg hørte svaret på samrådsspørgsmål B som: Det kan vi ikke sige noget om endnu.

Jeg ville gerne have uddybet svaret på samrådsspørgsmål C, som konkret handlede om energiefektiviseringsdirektivet, og at der ville være 2 år til at implementere det. Mit formål med samrådet er, at vi i Europaudvalget skal blive bedre til at planlægge vores arbejde med klimaspørgsmål. Derfor, spørger jeg til, hvad vi kan forvente at skulle behandle i fremtiden, og svaret på det ville jeg godt have haft lidt mere kød på.

Ifølge den seneste klimafremskrivning vil Danmark ikke kunne leve op til de nye EU-forpligtelser om reduktioner i de såkaldte ikkekvotebelagte sektorer som landbrug og transport. Klimarådet siger tilmed, at Danmark ikke vil kunne leve op til EU-kravene, selv om vi indfrier alle mål i klimaloven og landbrugsaftalen. Kan vi på den baggrund forvente, at regeringen kommer med et bud på øgede danske ambitioner på klimaområdet, herunder ikke mindst for landbruget og transportsektoren?

Ser regeringen et behov for i højere grad at sikre en fælleseuropæisk regulering af landbrugets drivhusgasudledninger frem for nationalt byrdefordelte mål? Vil ministeren i givet fald ved lejlighed fremlægge for Europaudvalget, hvad regeringen mere nøjagtigt arbejder for i den forbindelse, og kan ministeren eventuelt helt kort skitsere det nu? Er situationen et udtryk for, at de danske klimamål måske ikke længere er så ambitiøse set i internationalt perspektiv, som vi går og tror?

Klimarådet fremhæver i sin seneste statusrapport dieselaftag og øgede incitamentter til at lagre CO₂ i skovene – f.eks. en afgift på afbrænding af biomasse – som mulige tiltag, der kan bringe Danmark på ret kurs i forhold til forpligtelser i ikkekvotesektoren. Er det noget, regeringen overvejer?

Klima-, energi- og forsyningsministeren: Jeg forstår det sådan, at Marianne Bigum spørger, hvor regeringen ser det største behov for at træffe nye beslutninger for at kunne leve op til målsætningerne. Regeringen ser ikke VE-direktivet som anledning til store udfordringer. Det kommer til at kræve ny politik, men også en seriøs analyse, for vejen til målopfyldelse skal være omkostningseffektiv og finde de balancer, vi sædvanligvis søger i arbejdet med politik – fordelingsmæssigt, regionale hensyn osv. Analyserne er sat i gang, og direktivet er jo udarbejdet sådan, at der er et tidsforløb fra vedtagelse til implementering. Regeringen henter mandater i Europaudvalget, men implementeringsdiskussionen foregår i fagudvalgene, og jeg har tænkt mig fortsat at respektere den arbejdsdeling.

Non-ETS-byrdefordelingsaftalen har rigtignok skærpet kravene til Danmark, men før man drager en konklusion om, at Danmark ikke længere er blandt de ambitiøse lande, bør man se på fordelingen mellem de europæiske lande i byrdefordelingsaftalen. Der er 40 procentpoint fra det land, der skal reducere mindst, op til det land, der skal reducere mest. Danmark ligger på 50 pct. og er dermed i den gruppe af EU-lande, der suverænt skal levere den største reduktion.

Byrdefordelingsaftalen er ikke et udtryk for, at man på europæisk plan har foretaget en analyse af, hvilke lande og hvilke sektorer der kan reducere mest omkostningseffektivt. Man har ikke tilnærmelsesvis ramt et punkt, hvor den marginale CO₂-fortrængningsomkostning er ens på tværs af de

europæiske lande – det er fordelt efter velstand. Derfor kan vi som velstående land sagtens have fået stillet høje krav i byrdefordelingsaftens, samtidig med at vores klimapolitiske mål er i den absolutte internationale top.

Som jeg er blevet oplyst, har det været kendt i forhandlingsmandaterne, at forløbet kunne ende med, at Danmark ikke fik et mål i denne størrelsesorden. Det er altså ikke noget, vi bliver påduttet, men noget vi har inviteret indenfor. At invitere forpligtelser indenfor er vel også ambitiøst.

Opfyldelsen af non-ETS-målet hænger meget sammen med arbejdet i den ekspertgruppe, som professor i økonomi Michael Svarer er formand for. Gruppens opgave er at kigge på »Aftale om grøn skattereform for industri mv.«, som har fokus på regulering af fødevarerhvervet, og derfor indgår det i kommissoriet, at både LULUCF-forpligtelserne og byrdefordelingsaftalen er med i analysen, og når man kigger på initiativer. Kan der opstå synergi, så det tjener til at opfylde begge målsætninger, eller fokuserer initiativerne f.eks. kun på en målsætning? Først når resultatet af ekspertgruppens undersøgelser foreligger, vil vi kunne udarbejde den endelige strategi for opfyldelsen af målsætningerne. Undersøgelsen er en væsentlig komponent i at afdække, hvor den indenlandske indsats skal gøres.

Da byrdefordelingsmålene er bestemt ud fra et lands velstand og ikke reduktionspotentiale, kan nationalstater desuden bringe fleksibilitetsmekanismer i anvendelse. Dermed indgår der muligheder for fleksibilitet mellem kvotebelagte sektorer og ikkekvotesektorer for reduktioner, som kan foretages i de andre lande. Det er lidt teknisk, men der kommer til at være mulighed for kvoteannullering og lignende.

Alt dette skal ses i en sammenhæng på rette tid, og det er i regeringens optik endnu for tidligt at drage konklusioner. Vi afventer ekspertgruppens arbejde.

NOT Vi har udarbejdet en opgørelse over implementeringsfristerne på de forskellige lovforslag. Da det er mange direktiver, vil jeg ikke læse hele listen op. Vi oversender den gerne, så den kan bidrage til overblikket og prioriteringen af alles tid.

Marianne Bigum: Ministeren sagde, at vi skulle respektere arbejdsfordelingen mellem fagudvalg. Dertil vil jeg bemærke, at Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget (KEF) er inviteret til samrådet, samt at vi jo har etableret arbejdsgruppen om EU's klimapolitik, hvor medlemmer på tværs af KEF, Europaudvalget og Europa-Parlamentet sammen prøver at koordinere arbejdet. I det hele taget er det en del af vores reformarbejde. Vi respekterer bestemt arbejdsdelingen, men er også i gang med at prøve nye ting for at blive bedre og hurtigere i forbindelse med lovgivningsarbejdet.

Jeg fik i øvrigt ikke svar på et af mine spørgsmål, så jeg gentager det: Klimarådet fremhæver i sin seneste statusrapport dieselfgift og øgede incitamenter til at lagre CO₂ i skovene – f.eks. en afgift på afbrænding af biomasse – som mulige tiltag, der kan bringe Danmark på ret kurs i forhold til forpligtelser i ikkekvotesektoren. Er det noget, regeringen overvejer?

Den fungerende formand: Arbejdsgruppen om EU's klimapolitik har tidligere haft finansministeren på besøg, og som formand for gruppen kan jeg sige, at vi også håber på at få klima-, energi- og forsyningsministeren på besøg. Det følger vi op på.

Klima-, energi- og forsyningsministeren: Jeg nævnte arbejdsdelingen mellem udvalgene, fordi Marianne Bigum indledningsvis kun nævnte Europaudvalget. Det er fantastisk, at den europæiske dimension af klima- og energipolitikken styrkes, og at man i Folketinget engagerer sig mere i det.

Jeg vil i øvrigt opfordre til, at Folketinget tager Danmarks formandskab i 2025 med i overvejelserne. Kan den arbejdsform, vi er ved at udvikle, også give værdi i forbindelse med et formandskab?

Hvad 2025-målet angår, har regeringen meldt ud, at vi vil indlede forhandlinger om at opfylde den udestående manko ved at øge iblandingskravet af grønne brændsler med et loft for førstegenerations biobrændstoffer, så vi sikrer, at en del af det bliver andengenerations. Vi vil invitere Folketingets partier til en drøftelse af det inden sommer. Der er ikke truffet beslutning om Klimarådets øvrige anbefalinger.

Christian Friis Bach: Er der fremskridt med CO₂-grænsetilpasningsmekanismen (CBAM)? Hvordan forholder Danmark sig til den? Traditionelt er vi et frihandelsorienteret land, der måske ville se lidt skeptisk på den slags og fastholde, at det skal være WTO-medholdeligt. Jeg kunne godt tænke mig at høre lidt mere om den del af Fit for 55.

Karin Liltorp: For nylig hørte man, at tyskerne havde forsøgt at obstruere for udfasningen af fossile biler. Er der noget nyt i den sag? Og er der noget, man frygter i forbindelse med udfasningsaftalen?

Klima-, energi- og forsyningsministeren: Jeg henviser til skatteministeren for en mere dybdegående gennemgang af CBAM, men helt overordnet er den vigtig af to årsager. For det første danner den et grundlag for dialog med lande, der ikke har bindende klimamål, om afsætning af varer på det europæiske marked. Det er et redskab, der skal bruges med forsigtighed, da der knytter sig sammenhængsproblemstillinger til. Det har i øvrigt den sideeffekt på EU's indre marked, at man kan bremse op i gratistildelingen af kvoter til de sektorer, der bliver beskyttet af CBAM. Alt andet lige må man forvente, at CO₂-udledningen, der er til rådighed i det europæiske marked, distribueres mere omkostningseffektivt på tværs af sektorerne. Så det er en vanskelig situation – et tveægget sværd – men ved korrekt udførelse og brug vil det trods alt være et redskab, som kan bidrage til at beskytte EU's muligheder for at være i front på klimaområdet.

Som Karin Liltorp siger, var der rigtig nok et meget overraskende afsluttende forløb om emissionskravene til personbiler. Der er landet et kompromis, som den tyske regering har tilsluttet sig. Kompromiset går ud på, at man skal kigge på muligheden for, at der kan køre biler rundt med en forbrændingsmotor, som så kun forbrænder ptx-brændstoffer. Det er ikke på linje med de danske ønsker, og vi vil følge implementeringen.

Der kan være mange holdninger til det. Personligt blev jeg overrasket over processen. Det har vakt en del opmærksomhed, at et så betydende medlemsland har intervenseret så sent i processen, og det er ikke et eksempel til efterfølgelse. Desuden viser teknologifremskrivningerne, at personbiltransporten vil blive baseret på el. Derfor bliver det spændende at se, om kompromiset overhovedet giver mening, når vi når til 2035. Det tvivler jeg personligt på.

Marianne Bigum: Hvornår kan vi forvente, at regeringen vil fremlægge den samlede plan for implementeringen af energieffektivitetsdirektivet? Kan der allerede nu siges noget om, hvordan vi vil leve op til EU's nye krav for energieffektivitet? Ministeren sagde, at der var behov for en gennemarbejdet analyse, og jeg kunne godt tænke mig at få uddybet, hvilken slags analyse der skal laves. Hvad er der behov for?

Energieffektiviseringsdagsordenen er ikke ny. Jeg begyndte at arbejde med den i 2019, og herhjemme har vi en branche, der ligger på spring for at gå i gang, så vi kan nå 2025-målet. Hvorfor

har det taget så lang tid? I min optik er det jo en af de mest oplagte ting at gå i gang med, for det er billigere at reducere vores energibehov end at bygge en masse nye ting.

Klima-, energi- og forsyningsministeren: Jeg er enig i, at energi på linje med arbejdskraft og kapital er en ressource, og man skal bruge den med omtanke. Bygningsdirektivet er ikke færdigbehandlet endnu, og regeringen har et ønske om, at det og energieffektiviseringsdirektivet bliver behandlet i en samlet analyse. En stor del af svaret på dette er elektrificeringen af bl.a. transportsektoren, og derfor er det et bredere sæt af sektorer, der kan bidrage til opfyldelsen af målet, og som skal indgå i analysen. Der er i direktiverne fastsat en tidsperiode for analysen. Når regeringen er færdig med den og har lagt sin politiske linje, vil vi gå i dialog med Folketinget om det. Uden at forudiskontere kan dele af det være forligsbundet, og i så fald vil man drøfte det i den relevante forligskreds. Andre dele er måske ikke forligsbundede og vil derfor komme i helt almindelig lovbehandling.

Der pågår stadig forhandlinger om bygningsdirektivet med Europa-Parlamentet, og det er vigtigt at kende det endelige resultat af dem, inden man lægger sin politik. Det kan nemlig have betydning for Danmarks frihedsgrader i opfyldelsen af direktivet. Som Marianne Bigum siger, er Danmarks udgangspunkt godt. En del af bygningsmassen er godt med, men i nogle egne kan det være svært at fremskaffe den nødvendige finansiering af den slags investeringer i bygningsmassen.

Der er nogle væsentlige afvejningsspørgsmål, som i min optik kræver, at der gennemføres en grundigt analyse af, hvilke potentialer der er, og hvilke virkemidler kan tages i brug – tilskud, forbud, mærkningskrav osv. Implementeringen kan ende med at blive byrdefuld for nogle, og derfor må man kende konsekvenserne, før man farer hen til lovgivningsknappen.

Marianne Bigum: Kan ministeren sige noget om, hvornår bygningsdirektivet er færdigbehandlet, og hvor lang tid en grundig analyse skal tage?

Klima-, energi- og forsyningsministeren: Hvis en almindelig lovproces skal være grundig og involvere høringer osv., tager den vel trekvart års tid. Det betyder, at man har analysetid i 2023 og et stykke ind i 2024. Lidt afhængigt af hvordan bygningsdirektivet falder ud, kan de to ting måske køre i samme proces – forhåbentlig, for der kan være synergi mellem de to typer regulering, og derfor vil det være fornuftigt at se dem i sammenhæng. Trilogforhandlingerne pågår, og vi ved ikke, hvornår det er færdigbehandlet, men vi håber på andet halvår af 2023. Der har været pres på for at få gjort ting færdige under det svenske formandskab, for der skal snart være valg til Europa-Parlamentet og en ny Kommission.

Marianne Bigum: Skal jeg forstå det sådan, at vi ikke kommer til at kunne gøre noget ved energieffektiviseringer, før bygningsdirektivet er på plads? Vi har i nogle år talt om at stille krav til kommunale bygninger og fritage dem for et anlægsloft, så de kan bruge eksisterende midler til finansieringen – til gengæld skal de så betale for forbrændingsanlæg, som går konkurs. Kan man begynde at kigge på den slag tiltag nu, eller er det også helt låst, indtil vi har den samlede plan?

Klima-, energi- og forsyningsministeren: I min optik er energieffektivitet en form for evergreen, forstået på den måde at vi jo har masser af regulering, der animerer folk til at bruge energi med omtanke. Når et stigende antal danskere med glæde køber elbiler, er det også energieffektivitet. Når vi introducerer CO₂-afgifter for industrien, og de dermed kan forvente en øget omkostning, er

det også energieffektivitet. Erhvervspuljen er også energieffektivitet. Beskatningen af energi i Danmark er også et væsentlig virkemiddel. Mit verdensbillede er derfor en smule anderledes. Jeg ser en masse ting i spil, som animerer til energieffektivitet.

For så vidt angår at leve op til direktivernes forpligtelse er det alligevel regeringens tilgang at se det i en sammenhæng. På den måde kan man foretage en vurdering omkostningseffektivt på tværs af de mange virkemidler. Hvis ens politik bliver caseorienteret og baserer sig på enkeltstående initiativer – velmenende – kan man komme til at fokusere på lyksalighederne i det enkelte initiativ. Men man er nødt til at se, hvordan de forskellige initiativer spiller sammen, så vi kan dosere indsatsene efter en omkostningseffektiv opfyldelse af direktiverne.

Marianne Bigum: Ifølge Klimarådets analyse af Danmarks klimamål ville verden kun have en begrænset chance for at realisere Parisaftalen, hvis resten af verden havde samme ambitionsniveau som os. Mener ministeren med det in mente, at EU's mål om en reduktion på 55 pct. frem mod 2030 er tilstrækkeligt? Hvis ikke: Er regeringen gået i gang med at arbejde for at få øget EU's ambitioner i næste forhandlingsrunde?

Klima-, energi- og forsyningsministeren: Det er vurderingen, at realiseringen af Fit for 55 vil gøre EU i stand til at melde et øget mål om 57 pct. i forhold til 2030. Det støtter Danmark. Der skal snart sættes et EU-klimamål for 2040, og diskussionen skal til at gå i gang. Vi er i dialog med ligesindede lande om, hvilket ambitionsniveau der kan komme ud af den proces. Det skal også være ansvarligt, både af hensyn til EU's rolle som progressiv kraft i verden, der sætter ambitiøse mål og lægger pres på andre lande, men også til, at EU's andel af de samlede globale udledninger – i takt med udviklingen af verdens befolkning og stigningen af velstand uden for EU – er mindre i dag end tidligere og i fremtiden vil være endnu mindre. Der er behov for global handling og behov for, at Danmark bidrager til, at EU kan være en progressiv kraft i de globale forhandlinger.

Det bliver rigtig spændende at se, hvad Europa kan samles om. Det er selvfølgelig for tidligt at spørge om, men vi går efter at se, om der kan samles en alliance af ambitiøse lande, der er så stærk, at det kan få betydning for, hvor den europæiske ambition lander. Hvis tidsplanen holder, skal processen være konkluderet inden Danmarks formandskab. Jeg forestiller mig, at det bliver et ambitiøst tal, og at det er på plads inden. Ellers får Danmark en meget vigtig opgave, når kasketten bliver vores. Så vidt jeg husker, vil det under alle omstændigheder være en dansk minister, der skal forhandle på EU's vegne på COP'en. Så må vi håbe, at det er med et godt mandat.

Marianne Bigum: Hvem betragter vi som ligesindede lande i dette spørgsmål? Landene laver forskellige ting på forskellige måder, så det ville være godt at vide.

Vil regeringens plan om iblanding af mere biobrændstof sikre, at Danmark lever op til forpligtelserne om at fremme avancerede biobrændstoffer og electrofuels og/eller brint?

Klima-, energi- og forsyningsministeren: Hvis det sidste spørgsmål drejer sig om 2025-målet, er svaret ja.

Når det kommer til ligesindede lande, skal man passe på med at komme til at udtrykke sig ekskluderende – man vil jo gerne inkludere så mange lande som muligt. Jeg tillader mig derfor bare at antyde. I disse spørgsmål står Danmark ofte sammen med en række nordvesteuropæiske lande,

der ikke ligger langt fra Nordsøen, men andre lande er også med, og nogle bor steder med vandkraft og bjerge, så der kan være en forskel landene iblandt. Afhængigt af sagen kan de ligesindede lande også inkludere nogle af de baltiske lande. En del af det handler nemlig også om Europas sikkerhed og afhængighed af import af fossil energi. Så kredsen kan variere, men det er typisk denne gruppe, der tages udgangspunkt i. Vi har ofte gode samarbejder i den kreds, bl.a. når det handler om udbygning af VE-direktivet og offshore vind, og også når det handler om klimamålsætninger.

Når det er sagt, kigger vi ind i et EU, hvor den danske forståelse af andre landes omstillingsudfordringer kunne blive beriget. Polen har et andet energisystem end os, de kommer fra en anden historisk baggrund og energiforsyningsituation. Det med at kunne bevæge sig, handler også om at være i dialog og prøve at forstå dem, der ikke intuitivt tænker som en selv.

Jeg synes bestemt, det ville være en god idé, hvis arbejdsgruppen om EU's klimapolitik f.eks. påtænkte studieture og at invitere andre landes parlamenter til Danmark. Man skal også tænke meget nøje over at gå i dialog med nogle af de lande, som vi ikke før har haft tætte, intuitive samarbejdsrelationer med på klimaområdet. Deres stemmer er også legitime og vigtige, når den samlede europæiske kabale skal gå op.

Marianne Bigum: Tak for opfordringen til at være i dialog med andre lande. Formandskabet i KEF har allerede haft møde med Letland omkring bl.a. klima. De vil rigtig gerne købe vores energieffektiviseringsteknologier.

Tak desuden for at hjælpe udvalgene og arbejdsgruppen med at forstå EU's klimapakke. Jeg håber, at vi ud over en liste med lovforslag kan få ministerens besvarelse af samrådsspørgsmålene på skrift. Jeg tror, det kan indgå meget konstruktivt i vores arbejde. Det er tydeligt, at vi står over for en kæmpe opgave, både herhjemme og i Bruxelles. Derfor er jeg rigtig glad for det samarbejde, vi har etableret i arbejdsgruppen og udvalgene imellem.

På den ene side mener Socialistisk Folkeparti ikke, at pakken er tilstrækkelig ambitiøs, hvis EU skal yde et fair bidrag til at nå målene i Parisaftalen. Vi mener, at EU burde have et langt højere reduktionsmål, og at vi burde have sikret en langt hurtigere europæisk udfasning af benzin- og dieslbiler. Samtidig mener Socialistisk Folkeparti, at vi er nødt til at få en fælleseuropæisk regulering af landbrugets udledninger. Regeringens planer for det kommer jeg nok til at vende tilbage om på skrift. Desuden skal det samlede forbrug af træbiomasse til energiformål reguleres og nedbringes.

På den anden side er vi heller ikke i tvivl om, at Fit for 55-pakken peger den rigtige vej. Det presser Danmark og andre EU-lande på aspekter af klimapolitikken, hvor vi her i Danmark faktisk har hængt i bremsen, ikke mindst på energibesparelser og på landbrugets udledninger. Jeg ser frem til et godt videre samarbejde. Formanden for arbejdsgruppen inviterede ministeren til at komme og tale om, hvordan vi mere konkret kan adressere disse spørgsmål og udarbejde god, hurtig lovgivning. Vi har nemlig ikke så meget tid. Det gælder også Danmarks tidlige interessevaretagelse i forbindelse med den nye Kommission.

Klima-, energi- og forsyningsministeren: For at slutte lidt højstemt: Det er Europadag i dag, og betydningen af det europæiske samarbejde for at kunne levere på danske klima-, energi- og sikkerhedsambitioner er ikke blevet mindre. Jeg glæder mig over interessen og samrådet i dag. Jeg glæder mig til den videre dialog. God Europadag til alle.

Den fungerende formand: Som fungerende formand for Europaudvalget og formand for arbejdsgruppen kan jeg oplyse, at vi sender en indbydelse til det videre arbejde i arbejdsgruppen, og vi glæder os. Arbejdsgruppens møder foregår for lukkede døre, så vi kan drøfte uformelt, uden at man risikerer for meget, og det ville være rigtig sjovt at tage den dialog med ministeren.

Mødet sluttede kl. 14.36.