



NYHEDSBREV | 2020-2021 | 16. JULI 2021

## ”Klar til 55-pakken” præsenteret

---

### 3.800 sider sætter retningen for EU's grønne omstilling

Kommissionen præsenterede den 14. juli 2021 ”klar til 55-pakken”, der har navn efter EU's reduktionsmål for 2030. EU's CO<sub>2</sub>-udledning skal senest i 2030 reduceres med mindst 55 pct. sammenlignet med i 1990. Pakken består af en række forskellige lovforslag, der sætter retningen for, hvordan dette mål realiseres.

Det er en omfattende lovpakke på 3.800 sider, der vil få betydning for alt fra energi, international handel, landbrug, skove, beskatning og sociale forhold. Det ses af flere som det største EU-projekt siden skabelsen af det indre marked i 1980'erne og 1990'erne.

Kommissionens generelle pressemeddelelse findes [her](#), og meddelelsen om formålet med pakken, sammenhængen mellem forslagene og hovedtrækene i dem er tilgængelig [her](#).

Forslagenes centrale elementer præsenteres i nedenstående. Da forslagene endnu ikke foreligger på dansk, henvises der til de engelske udgaver. Mere detaljerede gennemgange af centrale forslag følger efter sommerferien.

### [Revision af EU's kvotehandelssystem \(ETS\)](#)

Kommissionen foreslår en række ændringer til det nuværende kvotesystem, herunder bl.a. at ændre det nuværende reduktionsmål for ETS på 43 pct. i 2030 til 61 pct. i 2030 (ift. niveauet i 2005), reducere antallet af kvoter, og styrke markedsstabilitetsreserven (der korrigerer overskuddet af kvoter).

---

---

Dertil forslås at fastholde brugen af gratis kvoter (udover dem som omfattes af CO<sub>2</sub>-grænsetilpasningsmekanismen), men at der stilles krav til grønne tiltag. Endvidere forslås at udvide systemet til at dække udledninger fra skibsfart (internt i EU, international skibsfart til EU og ved en europæisk havn) med en gradvis indfasning.

Kommissionen foreslår bl.a., at medlemsstaternes indtægter fra kvoterne skal anvendes til klima- og energirelaterede formål. Samtidig forslås at ændre reglerne for luftfart under ETS, bl.a. via implementering af den internationale luftfartsaftale, CORSIA, samt en gradvis udfasning af gratis kvoter til luftsektoren frem mod 2027 (i et [separat forslag](#)).

Derudover lægger Kommission op til at etablere et nyt kvotehandelssystem for udledninger fra bygninger og vejtransport rettet mod udbydere med start fra 2026. Der foreslås et reduktionsmål på 43 pct. i 2030 (ift. niveauet i 2005), mens der lægges ikke op til gratis kvoter. Det forslås, at muligheden for en sammenlægning af de to kvotehandelssystemer vurderes efter få år.

Som svar på risikoen for at omkostningerne vil blive påført forbrugerne, vil Kommissionen etablere en ny social klimafund, der omtales i nedenstående.

### **Revision af forordningen om byrdefordeling**

Den nuværende forordning sætter bindende, nationale reduktionsmål for de sektorer, der ikke er omfattet af enten kvotehandelssystemet (ETS) eller LULUCF (om arealanvendelse, se nedenfor). Dvs. bygninger, landbrug, vejtransport, maritim transport, affald og småindustri.

Kommissionens foreslår, at disse sektorer fortsat skal være omfattet af byrdefordeling til trods for, at vejtransport, bygninger og maritim transport kommer ind under et ETS-system. Forordningen opjusterer det fælles EU-mål fra 30 pct. reduktion af drivhusgasser i 2030 (ift. niveauet i 2005) til 40 pct. Også de enkelte mål for hvert EU-land opjusteres.

Danmarks mål ændres fra 39 pct. reduktion til 50 pct. Fire andre lande har samme mål, mens det laveste mål er Bulgariens på 10 pct. opjusteret fra 0 pct. Disse mål er primært beregnet ud fra EU-landenes BNP pr. indbygger.

### **Revision af forordningen om drivhusgasemissioner og -optag fra arealanvendelse, ændret arealanvendelse og skovbrug (LULUCF)**

LULUCF handler om de drivhusgasser, der lagres i skov og jord. I dag forpligter LULUCF-forordningen EU-landene til at sikre, at hvis ændret arealanvendelse fører til større udledninger, skal det opvejes af tilsvarende optag – f.eks. ved at plante ny skov.

Kommissionens forslag sætter et nyt, overordnet EU-mål for optag i skov og jord svarende til 310 mio. tons CO<sub>2</sub>-udledninger i 2030. I 2035 skal EU nå klimaneutralitet i landbrugs- og skovbrugssektoren – også indberegnet andre drivhusgasser end CO<sub>2</sub>, f.eks. metan fra dyrehold eller gødning.

I perioden 2021-25 sker der kun begrænsede ændringer i LULUCF-forordningen, men fra 2026 kommer følgende ændringerne; metoden til opgørelse ændres og der kommer nationale, årlige mål for at nå EU-målet om 310 mio. ton reduktion i CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Fra 2031 vil andre drivhusgasser end CO<sub>2</sub> fra landbruget blive omfattet af forordningen.

---

---

Ifølge klimaloven må max. 225 mio. ton CO<sub>2</sub>-ækvivalenter komme fra optag i jord og skov, når det overordnede 55 pct. reduktionsmål gøres op. Derfor justeres mulighederne for fleksibilitet ift. byrdefordelingen.

Kommissionen præsenterede den 16. juli 2021 en supplerende [skovstrategi](#), der skal gøre Europas skove mere modstandsdygtige og sikre, at fældning af træer og brug af biomasse sker bæredygtigt og uden at skade biodiversiteten. Der skal bl.a. plantes 3 mia. træer i EU frem mod 2030.

### **Forslag om en ny CO<sub>2</sub>-grænsetilpasningsmekanisme (CBAM)**

Kommissionen foreslår en CO<sub>2</sub>-grænsetilpasningsmekanisme - populært kaldet klimatold - der skal forhindre lækage, dvs. at virksomheder flytter energiintensiv produktion til lande med mindre skrappe klimaregler.

Forslaget lægger op til, at der via certifikater betales for udledning af drivhusgasser for særligt energiintensive importerede varer (indledningsvist: cement, aluminium, gødning, elektricitet, jern og stål) på linje med europæiske virksomheder. Prisen på et certifikat vil reflektere EU's kvotesystem, ETS.

Lande uden for EU, der er knyttet til ETS, undtages. Derudover vil det være muligt at fratække en eventuel pris for udledningen af drivhusgasser. Kommissionen understreger samtidig, at de vil fortsætte dialogen om implementeringen af mekanismen med berørte lande uden for EU.

Etableringen vil være med indfasning fra 2023 til 2026 samtidig med, at der vil ske en gradvis udfasning af gratis kvoter til de europæiske sektorer, som er omfattet.

### **Revision af energibeskatningsdirektivet**

Det nuværende energibeskatningsdirektiv fra 2003 fastsætter minimumsatser for afgifter på energiprodukter (kul, olie, gas og biobrændsler), der bruges som motorbrændstof og brændsel til opvarmning samt regler for EU-landenes brug af afgiftsdifferentiering og afgiftsfritagelser.

Med revisionen ønsker Kommissionen, at renere teknologier fremmes, mens undtagelser og reducerede satser for luftfart og skibstransport inden for EU afskaffes. Der foreslås en ny klassifikation af de forskellige energikilder, så de mest forurenende pålægges den højeste minimumsafgift. De nye afgifter for luftfart og skibstransport indføres gradvis over ti år.

Det eksisterende direktiv er blevet kritiseret for ikke at følge med prisudviklingen. Denne problemstilling adresseres i forslaget, hvor der lægges op til en årlig indeksering, der følger inflationen.

### **Revision af direktivet om vedvarende energi (VE-direktivet)**

VE-direktivet fastsætter EU's politik for produktion og fremme af energi fra vedvarende kilder. Med forslaget ønsker Kommissionen at øge EU-målet for VE-andelen af energiforbruget i 2030 fra 32 pct. til 40 pct.

Der lægges op til nationale VE-mål vedr. transport, køling/ opvarmning, bygninger og industri med afsæt i landenes nationale energi- og klimaplaner. Endelig foreslås større krav til bæredygtighed for bioenergi.

---

---

### **Revision af direktivet om energieffektivitet (EE-direktivet)**

Med forslaget foreslås EE-målet for EU i 2030 øget til 39 pct. for primær-energiforbrug og 36 pct. for det endelige energiforbrug. Det nuværende mål er 32,5 pct. Det nye mål vil være retningsgivende for fastsættelsen af de nationale EE-mål, der fortsat ikke vil være bindende. Desuden skal den offentlige sektor hvert år renovere 3 pct. af sine bygninger.

### **Revision af forordningen om fastsættelse af CO<sub>2</sub>-emissionstandarder for nye personbiler og varevogne**

Kommissionen foreslår at hæve de nuværende krav til bilproducenterne ved at ændre reduktionsmålene for 2030, så nye personbiler i gennemsnit skal udlede 55 pct. mindre CO<sub>2</sub> og nye varevogne i gennemsnit skal udlede 50 pct. mindre CO<sub>2</sub> - begge mål skal ses ift. 2021.

Dertil foreslås et mål om 100 pct. mindre CO<sub>2</sub> i 2035 - hvorved alle nye registrerede biler og varevogne skal være nulemission. Derudover lægges der bl.a. op til, at den nuværende incitamentsstruktur, der skal fremme lav- og nulemissionsbiler, fjernes fra 2030.

### **Revision af direktivet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (AFI-direktivet)**

AFI-direktivet berører alternative brændstoffer for transport og infrastruktur til brug af el, brint, naturgas, flydende gas og biobrændsler i transportsektoren.

Forslaget stiller krav til EU-landene om at udvide opladningskapaciteten i takt med salget af nulemissionskøretøjer samt at etablerer ladestander og tankstationer på større motorveje. Der skal her være mulighed for elektrisk opladning pr. 60 km og brintpåfyldning pr. 150 km.

### **Nyt forslag om bæredygtigt flybrændstof (ReFuel EU Aviation)**

Kommissionen foreslår bl.a. et minimumsiblandingskrav til brændstofleverandører om bæredygtige brændstoffer, et underkrav til syntetiske brændstoffer, krav til lufthavnens infrastruktur og krav om, at operatørerne skal tanke en specifik andel i EU (for at undgå lækage).

Iblandingskravet foreslås at stige løbende fra minimum 2 pct. i 2025, 5 pct. i 2030, 20 pct. i 2035, 32 pct. i 2040, 38 pct. i 2045 og 63 pct. i 2050.

Dertil sættes et krav til syntetiske brændstoffer på 0,7 pct. i 2030, 5 pct. i 2035, 8 pct. i 2040, 11 pct. i 2045 og 28 pct. i 2050.

Hvad angår biobrændstoffer lægges op til at anvende bæredygtighedskriterierne fra VE-direktivet, der omtales separat. Endelige foreslås der en straf ved manglende efterlevelse.

### **Nyt forslag om bæredygtige brændstoffer i skibsfart (ReFuel EU Maritime)**

Kommissionen foreslår bl.a. et krav om at begrænse CO<sub>2</sub>-indholdet ("greenhouse gas intensity limit") i brændstoffer/energiforbruget for skibe, der sejler til eller fra en EU-havn eller sejler internt i EU, krav om at anvende

---

---

landstrømsanlæg i europæiske havne, muligheder for at opspare, låne og gå sammen (såkaldt "pooling") hvad angår opfyldelse, samt straf ved manglende efterlevelse.

Grænsen for CO<sub>2</sub>-indholdet i energiforbruget sættes i forhold til 2020 og vil stige løbende fra minus 2 pct. i 2025, minus 6 pct. i 2030, minus 13 pct. i 2035, minus 26 pct. i 2040, minus 59 pct. i 2045 og til minus 75 pct. i 2050. Det vil gælde fuldt ud for skibe, der sejler internt i EU og for halvdelen af energiforbruget for skibe, der rejser til eller fra EU.

### **Forslag om ny social klimafond**

Den nye fond skal sikre midler til EU-landene, så de kan aflaste borgere samt små og mellemstore virksomheder, der ellers vil have svært ved at betale for energieffektivisering, opvarmning/køling og renere transport.

Fonden vil blive finansieret over EU-budgettet med et beløb, der svarer til 25 pct. af de ventede indtægter fra emissionshandel for bygninger og vejtransport. Fonden ventes at udgøre 72,2 mia. euro (ca. 537 mia. kr.) for 2025-2032. Der foreslås en tilsvarende finansiering fra EU-landene.

#### **Produceret og skrevet af:**

Andreas Sommer Møller, EU-konsulent, tlf. 3146

Karen Schack Andreassen, international konsulent, tlf. 3111

Lotte Rickers Olesen, Folketingets repræsentant i Bruxelles, tlf. 3330