

## Energistyrelsen

## Danish Aviation

[CO2-kvoteservice@ens.dk](mailto:CO2-kvoteservice@ens.dk)

Kopi til [stk@ens.dk](mailto:stk@ens.dk)

### Bemærkninger angående forslag til lov om CO2-kvoter

Brancheforeningen Dansk Luftfart takker for det fremsendte høringsmateriale angående udkast til ny CO2-kvotelov.

Forslaget implementerer de mange ændringer i EU's CO2-kvoteregler, der især følger af initiativerne i EU Fit for 55, i dansk lov. I lyset af de mange ændringer (især ændringsdirektiv 2023/959 og ændringsdirektiv 2023/958) er det på dansk hold valgt at udarbejde en helt ny CO2-kvotelov frem for at justere i den gældende lov. Vi er enige i, at de mange markante ændringer gør det mest relevant at udarbejde en ny klimalov. Vi finder det grundlæggende også positivt, at en ny rammelov ved samme lejlighed tilstræbes forenklet.

Vi skal i øvrigt kvittere for den gode gennemgang af kvotesystemets funktionsmåde mv. i afsnit 2.1.

CO2-kvotesystemet er et centralt instrument for reduktionen af drivhusgasser. For et internationalt konkurrenceudsat erhverv som luftfart, er international regulering, der kan bidrage til "level playing field" i markedsbilledet, afgørende for konkurrenceevnen. Derimod kan nationalt bestemte afgiftsstrukturer pålagt et enkelt erhverv være kontraproduktive for et internationalt erhvervs omstillingskapacitet. Den sammenhæng fortabes ofte i klimadebatten. Men netop derfor er samspil og transparens mellem CO2-kvotesystemet og dansk klimaregulering af stor betydning for virksomhedernes grønne omstilling og konkurrenceevne. Derfor undrer det også, at lovforslaget ikke beskæftiger sig med, hvordan de statslige (og formentlig stigende) auktionsprovenuier kan bringes i målrettet spil til finansiering af omstillingsaktiviteter.

For luftfarten er det især ændringsdirektiv 2023/958, der er det centrale omdrejningspunkt. De primære ændringer omfatter gradvis udfasning af luftfartens resterende gratis-kvoter over årene 2024-2026 samt begyndende overvågning og rapportering af de såkaldte non-CO2-effekter fra 2025. Dertil kommer forhøjelsen af den lineære reduktionsfaktor fra 2,2 pct per år til 4,3 pct fra 2024 og 4,4 pct fra 2028.

Det er ændringer, der må forventes at få markant påvirkning på kvoteprisen i opadgående retning. Det er derfor ærgerligt, at der i forbindelse med lovforslaget ikke er udarbejdet



en detaljeret konsekvensanalyse, der også kan afdække og perspektivere de erhvervsøkonomiske konsekvenser. Dansk Luftfart skal opfordre til at få disse konsekvenser afdækket og fremlagt snarest muligt. Det vil bidrage til at tydeliggøre kvotesystemets betydning i omstillingen, og dertil kunne give bedre beslutningsgrundlag i forhold til eventuelle nationale strategier.

Afsnit 3.10 og 3.11 i bemærkningerne omhandler udmøntningen af lovforslagets kapitel 12 om klage- og straffebestemmelser. Med bøden som det primære straffeinstrument lægges der op til at øge minimumsbødestørrelsen med 30.000 kr. til 75.000 kr. Det er markant. Vi foreslår derfor, at der - hvis muligt - tilstræbes en nogenlunde ens sanktionering på EU-niveau. e fornuftigt.

Vi skal i tillæg til ovenstående også henviser til DI's generelle bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen



Per Henriksen  
Brancheforeningen Dansk Luftfart  
33774672 / 40413701

## Hørings svar vedr. forslag til lov om CO2 kvoter

Dansk Affaldsforening takker for muligheden for at kommentere på forslag til ny CO2 kvotelov.

Der er primært tale udmøntning af nye EU-regler på basis af vedtagne nye og mere ambitiøse klimamål, og i forhold til selve lovforslaget er vi enige i det hensigtsmæssige i at forenkle loven for et undgå, at regulering fremgår flere steder i både dansk og EU regulering.

Da den konkrete regulering af anlæggene primært sker via bekendtgørelser og direkte EU-regulering, har vi kun følgende få generelle kommentarer til lovforslaget.

### Grundlag for verifikation og gebyrer

Vi læser lovbemærkningerne således, at der via bemyndigelserne lægges op til revision/ændringer i bl.a. krav til verifikation og fastlæggelse af gebyrer. Hvis Energistyrelsen har planer om at ændre på vilkår og rammer for verifikation og på beregning af gebyrbetaling, vil vi meget gerne involveres i dette – gerne sammen med vores andre kolleger i branchen.

### Tage højde for forventet højere kvotepriser

Som det nævnes i bemærkningerne, så medfører EU's mere ambitiøse klimamål, at kvotedirektivets reduktionstakt for kvoter, der sættes på markedet, øges fra 2,2 % pr. år til 4,3 % fra 2024 og 4,4 % fra 2028, hvilket naturligt vil medføre en stigning af kvoteprisen.

Med de aktuelle priser på 750 kr/ton bør det overvejes, om den pt. forventede kvotepris i 2030 på ca. 850 kr.- f.eks. i [KF23](#) i tilstrækkelig grad tager hensyn til forventede stigninger. Det har betydning for vurderingen af bl.a. vores forbrændingsanlægs fremtidige rammevilkår.

Med venlig hilsen

Hanne Johnsen  
Dansk Affaldsforening

18-08-2023

Side 1 af 1  
J.nr. 11.1.56

---

Dansk Affaldsforening  
Vester Farimagsgade 1, 5.  
1606 København V

Tlf.: 72 31 20 70  
danskaffaldsforening.dk

Energistyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Att.: Stefan Krehbiel  
Mail: [CO2-kvoteservice@ens.dk](mailto:CO2-kvoteservice@ens.dk), [stk@ens.dk](mailto:stk@ens.dk)

Fjernvarmens Hus  
Merkurvej 7  
DK-6000 Kolding  
Tlf. +45 7630 8000  
[mail@danskfjernvarme.dk](mailto:mail@danskfjernvarme.dk)  
[www.danskfjernvarme.dk](http://www.danskfjernvarme.dk)  
cvr dk 55 83 10 17

## **Dansk Fjernvarmes hørings svar til forslag til lov om CO<sub>2</sub>-kvoter i høring (Journal nr. 2022-18108)**

18. aug. 2023  
Side 1/3

Dansk Fjernvarme (DFJ) har udarbejdet hørings svar til forslag til lov om CO<sub>2</sub>-kvoter i høring (herefter "lovforslaget"), som er en implementering af ændringsdirektiv 2023/959/EU og ændringsdirektiv 2023/958/EU i Dansk lovgivning.

Dansk Fjernvarme takker for muligheden for at afgive hørings svar og kommenterer i det følgende alene på forhold relateret til ændringsdirektiv 2023/959/EU.

### **Dansk Fjernvarmes bemærkninger**

Høringen omhandler et udkast til en ændring af kvoteloven som følge af vedtagelsen af bl.a. ændringsdirektiv 2023/959/EU til det gældende kvotehandelsdirektiv (2003/87/EU).

I forbindelse med det nævnte ændringsdirektiv indføres nu et nyt separat kvotehandels-system ("ETS2") for brændstoffer, der anvendes til forbrænding i bygningssektoren, vejtransportsektoren mv. Det eksisterende kvotesystem refereres nu til som "ETS1".

#### *1 Prismekanisme, tidsperspektiv og administrative byrder*

Dansk Fjernvarme noterer sig, at det fremgår af kvotedirektivets artikel 30h, at *"Hvis den gennemsnitlige pris for kvoter som omhandlet i denne artikels stk. 1 overstiger en pris på 45 EUR i en periode på to på hinanden følgende måneder, frigives 20 mio. kvoter, der er omfattet af dette kapitel, fra markedsstabilitetsreserven i overensstemmelse med artikel 1a, stk. 7, i afgørelse (EU) 2015/1814."* Det er Dansk Fjernvarmes opfattelse, at der således er indbygget en form for prisloft på 45 Euro i ETS2-systemet.

Samtidig fremgår det af høringsmaterialet, at *"Brændstofdistributørernes kvotereturneringspligt vil indtræde fra 2027, idet starttidspunktet dog kan blive udskudt af EU med et enkelt år, såfremt olie- eller gaspriserne stiger til et ekstraordinært højt niveau i 2026."*

Det er positivt, at der ved opstart af ETS2 vurderes, hvilket prisniveau de involverede sektorer i forvejen står overfor ved indkøb af brændsler, set i lyset af den energikrise med markant forhøjede energipriser, som bl.a. varmeforbrugerne var udsat for i de forgangne år, og som risikerer at gentage sig i de kommende år.

Det fremgår videre af høringsmaterialet, at *"Brændstofdistributører skal herefter løbende opfylde overvågnings-, verifikations- og rapporteringspligter i forhold til den drivhusgasudledning, der følger af deres salg af fossile brændstoffer til ETS2-sektorer. Brændstofdistributørernes kvotereturneringspligt vil indtræde fra 2027, idet starttidspunktet dog kan blive*

*udskudt af EU med et enkelt år, såfremt olie- eller gaspriserne stiger til et ekstraordinært højt niveau i 2026.”*

Side 2/3

Generelt er Dansk Fjernvarme af den opfattelse, at kvotesystemet indebærer en meget tung administration for de selskaber, der er omfattet af ordningen. Det er dog positivt, at de fjernvarmeselskaber, som har indfyret kapacitet på mindre end 20 MW og derfor ikke er omfattet af ETS1, ikke i samme grad som de kvoteomfattede ser ud til at blive ramt af de administrative byrder, som systemet pålægger selskaberne.

## *2 Undgå barriere for anvendelse af ledningsført biogas (biomethan)*

*Det fremgår af høringsmaterialet, at ”Formålet med ETS2 er at styrke og ensarte det økonomiske incitament til at reducere CO<sub>2</sub>-udledninger i de omfattede sektorer for at skabe større sikkerhed for, at EU’s klimamål indfries for de valgte sektorer.”*

Dansk Fjernvarme støtter naturligvis op om tiltag, der bidrager til den videre grønne omstilling og til at nå de fastsatte klimamål. Derfor er DFJ principielt også positiv overfor, at man med ETS2 forsøger at skabe øget incitament til omstilling væk fra fossile brændsler ved at inddrage flere sektorer i kvotesystemet.

Fjernvarmesektoren arbejder som bekendt målrettet på at blive fossilfri i 2030. Imidlertid vil det ikke være hensigtsmæssigt helt at udfase ledningsgas på gasbaserede anlæg i fjernvarmesektoren, da disse på en ganske omkostningseffektiv måde kan anvendes til spids- og reservelast i både varmesektoren og elsektoren – sidstnævnte til balancering af elsystemet. Andelen af biogas i naturgasnettet (biomethan) forventes at stige kraftigt i de kommende år, og forventes senest i 2033 at overstige 100 pct., jf. Energistyrelsens fremskrivning. Den opgraderede biogas er således en oplagt del af løsningen på den aktuelle udfordring med at udfase mest muligt naturgas fra den danske energisektor og som bidrag til elforsyningsikkerheden via decentral KV-produktion.

Men der er imidlertid aktuelt en afgiftsmæssig barriere for denne løsning, idet al gas fra gassystemet beskattes ens, og den opgraderede biogas dermed sidestilles afgiftsmæssigt med naturgas, selv om biogassen er et bæredygtigt brændsel.

Kvotesystemet bidrager yderligere til denne problemstilling. Det skyldes, at selv om kvotesektoren accepterer biogascertifikater, så kan fjernvarmeselskaber ikke få omkostninger hertil godkendt som såkaldt ”nødvendige omkostninger” hos Forsyningstilsynet, hvilket i praksis betyder at omkostninger til certifikater ikke må indregnes i varmepriserne. Derfor betaler fjernvarmeselskaber med gasbaserede anlæg ikke bare naturgas- og CO<sub>2</sub>-afgift af anvendt biogas, men også CO<sub>2</sub>-kvoter.

Myndighederne bør være opmærksomme på denne problemstilling og arbejde for at fjernvarmeværker kan anvende opgraderet biogas uden at betale de afgifter og kvoter, som pålægges naturgas.

ETS2 risikerer at komme til at bidrage til denne problemstilling. Dansk Fjernvarme skal derfor opfordre til, at fjernvarmeforbrugerne friholdes fra både CO<sub>2</sub>-afgift og CO<sub>2</sub>-kvoter, når de anvender ledningsført grøn og bæredygtig biogas. Denne problemstilling er flere

gange rejst overfor Skatteministeriet. Energistyrelsen opfordres til at gå i dialog med skattemyndighederne om denne problemstilling. Der bør arbejdes for, at de nævnte problemstillinger er løst inden ikrafttrædelse af ETS2.

Side 3/3

### *3 Forskelsbehandling af virksomheder på rumvarmeområdet*

Dansk Fjernvarme gør opmærksomhed på, at der i forvejen med den nye grønne skattereform vil ske en forskelsbehandling af kvoteomfattede virksomheder i rumvarmesektoren, som ifølge den politiske aftale om grøn skattereform af 24. juni 2022 ikke får nedslag i CO<sub>2</sub>-afgiften ligesom andre danske virksomheder i ETS1.

Indførelsen af det nye ETS2 vil indirekte ramme en række af de fjernvarmeselskaber, der ikke er omfattet af ETS1. Det er DFJ's anbefaling at både kvoteomfattede fjernvarmeselskaber og de fjernvarmeselskaber, som nu vil blive ramt af ETS2, bør få et nedslag i omkostninger til CO<sub>2</sub>-afgiften (ligesom andre danske virksomheder får).

Hvis ikke der sker et nedslag for fjernvarmeselskaber giver det en ekstra omkostning, som fjernvarmebrugere skal afholde, og som derfor også alt andet lige øger prisen på fjernvarme i en sektor, som samtidig er i gang med en stor og investeringstung omstilling af sektoren, herunder konvertering af en stor gruppe danske naturgasforbrugere over til fjernvarme. Det kan i nogle tilfælde risikere at begrænse mulighederne for konvertering af naturgaskunder til fjernvarme, fordi fjernvarmen i de tilfælde risikerer at blive for dyr sammenlignet med individuelle varmepumper – idet den kvoteomfattede produktion af el ved brug af fossile brændsler netop får et nedslag i CO<sub>2</sub>-afgiften. Det er desuden DFJ's forståelse, at brændstofleverandørenes salg af naturgas til forbrugere med individuelt gasfyrligeledes vil blive omfattet af ETS2. Dansk Fjernvarme skal anmode om en bekræftelse/afklaring heraf.

### **Konklusion**

Dansk Fjernvarme skal opfordre til,

- At danske fjernvarmeselskaber snarest får mulighed for at købe biogascertifikater og få disse godkendt som nødvendige omkostninger, som må indregnes i varmepriserne, sådan at forbrug af grøn biomethan ikke omfattes af kvotesystemet.
- At Energistyrelsen samarbejder med Forsyningstilsynet om en løsning.
- At der gives et nedslag i CO<sub>2</sub>-afgiften til fjernvarmeselskaber, som både betaler fuld CO<sub>2</sub>-afgift og CO<sub>2</sub>-kvote – uanset om sidstnævnte sker direkte i ETS1 eller indirekte i ETS2.
- At Energistyrelsen går i dialog med skattemyndighederne om at indføre et nedslag i CO<sub>2</sub>-afgiften for selskaber i rumvarmesektoren.

-----

Med venlig hilsen

**Tine Skovlund – Chefkonsulent**

Dansk Fjernvarme

ts@danskfjernvarme.dk

Mobil: 2189 9969

Att.:

Maillet til: CO2-kvotesevice, Energistyrelsen

Henvisning til ENS journal nr. 2022-18108

## DI høringsinput til kvotelovshøring

DI takker for denne mulighed for at give kommentarer til den kommende kvotelov. Helt overordnet er EU's CO2-kvotesevice efter DI's opfattelse en helt central del af såvel EU's klimaindsats og den danske klimaindsats. En lang række af de omfattede virksomheder er medlem i DI, hvorfor der er en løbende stor opmærksomhed på de mange dele af denne EU-regulering. DI har ved flere lejligheder og i forbindelse med de politiske drøftelser af EU Fit for 55 pakken haft fornøjelsen af dialog med centraladministrationen og dialog mellem Energistyrelsen og DI's interesserede medlemmer, hvilket er meget værdsat.

I disse år er betydningen af CO2-kvotesevnet støt stigende. Det knytter sig både til behovet for at øge indsatsen mod klimaforandringer, den markant stigende CO2-kvotepriis samt aftalen om en grøn dansk skattereform der fra 2025-2030 vil sikre en dansk CO2-afgift som også berører de danske CO2-kvotesevirksomheder. Samspillet mellem CO2-kvotesevnet og den danske klimaregulering har stor betydning for virksomhedernes grønne omstilling og konkurrenceevne.

## Overordnede kommentarer

- DI vil gerne kvittere for Klima-, energi- og forsyningsministeriets og Energistirelsens arbejde med at fremsætte en opdateret klimalov. DI er enig i, at de store politisk besluttede ændringer gør det fornuftigt at fremsætte en ny klimalov og ikke blot ændringsforslag. DI finder det også fornuftigt at benytte lejligheden til at forenkle og tydeliggøre loven.
- DI værdsætter, at det i lovbemærkningerne fastslås, at CO2-kvotesevnet bidrager til realisering af de danske klimamål. Det gør det helt entydigt, og rammerne for CO2-kvotesevnet har stor betydning for kvotesevirksomhederne planlægning af deres grønne investeringer.
- Som nævnt er den besluttede revision af CO2-kvotesevnet meget omfattende både for de nuværende og kommende virksomheder. Både indførelsen af CBAM og tilføjeisen af nye kvotesepligtigelser for brændstofleverandører og søfart stiller krav til en god implementeringsfase. DI er opmærksom på Energistirelsens gode arbejde med at informere virksomhederne om ændringer, vejledninger mv. DI vil støtte fuld op om det

arbejde og også arrangere nødvendige workshops mv. såfremt medlemmer og Energistyrelsen finder det nyttigt. Sektorer omfattet af CBAM stor overfor et helt nyt reguleringsregime og DI vil opfordre de kommende myndigheder til at samarbejde tæt om implementeringen – DI forstår at der inden så længe skal indrapporteres fra virksomhederne.

- Henset til den korte tidsfrist sat for medlemslandenes implementering fremgår det af høringsvaret, at der ikke er udarbejdet detaljerede konsekvensanalyse eksempelvis i forhold til de erhvervsøkonomiske konsekvenser. DI vil klart opfordre til at få disse vigtige konsekvenser afdækket – og fremlagt. Det vil gøre implementeringen transparent og sikre en bedre beslutningsgrundlag også ift. supplerende danske klimatiltag.

### **Yderligere kommentarer:**

- DI er enig i fordelene ved at samle bemyndigelserne i kapitel 11 for at give et samlet overblik.
- Afsnit 2.1.1: En god pædagogisk beskrivelse af kvotesystemet. DI bekendt tilgår kvotesalgsprouvent statskassen uden yderligere klimarettet øremærkning, men trods det fremgår det fulde prouvent som værende benyttet til klimaformål. DI noterer sig, at det samlede prouvent forventes øget de kommende år.
- Afsnit 2.2.3: DI kvitterer for høringsdokumentets opmærksomhed på dobbeltreguleringsproblematikken mellem de kommende CO<sub>2</sub>-kvotefattede sektorer og dele af ikke-kvotesektoren. DI vil opfordre til, at disse ting bliver belyst i forbindelse med en kommende konsekvensvurdering, hvilket også kan bidrage til at afdække opmærksomhedspunkter i den danske klimaindsats.
- Afsnit 3.4: Det fremgår, at tilbageføring af kvoter også kan ske selvom operatøren ikke har begået fejl. I de tilfælde vil DI anbefale en dialog mellem myndigheden og operatøren – da virksomhederne i mange tilfælde disponere deres grønne omstilling ud fra en forventning om tildeling af kvoter.
- Afsnit 3.6: DI støtter op om at bevare offentliggørelser af kvotetildeling – og returnering mv. Disse oplysninger udgør i dag et væsentligt element i gennemsigtigheden i klimaindsatserne i kvotesektorer.
- Afsnit 3.10: DI har noteret sig forslaget om at øge minimumsbøder størrelse fra 30.000 kr. til 75.000 kr. En omtrentlig ens sanktionering på EU-niveau vil være fornuftigt.



---

**Til:** ENS CO2-Kvotesevice (co2-kvoteservice@ens.dk)  
**Cc:** Stefan Krehbiel (stk@ens.dk)  
**Fra:** Michael Mücke Jensen (mmj@drivkraftdanmark.dk)  
**Titel:** SV: Høring af forslag til lov om CO2-kvoter  
**E-mailtitel:** SV: Høring af forslag til lov om CO2-kvoter (ENS Id nr.: 3212715)  
**Sendt:** 18-08-2023 14:26

Til Energistyrelsen

Drivkraft Danmark støtter generelt de foreslåede ændringer af Lov om CO2-kvoter.

ETS er et effektivt redskab til at nå de opstillede klimamål fra EU. De foreslåede opstramninger i Kvotehandelsdirektivet og inkluderingen af blandt andet søfart og etableringen af et nyt ETS 2 for transport og opvarmning vil yderligere cementere ETS, som et effektivt og centralt redskab i opfyldelsen af EU's klimamål.

I forhold til det konkrete lovforslag har vi nedenfor kort opridset vores kommentarer. Giver vores kommentarer anledning til spørgsmål eller behov for uddybning kan undertegnede kontaktes. Ligesom vi gerne deltager i et opfølgende møde.

#### *Definition af "Brændstofoperatør"*

Med lovforslagets §3 stk 1,4 indføres en ny definition "Brændstofoperatør" i forhold til det nye ETS 2.

I lovbemærkningerne til §3 er definitionen nærmere uddybet. Ud fra denne uddybning er det vores forståelse, at der er tale om "brændstofleverandører", som det for eksempel er defineret i Biobrændstofloven jf LBK nr 2167 af 29/11/2021 §2, stk. 1, 8.

*8) Brændstofleverandør: En enhed, som leverer brændstof til markedet, og som er ansvarlig for ekspedition af brændstof gennem et punktafgiftsopkrævningssted, eller i tilfælde af elektricitet, eller hvor der ikke opkræves nogen afgift, eller hvor det er behørigt begrundet, enhver anden relevant enhed udpeget af en medlemsstat.*

Er vores forståelse af ligheden mellem "Brændstofoperatør" og "Brændstofleverandør" korrekt, vil vi for entydigheden i lovgivningen og for at undgå misforståelser foreslå, at terminologien fra Biobrændstofloven også anvendes i Lov om CO2-kvoter.

Kvotedirektivets begreb "reguleret enhed" skal i sagens natur fastholdes, så referencen til Kvotedirektivet sikres.

Vi foreslår derfor, at §3 stk. 1,4 ændres til

4) Operatør: En driftsleder, luftfartsoperatør, søfartsoperatør (rederi), brændstofleverandør (reguleret enhed) eller enhver anden, der er omfattet af EU-regler om krav til handel med kvoter for drivhusgas-emissioner.

#### *Produkter omfattet af ETS 2*

Som vi forstår lovforslaget (og Kvotehandelsdirektivet) er for eksempel landbrugsdiesel og entreprenørdiesel ikke omfattet af ETS 2. I de fleste tilfælde vil det ikke være et problem for et forpligtiget selskab at adskille anvendelsen af de produkter de sælger til slutbrugere (ekspederer gennem et punktafgiftsopkrævningssted). Men brændstofmarkedet er kendetegnet ved en række underleverandører (såkaldte resellers), der ikke selv er omfattet af definitionen på brændstofleverandør/brændstofoperatør, men netop køber produkterne af en brændstofleverandør/brændstofoperatør for derefter at sælge det til slutbrugere.

Brændstofleverandøren/-operatøren kender, særligt af konkurrenceretlige årsager, derfor ikke slutanvendelsen for de pågældende produkter i den slags transaktioner.

Vi har forstået, at EU-Kommissionen vil udarbejde nærmere retningslinjer for, hvordan brændstofleverandøren/-operatøren kan sikre, at produkter "deklarerer" korrekt i forhold til om de er omfattet af ETS 2 eller ej.

I den forbindelse deltager vi gerne i uddybende drøftelser, når disse regler skal implementeres i en dansk kontekst.

#### *Dobbeltbeskatning*

Ved etableringen af ETS 2 bliver der i praksis tale om en form for CO2-beskatning af fossile brændstoffer. Som anført indledningsvis bakker vi 100 % op om den effekt og konsekvens. Men da der allerede i dansk lovgivning er CO2-afgift på fossile brændstoffer, og der med "Grøn skattereform" er lagt op til øgede CO2-afgifter, vil der med ETS 2 blive tale om en form for dobbeltbeskatning.

#### *Informationsmøde*

Vi har på bilaterale drøftelser med medarbejdere i Energistyrelsen forstået, at Energistyrelsen planlægger en række informations-/interessentmøder i forlængelse af lovens vedtagelse.

Det vil i sagens natur være af stor interesse for vores medlemmer at deltage i disse møder. Vi står i naturligvis til rådighed for at formidle invitationer til de relevante dele af vores medlemskreds til sådanne møder.

Med venlig hilsen

Michael Mücke Jensen  
Teknik- og miljøchef

T: +45 3345 6514

M: +45 2042 2636

[www.drivkraftdanmark.dk](http://www.drivkraftdanmark.dk)



[Twitter](#) [LinkedIn](#) [Facebook](#) [Instagram](#) [YouTube](#)



---

**Fra:** ENS CO2-KvoteService <[co2-kvoteservice@ens.dk](mailto:co2-kvoteservice@ens.dk)>

**Sendt:** 7. juli 2023 10:08

**Emne:** Høring af forslag til lov om CO2-kvoter (ENS Id nr.: 3212715)

Energistyrelsen sender hermed vedlagte forslag til lov om CO2-kvoter i offentlig høring, herunder på [høringsportalen](#).

Hørings svar bedes sendt til mailadressen [CO2-kvoteservice@ens.dk](mailto:CO2-kvoteservice@ens.dk) med kopi til [stk@ens.dk](mailto:stk@ens.dk).

Med venlig hilsen / Best regards

**CO2-KvoteService**

Center for Energiadministration / Centre For Energy Administration

E-mail [co2-kvoteservice@ens.dk](mailto:co2-kvoteservice@ens.dk)



Danish Energy Agency - [www.ens.dk](http://www.ens.dk)

- part of The Ministry of Climate, Energy and Utilities

Energistyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Du kan læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger på vores hjemmeside <https://ens.dk/om-os/energistyrelsens-behandling-af-personoplysninger>



Energistyrelsen

Deres ref.: 2022-18108.

Vor ref.: SBP

Dato: 17.8.2023

### **DTL-Danske Vognmænds høringsvar på høring over forslag til lov om CO2-kvoter.**

DTL – Danske Vognmænd støtter indsatsen for at mindske klimabelastningen og mener, at en international kvoteregulering af drivhusgasser er en god løsning. Et kvotesystem på EU-niveau med fælles ikrafttrædelse, krav og prisdannelse vil sikre, at reduktionsmålene opfyldes uden at forvride konkurrencen blandt de kvoteomfattede virksomheder.

Med aftalen om etablering af ETS-2 gives de enkelte medlemslande imidlertid mulighed for at udsætte tidspunktet for kvotereturneringsforpligtelsen til 2031, hvilket DTL mener er uhensigtsmæssigt, da en udsættelse bryder med kvotesystemets grundlæggende princip og vil forvride konkurrencen.

Indførelse af ETS-2 vil alt andet lige føre til en fordyrelse af fossile brændstoffer for vognmændene, og da meromkostningerne helt eller delvis vil blive overvæltet, vil transportkunderne opleve, at transportaktiviteter bliver dyrere. ETS-2 vil således få økonomiske konsekvenser for store dele af erhvervslivet, og DTL havde gerne set, at lovforslaget havde indeholdt en vurdering af de økonomiske konsekvenser. Der burde i vurderingen af lovforslaget således være estimer for både de samlede omkostninger og kvotereguleringens virkning på brændstofpriserne.

DTL mener, at det er vigtigt at tage det samlede omkostningsbillede for branchen i betragtning i tilrettelæggelse af klimaindsatsen. Transportbranchen er belastet med flere forskellige afgifter, som sigter på at regulere branchens miljø- og klimapåvirkning. De forhøjede omkostninger til brændstoffer som følge af ETS-2 vil således komme oven på eksisterende energiafgifter på brændstoffer og vejbenyttelsesafgiften, der fra 2025 afløses af og forhøjes med indførelse af en km-baseret afgift. Derudover kan vognmændene se frem mod, at der vil opstå administrative omkostninger til at honorere CO2-rapporteringskrav fra kunder som følge af nye rapporteringskrav til større virksomheder.

Med venlig hilsen



Søren Büchmann Petersen

Chefkonsulent

Dansk Transport og Logistik

## Tore Laursen

---

**Fra:** Dan Banja <es@es-daa.dk>  
**Sendt:** 15. august 2023 11:20  
**Til:** ENS CO2-KvoteService  
**Cc:** stk@ens.dk; Dan Banja  
**Emne:** Re: Høring af forslag til lov om CO2-kvoter Jnr. 2022-18108: ES 185-23.

ES 185-23

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring over forslag til lov om CO2-kvoter.

ES støtter indførelsen af det nye begreb »Kvoteordningen« til erstatning af ”Reguleringen i denne lov, regler udstedt i medfør af denne lov eller EU-retsakter om forhold omfattet af denne lov”. ES er enig i, at den nye definition er mere læsevenlig end det nuværende begreb.

Der anføres bl.a. under Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser eksempler på »andre gasformige bestanddele af atmosfæren«, som kvoteordningen kan angå ud over de gasarter, der er anført i bilag II, kan anføres luftfartsoperatørers overvågningspligter i forhold til såkaldte »ikke-CO2-relaterede virkninger af luftfart«, jf. direktivets artikel 14, stk. 5, jf. artikel 3, litra v), som angår virkningerne på klimaet af luftfartøjers udledning under brændstofforbrænding af nitrogenoxider (NOx), sodpartikler, oxiderede svovlforbindelser, samt virkninger fra vanddamp, herunder kondensstriber.

ES er usikker på, hvorledes luftfartsoperatørers overvågningspligter vedr. bl.a. virkningerne på klimaet af vanddamp, herunder kondensstriber i virkeligheden skal kunne udføres.

Det anbefales derfor, at det i opfølgende materialer tydeliggøres, hvordan det i virkeligheden kan lade sig gøre for luftfartsoperatøren at gennemføre en overvågning af virkningerne på klimaet af vanddamp, herunder kondensstriber.

Med venlig hilsen / Best Regards

Dan Banja  
Oberstløjtnant / Lt. Colonel  
Generalsekretær / Secretary-General  
Vice chair ECOGAS & Member of GA.COM & CAS.COM  
Blålersvej 51  
DK-2990 Nivå  
Mobil: +45 2480 2256  
www.es-daa.dk



 Pas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt.

 Only print this e-mail if necessary.

## Tore Laursen

---

**Fra:** Per Schollert Nielsen <PSN@kl.dk>  
**Sendt:** 15. august 2023 12:37  
**Til:** CO2-kvoteservice@ens.dk  
**Cc:** stk@ens.dk; Nete Herskind  
**Emne:** SV: DUT-høring af udkast til lov om CO2-kvoter (ENS Id nr.: 3212826)

Kære Stefan Krehbiel

KL ikke har bemærkninger til, at lovforslaget i den nuværende udgave optages som udgiftsneutral på lov- og cirkulærepragrammet 2023/2024.

Det fremgår af høringsbrevet, at Energistyrelsen bemærker, at væsentlige ændringer kan forekomme under høring. På den baggrund forventer KL, at forslaget kommer i fornyet økonomisk høring, såfremt der ændres væsentligt i lovforslaget.

Med venlig hilsen  
**Per Schollert Nielsen**

Chefkonsulent  
Økonomisk Sekretariat



Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

**M** +45 2124 4496  
**E** PSN@kl.dk

**D** +45 3370 3385  
**W** kl.dk

---

**Fra:** ENS CO2-KvoteService <co2-kvoteservice@ens.dk>  
**Sendt:** 7. juli 2023 10:09  
**Emne:** DUT-høring af udkast til lov om CO2-kvoter (ENS Id nr.: 3212826)

### Ekstern mail

Kære DUT-høringspart

Hermed fremsendes økonomisk høring over udkast til lov om CO2-kvoter.

Energistyrelsen anmoder om bemærkninger til økonomiske konsekvenser (DUT) af lov om CO2-kvoter, senest den 17. august.

Bemærkningerne sendes til [CO2-kvoteservice@ens.dk](mailto:CO2-kvoteservice@ens.dk) med kopi til [stk@ens.dk](mailto:stk@ens.dk) mærket j.nr. 2022-18108.

Energistyrelsens vurdering er, at loven ikke vil medføre økonomisk konsekvenser.

Høringsbrev og udkast til lov om CO2-kvoter er vedhæftet.

Med venlig hilsen / Best regards

### CO2-KvoteService

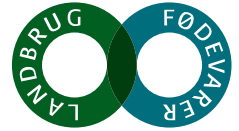
Center for Energiadministration / Centre For Energy Administration

E-mail [co2-kvoteservice@ens.dk](mailto:co2-kvoteservice@ens.dk)

Danish Energy Agency - [www.ens.dk](http://www.ens.dk)

- part of The Ministry of Climate, Energy and Utilities

*Energistyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Du kan læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger på vores hjemmeside <https://ens.dk/om-os/energistyrelsens-behandling-af-personoplysninger>*



Energistyrelsen  
Att.: CO2-kvoteservice@ens.dk

Journal nr. 2022-18108

**Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.**

Axelborg, Axeltorv 3  
DK 1609 København V

T +45 3339 4000  
E info@lf.dk  
W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

## Landbrug & Fødevarers bemærkninger til udkast til lov om CO<sub>2</sub>-kvoter

Landbrug & Fødevarer takker for det fremsendte høringsmateriale. Vi opfatter det alene som en udmøntning af allerede vedtagne initiativer på EU-niveau, hvorfor vores bemærkninger omhandler behovet for at sikre optimalt samspil og koordinering med øvrige, relaterede indsatser på klimaområdet og vigtigheden af fremadrettet at opnå rimelige vilkår for vores berørte medlemsvirksomheder i de områder af EU-regelsættet, som endnu ikke er kommet på plads.

Det er vigtigt, at den danske udmøntning af ændringsdirektiverne sker i harmoni med 1) øvrig indsats hos vores medlemsvirksomheder og 2) indirekte via vilkår hos primærproducenterne, som leverer input til fødevarerindustrien. I den sammenhæng kan nævnes nationale tiltag som fx en evt. CO<sub>2</sub>-afgift, øvrige EU-initiativer, fx i form af ETS for landbrug eller tilsvarende, markeder for klimakreditter etc.

Et særligt opmærksomhedspunkt er indfasningen af CBAM, der skal ske sideløbende med udfasning af gratiskvoter. CBAM er foreløbig kun beskrevet fsva. import af varer. Mange virksomheder eksporterer en større eller mindre del af deres produktion, også til lande uden for EU. Her skal det sikres, at CBAM virker efter hensigten, og der skal derfor findes en løsning vedrørende eksportdelen, så der ikke opstår konkurrencemæssig skævvridning og lækage af produktion til lande med mindre eller ingen klimaregulering; det, som CBAM netop skal medvirke til at beskytte imod.

ETS2 kan komme til at påvirke en række virksomheder, hvis de aftager brændstoffer til bl.a. opvarmning. Det er derfor vigtigt at sikre, at opbygning og udmøntning af det nye, parallelle kvotesystem *ikke* medfører uforholdsmæssigt store omkostninger, ligesom risikoen for forringede konkurrencevilkår og lækage skal elimineres.

Med venlig hilsen

**Erik Jørgensen**

Chefkonsulent

Klima & Energi  
M +45 4030 9636  
E EJO@lf.dk



Energistyrelsen

18. august 2023

### **Høringssvar til høring over udkast til lov om CO2-kvoter**

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 7. juli 2023 vedrørende ovennævnte under J.nr. 2022-18108.

Høringen implementerer ændringer i EU-lovgivningen på området. Vi har ikke særlige bemærkninger til den danske implementering og skal således i henvisning til vore tidligere høringssvar på den europæiske klimalov og tilhørende lovgivningsinitiativer.

Med venlig hilsen



**Jesper Højte Stenbæk**  
Fagchef, Transport & Infrastruktur