

Fit for 55 – Dansk Erhvervs prioriteter

Dansk Erhverv hilser EU-Kommissionens klimapakke, Fit for 55, varmt velkommen. Med markedet som motor, øger EU-Kommissionen tempoet med henblik på at gøre Europa klimaneutralt inden 2050. Især er et styrket CO²-kvotesystem og en klimatold godt nyt, fordi den fremmer en markedsdrevet grøn omstilling. Dansk Erhverv vil arbejde aktivt på, at Danmark bliver verdens bedste land til at indfri den grønne omstilling.

Dansk Erhverv støtter:

- A. Den grønne ambition i den europæiske grønne pagt og målet om at gøre EU til det første klimaneutrale kontinent senest i 2050.
- B. At reducere emissionerne med mindst 55 pct. senest i 2030 i forhold til niveauet i 1990.
- C. Det øgede mål om 40 pct. vedvarende energi i 2030, men mener at dette mål kan øges.
- D. Det grundlæggende princip om, at forureneren skal betale.

1. Revision og opdatering af EU's kvotehandelssystem (ETS)

Der er en række fundamentale udfordringer ved selve ETS-systemet, som bør udbedres, heriblandt de fluktuerende kvotepriser og manglende incitamenter for negative CO₂-emissioner.

Dansk Erhverv anbefaler, at:

- Udvide ETS til sektorer, såsom transport og bygninger.
- Gennemgå den danske lovgivning med henblik på at fjerne de særregler på transportområdet, der har sammenfald med EU's kvotesystem, og som derfor risikerer at medføre dobbeltbeskatning og -regulering. Det drejer sig bl.a. om CO₂-fortrængningskravet, eurovignetdirektivet og energibeskatningsdirektivet.
- Øge den lineære reduktionsfaktor fra 2,2 til mellem 3,5-5,5 pct.
- Bakke op om Market Stability Reserve (MSR) og fastholde in-take-satsen på 24 pct. efter 2023 fremfor at nedsætte den til 12 pct.
- Gratiskvoter til produktion af brint på fossilt brændsel enten fjernes, eller at brintproduktion på grøn strøm også tildeles gratiskvoter.
- Indføre en prisbund for kvotepriser (Carbon Price Floor). Det kan eksempelvis ske ved at indføre en minimumspris på kvoterne i de løbende auktioner fra medlemsstaterne/EU-kommissionen.
- ETS-udvidelsen går hånd i hånd med en indsats for at sikre adgang til konkurrencedygtige alternative drivmidler, en tilstrækkeligt udbygget tank- og lade-infrastruktur mv.

- Carbon Capture and Storage (CCS) og andre negative CO₂-emissionsteknologier, som i dag falder uden for det nuværende ETS, tages i betragtning, da det for nuværende vanskeliggør udviklingen af en business case for negative emissioner.
- EU indfører en mekanisme til udstedelse af certifikater til Carbon Capture and Storage (CCS) og andre projekter, som genererer negative emissioner.
- Kvotehandelsystemet skaber markedsbaserede incitamenter til grøn omstilling for virksomhederne.

2. Revision af udfasning af gratiskvoter til luftfarten i ETS og implementering af CORSIA

For at nå klimamålsætningen skal alle sektorer bidrage til at nedbringe CO₂-emissionerne. Det gælder også for flysektoren, at den skal yde et rimeligt bidrag til indsatsen vedrørende dekarboniseringen af vores økonomi og reducere luftfartssektorens afhængighed af fossile brændstoffer. Overordnet set er det afgørende, at policy-instrumenterne sikrer et 'Level playing field' i markedet, der ikke skader EU-operatørers konkurrencedygtigheden eller påvirker turismeindustrien negativt. En stærk og konkurrencedygtig europæisk luftfartssektor er afgørende for Danmark og hele EU.

Dansk Erhverv anbefaler, at:

- Man skal sikre et 'level playing field' i markedet.
- Vurdere effekterne og konsekvenserne for erhvervslivet ved de mange forskellige regelændringer i en sammenhæng, bl.a. med henblik på at undgå dobbeltregulering og dobbeltbeskatning.
- Provenuet fra kvoterne går tilbage til sektoren og hjælper med den grønne omstilling.
- 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.
- Ny regulering tager højde for, at luftfartssektoren fortsat er hårdt ramt af Covid-19-eftervirkningerne.
- De nye mekanismer skal kunne rumme, at den europæiske luftfart fortsat har mulighed for at imødekomme brugernes behov og efterspørgsel på flytransport.

3. Revision af forordningen om drivhusgasemissioner og – optag fra arealanvendelse, ændret arealanvendelse og skovbrug (LULUCF)

Dansk Erhverv er meget positiv overfor en grøn progressiv linje fra EU-kommissionen, og finder det afgørende, at man fra dansk side bakker positivt op om de højere ambitioner med LULUCF-forordningen. Som udgangspunkt, er fælles EU-regler et entydigt gode for danske virksomheder, da de giver mere ens konkurrencevilkår på EU's indre marked. Samtidig bør man fra dansk side have fokus på at støtte politiske og regulatoriske tiltag, som

understøtter konkurrenceevnen og har fokus på at undgå øgede administrative samt direkte og indirekte omkostninger for danske og europæiske virksomheder.

Dansk Erhverv anbefaler, at:

- Fremtidens klimapolitik bør sikre rammevilkår, der også beskytter naturen ved at mindske overtræk på klodens biologiske ressourcer og forringelser af biodiversiteten.
- Der foretages en prioritering af indsatsområderne, så alle medlemslande hurtigt får igangsat udvikling af solide kriterier og indikatorer, som kan måle og følge biodiversiteten i forbindelse med ressourceudtræk fra naturen og sikre, at et defineret niveau ikke overskrides.
- Betragte biologiske råvarer, inkl. bioaffald, som en knap ressource.
- Udarbejde en klar definition af, hvornår der er tale om bioaffald, der kan indgå i den nationale prioritering.
- Forske langt mere målrettet i biodiversitetsindikatorer og målemetoder for de forskellige arealudnyttelser og økosystemer.
- EU-Kommissionen allerede fra 2021 sikrer igangsættelse af de nødvendige nationale forskningsindsatser i alle medlemslande med henblik på at kunne måle biodiversitet i relation til CO₂-udslip.
- Sætte landbruget samt vådområder under fællesreguleringen.
- Medlemsstater skal udvikle kortlægninger med "geo-data".

4. Byrdefordelingsaftalen, ESR (2021-2030)

Dansk Erhverv støtter en udvidelse af kvotehandelssystemet til flere sektorer såsom transport og bygninger. Dog bør en udvidelse af ETS til nye sektorer gå hånd i hånd med en udfasning af byrdefordelingsaftalen for disse sektorer.

Dansk Erhverv anbefaler, at:

- Bygninger, transport mv. bør ikke være omfattet af Effort Sharing Regulation (ESR), når de omfattes af Emission Trading System (ETS).
- Der foretages en generel analyse af de samfundsøkonomiske omkostninger på både EU-niveau og for hvert enkelt medlemsland af hhv. anvendelse af prissignaler som ved den primære drivkraft i den grønne omstilling, hhv. et fravær af prissignaler som følge af en mere politisk planstyring af energiomstillingen.

5. Revision og opdatering af direktivet for vedvarende energi (Renewable Energy Directive, RED)

Vedvarende energi spiller en helt afgørende rolle i den grønne omstilling af Europa og i Europas bidrag til realiseringen af Parisaftalens mål. Der er behov for en hurtig, massiv og konstant udbygning af landvind-, havvind- og solenergi, hvis EU's klimamål for 2030 og 2050 skal nås. Vedvarende energi har en positiv effekt på både europæisk konkurrenceevne og forsyningssikkerhed. Den største barriere for at nå et ambitiøst VE-mål er hverken teknologi, omkostninger eller finansiering. Det er manglende og langsommelige tilladelser fra myndighedernes side.

Dansk Erhverv anbefaler, at:

- Overveje at hæve målet om 40 pct. vedvarende energi i 2030.
- Der laves en ambitiøs og målrettet indsats for at sikre, at der bliver givet flere og hurtigere tilladelser til ikke mindst havvind- og landvindsenergi.
- EU-kommissionen udarbejder en samlet strategi for udbygningen af især havvind og landvind.
- Der fastsættes et bæredygtighedskrav for biomasse, uanset hvordan biomassen anvendes.
- VE-direktivet understøtter omstillingen af de sektorer, som ikke direkte kan elektrificeres, f.eks. ved brug af brint eller electrofuels.
- Direktivet skal ikke fremme brint, produceret ved anvendelse af fossil gas, men udelukkende brint produceret med vedvarende energi.

6. Revision og opdatering af energieffektivitetsdirektivet (Energy Efficiency Directive, EED)

Dansk Erhverv er af den opfattelse, at EE-målet bør være et samlet mål for hele EU frem for individuelle mål for hver enkelt medlemsstat. Et samlet europæisk mål sikrer, at energieffektiviseringerne gennemføres mest omkostningseffektivt. Derudover er det afgørende at tænke energieffektivitet på tværs af sektorer. Dansk Erhverv bakker ikke op om den nuværende formulering af energieffektiviseringsmålet, da det ikke tager højde for en øget økonomisk vækst og øget erhvervsmæssig aktivitet i de kommende år.

Dansk Erhverv anbefaler, at:

- Det nuværende EE-mål på 32,5 pct. øges til 40 pct.
- Energieffektivitet, energioptimering og energibesparelser måles ud fra energiintensitet frem for ud fra endeligt energiforbrug. Såfremt energieffektivitet måles ud fra energiforbrug, kan det risikere at medføre perverse incitament, idet lukning eller udflytning af produktion vil afspejle sig i et mindre energiforbrug. Men de facto ikke i mere energieffektivitet, fordi produktionen er ophørt frem for effektiviseret. Dermed kan klimalækage "belønnes" som energieffektivisering.
- Fortsætte den succesfulde indsats med energi- og miljøkrav via Ecodesign.
- Det nuværende mål om 3 pct. renovering af statsligt ejede og anvendte bygninger udvides til alle offentlige bygninger, og at der i stigende grad anvendes ESCO- eller EPC-modeller til at fremme renoveringer, så renoveringerne ikke belaster de offentlige budgetter.
- Private aktører skal have lettere adgang til tilgængelige energidata.
- Den økonomiske vurdering af en renovering ikke kun skal dække værdien af sparet energi, men også omfatte værdien af eksternaliteter, eksempelvis bedre indeklima eller forøget bygningskvalitet.
- Fremtidige muligheder for cirkulær økonomi bør indtænkes, f.eks. i form af krav om materialepas og bygningspas.

7. Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFID)

Tilgængeligheden af alternative drivmidler, og den dertilhørende tank- og ladeinfrastruktur, er fundamentet for den grønne omstilling af transportsektoren. Uden let adgang til grønne drivmidler, på tværs af hele Europa, bliver det svært at sætte skub i produktionen og indkøb af klimavenlige køretøjer. Dansk Erhverv bakker derfor op om Kommissionens forslag, der sætter klare rammer for udrulningen af den nødvendige infrastruktur.

Dansk Erhverv anbefaler, at:

- Forsalg 2 er det mest hensigtsmæssigt for at fremme den grønne omstilling af transportsektoren.
- Skabe ladestandere for lettere erhvervskøretøjer i første omgang.
- Etablere et marked for brint til den tungere del af landtransporten.
- Fastholde en ambition om at opsætte ladepunkter til tunge lastbiler.
- Brugen af naturgas på sigt udgå til fordel for 100 pct. CO₂-neutrale drivmidler.
- Det ikke bør indgå som krav, at medlemslandene etablerer en tankinfrastruktur til LNG (flydende naturgas).

8. Lovforslag vedrørende CO₂-præstationsnormer for lette køretøjer

Landtransporten er en vigtig aktør for den grønne omstilling, og er samtidig en central spiller for fastholdelsen af EU's konkurrencekraft og vækst. De sidste årtier er det lykkedes at sænke det enkelte køretøjs udledning af drivhusgasser betydeligt, samtidig med, at efterspørgslen på transportløsninger er steget. Dansk Erhverv ser derfor de tværnationale standarder for køretøjers udledning af drivhusgasser, som et vigtigt redskab for at fremme EU's klimaambitioner, og støtter opjusteringen af disse.

Dansk Erhverv anbefaler, at:

- Der er en forudsigelig regulering, så erhvervslivet kan nå at få lavet de nødvendige omstillinger.
- Fastholde at de forslåede krav stiger efter hvert 5. år, i stedet for årligt.
- Der er adgang til alternative og grønne brændstoffer, køretøjer og den dertilhørende nødvendige tank- og ladeinfrastruktur, og at det bliver gjort tilgængeligt på markedet til konkurrencedygtige priser.

9. Lovforslag vedrørende EU klimatold (Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM)

For at opnå EU's klimamålsætning om en reduktion i CO₂-emissioner på mindst 55 pct. inden 2030 er en udvidelse og forbedring af kvotehandelsystemet en nødvendighed. Dansk Erhverv bakker op om Kommissionens lovforslag om en klimatold, som vil være med til at sikre europæiske virksomheders konkurrencevilkår og forebygge klimalækage.

Dansk Erhverv anbefaler, at:

- En klimatold skal være i overensstemmelse med reglerne i verdenshandelsorganisationen (WTO).
- Der indføres en kompensationsordning, når virksomheder fra EU eksporterer til lande udenfor EU for at sikre et "level playing field", såfremt tildelingen af gratiskvoter udfases.
- EU-kommissionen hurtigst muligt gennemføre en konsekvensanalyse med særligt fokus på SMV'erne.

10. Iblandingskrav til luftfarten (ReFuelEU Aviation)

For at nå klimamålsætningen skal alle sektorer bidrage til at nedbringe CO₂-emissionerne. Det gælder også for flysektoren, at den skal yde et rimeligt bidrag til indsatsen for at dekarbonisere vores økonomi og reducere luftfartssektorens afhængighed af fossile brændstoffer. Overordnet set er det afgørende, at policy-instrumenterne sikrer et 'level playing field' i markedet, der ikke skader EU-operatørers konkurrencedygtigheden eller påvirker turismeindustrien negativt. En stærk og konkurrencedygtig europæisk luftfartssektor er afgørende for Danmark og hele EU. Fælleseuropæisk lovgivning på området er den rigtige vej at gå for at nå klimamålsætningerne, som ikke kan nås alene via nationale regler og ordninger i et globalt marked.

Dansk Erhverv anbefaler, at:

- Indføre et fælleseuropæisk iblandingskrav for bæredygtigt flybrændstof (SAF).
- Lovgivningen skal rette sig mod at regulere brændstofleverandørerne for at fremme et stigende iblandingskrav. Vi støtter fastsatte minimumssatser.
- En effektiv og ikke-bureaukratisk kontrol skal sikre, at reglerne efterleves, så der er lige konkurrencevilkår.
- Reguleringen af lufthavnenes forpligtelser til at tilvejebringe den nødvendige infrastruktur til tankning af bæredygtigt brændstof mv. skal være proportionel og ikke medføre byrder, der ikke står mål med en omkostningseffektiv grøn omstilling.
- Det bør sikres, at Kommissionens forslag til overgangsordning ikke medfører, at brændstofpriserne på tværs af unionens lufthavne bliver konkurrenceforvridende.
- Der tilsigtes en fornuftig balance mellem, hvad markedet realistisk forventes at kunne tilvejebringe, uden at prisen er uproportionelt høj.
- Første generations bio-brændstoffer ikke skal fremmes og indgå som en del af bæredygtigt flybrændstof.
- EU bør arbejde målrettet for, at bæredygtige fly-brændstoffer og bindende målsætninger udvides til den internationale luftfart gennem arbejdet i ICAO.

11. Ny forordning om krav til brug af alternative brændstoffer i søfarten (FuelEU Maritime)

Søtransport er en central aktør for den globale sammenhandel, og derigennem EU's konkurrencekraft og vækst. Som et globalt konkurrenceudsat erhverv, er søtransporten afhængige af fælles standarder og regler. Dansk Erhverv er derfor positive overfor Kommissionens generelle udspil, som vil gøre sig gældende på tværs af hele den Europæiske Union.

Dansk Erhverv anbefaler, at:

- EU's institutioner til at arbejde for, at forordningens principper gøres til en global standard.
- EU's institutioner og medlemslande understøtter udviklingen og etableringen af grøn teknologi, så det bliver tilgængeligt på markedet til konkurrencedygtige priser.

12. Omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet

Overordnet set mener Dansk Erhverv, at det er positivt, at man ønsker at få en mere ensartet og klar beskatning på tværs af medlemslande, brancher og energiprodukter. Dansk Erhverv er også meget positive overfor Kommissionens ønske om at beskatte efter energiindhold samtidig med, at det bliver holdt op på deres miljømæssige indvirkning. På den baggrund er det derfor også positivt, at der bliver fastsat minimumsbeskatningssatser, som de enkelte medlemslande dermed ikke kan undergå for at beskytte særlige energiformer.

Dansk Erhverv anbefaler, at:

- Afgiftssatser på elektricitet revurderes i forhold til elektricitetens klima- og miljømæssige belastning.
- Der ikke må ske dobbeltbeskatning/regulering.
- Understrege, at der ikke kun vil være overlappende beskatning ved politikforslag 3, da der også er det i forslag 2a.
- Kommissionens parallelle forslag om infrastruktureafgifter på lastbiler (og varebiler), som efter Kommissionens forslag også skal have et CO₂-element, udgør en særskilt udfordring i forhold dobbelt- eller trippelbeskatning af CO₂.
- Der sker en lavere beskatning af biobrændstoffer og elektricitet.

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet og
Energistyrelsen

Att: Annette Mølgaard Schaper og Martin Birk Rasmussen

9. august 2021

Dansk Erhvervs hørings svar vedrørende EU-kommissionens meddelelse om Fit for 55

Dansk Erhverv takker for muligheden for at afgive hørings svar på Europa-Kommissionens meddelelse om Fit for 55.

Dansk Erhverv tager dog forbehold for, at det på grund af den korte høringsfrist hen over sommerferien ikke har været muligt at studere udspillet i detaljer eller drøfte i dybden med medlemsvirksomhederne.

Dansk Erhverv hilser EU-Kommissionens klimapakke Fit for 55 varmt velkommen. Med markedet som motor øger EU-Kommissionen tempoet på at gøre Europa klimaneutralt inden 2050. Især er et styrket CO₂-kvotesystem og en klimatold godt nyt, fordi den fremmer en markedsdrevet grøn omstilling.

Det er forbilledligt, at EU-kommissionen kommer med en samlet og sammenhængende pakke, der skal sikre EU's samlede reduktionsmål, og ikke foretager drypvise sektorbaserede udspil, så det er uklart om målet nås, hvordan det nås, og med hvilke omkostninger for virksomheder og borgere. Denne tilgang kan med fordel tjene som inspiration for medlemsstaterne i deres nationale klimapolitik. I en dansk kontekst er tilgangen i tråd med den opfordring, som regeringens 13 klimapartnerskaber kom med i deres indspil til regeringen d. 16. marts 2020. Her påpegede de 13 klimapartnerskaber på behovet for en samlet klimaplan, bl.a. for at skabe sikkerhed om målet, omkostningerne og rammerne for de virksomheder og borgere, som skal drive omstillingen.

Dansk Erhverv bakker op om princippet om, at forurenere skal betale, hvilket Fit for 55-udspillet i vid udstrækning arbejder i retning af. Det gælder bl.a. udvidelse af kvotehandelssystemet til flere sektorer og justering af ETS for at løse nogle af de nuværende udfordringer. Det er nødvendigt for at indfri ambitionen om klimaneutralitet i 2050.

Dansk Erhverv mener dog også, det er vigtigt, at indfasningen af de nye tiltag sker med blik for, at der fortsat er fair og lige konkurrencevilkår – en såkaldt 'level playing field' for de berørte sektorer – der ikke svækker danske og europæiske virksomheders konkurrenceevne. Her spiller 'Carbon Border Adjustment Mechanism' (CBAM) en vigtig rolle.

En hurtigere og mere markedsdrevet grøn omstilling af Europa vil være gavnligt for dansk og europæisk erhvervsliv, vækst og beskæftigelse, europæisk energiforsyningsikkerhed og ikke mindst bestræbelserne på at nå Parisaftalens mål om 1,5 grader.

Med venlig hilsen,

Ulrich Bang

Markedschef for Klima- og Energi, Dansk Erhverv

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet og
Energistyrelsen

Att: Annette Mølgaard Schaper og Martin Birk Ras-
mussen

9. august 2021

Dansk Erhvervs høringssvar vedrørende revision og opdatering af EU's kvotehandelssystem (ETS)

Dansk Erhverv takker for muligheden for at afgive høringssvar på Europa-Kommissionens forslag til en revision og opdatering af EU's kvotehandelssystem (ETS).

Dansk Erhverv tager dog forbehold for, at det på grund af den korte høringsfrist hen over sommerferien ikke har været muligt at studere udspillet i detaljer eller drøfte i dybden med medlemsvirksomhederne.

Generelle bemærkninger:

EU's kvotehandelssystem er drivkraften bag Europas grønne omstilling. Kvotehandelssystemet skaber markedsbaserede incitamenter til grøn omstilling for virksomhederne, hvilket sikrer den samfundsøkonomisk mest effektive grønne omstilling af Europa.

Derfor er Dansk Erhverv stor tilhænger af at udvide ETS til sektorer såsom transport og bygninger og gøre ETS kompatibelt med EU's mål om at nedbringe emissionerne med 55 pct. inden 2030.

Dog er der en række fundamentale udfordringer ved selve ETS-systemet, som bør forbedres, heriblandt de fluktuerende kvotepriser og manglende incitamenter for negative CO₂-emissioner.

Specifikke bemærkninger:

Tilpasning af ETS til EU's 2030-klimamål

Dansk Erhverv støtter Kommissionens forslag om at sænke det samlede emissionsloft samt hurtigt øge den årlige reduktionssats for at reflektere målet om mindst 55 pct. CO₂-reduktion inden 2030. Forslaget vil være med til at opretholde et velfungerende ETS, der effektivt leverer reduktioner af drivhusgasemissioner og styrer investeringer væk fra CO₂-udledende aktiviteter. Det kan eksempelvis ske ved at øge den lineære reduktionsfaktor fra 2,2 til mellem 3,5-5,5 procent.

Udvidelse af ETS

ETS er det mest omkostningseffektive instrument på EU-plan til at sikre de nødvendige CO₂-reduktioner. Derfor er Dansk Erhverv enig i målsætningen om at udvide ETS til yderligere sektorer,

da det vil skabe incitament til at investere i CO₂-reduktioner. Det vil føre til et mere velfungerende marked for grønne løsninger med bedre konkurrencevilkår og sikre, at alle sektorer bidrager til den grønne omstilling. Samtidig vil risikoen for klimalækage (carbon leakage) mindskes.

Konkret bør ETS udvides til bygningssektoren, ligesom der også er et stort potentiale for omstilling af transportsektoren gennem ETS, hvis det gøres på en balanceret måde. Derfor anbefaler Dansk Erhverv blandt andet en gennemgang af den danske lovgivning for at fjerne de særregler på transportområdet, der har sammenfald med EU's kvotesystem, og som derfor risikerer at medføre dobbeltbeskatning og -regulering. Det drejer sig bl.a. om CO₂-fortrængningskravet, eurovignetdirektivet og energibeskatningsdirektivet.

Transportsektoren er meget afhængig af adgangen til grøn teknologi, for at kunne levere varige grønne løsninger samtidig med, at mobilitet, konkurrencekraft og vækst i samfundet bibeholdes. For at undgå risikoen for, at en udvidelse af ETS til transportområdet udelukkende medfører prisstigninger for erhvervslivet og forbrugerne, er det afgørende, at ETS-udvidelsen går hånd i hånd med en indsats for at sikre adgang til konkurrencedygtige alternative drivmidler, en tilstrækkeligt udbygget tank- og lade-infrastruktur mv.

Market Stability Reserve

Dansk Erhverv bakker op om Market Stability Reserve (MSR), som har bidraget til at skabe mere stabile og troværdige prissignaler til investorer i grønne teknologier. Det har især haft betydning i økonomiske kriser, bl.a. som følge af COVID-19. For at sikre et fortsat stabilt CO₂-prissignal, anbefaler Dansk Erhverv at fastholde in-take-satsen på 24% efter 2023 frem for at nedsætte den til 12%.

Prisbund for kvotepriser

Den kvotepris, som virksomheder skal betale for at udlede et ton CO₂, er en funktion af politiske beslutninger, den økonomiske aktivitet og den teknologiske udvikling. Kvoteprisen har historisk set været meget svingende, og kvotemarkedet kollapsede reelt efter finanskrisen i 2009 med meget lave priser tæt på nul, da kvotesystemet ikke var designet til at sikre stabilitet og investorsikkerhed i en økonomisk krise. En sådan voldsomt fluktuerende kvotepris er ikke velegnet til at drive investeringer væk fra fossile brændsler og over til grønne løsninger, da virksomheder har behov for at kunne budgettere og økonomistyre langsigtet, når de skal træffe investeringsbeslutninger med en afskrivningsperiode på måske et årti eller mere.

For at give et mere klart og troværdigt langsigtet prissignal, som øger virksomhedernes investeringssikkerhed, anbefaler Dansk Erhverv derfor en prisbund for kvotepriser (Carbon Price Floor). Det kan eksempelvis ske ved at indføre en minimumspris på kvoterne i de løbende auktioner fra medlemsstaterne/EU-kommissionen.

Udfasning af gratiskvoter i forbindelse med CBAM

Dansk Erhverv ser det nye forslag om en klimatold (Carbon Border Adjustment Mechanism) som en mulighed for at udvide ETS til flere sektorer og virksomheder uden at svække europæisk konkurrenceevne. I dag får energiintensive virksomheder i Europa gratiskvoter, men CBAM muliggør en udfasning af disse gratiskvoter, idet europæiske og internationale virksomheder med klimatolden stilles lige ift. klimaafgifter.

Såfremt gratiskvoterne ikke bliver fjernet med indførelse af CBAM, vil det betyde, at de største europæiske CO₂-udledere får dobbeltbeskyttelse under EU-lovgivningen. Det er ikke bare uhen-sigtsmæssigt i forhold til klimaomstillingen men kan samtidig medføre risiko for handelskrig. Såfremt gratisfordelingen udfases i den forbindelse, bør der samtidig indføres en kompensation til disse virksomheder i tilfælde af eksport udenfor EU, så EU-virksomhedernes globale konkurren-ceevne sikres.

Der henvises i øvrigt til Dansk Erhvervs høringssvar vedr. CBAM.

CCS og negative CO₂-emissioner

Carbon capture and storage (CCS) og andre negative CO₂-emissionsteknologier falder uden for det nuværende ETS. Det vanskeliggør udviklingen af en business case for negative emissioner, eksempelvis gennem klassiske CCS-løsninger, CCS på biomassebaserede kraftværker og på storska-lafermenteringsanlæg, hvor der er et stort potentiale til CCS.

For at skabe økonomisk incitament til udvikling, skalering og industrialisering af CCS, anbefaler Dansk Erhverv, at EU indfører en mekanisme til udstedelse af certifikater til CCS og andre projek-ter, som genererer negative emissioner. Det vil bidrage til en markedsbaseret udvikling af grønne teknologier og fremme den innovation, der er nødvendig for at realisere klimamålene.

Grøn brint

Samme problematik gør sig gældende for produktion af brint, hvor der i dag gives gratiskvoter til fossil brintproduktion men ikke til grøn brintproduktion med el. Det skævvrider og bremser mar-kedet for en grøn brintproduktion og dermed skalering af nye PtX løsninger. Derfor foreslår Dansk Erhverv, at gratiskvoter til produktion af brint på fossilt brændsel enten fjernes, eller at brintproduktion på grøn strøm også tildeles gratiskvoter.

Med venlig hilsen,

Ulrich Bang

Markedschef for Klima og Energi, Dansk Erhverv

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet
Holmens Kanal 20
1060 København K

Den 9. august 2021

Høringsvar vedr. Europa-Kommissionens forslag om revision af udfasning af gratisvoter til luftfarten i ETS og implementering af CORSIA

Dansk Erhverv har d. 14. juni 2021 modtaget høring af ovennævnte forslag via både Specialudvalget for Klima-, Energi- og Forsyningspolitik og Specialudvalget for Transport.

Dansk Erhverv støtter den grønne ambition i den europæiske grønne pagt og målet om at gøre EU til det første klimaneutrale kontinent senest i 2050. Et skridt på vejen dertil er målsætningen om at reducere emissionerne med mindst 55 % senest i 2030 i forhold til niveauet i 1990.

Dansk Erhverv bakker derfor op om Europa-Kommissionens klimapakke "Fit for 55", der skal indføre de reguleringsmæssige værktøjer til at nå dette mål. Idet der er tale om en pakke af forslag, er det vigtigt at vurdere effekterne og konsekvensen for erhvervslivet ved de mange forskellige regelændringer i en sammenhæng, bl.a. med henblik på at undgå dobbeltregulering/beskatning.

For at nå klimamålsætningen skal alle sektorer bidrage til at nedbringe CO₂-emissionerne. Det gælder også for flysektoren, at den skal yde et rimeligt bidrag til indsatsen for at dekarbonisere vores økonomi og reducere luftfartssektorens afhængighed af fossile brændstoffer. Overordnet set er det afgørende, at policy-instrumenterne sikrer et 'level playing field' i markedet, der ikke skader EU-operatørers konkurrencedygtigheden eller påvirker turismeindustrien negativt. En stærk og konkurrencedygtig europæisk luftfartssektor er afgørende for Danmark og hele EU.

Dansk Erhverv er i udgangspunktet positiv overfor Kommissionens forslag, der foreslår at udvide CO₂-prissætningen til også at omfatte luftfartssektoren, som hidtil har været undtaget.

Det skal ske på en retfærdig, omkostningseffektiv og konkurrencedygtig måde, der er drevet af markedet. Samtidig er det afgørende, at indfasningen af de nye tiltag i initiativet sker med blik for, at der fortsat er fair og lige konkurrencevilkår.

Klimaændringer er en af de største udfordringer i vores tid. Men den grønne omstilling skaber samtidig nye muligheder for innovation, investeringer og job i nye markeder for rene teknologier og grønne produkter. Det skal reguleringen på EU-niveau tage højde for, når rammerne og reglerne ændres for at fremme et emissionsfrit Europa. Det bør sikres, at provenuet fra kvoterne går tilbage til sektoren og hjælper med den grønne omstilling.

I Dansk Erhverv bakker vi op om det grundlæggende princip om, at forureneren skal betale, og Kommissionens udspil viser fornuftige takter hvad det angår ved at reducere gratis kvoter i EU's CO₂-kvotesystem (ETS) og fremme auktionering. Det er dog afgørende, at overgangen og udrulningen af de nye regler er fleksibel 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.

Det er samtidig vigtigt, at ny regulering tager højde for, at sektoren fortsat er hårdt ramt 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.

Da flytransport og emissionsudledninger herfra er en global faktor, er det afgørende, at der er et effektivt system, der fremmer en grøn omstilling af den globale sektor, således at den europæiske konkurrencekraft fastholdes. Her er deltagelsen og implementeringen af ICAO's CORSIA-program en væsentlig faktor, og EU spiller her en afgørende rolle for at fremme den grønne dagsorden over for eksterne partnere (tredjelande). Dansk Erhverv støtter implementeringen af CORSIA i EU-lovgivningen med det formål at effektivisere regelsættet og gøre det mindst mulig bureaukratisk.

Som bemærket ovenfor er nærværende forslag en del af en samlet pakke. I udformningen af det samlede regelværk for luftfartssektoren er det centralt at undgå overlappende instrumenter, der medfører "dobbeltbeskatning" af en sektor, hvor dekarbonisering er omkostningstungt.

Med venlig hilsen



Kristian Baasch Pindbo

Chefkonsulent

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet

Att: Johan Møller Nielsen, Sofie Højris Bitzer og Sune Kirkegaard Rotne

9. august 2021

Høring for Europa-Kommissionens forslag til revision af forordningen om drivhusgasemissioner og -optag fra arealanvendelse, ændret arealanvendelse og skovbrug (LULUCF).

Dansk Erhverv er meget positiv over for en grøn progressiv linje fra EU-kommissionen. Dansk Erhverv finder det afgørende, at man fra dansk side bakker positivt op om de højere ambitioner med LULUCF-forordningen. Som udgangspunkt er fælles EU-regler et entydigt gode for danske virksomheder, da de giver mere ens konkurrencevilkår på EU's indre marked. Samtidig bør man fra dansk side have fokus på at støtte politiske og regulatoriske tiltag, som understøtter konkurrenceevnen og har fokus på at undgå øgede administrative samt direkte og indirekte omkostninger for danske og europæiske virksomheder.

Erhvervslivet har brug for en natur i balance for at opnå de rammevilkår, der er grundlaget for den gode langsigtede konkurrenceevne og solide forretningsudvikling. En klimapolitik, der ikke tilstrækkeligt formår at beskytte naturen og biodiversiteten i indsatsen for at omstille væk fra brug af fossile råvarer, kan være skadelig og kortsigtet for forretningsudvikling og investeringer. En virksomhed, som investerer i omstilling til brug af biologiske råvarer, kan stå i den situation om nogle år, at en ny miljøregulering ikke længere tillader dette og investeringer kan være tabt.

Fremtidens klimapolitik bør derfor sikre rammevilkår, der også beskytter naturen ved at mindske overtræk på klodens biologiske ressourcer og forringelser af biodiversiteten. I den forbindelse er det nødvendigt både at prioritere brugen af de stadig mere knappe biologiske råvarer og levetidsforlænge dem gennem forretningsudvikling med cirkulær økonomi. Denne er estimeret til at kunne nedbringe op imod 50 pct. af alle de menneskeskabte CO₂ emissioner.

Generelle bemærkninger

Dansk Erhverv bakker grundlæggende op om lovforslaget for revision af LULUCF-forordningen, som ønsker skærpelse af krav og indførelse af målsætninger til sektoren med henblik på at bidrage til EU målsætningen om 55 pct. CO₂-reduktioner frem mod 2030. Dette skal bl.a. ske ved at bremse CO₂-emissioner udledt i forbindelse med arealudnyttelse af de biologiske økosystemer og

gennem opbygning af kulstof i form af organisk materiale i jorden og derigennem fremme af biodiversitet.

Forslaget forstår 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. Sektorerne leverer biologiske råvarer, som i sig selv oplagrer CO₂ – samtidig med, at arealanvendelsen skal fastholde og oplagre CO₂ som kulstof i jorden. Udfordringen bliver ikke mindre af, at LULUCF-sektoren skal indfri den voksende efterspørgsel fra markedet om levering af en lang række erstatninger for fossile råvarer til bl.a. energiforsyning, fremstilling af plastik og tekstiler, byggeri, kemikalier, brændstoffer, proteiner og fødevarer. De biologiske råvarer – også det såkaldte bioaffald, bliver derfor stadig vigtigere i kampen for at få udfaset brug af fossil olie i forbindelse med fremstilling af råmaterialer. I dag er der en voksende bekymring for de skader, som omstillingen forvolder på biodiversiteten, når arealanvendelse fjerner biologiske råmateriale uden tilstrækkeligt at erstatte det.

Dansk Erhverv har tidligere fremført lignende synspunkter i sine høringssvar til bl.a. Farm to Fork strategien, EU's biodiversitetsstrategi og Danmarks handlingsplan for biodiversitet. Dansk Erhverv bakker op om EU's biodiversitetsstrategi, som er nødvendig for at få genoprettet den europæiske natur i naturlig og bæredygtig balance. Kommissionens strategi og forslag rammer centralt ind i de årsager, der forårsager forringelser af biodiversiteten. En hovedårsag er typisk menneskelige aktiviteter og behovet for ressourcer.

Dansk Erhverv er som nævnt enig i både nødvendigheden og målsætninger, men skal EU-strategien lykkes, er der brug for at skabe en langsigtet og bæredygtig balance mellem biodiversitet og menneskets behov for naturlige ressourcer. Det er derfor afgørende vigtigt med en prioritering af indsatsområderne, så alle medlemslande hurtigt får igangsat udvikling af solide kriterier og indikatorer, som kan måle og følge biodiversiteten i forbindelse med ressourceudtræk fra naturen og sikre, at et defineret niveau ikke overskrides.

Der er også afgørende, at Kommissionen får sikret et ressourceforbrug gennem et cirkulært samfund i hele EU, da det er gennem den cirkulære økonomi, herunder genanvendelse, øget genbrug og re-design, at vi kan lette trykket på ressourceudtrækket fra naturen. Dette vil give større mulighed for at bevare kulstoffet i jorden og beskytte biodiversiteten. Virksomhederne har en afgørende rolle her, som myndighederne kan understøtte ved at fremme og cirkulære forretningsmodeller.

Dansk Erhverv foreslår ligeledes at betragte biologiske råvarer, inkl. bioaffald, som en knap ressource, der udløser en national prioritering, for sikre størst mulig samfundsværdi og udnyttelse. Samtidigt er der brug for bedre certificeringsordninger og kontrol, der sikrer, at de biologiske råmaterialer høstes bæredygtigt for at beskytte biodiversiteten. Desuden er der brug for en klar definition af, hvornår der er tale om bioaffald, der kan indgå i den nationale prioritering. Når LULUCF-forordningen sigter på at opbygge kulstof i arealanvendelsen, kan man som sådan ikke længere omtale biologisk materiale som affald, fordi det her får voksende vigtig nytteværdi under LULUCF-forordningens målsætninger.

LULUCF-forslaget nævner, at vidensgrundlaget skal løftes, hvilket er på linje med Dansk Erhvervs høringsvar til den danske handlingsplan for biodiversitet. Der skal forskes langt mere målrettet i biodiversitetsindikatorer og målemetoder for de forskellige arealudnyttelser og økosystemer. Uden viden om, hvornår et ressourceudtræk skaber ubalance for biodiversitet og kulstofbalance, besværliggøres LULUCF-reguleringen i at indfri sine målsætninger.

Specifikke bemærkninger

Kommissionens forslag overvejer, hvorvidt landbruget skal ind under fællesregulering i LULUCF-forordningen og dennes klimapolitik. Dansk Erhverv mener, at disse overvejelser er fornuftige, fordi arealanvendelsen fra landbruget i flere medlemslande, herunder Danmark, udgør relativt store arealer, og derfor har et stort potentiale for opbremsning af CO₂-emission samt oplagring i jorden. Der kan også være synergier, hvis alle biologiske arealanvendelser underlægges LULUCF-reguleringen. Det er afgørende vigtigt, at alle sektorer, der har potentialer for at bidrage til CO₂-reduktioner, bidrager til EU-målsætningen.

Dansk Erhverv er meget enig i, at der er brug for langt mere viden, hvis LULUCF-reguleringen skal kunne gennemføres effektivt og i den forbindelse udpege potentialer og måle på biodiversitet i de forskellige økosystemer, hvor arealanvendelsen foregår. Al biodiversitet er bundet i ofte små og altid lokale økosystemer og kræver lokale indsatser – modsat klima, hvor et ton CO₂ har samme effekt på klimaet, uanset hvor den bliver udledt. Hvad udledningsskilden er, så har samme negative påvirkning af biodiversitet ikke samme betydning på forskellige steder. Man ved derfor meget lidt om, hvordan man måler på biodiversiteten i økosystemerne, også i kobling til kulstofbalancen i systemet. Biodiversitetsindikatorer måler på mere eller mindre lokale og specifikke økosystemer. Dansk Erhverv anbefaler derfor, at EU-Kommissionen - allerede fra 2021, sikrer igangsættelse af de nødvendige nationale forskningsindsatser i alle medlemslande med henblik på at kunne måle på biodiversitet i kobling til CO₂. Dansk Erhverv er enig med Kommissionen i, 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. Forslagets overvejelser om at indlemme vådområder i LULUCF-forordningen kan derfor være fornuftig.

Med venlig hilsen

Jakob Zeuthen
Miljøpolitisk chef

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet og
Energistyrelsen

Att: Annette Mølgaard Schaper og Martin Birk Ras-
mussen

9. august 2021

Dansk Erhvervs høringssvar til Europa-Kommissionens forslag til en revision af forordningen om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissionerne fra medlemsstaterne fra 2021 til 2030 (byrdefordelingsaftalen, ESR).

Dansk Erhverv takker for muligheden for at komme med svar på høring til Europa-Kommissionens revision af forordningen om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissionerne fra medlemsstaterne fra 2021 til 2030 (byrdefordelingsaftalen).

Dansk Erhverv tager dog forbehold for, at det på grund af den korte høringsfrist hen over sommerferien ikke har været muligt at studere udspillet i detaljer eller drøfte i dybden med medlemsvirksomhederne.

Dansk Erhverv støtter en udvidelse af kvotehandelssystemet til flere sektorer såsom transport og bygninger (jf. Dansk Erhvervs høringssvar vedr. ETS). En udvidelse af ETS til nye sektorer betyder, at reduktionerne inden for disse sektorer foretages efter markedsbaserede principper, styret efter omkostningseffektivitet. Derfor bør en udvidelse af ETS til nye sektorer gå hånd i hånd med en udfasning af byrdefordelingsaftalen for disse sektorer. Bygninger, transport mv. bør med andre ord ikke være omfattet af ESR, når de omfattes af ETS.

Selvom Dansk Erhverv ønsker en udfasning af ESR for sektorer, som omfattes af ETS, vil der dog også fremover være behov for sektorspecifik regulering om at fjerne barriere og udbedre andre markedsfejl. Det drejer sig f.eks. om VE-direktivet, Ecodesign, energimærkning, energibeskatning, EU's statsstøtteregler, europæisk elektrificeringsstrategi, de grønne elementer af landbrugsreformen, den frivillige aftale med bilindustrien mv.

Derudover foreslår Dansk Erhverv, at EU-Kommissionen foretager en generel analyse af de samfundsøkonomiske omkostninger på både EU-niveau og for hvert enkelt medlemsland af hhv. anvendelse af prissignaler som ved den primære drivkraft i den grønne omstilling, hhv. et fravær af prissignaler som følge af en mere politisk planstyring af energiomstillingen.

Med venlig hilsen,

Ulrich Bang
Markedschef for Klima- og Energi, Dansk Erhverv

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, Energistyrelsen og Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri

Att: Camilla Memmert Willadsen, Sausan Mersoumi, Jeppe Wraae Nielsen og Sune Kirkegaard Rotne

9. august 2021

Dansk Erhvervs høringssvar vedrørende revision og opdatering af direktivet for vedvarende energi (Renewable Energy Directive, RED)

Dansk Erhverv takker for muligheden for at afgive høringssvar på Europa-Kommissionens forslag til en revision og opdatering af EU's direktiv for vedvarende energi (RED).

Dansk Erhverv tager dog forbehold for, at det på grund af den korte høringsfrist hen over sommerferien ikke har været muligt at studere udspillet i detaljer eller drøfte i dybden med medlemsvirksomhederne.

Generelle bemærkninger:

Vedvarende energi spiller en helt afgørende rolle i den grønne omstilling af Europa og i Europas bidrag til realiseringen af Parisaftalens mål. Der er behov for en hurtig, massiv og konstant udbygning af landvind, havvind og sol, hvis EU's klimamål for 2030 og 2050 skal nås. Vedvarende energi har en positiv effekt på både europæisk konkurrenceevne og forsyningssikkerhed. Derfor støtter Dansk Erhverv det øgede mål om 40 pct. vedvarende energi i 2030, men mener, det kan overvejes at hæve målet yderligere.

Den største barriere for at nå et ambitiøst VE-mål er hverken teknologi, omkostninger eller finansiering. Det er manglende og langsommelige tilladelser fra myndighedernes side, hvilket kraftigt reducerer tempoet i VE-udbygningen. Derfor er der behov for en ambitiøs og målrettet indsats for at sikre, at der bliver givet flere og hurtigere tilladelser til ikke mindst havvind og landvind.

Specifikke bemærkninger:

VE-målet

Dansk Erhverv er varm tilhænger af Kommissionens forslag om at øge målet for energi produceret af vedvarende energikilder til 40 pct. Et ambitiøst mål forpligter både EU-Kommissionen og ikke mindst medlemsstaterne til at intensivere indsatsen for at udbygge energisystemet med vind og sol.

Idet både vind og sol langt hen ad vejen er konkurrencedygtige med fossil energi på markedsvilkår, bør det overvejes at hæve målet yderligere.

Hurtigere tilladelser til udbygning

Den største hindring for vindenergi i dag er hverken teknologi, pris eller finansiering. Det er muligheden for at få tilladelser til opførelse af nye vindmølleparker. Der udstedes nemlig langt fra tilladelser nok i dag til at nå VE-målet.

Dansk Erhverv opfordrer derfor kraftigt til, at EU-kommissionen udarbejder en samlet strategi for udbygningen af især havvind og landvind i Europa og følger op med nødvendige politiske initiativer for at sikre en markedsdrevet og tilstrækkelig udbygning af vedvarende energi for at nå klimamålene i 2030.

Andre VE-kilder

Biobrændstoffer bør være bæredygtige og sikre reelle CO₂-reduktioner. Derfor anbefaler Dansk Erhverv en fastsættelse af bæredygtighedskrav for biomasse, uanset hvordan biomassen anvendes. Et sådant bæredygtighedskrav bør være det samme, uanset om biomassen anvendes til varmeproduktion, i transportsektoren eller til materialer som substitution af fossile løsninger.

Avancerede biobrændsler har en markant højere fortrængningseffekt end fossile brændstoffer og bliver ikke regnet som en negativ ILUC-effekt. Det er derfor vigtigt, at der tages højde for ILUC-effekten, især i transportsektoren, energisektoren og industrielle anvendelser.

Endelig er det afgørende for Dansk Erhverv, at VE-direktivet understøtter omstillingen af de sektorer, som ikke direkte kan elektrificeres, f.eks. ved brug af brint eller electrofuels. Her er det afgørende, at direktivet ikke fremmer brint produceret ved anvendelse af fossil gas, men udelukkende brint produceret med vedvarende energi.

Med venlig hilsen,

Ulrich Bang

Markedschef for Klima og Energi, Dansk Erhverv

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet og
Energistyrelsen

Att: Oscar Kvanner Grinsted, Laura Hviid Arildsbo,
Nanna Bondesen Bechsgaard og Nikolaj Lomholt
Svensson

9. august 2021

Dansk Erhvervs høringsvar vedrørende revision og opdatering af energieffektivitetsdirektivet (Energy Efficiency Directive, EED)

Dansk Erhverv takker for muligheden for at afgive høringsvar på Europa-Kommissionens forslag til en revision og opdatering af energieffektivitetsdirektivet (EED).

Dansk Erhverv tager dog forbehold for, at det på grund af den korte høringsfrist hen over sommerferien ikke har været muligt at studere udspillet i detaljer eller drøfte i dybden med medlemsvirksomhederne.

Generelle bemærkninger:

Energieffektivitet er en hjørnesten i Europas grønne omstilling. Udvidelsen af EU's kvotehandelsystem (ETS) til bygningssektoren og den generelle styrkelse af ETS giver et stærkt incitament til energieffektivisering på den mest omkostningseffektive måde. Dansk Erhverv mener dog, at der samtidig er behov for et samlet EU-mål for energieffektivitet, men målet bør være opgjort som en reduktion af energiintensiteten, ligesom Ecodesign, energimærkning mv. fortsat spiller en vigtig rolle.

Specifikke bemærkninger:

ETS som drivkraft bag energieffektiviseringsindsatsen

Dansk Erhverv mener, at den grønne omstilling i Europa skal ske mest omkostningseffektivt, hvilket vil sige gennem markedsbaserede incitamenter. Derfor er ETS det centrale omdrejningspunkt for at nå EU's 2030- og 2050-klimamål. Det gælder også for energieffektiviseringsindsatsen.

Samlet europæisk mål

Selvom energieffektiviseringsindsatsen i Europa drives af ETS, bør der være et samlet energieffektivitetsmål på EU-niveau. Dansk Erhverv støtter derfor, at det nuværende EE-mål på 32,5 pct. øges til 40 pct. for EU.

Dansk Erhverv er af den opfattelse, at EE-målet bør være et samlet mål for hele EU frem for individuelle mål for hver enkelt medlemsstat. Et samlet europæisk mål sikrer, at energieffektiviseringerne gennemføres mest omkostningseffektivt. Derudover er det afgørende at tænke energieffektivitet på tværs af sektorer.

Energiintensitet frem for energiforbrug

Energieffektivisering vil sige produktion af samme mængde varer og tjenesteydelser med stadig færre ressourcer. Derfor anbefaler Dansk Erhverv, at energieffektivitet, energioptimering og energibesparelser måles ud fra energiintensitet frem for ud fra endeligt energiforbrug.

Såfremt energieffektivitet måles ud fra energiforbrug, kan det risikere at medføre perverse incitamenter, idet lukning eller udflytning af produktion vil afspejle sig i et mindre energiforbrug. Men de facto ikke i mere energieffektivitet, fordi produktionen er ophørt frem for effektiviseret. Dermed kan klimalækage ”belønnes” som energieffektivisering.

Dansk Erhverv bakker derfor ikke op om den nuværende formulering af energieffektiviseringsmålet, da det ikke tager højde for en øget økonomisk vækst og øget erhvervsmæssig aktivitet i de kommende år.

F.eks. er ændringer i virksomhedernes forsyningskæder foranlediget af COVID19 et centralt spørgsmål mange steder, hvor mere produktion flyttes tilbage til Europa fra eksempelvis Asien. En sådan relokalisering af produktion til EU vil øge EU's energiforbrug, men samlet set vil det være en langt mere energieffektiv produktion. Derfor bør energieffektiviseringsmålet formuleres som et mål om energiintensitet.

EU-reguleringen omkring udledning fra personbiler, drevet af forbrændingsmotorer, har med stor succes baseret sig på netop energiintensitet, specifikt ved at sætte mål for reduktion af CO₂-udledning per kørt kilometer frem for et mål om reduktion af antal kørte kilometer.

Ecodesign

Dansk Erhverv mener, at der i forbindelse med den europæiske energieffektivitetsindsats er behov for at fortsætte den succesfulde indsats med energi- og miljøkrav via Ecodesign for at sikre stadig mere energieffektive produkter på det europæiske marked.

Offentlige bygninger

Renovering af bygninger er et centralt middel til at øge energieffektiviteten. Det nuværende mål om 3 pct. renovering af statsligt ejede og anvendte bygninger er for lavt i forhold til den samlede offentlige bygningsmasse. Derfor foreslår Dansk Erhverv, at målet udvides til alle offentlige bygninger, og at der i stigende grad anvendes ESCO- eller EPC-modeller til at fremme renoveringer, så renoveringerne ikke belaster de offentlige budgetter.

Øvrige anbefalinger

Dansk Erhverv mener, at private aktører skal have lettere adgang til tilgængelige energidata. Yderligere skal der sikres forudsigelighed for bygningsejere om fremadrettede rammebetingelser, herunder omkostningsgivende krav eller ny beskatning.

Desuden skal den økonomiske vurdering af en renovering ikke kun dække værdien af sparet energi, men også omfatte værdien af eksternaliteter, eksempelvis bedre indeklima eller forøget bygningskvalitet. Det vil give mere retvisende (og rentable) business cases for energieffektiviseringsprojekter.

Endelig mener Dansk Erhverv, at fremtidige muligheder for cirkulær økonomi bør indtænkes, f.eks. i form af krav om materialepas og bygningspas.

Med venlig hilsen,

Ulrich Bang

Markedschef for Klima og Energi, Dansk Erhverv

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220, København K

Den 18. august 2021

2020-6594 - Dansk Erhvervs Høringssvar til Europa-Kommissionens forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI)

Dansk Erhverv modtog ovennævnte høring den 14. juli via specialudvalget for Transport.

Dansk Erhverv støtter ambitionerne i den europæiske grønne pagt og målet om at gøre EU til det første klimaneutrale kontinent senest i 2050. Dansk Erhverv bakker derfor op om Europa-Kommissionens klimapakke "Fit for 55", der skal indføre de reguleringsmæssige værktøjer til at nå dette mål. Idet der er tale om en pakke af forslag, er det vigtigt at vurdere effekterne og konsekvenserne for erhvervslivet ved de mange forskellige regelændringer i en sammenhæng.

Dansk Erhverv takker for muligheden for at afgive høringssvar til specialudvalget, men tager dog forbehold for, at det på grund af den korte høringsfrist hen over sommerferien, ikke har været muligt at studere udspillet i detaljer eller drøfte det i dybden med medlemsvirksomhederne.

Tilgængeligheden af alternative drivmidler, og den dertilhørende tank- og ladeinfrastruktur, er fundamentet for den grønne omstilling af transportsektoren. Uden let adgang til grønne drivmidler, på tværs af hele Europa, bliver det svært at sætte skub i produktionen og indkøb af klimavenlige køretøjer. Dansk Erhverv bakker derfor op om Kommissionens forslag, der sætter klare rammer for udrulningen af den nødvendige infrastruktur.

Dansk Erhverv er herunder enige i Kommissionens konklusion om, at forslag 2 er mest hensigtsmæssigt for at fremme den grønne omstilling af transportsektoren.

Dansk Erhverv er også enige i Kommissionens generelle prioriteter, der i første omgang tilsigter at skabe ladestandere for lettere erhvervskøretøjer, og samtidig ønsker at etablere et marked for brint til den tungere del af landtransporten. Selvom batteriteknologien i dag ikke kan opfylde behovet for den tunge del af transport, kan den på sigt udvikle sig til et potentielt alternativ til brint. Dansk Erhverv ser derfor positivt på, at forslaget fastholder en ambition om at opsætte ladepunkter til tunge lastbiler, og dermed ikke hindrer et potentielt marked for elektrificering af de større køretøjer.

LNG (flydende naturgas), er en overgangsteknologi, der i dele af Europa kan understøtte den grønne omstilling. På sigt bør brugen af naturgas dog udgå til fordel for 100% CO₂-neutrale drivmidler. Dansk Erhverv mener derfor ikke, at det bør indgå som krav, at medlemslandene etablerer en tankinfrastruktur til LNG.

Efter gennemlæsning har Dansk Erhverv ikke yderligere at bemærke og bakker op om Kommissionens forslag med ovennævnte forbehold.

Med venlig hilsen,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Stenbæk', with a large, sweeping flourish at the end.

Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for Transport & Infrastruktur
Dansk Erhverv

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet

Att: Bodil Skousen
Holmens Kanal 20
1060, København K

9. august 2021

Dansk Erhvervs høringssvar til EU-kommissionens lovforslag vedrørende CO₂-præstationsnormer for lette køretøjer

Dansk Erhverv modtog ovennævnte høring den 14. juli via specialudvalget for Klima-, Energi- og Forsyningspolitik.

Dansk Erhverv støtter ambitionerne i den europæiske grønne pagt og målet om at gøre EU til det første klimaneutrale kontinent senest i 2050. Dansk Erhverv bakker derfor op om Europa-Kommissionens klimapakke "Fit for 55", der skal indføre de reguleringsmæssige værktøjer til at nå dette mål. Idet der er tale om en pakke af forslag, er det vigtigt at vurdere effekterne og konsekvenserne for erhvervslivet ved de mange forskellige regelændringer i en sammenhæng.

Dansk Erhverv takker for muligheden for at afgive høringssvar til specialudvalget, men tager dog forbehold for, at det på grund af den korte høringsfrist hen over sommerferien, ikke har været muligt at studere udspillet i detaljer eller drøfte det i dybden med medlemsvirksomhederne.

Landtransporten er en vigtig aktør for den grønne omstilling, og er samtidig en central spiller for fastholdelsen af EU's konkurrencekraft og vækst. De sidste årtier er det lykkedes at sænke den enkelte køretøjs udledning af drivhusgasser betydeligt, samtidig med, at efterspørgslen på transportløsninger er steget. Dansk Erhverv ser derfor de tværnationale standarder for køretøjers udledning af drivhusgasser, som et vigtigt redskab for at fremme EU's klimaambitioner, og støtter opjusteringen af disse.

Målsætningen om en udfasning af fossildrevet køretøjer fra 2035, er ambitiøst. Investeringer i nye køretøjer bliver foretaget efter langsigtet planlægning, og det er derfor nødvendigt med forudsigelig regulering, så erhvervslivet kan nå at få lavet de nødvendige omstillinger. Der er i dag betydelige meromkostninger tilknyttet investeringer i grønne transportformer. Hvis transportsektoren skal kunne opnå klimaambitioner for 2030 og 2050, er det afgørende, at der er adgang til alternative og grønne brændstoffer, køretøjer og den dertilhørende nødvendige tank- og ladeinfrastruktur, og at det bliver gjort tilgængeligt på markedet til konkurrencedygtige priser. Dansk Erhverv bakker derfor grundlæggende op om Kommissionens ambitioner om at skabe en kosteffektiv omstilling af landtransporten.

Dansk Erhverv understreger også, at det er vigtigt for erhvervet, at der er gennemsigthed og forudsigelighed i kravene. Det er derfor positivt, at de forslåede krav stiger efter hvert 5. år, i stedet

for årligt. Erhvervet har derfor 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.

Efter gennemlæsning har Dansk Erhverv ikke yderligere at bemærke og bakker op om Kommissionens forslag med ovennævnte forbehold.

Med venlig hilsen,



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for Transort & Infrastruktur
Dansk Erhverv

Skatteministeriet og Energistyrelsen

Att: Kamilla Sørensen, Johan Suenson og Sebastian
Hjørth Lind

9. august 2021

Dansk Erhvervs høringssvar vedrørende lovforslag om en EU klimatold (Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM)

Dansk Erhverv takker for muligheden for at afgive høringssvar på Europa-Kommissionens lovforslag om en klimatold (CBAM).

Dansk Erhverv tager dog forbehold for, at det på grund af den korte høringsfrist hen over sommerferien ikke har været muligt at studere udspillet i detaljer eller drøfte i dybden med medlemsvirksomhederne.

Generelle bemærkninger:

For at opnå EU's klimamålsætning om en reduktion i CO₂-emissioner på mindst 55 pct. inden 2030 er en udvidelse og forbedring af kvotehandelsystemet en nødvendighed. Dansk Erhverv bakker op om Kommissionens lovforslag om en klimatold, som vil være med til at sikre europæiske virksomheders konkurrencevilkår og forebygge klimalækage. Samtidig er det vigtigt at fastholde, at en klimatold skal være i overensstemmelse med reglerne i verdenshandelsorganisationen (WTO) for at undgå handelskonflikter og protektionisme.

Specifikke bemærkninger:

Det er vigtigt, at klimatolden udformes og implementeres med respekt for WTO og med sigte på at undgå handelskonflikter. Derfor opfordrer Dansk Erhverv til, at EU-kommissionen fremlægger en grundig juridisk redegørelse for, hvordan CBAM-forslaget er i overensstemmelse med WTO-reglerne. Et centralt aspekt i den sammenhæng er relationen til EU ETS og tildeling af gratis kvoter til enkelte energiintensive virksomheder. Såfremt gratistildelingen fortsætter, vil disse virksomheder være dobbeltbeskyttet under EU-lovgivning for det indre marked i EU. Det er sandsynligvis ikke i overensstemmelse med WTO-reglerne og kan medføre risiko for handelskrig og vil skade både de europæiske forbrugere og virksomheder.

Europæiske virksomheder, som mister gratiskvoter som følge af CBAM, risikerer at miste konkurrencekraft på eksportmarkederne udenfor EU i forhold til konkurrenter uden for EU. Derfor bør der indføres en kompensationsordning, når virksomheder fra EU eksporterer til lande udenfor EU for at sikre et "level playing field", såfremt tildelingen af gratiskvoter udfases.

EU-kommissionen har i sin konsekvensanalyse ikke analyseret konsekvenserne af CBAM for europæiske SMV'er med henvisning til, at det primært vil være store importerende fremstillingsvirksomheder i EU, der kommer i kontakt med klimatolden. Med tanke på, at en meget stor del af virksomhederne i Danmark er SVM'er, og at mange er underleverandører til store fremstillingsvirksomheder i Danmark eller resten af Europa, bør EU-kommissionen hurtigst muligt gennemføre en konsekvensanalyse med særligt fokus på SMV'erne.

Med venlig hilsen,

Ulrich Bang

Markedschef for Klima- og Energi, Dansk Erhverv

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet
Holmens Kanal 20
1060 København K

Den 9. august 2021

Høringsvar vedr. Europa-Kommissionens forslag vedrørende iblandingskrav til luftfarten (ReFuelEU Aviation)

Dansk Erhverv har d. 14. juni 2021 modtaget høring af ovennævnte forslag via både Specialudvalget for Klima-, Energi- og Forsyningspolitik og Specialudvalget for Transport.

Dansk Erhverv støtter den grønne ambition i den europæiske grønne pagt og målet om at gøre EU til det første klimaneutrale kontinent senest i 2050. Et skridt på vejen dertil er målsætningen om at reducere emissionerne med mindst 55 % senest i 2030 i forhold til niveauet i 1990.

Dansk Erhverv bakker derfor op om Europa-Kommissionens klimapakke "Fit for 55", der skal indføre de reguleringsmæssige værktøjer til at nå dette mål. Idet der er tale om en pakke af forslag, er det vigtigt at vurdere effekterne og konsekvensen for erhvervslivet ved de mange forskellige regelændringer i en sammenhæng, bl.a. med henblik på at undgå dobbeltregulering/beskatning.

For at nå klimamålsætningen skal alle sektorer bidrage til at nedbringe CO₂-emissionerne. Det gælder også for flysektoren, at den skal yde et rimeligt bidrag til indsatsen for at dekarbonisere vores økonomi og reducere luftfartssektorens afhængighed af fossile brændstoffer. Overordnet set er det afgørende, at policy-instrumenterne sikrer et 'level playing field' i markedet, der ikke skader EU-operatørers konkurrencedygtigheden eller påvirker turismeindustrien negativt. En stærk og konkurrencedygtig europæisk luftfartssektor er afgørende for Danmark og hele EU.

Grundlæggende er Dansk Erhverv positiv overfor Kommissionens forslag om at indføre et fælles-europæisk iblandingskrav for bæredygtigt flybrændstof (SAF). Fælleseuropæisk lovgivning på området er den rigtige vej at gå for at nå klimamålsætningerne, som ikke kan nås alene via nationale regler og ordninger i et globalt marked.

Dansk Erhverv støtter tilgangen i forslaget om, at lovgivningen retter sig mod at regulere brændstofleverandørerne for at fremme et stigende iblandingskrav. Det vurderes at være den mest hensigtsmæssige model.

Dansk Erhverv er enig med Kommissionen i, at der er brug for regulatoriske instrumenter på EU-niveau, der i markedets 'opstartsfasen' skaber efterspørgslen på bæredygtige flybrændstoffer ved at

fastsætte minimumssatser. Lovgivningen må samtidig sætte en ramme, der understøtter, fremmer og driver markedets produktion og investeringer i teknologi, der sikrer tilstrækkelige mængder af bæredygtigt brændstof til at kunne leve op til de foreskrevne minimumskrav.

Dansk Erhverv forholder sig positiv overfor Kommissionens forslag for så vidt angår en mekanisme, der forhindrer markant "fuel tankering", hvilket risikerer at underminere Unionens klimamålsætninger. En effektiv og ikke-bureaukratisk kontrol skal sikre, at reglerne efterleves, så der er lige konkurrencevilkår.

Reguleringen af lufthavnenes forpligtelser til at tilvejebringe den nødvendige infrastruktur til tankning af bæredygtigt brændstof mv. skal være proportional og ikke medføre byrder, der ikke står mål med en omkostningseffektiv grøn omstilling.

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

Dansk Erhverv bemærker, at det bør sikres, at Kommissionens forslag til overgangsordning ikke medfører, at brændstofpriserne på tværs af Unionens lufthavne bliver konkurrenceforvridende.

Dansk Erhverv deler Kommissionen tilgang i forslaget for så vidt angår bio-brændstoffer, der tager udgangspunkt i, at første generations bio-brændstoffer ikke skal fremmes og indgå som en del af bæredygtigt flybrændstof.

Som bemærket ovenfor er nærværende forslag en del af en samlet pakke. I udformningen af det samlede regelværk for luftfartssektoren er det centralt at undgå overlappende instrumenter, der medfører "dobbeltbeskatning" af en sektor, hvor dekarbonisering er omkostningstungt.

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

Med venlig hilsen



Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent

Søfartsstyrelsen
Batterivej 7
4220, Korsør

Den 13. august 2021

Dansk Erhvervs Høringssvar til Europa-Kommissionens forslag til ny forordning om krav til brug af alternative brændstoffer i søfarten – FuelEU Maritime

Dansk Erhverv modtog ovennævnte høring den 14. juli via specialudvalget for skibsfartspolitik.

Dansk Erhverv støtter ambitionerne i den europæiske grønne pagt og målet om at gøre EU til det første klimaneutrale kontinent senest i 2050. Dansk Erhverv bakker derfor op om Europa-Kommissionens klimapakke "Fit for 55", der skal indføre de reguleringsmæssige værktøjer til at nå dette mål. Idet der er tale om en pakke af forslag, er det vigtigt at vurdere effekterne og konsekvenserne for erhvervslivet ved de mange forskellige regelændringer i en sammenhæng.

Dansk Erhverv takker for muligheden for at afgive høringssvar til specialudvalget, men tager dog forbehold for, at det på grund af den korte høringsfrist hen over sommerferien, ikke har været muligt at studere udspillet i detaljer eller drøfte det i dybden med medlemsvirksomhederne.

Søtransport er en central aktør for den globale sammenhandel, og derigennem EU's konkurrencekraft og vækst. Som et globalt konkurrenceudsat erhverv, er søtransporten afhængige af fælles standarder og regler. Dansk Erhverv er derfor positive overfor Kommissionens generelle udspil, som vil gøre sig gældende på tværs af hele den Europæiske Union.

En central del af den forslåede forordning, er søtransportens adgang til alternative og grønne energikilder, herunder landstrømsanlæg. Der kan ligeledes være betydelige meromkostninger for erhvervslivet ved investeringer i grøn teknologi. Fordi søtransporten også underlægges beskatning gennem Kommissionens revision af bl.a. energibeskatningsdirektiver, REDII, ETS m.v., er der sammenlagt en fare for, at øgede priser vil skade den europæiske søtransportes mulighed for at konkurrere globalt. Det er derfor afgørende, at EU's institutioner og medlemslande understøtter udviklingen og etableringen af grøn teknologi, så det bliver tilgængeligt på markedet til konkurrencedygtige priser.

Dansk Erhverv opfordrer ligeledes EU's institutioner til at arbejde for, at forordningens principper gøres til en global standard.

Efter gennemlæsning har Dansk Erhverv ikke yderligere at bemærke og bakker op om Kommissionens forslag med ovennævnte forbehold.

Med venlig hilsen,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Stenbæk', with a large, stylized flourish at the end.

Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for Transport & Infrastruktur
Dansk Erhverv

Skatteministeriet
Att.: Kamilla Sørensen
Nicolai Eigtveds Gade 28

1402 København K

Den 24. august 2021

Omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet

Dansk Erhverv har den 15. juli 2021 modtaget forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/96/EF om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet, COM(2021) 563 i høring.

Direktivforslaget giver Dansk Erhverv anledning til følgende bemærkninger.

Generelle bemærkninger

Overordnet set mener Dansk Erhverv, at det er positivt, at man ønsker at få en mere ensartet og klar beskatning på tværs af medlemslande, brancher og energiprodukter, herunder for at sikre lige konkurrence herunder på tværs af konkurrerende transportformer i godstransportsektoren.

Dansk Erhverv er også meget positiv overfor Kommissionens ønske om at beskatte efter energiindholdet samtidig med at det bliver holdt op på deres miljømæssige indvirkning. På den baggrund er det derfor også positivt, at der bliver fastsat minimumsbeskatningssatser, som de enkelte medlemslande dermed ikke kan undergå for at beskytte særlige energiformer.

Elektrificering er en af det helt store klimaløsninger i forhold til EU's overordnede klimamål om CO₂ reduktion på 55% i 2030. Derfor er det centralt, at afgiftssatser på elektricitet revurderes i forhold til elektricitetens klima- og miljømæssige belastning.

Specielle bemærkninger

Dansk Erhverv er bekymret for, at der kommer til at ske dobbeltbeskatning/regulering, idet der vurderes at være et kraftigt overlap til ETS-forslaget, hvor blandt andet transport omfattes af CO₂-kvotehandling. Dansk Erhverv er derfor ikke enige med Kommissionen i, at der kun vil være overlap ved politikforslag 3.

Dansk Erhverv mener, at der er et kraftigt overlap også i politikforslag 2a, idet vi opfatter energi-afgiften som en de facto CO₂-afgift.

Der skal i øvrigt henvises til bemærkningerne i Kommissionens parallelle forslag om revision af netop ETS-forslaget [revision-eu-ets_with-annex_en_o.pdf \(europa.eu\)](#), hvor det i Impact Assessment part 2/4 side 138 hedder, at:

”Energy taxation and ETS coverage highly overlap, as they both provide a price incentive to consumers to reduce the CO₂ impact of their mobility behaviour.”

I Danmark har der i mange år, som i flere andre lande, været en CO₂-afgift som en integreret del af dieselaflgifterne under overholdelse af EU’s minimumsafgift (330 Euro/1000 liter), og blandt andre det Miljøøkonomiske Råd opfatter dieselaflgifterne samlet set (energi+CO₂) som en CO₂-afgift – og en ganske høj en af slagsen på langt over 1.000 kr./ton CO₂.

Dansk Erhverv har heller ikke kunnet finde en stillingtagen i forslagets bemærkninger til overlappet med Kommissionens parallelle forslag om infrastruktureafgifter på lastbiler (og varebiler), som efter Kommissionens forslag også skal have et CO₂-element. Dette udgør en særskilt udfordring i forhold dobbelt- eller trippel-beskatning af CO₂.

Dansk Erhverv finder det positivt, at der lægges op til lavere beskatning af biobrændstoffer og elektricitet.

Med venlig hilsen

Jacob Ravn
Skattepolitisk chef