

Bruxelles, den 22. november 2021
(OR. en)

13977/21

Interinstitutionel sag:

2021/0197(COD)
2021/0200(COD)
2021/0201(COD)
2021/0202(COD)
2021/0203(COD)
2021/0205(COD)
2021/0206(COD)
2021/0207(COD)
2021/0210(COD)
2021/0211(COD)
2021/0213(CNS)
2021/0214(COD)
2021/0218(COD)
2021/0223(COD)

CLIMA 388
ENV 893
ENER 504
TRANS 681
AGRI 550
FORETS 72
IND 354
COMPET 832
ECOFIN 1102
MI 850
AVIATION 283
MAR 217

NOTE

fra:	formandskabet
til:	delegationerne
Vedr.:	Fit for 55-pakken
	– Oversigt over fremskridtene med lovgivningsforslagene i "Fit for 55"-pakken

I. INDLEDNING

1. Formålet med denne rapport er at give en samlet status og et overblik over de fremskridt, der er gjort med "Fit for 55"-pakken i Rådet. Med henblik herpå fokuserer rapporten på pakkens horisontale aspekter, f.eks. indbyrdes forbindelser mellem sager, og de vigtigste spørgsmål, der indtil videre er blevet rejst under drøftelserne, bl.a. vedrørende forslagernes ambitionsniveau og anvendelsesområde, i det omfang det er relevant. Mere detaljerede fremskridt i hver sag vil blive beskrevet i særskilte situationsrapporter, som vil blive forelagt for hver rådssammensætning.

2. Kommissionen forelagde "Fit for 55"-pakken den 14. juli 2021. Pakken af lovgivningsforslag har til formål at bringe EU's klima- og energipolitiske ramme i overensstemmelse med EU's nye klimamål for hele økonomien for 2030, nemlig at reducere nettodrivhusgasemissionerne med mindst 55 % og bringe EU på rette vej til at nå sit mål om at blive klimaneutral senest i 2050.
3. Den underliggende antagelse i Kommissionens forslag er, at klimaambitionerne skal fastholdes på tværs af sagerne for at opfylde målet om klimaneutralitet, som blev godkendt af Det Europæiske Råd og efterfølgende fik juridisk bindende karakter i kraft af den europæiske klimalov, der er vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet.
4. Sammen sigter forslagene mod at sætte EU i stand til at nå sine mål på en retfærdig, omkostningseffektiv og konkurrencedygtig måde, at bidrage til en grøn og retfærdig omstilling og at styrke innovation i EU's økonomi i overensstemmelse med målene i den europæiske grønne pagt. Revisionen af EU's lovgivningsmæssige ramme for klima og energi bør også sætte det i stand til at opfylde sine internationale forpligtelser i henhold til Parisaftalen, navnlig dets ajourførte nationalt bestemte bidrag i overensstemmelse med den øgede ambition for 2030. Kommissionens forslag har desuden til formål at bidrage til genopretningen af den europæiske økonomi efter covid og Den Europæiske Unions langsigtede resiliens.
5. Pakken består af en række nært indbyrdes forbundne forslag, der enten ændrer gældende retsakter eller indfører nye initiativer inden for en række politikområder og økonomiske sektorer, herunder klima, energi, transport, bygninger, arealanvendelse og skovbrug. Desuden forventes en række yderligere forslag at blive fremlagt kort tid efter offentliggørelsen af denne rapport. De forventede forslag om revisionen af den flerårige finansielle ramme og om egne indtægter, der fremlægges den 22. december 2021, bliver afgørende for det videre arbejde med visse dele af pakken (dvs. emissionshandelssystemet, den sociale klimafond og CO₂-grænsetilpasningsmekanismen).

6. Med henblik herpå foreslår Kommissionen at anvende en gensidigt forstærkende sammensætning af politikker, der er centreret om nedenstående fire byggesten:
- a) **CO₂-prissætning:**
 - i) øge ambitionen for EU's emissionshandelssystem (ETS)
 - ii) indføre CO₂-prissætning på import fra visse sektorer, der er omfattet af ETS i EU, for at mindske risikoen for kulstoflækage gennem oprettelse af en CO₂-grænsetilpasningsmekanisme (CBAM)
 - b) Fastsættelse af mere ambitiøse **EU-mål og nationale mål:**
 - i) fastsætte højere nationale emissionsreduktionsmål i sektorer uden for ETS gennem forordningen om indsatsfordeling
 - ii) øge omfanget af naturlige dræn, bl.a. gennem fastsættelse af nationale mål for arealanvendelse og skovbrug (LULUCF-forordningen)
 - iii) hæve de overordnede EU-mål for vedvarende energi og energieffektivitet gennem direktivet om vedvarende energi og direktivet om energieffektivitet, hvilket navnlig vil støtte sektorer, der er omfattet af såvel ETS som forordningen om indsatsfordeling, i deres dekarboniseringsindsats
 - iv) tilpasse beskatningen af energiprodukter og elektricitet, der er omfattet af energibeskatningsdirektivet, til EU's energi- og klimamål
 - c) **Regler (standarder):**
 - i) hæve CO₂-emissionsreduktionsmålene for nye biler og varevogne i forordningen om CO₂-standards for personbiler og varevogne, hvilket bl.a. vil hjælpe medlemsstaterne med at opfylde deres højere mål i henhold til forordningen om indsatsfordeling

- ii) foreslåede mål for udrulning af brugervenlig og interoperabel (op)ladnings- og (op)tankningsinfrastruktur i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer (AFIR), hvilket bl.a. vil bidrage til at nå ovennævnte emissionsreduktionsmål
- iii) forslagene ReFuelEU Aviation og FuelEU Maritime fastsætter forpligtelser vedrørende bæredygtige brændstoffer i disse sektorer, som vil supplere deres bestræbelser, navnlig i forbindelse med CO₂-prissætningsforanstaltninger (ETS)

d) **Støtteforanstaltninger:**

- i) for at afbøde de sociale og fordelingsmæssige virkninger af det foreslåede særskilte emissionshandelssystem for bygninger og vejtransport foreslår Kommissionen, at der oprettes en social klimafond, der finansieres via en del af auktionsindtægterne, for at støtte sårbare husholdninger, mikrovirksomheder og transportbrugere, navnlig med henblik på investeringer til reduktion af emissioner og energiomkostninger samt midlertidig direkte indkomststøtte
- ii) den øgede ambition for ETS ledsages af en forhøjelse af Moderniseringsfonden svarende til 2,5 % af ETS-loftet for at støtte energiomstillingen i en række lavindkomstmedlemsstater
- iii) Innovationsfonden under ETS vil også blive styrket for at fremskynde investeringer i innovative teknologier og løsninger i alle sektorer under ETS
- iv) medlemsstaternes samlede auktionsindtægter skal støtte klima- og energirelaterede projekter, herunder dekarbonisering i vejtransport- og byggesektoren.

7. I Rådet behandles forslagene i fire forskellige rådssammensætninger: Miljørådet, TTE-Rådet (energi), TTE-Rådet (transport) og Økofinrådet.

8. For så vidt angår Europa-Parlamentet behandles forslagene i pakken af fem udvalg (ENVI, ITRE, TRAN, EMPL og ECON¹), og en række andre udvalg inddrages eller høres i henhold til forskellige procedureregler. De fleste ordførere og skyggeordførere for forslagene er blevet udpeget. Arbejdet er på et meget tidligt stadium, og ifølge de foreliggende oplysninger er der ikke formelt fastlagt nogen endelige tidsplaner for arbejdet med nogen af forslagene.

II. ARBEJDE UDFØRT UNDER FORMANDSKABET

9. Forslagene i "Fit for 55"-pakken har været en vigtig prioritet for formandskabet, som i de forskellige involverede rådssammensætninger har gjort sit yderste for at skabe så store fremskridt som muligt inden for den overordnede strategi med at sikre sammenhæng i pakken.
10. Sideløbende med det intense arbejde på gruppeniveau havde Miljørådet en orienterende debat om forslagene inden for sit ansvarsområde på samlingen i oktober, som det vil følge op på på samlingen i december. TTE-Rådet (energi) og TTE-Rådet (transport) vil drøfte forslagene inden for deres kompetenceområder på deres respektive møder i december.
11. Ud over det arbejde, der er udført i de ansvarlige rådssammensætninger, har Landbrugs- og Fiskerirådet og Konkurrenceanvnerådet haft politiske drøftelser om pakken vedrørende aktuelle spørgsmål, der behandles inden for deres ansvarsområder. Den 29. september 2021 havde Konkurrenceanvnerådet en orienterende debat om pakken med fokus på industriel konkurrenceanvne i forbindelse med gennemførelsen af den ajourførte nye industristrategi for Europa. Den 12. oktober 2021 havde Landbrugs- og Fiskerirådet en udveksling af synspunkter om landbrugets og skovbrugets bidrag til lovgivningsinitiativerne i "Fit for 55"-pakken. Desuden skal Konkurrenceanvnerådet (forskning) den 26. november 2021 drøfte bidraget fra forskning og innovation til at nå de tværsektorielle mål, herunder "Fit for 55"-målene på områderne transport, energi, industri, arealanvendelse og skovbrug.

¹ ENVI og EMPL er i fællesskab ansvarlige for den sociale klimafond. ECON er ansvarlig for forslaget til energibeskatningsdirektiv. Parlamentet høres imidlertid kun om dette forslag (særlig lovgivningsprocedure).

12. Alene på grund af antallet af forslag og deres størrelse, kompleksitet og indbyrdes forbindelser samt deres politiske betydning er arbejdet med de fleste sager stadig på et temmelig tidligt stadium. Selv om der er en klar forståelse blandt delegationerne af, at forslagene samlet set bør leve op til de aftalte ambitioner, der er fastsat i klimaloven, har delegationerne anmodet Kommissionen om præciseringer vedrørende forslagene og deres virkninger, herunder på nationalt plan. Delegationerne har også anmodet om flere oplysninger om de enkelte forslags rolle og bidrag til det overordnede mål for hele økonomien om at opnå en nettoemissionsreduktion på mindst 55 % senest i 2030 samt om, hvordan forslagene indvirker på hinanden.
13. Som det kan forventes i betragtning af den brede vifte af forslag, er drøftelserne ikke skredet lige hurtigt frem i alle sager. Der ser ud til at være opnået flest fremskridt med nogle af transportforslagene, og der er også gjort gode fremskridt med energisagerne, mens det med hensyn til de sager, der henhører under Miljørådet og Økofinrådet, er ret tydeligt, at delegationerne har brug for mere tid til fuldt ud at vurdere forslagene, og at de fleste fremskridt vedrører afklaring af forskellige aspekter af forslagene. I den forbindelse mindes der om, at nogle af forslagene udgør nye foranstaltninger i EU's værktøjskasse såsom den sociale klimafond og CO₂-grænsetilpasningsmekanismen, mens andre såsom ETS og LULUCF indeholder flere nye elementer.
14. Efter de gode fremskridt på teknisk plan med hensyn til transportforslagene udvekslede De Faste Repræsentanternes Komité (1. afdeling) synspunkter om disse forslag den 12. november 2021 og udstak retningslinjer for formandskabets videre arbejde. Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt delegationerne kunne støtte målet om at nå frem til en generel indstilling til en eller flere af transportsagerne inden årets udgang, anførte et bredt flertal, at det er nødvendigt at bevare sammenhængen i pakken, og at transportsagerne har klare forbindelser med andre forslag. Disse indbyrdes forbindelser drejer sig ikke kun om tekniske aspekter, men især om ambitionen for hele pakken. Medlemsstaterne understregede navnlig, at inden der gøres fremskridt med de relevante sager, bør den videre kurs for alle nært beslægtede sager ligge klar, mens nogle forslag på nuværende tidspunkt stadig befinder sig i en forholdsvis indledende fase af forhandlingerne.

1) Rådet (miljø)

15. Den 6. oktober 2021 havde Miljørådet en indledende udveksling af synspunkter om de fem sager under sit ansvarsområde med fokus på sagernes generelle og horisontale aspekter.
16. På gruppeniveau behandles fire af sagerne i Miljøgruppen, mens forslaget om den sociale klimafond drøftes i en særlig ad hoc-gruppe. Der er blevet afholdt en række møder om hvert forslag, og den indledende førstebehandling af forslagene og deres konsekvensanalyser er afsluttet eller afsluttes snart. Hvad angår forslaget om CO₂-emissionsstandarder for biler og varevogne, er der foretaget en indledende gennemgang af de enkelte artikler. På dette tidlige stadium studerer de fleste delegationer stadig forslagene, og deres synspunkter eller holdninger er derfor (overvejende) foreløbige. Navnlig vil de fire sager om ETS-reformen, indsatsfordeling, LULUCF og den sociale klimafond på grund af deres kompleksitet og indførelsen af nye elementer og med hensyn til ETS's størrelse kræve et betydeligt yderligere teknisk arbejde.

i) Reformen af EU's emissionshandelssystem (ETS)²

Delegationerne er fortsat af den opfattelse, at ETS er helt central for EU's klimapolitik. Der synes at være generel anerkendelse af, at ETS er nødt til at levere sin omkostningseffektive andel af EU's øgede ambitioner. I den forbindelse har der været en række opfordringer til at undersøge mulighederne for yderligere at øge ambitionsniveauet for ETS, men også spørgsmål om de mulige virkninger af visse dele af forslagene, både for de økonomiske sektorer og husholdningerne, hvilket understreger behovet for at tage hensyn til medlemsstaternes forskellige situationer.

Navnlig har den foreslåede indførelse af emissionshandel for bygnings- og vejtransportsektoren vakt betydelig bekymring med hensyn til dens sociale indvirkning på husholdninger med lavere indkomster og risikoen for stigende energifattigdom. Der er blevet rejst spørgsmål om, hvorvidt den foreslåede sociale klimafond vil være tilstrækkelig til at afbøde virkningerne. Det er imidlertid også blevet påpeget, at emissionshandel i disse sektorer vil bidrage til en omkostningseffektiv måde at dekarbonisere dem på, samtidig med at det støtter medlemsstaternes opfyldelse af deres øgede nationale mål i henhold til forordningen om indsatsfordeling.

²

Tre forslag behandles i forbindelse med ETS-reformen:

- Forslag til direktiv om ændring af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen, afgørelse (EU) 2015/1814 om oprettelse og drift af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner og forordning (EU) 2015/757 (dok. 10875/21 + ADD 1-7)
- Forslag til direktiv om ændring af direktiv 2003/87/EF for så vidt angår luftfartens bidrag til Unionens emissionsreduktionsmål for økonomien som helhed og passende gennemførelse af en global markedsbaseret foranstaltning (dok. 10917/21 + ADD 1-3)
- Forslag til afgørelse om ændring af afgørelse (EU) 2015/1814 for så vidt angår den mængde kvoter, der skal overføres til markedsstabilitetsreserven for Unionens ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner frem til 2030 (dok. 10902/21 + ADD 1).

Desuden blev der den 14. juli 2021 forelagt et fjerde forslag vedrørende ETS: Forslag til afgørelse om ændring af direktiv 2003/87/EF for så vidt angår meddelelsen om kompensation i forbindelse med en global markedsbaseret foranstaltning for luftfartøjsoperatører, der er etableret i Unionen. Forslaget behandles separat i TTE-Rådet (transport).

I forbindelse med de foreslåede elementer, der har til formål at styrke det eksisterende ETS og dets ambitionsniveau, har der i første omgang bl.a. været fokus på at vurdere virkningen af tilpasningen af loftet og på bestemmelserne om kulstoflækage/gratistildeling. Der er navnlig blevet spurgt ind til den foreslåede bestemmelse om konditionalitet for gratistildeling og hastigheden og de nærmere bestemmelser for udfasning af gratistildelinger i ETS for sektorer, der er omfattet af den foreslåede CO₂-grænsetilpasningsmekanisme (CBAM). De indledende bemærkninger til forslagene om markedsstabilitetsreserven (MSR) har bl.a. været koncentreret om reservens indvirkning på CO₂-prissætning. I den forbindelse ønsker nogle delegationer at revidere artikel 29a om "Foranstaltninger i tilfælde af overdreven prisstigning" (som ikke indgår i Kommissionens forslag).

Med hensyn til søfarts- og luftfartssektoren har der været lagt vægt på en fuldstændig vurdering af forslagene, navnlig med hensyn til deres bidrag til emissionsreduktioner, deres indvirkning på sektorerne og konkurrenceevnen, idet den internationale sammenhæng og behovet for at tage hensyn til nationale forhold understreges. Med hensyn til indbyrdes forbindelser med andre sager har delegationerne desuden opfordret til en vurdering af de kumulative virkninger af forslagene om ETS, ReFuelEU Aviation, FuelEU Maritime og energibeskatning.

Med hensyn til finansielle bestemmelser har drøftelserne drejet sig om Moderniseringsfondens og Innovationsfondens størrelse, oprindelse, anvendelsesområde og fordeling. Den foreslåede afskaffelse af støtte til flydende fossile brændstoffer fra Moderniseringsfonden og den obligatoriske øremærkning af alle auktionsindtægter vil også kræve yderligere overvejelser.

ii) Forordningen om indsatsfordeling³

De vigtigste spørgsmål, der indtil nu er blevet identificeret, vedrører de foreslåede mål, fleksibiliteten og den nye yderligere reserve, herunder i forbindelse med andre "Fit for 55"-forslag. Flere delegationer har anført, at de ser deres respektive nye mål som betydelige udfordringer. En række delegationer har opfordret Kommissionen til at fremlægge flere oplysninger og data om beregningen af de nationale mål og anmodet om en præcisering af, hvordan principperne om retfærdighed, omkostningseffektivitet eller øget konvergens blev taget i betragtning.

³ Forslag til forordning om ændring af forordning (EU) 2018/842 om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissioner for medlemsstaterne fra 2021 til 2030 som bidrag til klimaindsatsen med henblik på opfyldelse af forpligtelserne i Parisaftalen (dok. 10867/21 + ADD 1-4).

Når det gælder fleksibilitet er delegationerne generelt enige om, at den vil spille en vigtig rolle med hensyn til at hjælpe medlemsstaterne med at nå deres nationale mål på en omkostningseffektiv måde, samtidig med at den miljømæssige integritet respekteres. Delegationerne ser især gerne en yderligere præcisering af de foreslåede ændringer af den eksisterende fleksibilitet for medlemsstaterne til at anvende nettooptag fra LULUCF-sektoren i retning af deres målopfyldelse i henhold til ESR. En række delegationer har også udbedt sig flere oplysninger om den nye yderligere reserve, som vil bestå af eventuelle overskydende nettooptag genereret fra 2026 til 2030. Ud over spørgsmålene om, hvordan den sideløbende fleksibilitet i ESR- og LULUCF-forslagene skal fungere, har nogle delegationer forhørt sig om muligheden for at øge fleksibiliteten mellem ETS og ESR. Delegationerne har også efterlyst yderligere oplysninger om samspillet mellem ESR og det foreslåede nye emissionshandelssystem for bygninger og vejtransport.

iii) Forordningen om arealanvendelse, ændringer i arealanvendelse og skovbrug (LULUCF)⁴

Diskussionerne på teknisk plan om Kommissionens forslag har overvejende fokuseret på præciseringen af de foreslåede ændringer af den eksisterende forordning, navnlig i forbindelse med de betydelige ændringer af den samlede ordning fra 2026 og fremefter. På baggrund af de hidtidige drøftelser er det imidlertid muligt at identificere nogle få centrale spørgsmål, nemlig tildelingen af nationale mål for 2030 (der skal erstatte den nuværende "no debit-regel" fra og med 2026), den foreslåede proces for udformning af nationale mål under rammen for perioden efter 2030 og den fleksibilitet, der skal hjælpe medlemsstaterne med at opfylde deres mål.

⁴ Forslag til forordning om ændring af forordning (EU) 2018/841 for så vidt angår anvendelsesområdet, forenkling af overholdelsesregler, fastsættelse af medlemsstaternes mål for 2030 og forpligtelse til kollektiv opnåelse af klimaneutralitet senest i 2035 i arealanvendelses-, skovbrugs- og landbrugssektoren og om ændring af forordning (EU) 2018/1999 for så vidt angår forbedring af overvågning, rapportering, sporing af fremskridt og revision (dok. 10857/21 + ADD 1-4).

Delegationerne anerkender generelt LULUCF-sektorens vigtige rolle i EU's klimapolitik og dens øgede overordnede ambition. Der er blevet rejst visse spørgsmål om de nationale tildelinger, der foreslås for 2030, herunder hvor ambitiøse de er og hvilke kriterier der er anvendt i beregningen heraf, den foreslåede nye overensstemmelsesmekanisme samt den foreslåede proces for fastsættelse af nationale årlige mål for perioden 2026-2029. På nuværende tidspunkt er der nogle spørgsmål om forslaget om, at der fra og med 2031 skabes en enkelt arealsektor, der kombinerer nettooptag i LULUCF-sektoren og ikke-CO₂-emissioner fra landbruget og målet om klimaneutralitet for den kombinerede sektor i 2035. Generelt anerkender delegationerne, at det vil være meget vigtigt med fleksibilitet, navnlig i forbindelse med naturlige forstyrrelser, for at fremme medlemsstaternes overholdelse af de øgede ambitioner efter 2025. Drøftelserne har fokuseret på at præcisere deres tekniske aspekter og ændringerne af den eksisterende fleksibilitet efter 2025 samt på at opnå en bedre forståelse af de indbyrdes forbindelser mellem fleksibiliteten i ESR- og LULUCF-forslagene.

iv) Forordningen om CO₂-emissionsnormer for personbiler og varevogne⁵

Der er generel enighed om, at bilindustrien skal bidrage til EU's øgede ambitioner, og for en række delegationer er forslaget afgørende for det overordnede ambitionsniveau og for opfyldelsen af de øgede nationale mål i forordningen om indsatsfordeling. Drøftelserne har fokuseret på ambitionsniveauet for målet for både biler og varevogne, herunder målet på 100 % for 2035, som kræver, at alle nye biler og varevogne skal være nulemissionskøretøjer inden denne dato. Det vigtigste spørgsmål, der er blevet rejst, har navnlig drejet sig om tempoet i overgangen til nulemissionskøretøjer, dvs. om Kommissionens forslag har fundet den rette balance i denne henseende, eller om overgangen kan og bør ske hurtigere (2030), eller om det er for tidligt, og der er brug for mere tid. Der er blevet rejst spørgsmål om muligheden for at tage hensyn til vedvarende og kulstoffattige brændstoffers bidrag ved vurderingen af, om køretøjsfabrikanterne overholder deres mål. Behovet for yderligere at overveje forskellen mellem medlemsstaterne med hensyn til udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer, hovedsagelig på grund af prisoverkommelighed og en langsom etablering af infrastruktur, og den krævede tid for omstillingen af fremstillingsindustrien er blevet fremhævet. Desuden vil spørgsmål om, hvordan der f.eks. skelnes mellem biler og varevogne, hensigtsmæssigheden af at ophæve undtagelsen for "lille produktionsvolumen" og incitamenterne for nul- og lavemissionskøretøjer senest i 2030 samt indvirkningen på brugtbilsmarkedet i visse medlemsstater kræve yderligere drøftelser.

Delegationerne har understreget behovet for at bevare sammenhængen med andre forslag i "Fit for 55"-pakken og understreget, at målene skal gå hånd i hånd med ambitionerne i forslaget om infrastruktur for alternative brændstoffer (AFIR).

⁵ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) 2019/631 for så vidt angår styrkelse af præstationsnormerne for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner i overensstemmelse med Unionens øgede klimaambitioner (dok. 10906/21 + ADD 1-5).

v) Forordningen om en social klimafond⁶

Det anerkendes generelt, at der er behov for at sikre en grøn omstilling, hvor ingen lades i stikken, men forslaget har modtaget blandede reaktioner. Der er blevet fremført en række betænkeligheder og opfordringer til præciseringer vedrørende følgende aspekter af forslaget, navnlig: a) manglen på en selvstændig konsekvensanalyse og relaterede data, b) retsgrundlag, c) samspil med kommende forslag om Unionens egne indtægter og revision af den flerårige finansielle ramme, d) finansielle og budgetmæssige spørgsmål (navnlig vedrørende den sociale klimafonds størrelse, finansieringskilde, tildelingsmetode og valgte kriterier), e) gennemførelse og forvaltning samt f) overlapninger med andre fonde.

For de fleste delegationers vedkommende er forslaget uløseligt forbundet med inkluderingen af hurtigbusssektoren i ETS, mens nogle støtter oprettelsen af en social klimafond, uanset om der oprettes et nyt særskilt ETS for denne sektor.

I overensstemmelse med mandatet for ad hoc-gruppen vedrørende den sociale klimafond⁷ har formandskabet med skarp parentes angivet de relevante bestemmelser i forslaget og dets bilag om de finansielle aspekter, der er forbundet med den flerårige finansielle ramme og Unionens egne indtægter. Målet er at indlede gennemgangen af forslagets enkelte artikler under det franske formandskab.

2) TTE-Rådet (energi)

17. For så vidt angår de to sager, der henhører under TTE-Rådet (energi) (direktivet om vedvarende energi og direktivet om energieffektivitet), har Energigruppen på en række møder fra juli til november nøje gennemgået forslagene (og de tilhørende konsekvensanalyser), først med en analyse af de vigtigste principper og bestemmelser og derefter med en gennemgang af alle artikler og bilag. De to forslag indgår i en række vigtige samspil, både med andre forslag i "Fit for 55"-pakken (navnlig AFIR, ReFuelEU Aviation og FuelEU Maritime) og med den kommende lovgivning (revision af den tredje energipakke for gas og revision af direktivet om bygningers energimæssige ydeevne).

⁶ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af en social klimafond (dok. 10920/21 + ADD 1).

⁷ Dok. 11402/21.

Formandskabet vil ud over en situationsrapport også udarbejde en første revideret tekst om begge sager, der kan danne udgangspunkt for det videre arbejde under det franske formandskab.

i) Direktivet om vedvarende energi⁸

Med hensyn til direktivet om vedvarende energi synes delegationerne at støtte forslagets formål samt det foreslåede overordnede ambitionsniveau. Delegationerne understreger imidlertid, at det for medlemsstaterne er vigtigt med fleksibilitet, så de kan anvende de mest omkostningseffektive foranstaltninger, sammenhæng med eksisterende lovgivning og overholdelse af nærhedsprincippet og princippet om teknologineutralitet.

I lyset af drøftelserne vil der formentlig være behov for mere fleksibilitet, navnlig med hensyn til de foreslåede delmål for vedvarende energi inden for opvarmning og køling, fjernvarme og fjernkøling, transport og industri samt bæredygtighedskriterier for biomasse.

ii) Energieffektivitetsdirektivet⁹

Med hensyn til energieffektivitetsdirektivet anerkender delegationerne behovet for yderligere energieffektivitetsforanstaltninger og betydningen af princippet om "energieffektivitet først". De plæderer dog generelt for fleksibilitet og hensyntagen til særlige nationale forhold og omkostningseffektivitet, når de fastsætter deres vejledende nationale bidrag og gennemfører deres politiske foranstaltninger vedrørende energieffektivitet.

Medlemsstaterne støtter det overordnede mål om at gøre offentlige bygninger mere effektive og støtte sårbare forbrugere. I den forbindelse understregede medlemsstaterne de yderligere administrative byrder og kritiserede de overdrevne detaljer i EU's regler om energifattigdom. Delegationerne opfordrer til, at der arbejdes videre med definitionen af et effektivt fjernvarme- og fjernkølingssystem, som bedre afspejler deres nationale forhold og skaber de rette incitamenter til anvendelse af vedvarende energi inden for opvarmning og køling.

⁸ Forslag til direktiv om ændring af direktiv (EU) 2018/2001, forordning (EU) 2018/1999 og direktiv 98/70/EF for så vidt angår fremme af energi fra vedvarende energikilder og om ophævelse af Rådets direktiv (EU) 2015/652 (dok. 10746/21 + ADD 1-6).

⁹ Forslag til direktiv om energieffektivitet (omarbejdning) (dok. 10745/21 + ADD 1-8).

Ambitionsniveauet for energieffektivitetsdirektivet hænger sammen med flere andre bestemmelser i "Fit for 55"-pakken, herunder en eventuel udvidelse af EU's ETS til også at omfatte bygninger.

3) TTE-Rådet (transport)

18. Med hensyn til de tre sager, der henhører under TTE-Rådet (Transport) (forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, ReFuelEU Aviation og FuelEU Maritime), er der blevet afholdt en lang række møder i henholdsvis Gruppen vedrørende Intermodale Spørgsmål og Net, Luftfartsgruppen og Søtransportgruppen, med henblik på en grundig analyse af de tre forslag og deres konsekvensanalyser. Ud over det intensive arbejde på teknisk plan udvekslede De Faste Repræsentanternes Komité (1. afdeling) den 12. november 2021 synspunkter om de tre transportsager, og delegationerne understregede her forslagernes betydning samt behovet for at bevare sammenhængen i pakken, da transportsagerne indeholder klare indbyrdes forbindelser med andre forslag.

i) Forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer (AFIR)¹⁰

Drøftelserne på gruppeniveau viste generel enighed om behovet for mere infrastruktur for at støtte en hurtigere omstilling til anvendelse af alternative brændstoffer inden for transport. Der er opnået generel enighed om forslagets overordnede målsætninger og den vigtigste tilgang til de foranstaltninger, der planlægges for at opfylde disse målsætninger, herunder fastsættelsen af bindende mål for udbygning af infrastrukturen. I princippet støtter de fleste medlemsstater, at der fastsættes obligatoriske flådebaserede og afstands-baserede mål for etableringen af infrastruktur for lette køretøjer og afstands-baserede og lokaliserings-baserede mål for tunge køretøjer.

¹⁰ Forslag til forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU (dok. 10877/21 + ADD 1-7).

I de foreslåede kompromistekster forsøgte formandskabet at afklare de vigtigste spørgsmål, som delegationerne havde rejst. Ud over talrige forslag om tekniske aspekter blev der foreslået justeringer i forhold til nogle af målene for opladnings- og optankningsinfrastruktur, herunder eventuel fleksibilitet for at tage højde for særlige forhold på TEN-T-nettet, der er kendetegnet ved meget lav trafiktæthed. De dele af teksten, der vedrører det overordnede ambitionsniveau for opladnings- og optankningsinfrastruktur på TEN-T-nettet, er dog fortsat angivet med skarp parentes. Der har på nuværende tidspunkt ikke været nogen solid konvergens mellem synspunkterne.

ii) ReFuelEU Aviation-forordningen¹¹

Drøftelserne om ReFuelEU Aviation-forslaget har vist en generel opbakning til forslaget. Med de tre kompromisforslag er der gjort fremskridt med de tekniske spørgsmål, bl.a. en eventuel tilvalgsordning for mindre lufthavne, som ikke er omfattet af forslagets anvendelsesområde, og præciseringer af foranstaltningerne mod tankering.

Teksten vedrørende bestemmelserne om rapporteringsforpligtelser og de kompetente myndigheders rolle blev også tilpasset. Desuden blev det foreslåede ambitionsniveau og tilgængeligheden af bæredygtige flybrændstoffer i Europa drøftet.

Med det tredje kompromisforslag har formandskabet afklaret spørgsmålet om ambitionsniveau, navnlig definitionen af bæredygtige alternative brændstoffer, ambitionerne for hele EU med hensyn til levering af bæredygtige alternative brændstoffer og varigheden af den overgangsperiode, der giver brændstofleverandører fleksibilitet. Holdningerne blandt medlemsstaterne varierer betydeligt, da flere gerne ser et højere ambitionsniveau og eventuelt mulighed for national fleksibilitet, mens andre ønsker, at anvendelsesområdet for de støtteberettigede brændstoffer udvides eller niveauet for EU-dækkende forpligtelser sænkes.

¹¹ Forslag til forordning om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport (dok. 10884/21 + ADD 1-3).

iii) FuelEU Maritime-forordningen¹²

Drøftelserne har klart vist forslagets betydning for medlemsstaterne. Forslaget opfattes dog også som værende yderst komplekst, både teknisk og politisk, og der vil være brug for mere tid til en grundig gennemgang i medlemsstaterne.

De vigtigste politiske spørgsmål, der blev fremhævet under drøftelserne, vedrører følgende aspekter: 1) anvendelsesområdet som specifikt angivet i både det "materielle" anvendelsesområde (dvs. anvendelse på alle skibe med en bruttotonnage på over 5000) og i det "geografiske" anvendelsesområde (dvs. anvendelse af den foreslåede forordning på skibe for 50 % af den energi, der bruges på sejlads, der afgår fra/anløber en havn under en medlemsstats jurisdiktion, hvor den sidste/næste havn er under et tredjeland's jurisdiktion), 2) ambitionsniveauet for målene om at reducere drivhusgasintensiteten, 3) omfanget af kravene til strømforsyning fra land eller alternative nulemissionsteknologier for skibe i havne, 4) certificeringen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer og 5) forvaltningen af forslaget (herunder håndhævelses- og sanktionsaspekter). De indbyrdes forbindelser med andre forslag er også blevet drøftet, både i og uden for pakken, navnlig med forslagene vedrørende AFIR, direktivet om vedvarende energi, ETS og overvågnings-, rapporterings- og verifikationskrav.

Formandskabet er i øjeblikket ved at udarbejde en kompromistekst, der vil være begrænset til redaktionelle aspekter.

4) Rådet (økonomi og finans) (Økofinrådet)

19. De to forslag, som Rådet for Økonomi og Finans (Økofinrådet) har ansvaret for, dvs. CO₂-grænsetilpasningsmekanismen (CBAM) og energibeskatningsdirektivet, behandles af henholdsvis en særlig ad hoc-gruppe (CO₂-grænsetilpasningsmekanismen) og Fiskalgruppen (indirekte beskatning – punktafgifter/energibeskatning). De nærmere oplysninger om status i disse sager vil blive fremlagt i formandskabets rapport, som Økofinrådet forelægger den 7. december 2021.

¹² Forslag til forordning om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (dok. 10327/21 + ADD 1-3).

i) CO₂-grænsetilpasningsmekanismen¹³

Hovedformålet med Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om indførelse af en CO₂-grænsetilpasningsmekanisme (CBAM) er at imødegå risikoen for kulstoflækage som følge af asymmetriske klimapolitikker i ikke-EU-lande (med mindre ambitiøse politikker til at bekæmpe klimaændringer end EU).

Den 22. juli 2021 nedsatte De Faste Repræsentanternes Komité (2. afdeling) en ad hoc-gruppe vedrørende CO₂-grænsetilpasningsmekanismen, der skulle udføre det forberedende arbejde i forbindelse med forhandlingerne om dette lovgivningsforslag og effektivt behandle de tværsektorielle spørgsmål, som denne sag omhandler. Ad hoc-gruppen vedrørende CO₂-grænsetilpasningsmekanismen arbejder i overensstemmelse med sit mandat¹⁴ på udformningen af CBAM og trækker i givet fald på ekspertisen hos medlemsstaternes delegerede, der arbejder inden for de relevante områder.

Under denne formandskabsperiode fokuserede møderne i ad hoc-gruppen vedrørende CO₂-grænsetilpasningsmekanismen primært på en udførlig præsentation af Kommissionens forslag og den ledsagende konsekvensanalyse, efterfulgt af en gennemgang af forslagets enkelte artikler. Førstebehandlingen af forslaget blev afsluttet, og der blev ført mere detaljerede drøftelser om en række tekniske aspekter.

Forslagets klimamål anfægtes ikke, men drøftelserne i ad hoc-gruppen har bekræftet, at medlemsstaterne tillægger det stor betydning i forbindelse med international handel, EU-industriens konkurrenceevne og indvirkningen på økonomien, herunder på arbejdsmarkedet. Der skal tages hensyn til en række vejledende principper, som allerede er godkendt af Det Europæiske Råd, om, hvordan "Fit for 55"-pakken skal gennemføres.

¹³ Forslag til forordning om indførelse af en CO₂-grænsetilpasningsmekanisme (dok. 10871/21 + ADD 1-6).

¹⁴ Dok. 10846/21.

Arbejdet på grundlag af Kommissionens forslag fortsætter, og da den foreslåede foranstaltning er ny, vil der være behov for yderligere tekniske drøftelser i ad hoc-gruppen vedrørende CO₂-grænsetilpasningsmekanismen, da delegationerne skal undersøge, hvordan CBAM kommer til at fungere i praksis, herunder aspekterne vedrørende den overordnede udformning og forvaltning af den nye mekanisme.

ii) Energibeskatningsdirektivet¹⁵

Allerede på det uformelle møde i Gruppen på Højt Plan (beskatning) i juli, der satte fokus på de fremtidige udfordringer på beskatningsområdet, fremførte delegationerne deres foreløbige synspunkter om beskatningens rolle i forbindelse med den grønne omstilling på den del af mødet, der omhandlede de beskatningsmæssige aspekter af den grønne pagt.

De tekniske drøftelser om forslaget til energibeskatningsdirektiv er i gang i Fiskalgruppen (indirekte beskatning – punktafgifter/energibeskatning). Når formandskabsperioden slutter, vil der være blevet afholdt fem arbejdsgruppemøder om dette forslag. Disse møder er blevet afsat til en detaljeret præsentation af Kommissionens forslag og konsekvensanalysen, efterfulgt af en gennemgang af forslagets enkelte artikler. Der blev stillet en række spørgsmål om forskellige aspekter i forslaget, f.eks. skiftet fra mængdebaseret til energiindholdsbaseret beskatning, indførelsen af en rangordning af satserne på grundlag af miljøpræstation, beskatningen af nye produkter, indeksering, luftfarts- og søfartssektoren samt forbindelserne til andre sager i "Fit for 55"-pakken. Den første gennemgang af forslagets enkelte artikler ventes afsluttet ved udgangen af formandskabsperioden.

Arbejdet på grundlag af Kommissionens forslag fortsætter, og der vil være behov for yderligere tekniske drøftelser på gruppeniveau.

¹⁵ Forslag til Rådets direktiv om omstrukturering af EU-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (omarbejdning) (dok. 10872/21 + ADD 1-7).

III. KONKLUSION

Denne oversigt over fremskridtene med forslagene i "Fit for 55"-pakken vil blive vedlagt eller nævnt i situationsrapporterne, som vil blive udsendt særskilt om de enkelte forslag til de ansvarlige rådssammensætninger.

I betragtning af de tætte indbyrdes forbindelser mellem pakkens forslag mener formandskabet, at en sådan oversigt over fremskridtene med hele pakken er afgørende for at sikre en sammenhængende tilgang til disse komplekse forhandlinger. Selv om forhandlingerne om forslagene skrider frem i forskelligt tempo, viser oversigtsrapporten, at der over hele linjen er gjort gode fremskridt på teknisk plan.
