



## HØRINGSNOTAT (SUPPLERENDE)

**Center i departementet**  
Sektoromstilling og klima-  
fremskrivning

**Team**  
Sektoromstilling

**Dato**  
11. oktober 2023

**J nr.** 2023-4853

/ TILMU

### Supplerende høringsnotat vedrørende forslag til lov om CO<sub>2</sub>-kvoter

Forslag til lov om CO<sub>2</sub>-kvoter blev sendt i supplerende offentlig høring vedrørende lovforslagets konsekvensvurderinger den 4. oktober 2023 med frist for afgivelse af hørings svar den 10. oktober 2023.

Der er modtaget i alt 6 hørings svar i høringsperioden.

Følgende høringspart har oplyst, at man ingen bemærkninger har til lovforslaget:

- Erhvervsflyvningens Sammenslutning
- DSB

Følgende høringspart har fremsendt bemærkninger til lovforslaget:

- Dansk Industri (DI)
- Marine Ingredients Denmark
- Sammenslutningen af Danske Småøer
- Færgesekretariatet

I det følgende vil de indkomne hørings svar blive gennemgået efterfulgt af ministeriets bemærkninger, der er markeret med kursiv. For detaljerede oplysninger om svarenes indhold henvises der til de fremsendte hørings svar, som kan ses på Høringsportalen.

**Dansk Industri (DI)** bemærker, at konsekvensvurderingerne giver begrænset indsigt i grundlaget for beregninger og er udsendt med kort høringsfrist. Herudover har DI en række konkrete bemærkninger.

DI er enig i, at det reviderede CO<sub>2</sub>-kvotedirektiv vil bidrage til virksomhedernes omstilling og således til opnåelse af det danske 70 pct.-klimamål. DI opfordrer til, at kommende nationale tiltag indregner effekter på CO<sub>2</sub>-kvotepris mv. fra kvotehandelssystemet for at undgå unødigt dobbeltbelastning af erhvervslivet.

For så vidt angår de statsfinansielle effekter af lovforslaget fremhæves, at Danmarks provenu fra kvoteauktion bør øremærkes til at hjælpe kvoteomfattede virksomheder og sektorer med at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledning. Herudover anbefaler DI et prisloft på den danske CO<sub>2</sub>-afgift, såfremt kvoteprisen overstiger det forudsatte niveau i *Aftale om grøn skattereform for industri mv. (2022)*.

Vedrørende lovforslagets erhvervsøkonomiske konsekvenser finder DI det positivt, at der er tale om fælleseuropæisk regulering i betragtning af omkostningernes omfang. Der gøres opmærksom på, at meromkostningerne har betydning for virksomheders råderum til investeringer "up front". DI bemærker herudover, at de administrative omkostninger for erhvervslivet

ved lovforslaget kan minimeres ved god implementering og løbende konstruktiv dialog mellem myndigheder og kvoteomfattede virksomheder. DI står til rådighed for at organisere dialog i implementeringsindsatsen.

DI opfordrer regeringen til at afdække de økonomiske og administrative omkostninger ved indførelsen af kulstofgrænsetilpasningsmekanismen CBAM, samt at være opmærksom på de konkurrenceforvridende elementer, som kan opstå i overgangsfasen til CBAM.

Vedrørende innovations- og iværksættertjekket påpeger DI, at danske virksomheders innovationsprojekter ikke har haft stor succes med at hjemtage midler fra EU's Innovationsfond. Samtidig anmoder DI regeringen om at vurdere danske perspektiver i forhold til en ny EU Social Klimafond samt anvendelsen i DK af EU's Just Transition fonden.

I forhold til lovforslagets forventede klimateffekt, opfordrer DI regeringen til at uddybe klimateffekterne af ETS1, der betragtes som underdrevet ift. de erhvervsøkonomiske omkostninger i ETS1. Herudover finder DI ikke de beskrevne klimateffekter af ETS2 tilstrækkeligt forståeligt og opfordrer til, at afsnittet beskrives grundigere inden lovforslagets fremsættelse.

#### **Ministeriets bemærkninger:**

*Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet takker for DI's hørings svar og konkrete kommentarer. Ministeriet beklager den korte høringsfrist for denne høring, som skyldes den usædvanligt korte implementeringsfrist for det reviderede kvotehandelsdirektiv. Ministeriet er enig i vigtigheden af at sikre sammenhæng i klimareguleringen af dansk erhvervsliv og undgå utilsigtet belastning. Prisforventninger til kvoteprisen vurderes løbende og vil bl.a. indgå i Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets Klimastatus og -fremskrivning.*

*Vedrørende anvendelsen af Danmarks provenu fra kvoteauktion kan Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet oplyse, at statens indtægter fra kvoteauktioner ifølge direktivet fremover skal anvendes til klimarelaterede formål. Dette er uddybet i de almindelige lovbemærkninger, afsnit 2.1.2 om kvoteordningens overordnede funktionsmåde og markedsvolumen. Det vil være op til en politisk prioritering ved finanslovens vedtagelse at fastlægge anvendelse af auktionsindtægterne i de enkelte år.*

*Ministeriet takker for DI's tilbud om at organisere dialog med kvoteomfattede virksomheder, og deler DI's vurdering af vigtigheden af implementering af kvotehandelsdirektivets revision.*

*Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet er enig i, at administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet ifm. kulstofgrænsetilpasningsmekanismen CBAM skal belyses. Denne vurdering afhænger af en række EU-retsakter vedr. CBAM, som udstedes i efteråret 2024. Det bemærkes, at frem til den 31. juli 2024 vil Europa-Kommissionen stille standardværdier til rådighed til fastsættelse af emissioner, som kan lette den indledende administrative byrde.*

*Vedrørende EU's Innovationsfond kan Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet oplyse, at Europa-Kommissionen i juli 2023 annoncerede, at man for første gang har tildelt midler til to store projekter i Danmark. Der sker stadig en større tildeling til projekter i andre lande. Eksempelvis er der samlet tildelt omkring 590 mio. euro til 10 projekter i Sverige. Med midler fra Finanslov 2023 har Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet i år etableret et Hjemtagningssekretariat, der understøtter danske virksomheders ansøgninger til EU Innovation Fund og andre globale finansieringskilder, hvilket andre medlemslande også har gjort, eksempelvis Sverige.*

For så vidt angår EU's sociale klimafond står Danmark til at kunne modtage maksimalt ca. 2,1 mia. kr. (2023-priser) herfra til udmøntning i perioden 2026-2032, og vil i så fald yderligere selv skulle finansiere ca. 0,5 mia. kr. Fonden skal støtte sårbare husholdninger, transportbrugere og mikrovirksomheder, som i særlig grad vurderes at blive ramt af prisstigninger på brændstoffer til vejtransport og opvarmning. Der er endnu ikke taget stilling til processen for udmøntningen af fonden, som skal ske fra 2026.

Fonden for Retfærdig omstilling (Just Transition Fond) har til formål at investere i aktiviteter i 2021-2027, der skal afbøde de negative virkninger af omstilling til en klimaneutral økonomi i særligt udsatte områder. Fonden understøtter de lokale erhvervsfyrtårne og investerer målrettet i udvikling af CO<sub>2</sub>-fangst og -lagring (CCS) og brintrelaterede teknologier (PtX) samt pyrolyseteknologi. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet kan oplyse, at der er en række begrænsninger på støtte, der kan ydes til kvoteomfattede virksomheder, jf. Danmarks territorialplan for fonden. Virksomheder kan modtage støtte til bl.a. rådgivning, forskning og udvikling m.v. Det er ikke muligt for kvoteomfattede virksomheder at opnå støtte til produktive investeringer, herunder investeringsstøtte mhp. at reducere CO<sub>2</sub>e-udledninger i kvoteomfattede aktiviteter. Ministeriet peger på, at virksomheder kan gøre brug af fondens midler i Danmark til at kvalificere grønne udviklingsprojekter og løfte større ansøgninger om grønne innovationsprojekter i de udpegede områder.

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet kan oplyse, at den forventede klimaeffekt i Danmark af lovforslaget fsva. ETS1 kan henføres til mindre og grønne færge- og skibsfart i Danmark. De erhvervsøkonomiske konsekvenser ved ETS1 bæres primært af danske rederier i udlandet, hvilket giver store omkostninger sammenlignet med klimaeffekten i Danmark, som DI også bemærker. Globale reduktioner som følge af de erhvervsøkonomiske konsekvenser i udlandet tæller ikke med i den nationale klimaopgørelse.

Da danske rederier og europæiske konkurrenter omfattes af samme kvotebetaling, er det lagt til grund i beregningerne, at det er muligt at overvælte kvotebetaling i fragtpriserne. Derfor er det lagt til grund, at der vil være begrænset klimaeffekt for udenrigssøfarten. Hvis danske rederier reducerer deres udledningsniveau, må det forventes at lede til lavere omkostninger ved ordningen.

KEFM vil tilpasse ordlyden i lovforslaget vedr. klimaeffekten af ETS2 med henblik på at imødekomme DI's bemærkning om, at det er uklart.

**Marine Ingredients Denmark** lægger vægt på klimadagsordenen og arbejder målrettet på at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen i produktionen af fiskemel og -olie. Det bemærkes, at gratiskvoter udfases for danske fiskemel- og fiskeolieproducenter og brancheforeningen vurderer, at dette kan betyde øgede omkostninger på ca. 30 mio. kr. årligt ved kvotepris på ca. 100 euro pr. ton. CBAM skal konkurrencemæssigt udligne gratiskvoteudfasningen, men kan give uforudsete markedsdynamikker, bl.a. øget handel mellem regioner uden for EU.

#### **Ministeriets bemærkninger:**

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet takker for høringssvaret, og det vil indgå som input i ministeriets arbejde med at implementere CBAM. Ministeriet kan oplyse, at der pågår vurdering af administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet som følge af indfasning af CBAM. Denne vurdering afhænger af en række EU-retsakter vedr. CBAM, som udstedes i efteråret 2024.

**Sammenslutningen af Danske Småøer** bemærker, at kvotebetaling for færger til småøer, som drives kommunalt, vil påføre en økonomisk merbelastning for kommunerne og udgøre en risiko for kvaliteten af færgedriften. Sammenslutningen mener, at samtlige færgeruter til

øer uden fast vejforbindelse bør undtages kvotebetalingen i lighed med Rønne-Køge. Endeligt opfordres til statslig støtte til omstillingen af færgedriften, så denne ikke kun er et kommunalt anliggende og ansvar.

**Ministeriets bemærkninger:**

*Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet kan oplyse, at kvotebetalingen fra 2024 alene pålægges søfart over 5.000 bruttoton, hvorfor de kommunale færger til småøer ikke vil have udgifter til kvotebetaling. Inden 2027 skal Europa-Kommissionen undersøge gennemførligheden af kvotebetaling for søfart mellem 400 og 5.000 bruttoton. Undersøgelsen skal bl.a. lægge vægt på de økonomiske, miljømæssige og sociale konsekvenser.*

**Færgesekretariatet** bemærker, at sekretariatet ikke indgår på høringslisten for lovforslaget. Det antages, at dette forhold skyldes, at lovforslaget ikke vurderes at have økonomiske eller administrative konsekvenser for kommuner, og dermed den kommunale drift af indenrigsfærger til småøer. Sekretariatet repræsenterer de kommunale færger til de danske småøer, bl.a. på vegne af Kommunernes Landsforening.

**Ministeriets bemærkninger:**

*Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet kan bekræfte, at lovforslaget ikke forventes at have økonomiske eller administrative konsekvenser for kommuner. Udvidelsen af kvotehandelssystemet til søfart omfatter alene skibe og færger over 5.000 bruttoton, hvilket udelukker indenrigsfærger til danske småøer.*

*Inden 2027 skal Europa-Kommissionen undersøge gennemførligheden af kvotebetaling for søfart mellem 400 og 5.000 bruttoton. Undersøgelsen skal bl.a. lægge vægt på de økonomiske, miljømæssige og sociale konsekvenser.*