



Bryssel den 22 november 2021
(OR. en)

13977/21

Interinstitutionella ärenden:

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

NOT

från:	Ordförandeskapet
till:	Delegationerna
Ärende:	55 %-paketet – Översikt över framstegen med lagstiftningsförslagen inom 55 %-paketet

I. INLEDNING

1. Målet med denna rapport är att ge en övergripande lägesrapport och en översikt över framstegen i rådets arbete med 55 %-paketet. I detta syfte är rapporten inriktad på paketets övergripande aspekter, t.ex. kopplingarna mellan olika ärenden, och på de viktigaste frågor som hittills tagits upp i diskussionerna, inbegripet i förekommande fall förslagets ambitionsnivå och tillämpningsområde. En mer detaljerad beskrivning av framstegen i de olika ärendena kommer att ges i separata lägesrapporter som ska läggas fram för relevant rådskonstellation.

2. Europeiska kommissionen lade fram 55 %-paketet den 14 juli 2021. Lagstiftningspaketet syftar till att anpassa EU:s klimat- och energipolitiska ram till dess nya klimatmål för hela ekonomin fram till 2030, ett mål som innebär en minskning av nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % och ett uppnående av målsättningen om klimatneutralitet senast 2050.
3. Den underliggande förutsättningen i kommissionens förslag är att klimatambitionerna måste upprätthållas i alla ärenden för att uppnå det klimatneutralitetsmål som godkändes av Europeiska rådet och därefter fastställdes på ett rättsligt bindande sätt i den europeiska klimatlag som Europaparlamentet och rådet antagit.
4. Tillsammans syftar förslagen till att göra det möjligt för EU att nå sina mål på ett rättvist, kostnadseffektivt och konkurrenskraftigt sätt och bidra till en grön och rättvis omställning av och förstärkt innovation i EU:s ekonomi i linje med målen för den europeiska gröna given. Översynen av EU:s lagstiftningsram för klimat- och energipolitiken bör också göra det möjligt för EU att uppfylla sina internationella åtaganden enligt Parisavtalet, särskilt sitt uppdaterade nationellt fastställda bidrag i linje med den höjda ambitionsnivån för 2030. Ytterligare ett mål med kommissionens förslag är att bidra till den europeiska ekonomins återhämtning efter covid-19-pandemin och till Europeiska unionens långsiktiga motståndskraft.
5. Paketet består av en rad nära sammankopplade förslag som antingen ändrar befintlig lagstiftning eller skapar nya initiativ inom ett antal politikområden och ekonomiska sektorer, bland annat klimat, energi, transport, byggnader, markanvändning och skogsbruk. Dessutom väntas ett antal ytterligare förslag presenteras strax efter det att denna rapport har lagts fram. De väntade förslagen om översynen av den fleråriga budgetramen och om egna medel, som ska läggas fram den 22 december 2021, kommer att vara avgörande för det fortsatta arbetet med vissa delar av paketet (dvs. utsläppshandelssystemet, den sociala klimatfonden och gränsjusteringsmekanismen för koldioxid).

6. Kommissionen föreslår därför att man använder en ömsesidigt förstärkande kombination av politiska åtgärder som är inriktad på följande fyra byggstenar:

a) **Prissättning av koldioxid:**

- i) Höjd ambitionsnivå för EU:s utsläppshandelssystem (ETS).
- ii) Införande av koldioxidprissättning på import från vissa sektorer som omfattas av ETS i EU i syfte att minska risken för koldioxidläckage, genom inrättandet av en gränsjusteringsmekanism för koldioxid (CBAM).

b) Fastställande av mer ambitiösa **mål på EU-nivå och nationell nivå**:

- i) Ökning av de nationella utsläppsminskningmålen i de sektorer som inte omfattas av utsläppshandelssystemet, genom förordningen om ansvarsfördelning.
- ii) Ökad mängd naturliga kolsänkor, bland annat genom fastställande av nationella mål för markanvändnings- och skogsbrukssektorn (LULUCF-förordningen).
- iii) Höjda EU-övergripande mål för förnybar energi och energieffektivitet genom direktivet om förnybar energi och energieffektivitetsdirektivet, som särskilt kommer att stödja sektorerna inom både utsläppshandelssystemet och förordningen om ansvarsfördelning i deras insatser för att minska koldioxidutsläppen.
- iv) Anpassad beskattning av energiprodukter och elektricitet enligt energiskattedirektivet till EU:s energi- och klimatmål.

c) **Regler (normer):**

- i) Höjda utsläppsminskningmål för nya personbilar och lätta lastbilar i förordningen om koldioxidnormer för personbilar och lätta lastbilar, vilket bland annat kommer att hjälpa medlemsstaterna att uppnå sina höjda mål enligt ansvarsfördelningsförordningen.

- ii) Föreslagna mål för utbyggnaden av användarvänlig och driftskompatibel laddnings- och tankningsinfrastruktur i förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen, vilket bland annat kommer att bidra till att de ovannämnda utsläppsminskningmålen kan uppnås.
- iii) I förslagen om luftfart och sjöfart i ReFuelEU Aviation- och FuelEU Maritime-initiativen fastställs skyldigheter för hållbara bränslen inom dessa sektorer som kommer att komplettera deras insatser, särskilt när det gäller åtgärder för koldioxidprissättning (ETS).

d) **Stödåtgärder:**

- i) För att mildra de sociala och fördelningsrelaterade effekterna av det föreslagna separata utsläppshandelssystemet för byggnader och vägtransporter, föreslår kommissionen att man inrättar en social klimatfond som ska finansieras med hjälp av en del av auktionsintäkterna i syfte att stödja utsatta hushåll, mikroföretag och transportanvändare, särskilt för investeringar för minskade utsläpp och sänkta energikostnader samt för tillfälligt direkt inkomststöd.
- ii) Utsläppshandelssystemets ökade ambitionsnivå åtföljs av en förstärkning av moderniseringsfonden motsvarande 2,5 % av utsläppstaket för ETS för att stödja energiomställningen i ett antal låginkomstmedlemsstater.
- iii) Utsläppshandelssystemets innovationsfond kommer också att förstärkas för att påskynda investeringar i innovativ teknik och innovativa lösningar inom alla sektorer som omfattas av utsläppshandelssystemet.
- iv) Samtliga medlemsstaters auktionsintäkter kommer att stödja klimat- och energirelaterade projekt, inbegripet utfasning av fossila bränslen inom vägtransport- och byggnadssektorerna.

7. I rådet kommer förslagen att behandlas i följande fyra konstellationer: miljørådet, energirådet, transportrådet och Ekofinrådet.

8. Vad gäller Europaparlamentet behandlas förslagen i paketet av fem utskott (ENVI, ITRE, TRAN, EMPL och ECON¹), och en rad andra utskott är associerade eller hörs enligt olika förfaranderegler. De flesta föredragande och skuggföredragande för förslagen har utsetts. Arbetet befinner sig i ett mycket tidigt skede och enligt tillgänglig information har inga slutliga tidsplaner formellt fastställts för arbetet med något av förslagen.

II. ARBETET UNDER ORDFÖRANDESKAPET

9. Förslagen i 55 %-paketet har haft hög prioritet för ordförandeskapet som i de olika berörda rådskonstellationerna har gjort sitt yttersta för att göra så stora framsteg som möjligt inom den överordnade strategin att säkerställa samstämmighet inom paketet.
10. Vid sidan av det intensiva arbetet på arbetsgruppsnivå höll miljørådet vid mötet i oktober en riktlinjedebatt om förslagen inom sitt ansvarsområde. Den kommer att följas upp vid mötet i december. Energirådet och transportrådet kommer att diskutera förslagen inom sina behörighetsområden vid sina möten i december.
11. Utöver det arbete som utförts i de ansvariga rådskonstellationerna har jordbruks- och fiskerådet och konkurrenskraftsrådet fört politiska diskussioner om paketet rörande specifika frågor som behandlas inom deras ansvarsområden. Den 29 september 2021 höll konkurrenskraftsrådet en riktlinjedebatt om paketet med inriktning på industriell konkurrenskraft inom ramen för genomförandet av den uppdaterade nya industristrategin för EU. Den 12 oktober 2021 höll jordbruks- och fiskerådet en diskussion om jord- och skogsbrukets bidrag till lagstiftningsinitiativen i 55 %-paketet. Vidare kommer konkurrenskraftsrådet (forskning) den 26 november 2021 att hålla en debatt om bidragen från forskning och innovation för att uppnå sektorsövergripande mål, inbegripet 55 %-paketets mål inom transport, industri, markanvändning och skogsbruk.

¹ ENVI och EMPL är gemensamt ansvariga för den sociala klimatfonden. ECON är ansvarigt för förslaget till direktiv om energibeskattnings. Parlamentet hörs dock endast om detta förslag (särskilt lagstiftningsförfarande).

12. På grund av förslagets antal och storlek, deras komplexitet och inbördes kopplingar samt deras politiska betydelse befinner sig arbetet med de flesta ärenden fortfarande i ett ganska tidigt skede. Delegationerna är eniga om att förslagen tillsammans bör uppnå den överenskomna ambitionsnivå som anges i klimatlagen, men de har begärt klargöranden från kommissionen om förslagen och deras konsekvenser, även på nationell nivå. Delegationerna har också begärt mer information om de enskilda förslagets roll och bidrag till den övergripande ambitionen för hela ekonomin att uppnå en minskning av nettoutsläppen på 55 % senast 2030, samt om hur förslagen samverkar med varandra.
13. Som kan förväntas med tanke på det stora antalet förslag har diskussionerna inte gått framåt i samma takt i alla ärenden. Det förefaller som om arbetet med vissa av transportförslagen har kommit längst och att goda framsteg också har gjorts i energiärendena. Det är dock ganska tydligt att delegationerna behöver mer tid för att göra en fullständig bedömning av förslagen i de ärenden som omfattas av miljörådets och Ekofinrådets ansvarsområden, och att de flesta framsteg som gjorts gäller att klargöra olika aspekter av förslagen. I detta sammanhang erinras det om att vissa av förslagen utgör nya åtgärder i EU:s verktygslåda, såsom den sociala klimatfonden och gränsjusteringsmekanismen för koldioxid, medan andra, såsom utsläppshandelssystemet och LULUCF, innehåller flera nya inslag.
14. Efter de goda framsteg som gjorts på teknisk nivå angående transportförslagen diskuterade Coreper I dessa förslag den 12 november 2021 och gav ordförandeskapet vägledning för det fortsatta arbetet. Vad gällde frågan om huruvida delegationerna kunde stödja målet att nå en allmän riktlinje före årets slut om något av transportärendena, uppgav en bred majoritet att det är nödvändigt att behålla samstämmigheten i paketet och att transportärendena har tydliga kopplingar till andra förslag. Dessa inbördes kopplingar gäller inte endast tekniska aspekter utan framför allt ambitionen med hela paketet. Medlemsstaterna betonade särskilt att innan man går vidare med de relevanta ärendena bör färdriktningen för alla nära anknutna ärenden vara tydlig. Vissa förslag befinner sig dock i detta skede fortfarande i en relativt tidig fas av förhandlingarna.

1) Miljörådet

15. Den 6 oktober 2021 höll miljörådet en inledande diskussion om de fem ärenden som omfattas av dess ansvarsområde, med inriktning på ärendenas allmänna och övergripande aspekter.
16. På arbetsgruppsnivå behandlas fyra av ärendena i arbetsgruppen för miljön, medan förslaget om den sociala klimatfonden diskuteras i en särskild ad hoc-grupp. Ett antal möten har hållits om varje förslag och en första preliminär genomgång av förslagen och konsekvensbedömningarna har avslutats eller håller på att avslutas. Vad gäller förslaget om koldioxidutsläpp för personbilar och lätta lastbilar har en inledande genomgång av texten artikel för artikel gjorts. I detta tidiga skede håller de flesta delegationer fortfarande på att granska förslagen och deras synpunkter eller ståndpunkter är därför (mestadels) preliminära. Särskilt de fyra ärendena om reformen av utsläppshandelssystemet, ansvarsfördelning, LULUCF och den sociala klimatfonden kommer att kräva betydande ytterligare tekniskt arbete på grund av deras komplexitet och då de inför nya inslag, och för utsläppshandelssystemets vidkommande på grund av dess storlek.

i) Reformen av utsläppshandelssystemet²

Delegationerna anser fortsatt att utsläppshandelssystemet står i centrum för EU:s klimatpolitik. Det verkar råda allmän enighet om att utsläppshandelssystemet måste bidra med sin kostnadseffektiva andel till EU:s ökade ambitioner. I detta sammanhang har det efterfrågats att man undersöker alternativ för att ytterligare öka ambitionsnivån för utsläppshandelssystemet. Det har också väckts frågor om möjliga konsekvenser av vissa delar av förslagen för både ekonomiska sektorer och hushåll, vilket belyser behovet av att ta hänsyn till medlemsstaternas olika situationer.

Särskilt har förslaget om att införa utsläppshandel för byggnads- och vägtransportsektorerna gett upphov till betydande oro när det gäller dess sociala konsekvenser för låginkomsthushåll och risken för ökad energifattigdom. Man har frågat sig om den föreslagna sociala klimatfonden kommer att vara tillräcklig för att mildra dessa konsekvenser. Det har dock också påpekats att utsläppshandel inom dessa sektorer kommer att bidra till att minska deras koldioxidutsläpp på ett kostnadseffektivt sätt, samtidigt som medlemsstaterna får stöd för att uppfylla sina höjda nationella mål enligt förordningen om ansvarsfördelning.

² Tre förslag behandlas inom ramen för reformen av utsläppshandelssystemet:

- Förslag till direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen, beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem och förordning (EU) 2015/757 (dok. 10875/21 + ADD 1–7).
- Förslag till direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG vad gäller luftfartens bidrag till unionens mål om minskade utsläpp från hela ekonomin och ett lämpligt genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd (dok. 10917/21 + ADD 1–3).
- Förslag till beslut om ändring av beslut (EU) 2015/1814 vad gäller det antal utsläppsrätter som ska placeras i reserven för marknadsstabilitet inom unionens utsläppshandelssystem för växthusgaser fram till 2030 (dok. 10902/21 + ADD 1).

Dessutom lades ett fjärde förslag om utsläppshandelssystemet fram den 14 juli 2021, nämligen förslag till beslut om ändring av direktiv 2003/87/EG vad gäller anmälan av kompensation i samband med en global marknadsbaserad åtgärd för luftfartygsoperatörer som är baserade i unionen. Förslaget behandlas separat i transportrådet.

När det gäller de delar som föreslagits i syfte att stärka det befintliga utsläppshandelssystemet och dess ambitionsnivå har fokus till en början legat på att bedöma effekterna av justeringen av utsläppstaket och på bestämmelserna om koldioxidläckage/gratis tilldelning. I synnerhet har frågor väckts om den bestämmelse som föreslagits om villkoren för gratis tilldelning och om hur snabbt och på vilket sätt gratis tilldelning inom systemet för handel med utsläppsrätter ska fasas ut för sektorer som omfattas av den föreslagna gränsjusteringsmekanism för koldioxid (CBAM). De första synpunkterna på förslagen om reserven för marknadsstabilitet har bland annat inriktats på reservens inverkan på koldioxidprissättningen. I detta sammanhang vill vissa delegationer se över artikel 29a om ”Åtgärder i händelse av alltför stora prisökningar” (ingår inte i kommissionens förslag).

När det gäller sjöfarts- och luftfartssektorerna har tyngdpunkten legat på en fullständig bedömning av förslagen, särskilt när det gäller deras bidrag till utsläppsminskningar, deras inverkan på sektorerna och konkurrenskraften, samtidigt som det internationella sammanhanget och behovet av att ta hänsyn till nationella förhållanden har betonats. När det gäller kopplingarna till andra ärenden har delegationerna dessutom efterlyst en bedömning av de kumulativa effekterna av förslagen om utsläppshandelssystemet, initiativet ReFuelEU Aviation, initiativet FuelEU Maritime och energibeskattnings.

När det gäller de finansiella bestämmelserna har diskussionerna varit inriktade på moderniseringsfondens och innovationsfondens storlek, ursprung, omfattning och fördelning. Det föreslagna avskaffandet av stödet till flytande fossila bränslen från moderniseringsfonden och den obligatoriska öronmärkningen av alla auktionsintäkter kommer också att behöva övervägas ytterligare.

ii) Förordningen om ansvarsfördelning³

De viktigaste problem som har identifierats hittills avser de föreslagna målen, flexibiliteten och den nya tilläggsreserven, bland annat i förhållande till andra förslag om ”Fit-for-55”-paket”. Flera delegationer har meddelat att de ser sina respektive nya mål som stora utmaningar. En rad delegationer har uppmanat kommissionen att lämna mer information och uppgifter om beräkningen av de nationella målen och begärt ett klargörande av hur principerna om rättvisa, kostnadseffektivitet eller ökad konvergens har beaktats.

³ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2018/842 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet (dok. 10867/21 + ADD 1–4)

När det gäller flexibilitet är delegationerna i allmänhet överens om att den kommer att spela en viktig roll när det gäller att hjälpa medlemsstaterna att nå sina nationella mål på ett kostnadseffektivt sätt samtidigt som miljöintegriteten respekteras. Delegationerna är särskilt intresserade av ytterligare förtydliganden om de ändringar som föreslagits med avseende på medlemsstaternas nuvarande möjlighet att utnyttja nettoupptag från LULUCF-sektorn för att uppfylla sina mål enligt förordningen om ansvarsfördelning. Flera delegationer har också begärt mer information om den nya tilläggsreserven, som skulle bestå av eventuella överskott av nettoupptag som genererats under perioden 2026–2030. Utöver frågorna om hur den flexibilitet som föreskrivs i förslagen om förordningen om ansvarsfördelning och LULUCF fungerar har vissa delegationer samtidigt efterlyst möjligheten att öka flexibiliteten mellan utsläppshandelssystemet och förordningen om ansvarsfördelning. Delegationerna har också efterlyst ytterligare information om samspelet mellan förordningen om ansvarsfördelning och det nya utsläppshandelssystem som föreslagits för byggnader och vägtransporter.

iii) Förordningen om markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (LULUCF)⁴

Diskussionerna på teknisk nivå om kommissionens förslag har främst inriktats på att förtydliga de föreslagna ändringarna av den befintliga förordningen, särskilt mot bakgrund av de betydande ändringarna av den övergripande ordningen från och med 2026. Av diskussionerna hittills är det dock möjligt att identifiera några huvudfrågor, nämligen fördelningen av nationella mål för 2030 (som ska ersätta den nuvarande regeln om icke-debitering från och med 2026), det förfarande som föreslagits för att utforma nationella mål inom ramen för perioden efter 2030 och den flexibilitet som skapats för att hjälpa medlemsstaterna att uppfylla sina mål.

⁴ Förslag till förordning om ändring av förordningarna (EU) 2018/841 vad gäller omfattning, förenkling av regler för efterlevnadskontroll, fastställande av medlemsstaternas mål för 2030 och åtaganden för att kollektivt uppnå klimatneutralitet 2035 i sektorn för markanvändning, skogsbruk och jordbruk, och (EU) 2018/1999 vad gäller förbättrad övervakning, rapportering, uppföljning av framsteg och översyn (dok. 10857/21 + ADD 1–4).

Delegationerna är allmänt medvetna om LULUCF-sektorns viktiga roll i EU:s klimatpolitik och dess höjda övergripande ambitionsnivå. Det har väckts en del frågor kring de nationella anslag som föreslagits för 2030, bland annat hur ambitiösa de är och vilka kriterier som används vid beräkningen av dem, den föreslagna nya efterlevnadsmekanismen samt det förfarande som föreslagits för att fastställa årliga nationella mål för perioden 2026–2029. I detta skede finns det vissa frågor om förslaget att från och med 2031 skapa en enda marksektor som kombinerar nettoupptag i LULUCF-sektorn med utsläpp från jordbruket som inte är koldioxid och målet om klimatneutralitet för den kombinerade sektorn 2035. I allmänhet konstaterar delegationerna att det kommer att vara mycket viktigt med flexibilitet, särskilt vad gäller naturliga störningar, för att underlätta för medlemsstaterna att leva upp till den höjda ambitionsnivån efter 2025. Diskussionerna har inriktats på att klargöra de tekniska aspekterna och ändringarna av den nuvarande flexibiliteten efter 2025 samt på att uppnå en bättre förståelse av kopplingarna mellan flexibilitetsmöjligheterna i förslagen om förordningen om ansvarsfördelning och LULUCF.

iv) Förordningen om normer för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar⁵

Det råder allmän enighet om att fordonsindustrin måste bidra till EU:s höjda ambitioner, och för ett antal delegationer är förslaget avgörande för den övergripande ambitionen och för att de ska kunna uppfylla sina höjda nationella mål i förordningen om ansvarsfördelning.

Diskussionerna har varit inriktade på ambitionsnivån för målet både för personbilar och lätta lastbilar, bland annat målet på 100 % för 2035, enligt vilket alla nya personbilar och lätta lastbilar ska vara utsläppsfria senast det året. Framför allt har den viktigaste frågan som tagits upp varit hur snabb övergången till utsläppsfria fordon ska vara, dvs. om kommissionens förslag har skapat rätt balans i detta avseende eller om övergången kan och bör ske snabbare (2030) eller om det är för tidigt och mer tid behövs. Frågor har väckts om möjligheten att ta hänsyn till bidraget från förnybara och koldioxidsnåla bränslen vid bedömningen av hur fordonstillverkarna lever upp till sina mål. Man har framhållit behovet av att ytterligare överväga skillnaden mellan medlemsstaterna när det gäller användningen av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, främst utifrån prisöverkomlighet och långsam utbyggnad av infrastruktur, samt den tid som krävs för att övergå till tillverkning. Dessutom kommer det i vissa medlemsstater att krävas ytterligare diskussion kring frågor som differentieringen mellan personbilar och lätta lastbilar, lämpligheten av att avskaffa undantaget för små volymer och incitamenten för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon till 2030 samt effekterna på marknaden för begagnade bilar.

Delegationerna har framhållit behovet av att upprätthålla samstämmigheten med andra förslag i paketet ”Fit for 55” och betonat att målen måste gå hand i hand med ambitionen i förslaget om infrastruktur för alternativa bränslen.

⁵ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon i linje med unionens höjda klimatambitioner (doc. 10906/21 + ADD 1–5).

v) Förordningen om en social klimatfond⁶

Även om det finns en allmän medvetenhet om att man måste säkerställa en grön omställning där ingen lämnas utanför, har förslaget fått ett blandat mottagande. Delegationerna har tagit upp farhågor och efterlyst klargöranden när det gäller särskilt följande aspekter av förslaget: a) avsaknaden av en fristående konsekvensbedömning och därtill hörande uppgifter, b) den rättsliga grunden, c) samspelet med kommande förslag om unionens egna medel och översynen av den fleråriga budgetramen, d) ekonomiska och budgetrelaterade frågor (särskilt klimatfondens storlek, finansieringskällan, tilldelningsmetoden och valda kriterier), e) genomförande och förvaltning samt f) överlappningar med andra fonder.

För de flesta delegationerna är förslaget intimt förknippat med inkludandet av byggnads- och vägtransportsektorerna i utsläppshandelssystemet, medan vissa delegationer stöder inrättandet av den sociala klimatfonden oberoende av om det inrättas av ett nytt separat utsläppshandelssystem för dessa sektorer.

I överensstämmelse med mandatet för ad hoc-gruppen för den sociala klimatfonden⁷ har ordförandeskapet satt inom hakparentes de relevanta bestämmelserna i förslaget och dess bilagor om de ekonomiska aspekterna med koppling till den fleråriga budgetramen och unionens egna medel. Tanken är att man under det franska ordförandeskapet ska börja gå igenom förslaget artikel för artikel.

2) Rådet (transport, telekommunikation och energi – konstellationen energi)

17. De båda förslag (med tillhörande konsekvensbedömningar) som faller inom ansvarsområdet för rådet (transport, telekommunikation och energi – konstellationen energi) – dvs. direktivet om förnybar energi och energieffektivitetsdirektivet – har granskats intensivt av arbetsgruppen för energi vid ett antal möten under perioden juli – november, då man först analyserade huvudprinciperna och de centrala bestämmelserna och sedan diskuterade samtliga artiklar och bilagor. De båda förslagen har ett antal viktiga kopplingar till såväl andra förslag i 55 %-paketet (särskilt förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen samt initiativen *ReFuelEU Aviation* och *FuelEU Maritime*) som kommande lagstiftning (översynerna av det tredje energipaketet för gas samt direktivet om byggnaders energiprestanda).

⁶ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en social klimatfond (dok. 10920/21 + ADD 1).

⁷ Dok. 11402/21.

Ordförandeskapet har för avsikt att utarbeta inte bara en lägesrapport utan även en första reviderad version för båda ärendena, som kan tjäna som utgångspunkt för det fortsatta arbetet under det franska ordförandeskapet.

i) Direktivet om förnybar energi⁸

När det gäller direktivet om förnybar energi förefaller det som att delegationerna stöder förslaget syfte samt den övergripande ambitionsnivån, Delegationerna framhåller emellertid vikten av att medlemsstaterna har flexibilitet att tillämpa de mest kostnadseffektiva åtgärderna, att det råder samstämmighet med befintlig lagstiftning och att man respekterar subsidiaritetsprincipen och principen om teknikneutralitet.

Mot bakgrund av diskussionerna kommer det troligen att krävas större flexibilitet, särskilt vad avser de föreslagna delmålen för förnybar energi i värme- och kylanläggningar, fjärrvärme och fjärrkyla, transport- och industrisektorer samt hållbarhetskriterierna för biomassa.

ii) Energieffektivitetsdirektivet⁹

När det gäller energieffektivitetsdirektivet är delegationerna medvetna om behovet av ytterligare energieffektivitetsåtgärder samt betydelsen av principen om ”energieffektivitet först”. I allmänhet förespråkar de emellertid flexibilitet och hänsyn till nationella särdrag och kostnadseffektivitet när de fastställer sina vägledande nationella bidrag och genomför sina politiska energieffektivitetsåtgärder.

Medlemsstaterna ställer sig bakom det övergripande målet att öka effektiviteten i byggnader inom den offentliga sektorn och att stödja utsatta konsumenter. I detta sammanhang framhöll medlemsstaterna den ökade administrativa bördan och kritiserade den överdrivna detaljriktigheten hos EU:s bestämmelser om energifattigdom. Delegationerna efterlyser ytterligare arbete med definitionen av ett effektivt system för fjärrvärme och fjärrkyla, så att den bättre återspeglar de nationella förutsättningarna och man ger lämpliga incitament för införandet av förnybar energi i värme- och kylanläggningar.

⁸ Förslag till direktiv om ändring av direktiv (EU) 2018/2001, förordning (EU) 2018/1999 och direktiv 98/70/EG vad gäller främjande av energi från förnybara energikällor och om upphävande av rådets direktiv (EU) 2015/652 (dok. 10746/21 + ADD 1–6).

⁹ Förslag till direktiv om energieffektivitet (omarbetning) (dok. 10745/21 + ADD 1–8).

Ambitionsnivån för energieffektivitetsdirektivet står i relation till flera andra bestämmelser i 55 %-paketet, inbegripet en möjlig utvidgning av EU:s utsläppshandelssystem till att omfatta byggnader.

3) Rådet (transport, telekommunikation och energi – konstellationen transport)

18. För de tre ärenden som faller inom ansvarsområdet för rådet (transport, telekommunikation och energi – konstellationen transport) – dvs. förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen samt initiativen *ReFuelEU Aviation* och *FuelEU Maritime* – har det anordnats ett stort antal möten i arbetsgruppen för intermodala transporter och transportnät, arbetsgruppen för luftfart respektive arbetsgruppen för sjöfart, så att man har kunnat göra en grundlig analys av de tre förslagen och tillhörande konsekvensbedömningar. Förutom det intensiva arbetet på teknisk nivå diskuterade Coreper I den 12 november 2021 de tre transportärendena, varvid delegationerna framhöll förslagens betydelse samt behovet av att man bibehåller paketets enhetlighet, eftersom transportärendena har klara kopplingar till andra förslag.

i) Förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen¹⁰

Av diskussionerna på arbetsgruppsnivå har det framgått att det finns en generell enighet om att det kommer att krävas mer infrastruktur för att stödja en snabbare omställning till alternativa bränslen inom transportsektorn. Det råder generell enighet om förslagets övergripande mål och det huvudsakliga upplägget för åtgärder för uppfyllandet av dessa mål, inbegripet fastställandet av bindande mål för utbyggnaden av infrastruktur. Fastställandet av bindande fordonsparksbaserade och avståndsbaserade infrastrukturutbyggnadsmål för lätta motorfordon samt avståndsbaserade och platsbaserade mål för tunga fordon har stöd av de flesta medlemsstaterna.

¹⁰ Förslag till förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (dok. 10877/21 + ADD 1–7).

I kompromissförslagen har ordförandeskapet försökt att åtgärda de huvudfrågor som tagits upp av delegationerna. Förutom ett stort antal förslag om tekniska aspekter har det lagts fram förslag om justeringar av vissa av målen för laddnings- och tankningsinfrastrukturen, inbegripet eventuell flexibilitet för att ta itu med TEN-T-nätets särskilda omständigheter som kännetecknas av en synnerligen låg trafiktäthet. De delar av texten som rör de övergripande ambitionerna för TEN-T-nätets laddnings- och tankningsinfrastruktur står emellertid kvar inom hakparentes, då det ju inte har uppnåtts någon stabil enighet i detta skede.

ReFuel Aviation-förordningen¹¹

När det gäller ReFuel Aviation-förslaget har det av diskussionerna framgått att detta åtnjuter ett brett stöd. Med tre kompromissförslag har det gjorts framsteg med de tekniska frågorna, såsom ett eventuellt deltagande av mindre flygplatser, vilka inte ingår i förslagets tillämpningsområde, samt klargöranden av åtgärderna för att förhindra ekonomitankning.

Även bestämmelserna om rapporteringsskyldigheter och de behöriga myndigheternas roll har justerats till sin lydelse. Vidare har man diskuterat den föreslagna ambitionsnivån och tillgången till hållbara flygbränslen i Europa.

I det tredje kompromissförslaget grep ordförandeskapet sig an ambitionsnivån, särskilt definitionen av hållbara flygbränslen, de EU-omfattande ambitionerna för leverans av hållbara flygbränslen samt längden på den övergångsperiod som ger flexibilitet åt bränsleleverantörerna. Medlemsstaterna har vitt skilda ståndpunkter, eftersom ett flertal skulle vilja se en högre ambitionsnivå och eventuellt få nationell flexibilitet, medan andra vill att fler bränslen ska omfattas eller vill sänka nivån för de EU-omfattande skyldigheterna.

¹¹ Förslag till förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart (dok. 10884/21 + ADD 1–3).

iii) Förordningen om sjöfart (FuelEU Maritime)¹²

Diskussionerna har visat hur viktigt förslaget är för medlemsstaterna. Förslaget uppfattas dock också som mycket komplicerat, både ur teknisk och politisk synvinkel, och medlemsstaterna kommer att behöva mer tid för en ordentlig granskning av det.

De viktigaste politiska frågor som lyfts fram under diskussionerna rör följande aspekter:

- 1) Tillämpningsområdet, såsom det specificeras både i det ”materiella” tillämpningsområdet (dvs. tillämpningen på alla fartyg med en bruttodräktighet på över 5000 ton) och i det ”geografiska” tillämpningsområdet (dvs. den föreslagna förordningens tillämpning på fartyg med avseende på 50 % av den energi som används under resor som avgår från eller ankommer till en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion, om den senaste anlöpshamnen eller den följande anlöpshamnen ligger inom ett tredjelands jurisdiktion).
- 2) Ambitionsnivån vad avser målen för minskning av växthusgasintensiteten.
- 3) Tillämpningsområdet för kraven på landströmsförsörjning, eller alternativ utsläppsfri teknik för fartyg i hamnar.
- 4) Certifiering av förnybara och koldioxidsnåla bränslen.
- 5) Styrningsaspekter på förslaget (inbegripet sådana som rör kontrollen av efterlevnaden och straffavgifterna). Kopplingarna till andra förslag, både inom och utanför paketet, har också diskuterats, särskilt till de förslag som rör infrastrukturen för alternativa bränslen, direktivet om förnybar energi, utsläppshandelssystemet, och övervakning, rapportering och verifiering.

Ordförandeskapet håller för närvarande på att utarbeta en kompromisstext som kommer att begränsas till redaktionella aspekter.

4) Ekonomiska och finansiella frågor (Ekofinrådet)

19. De två förslagen inom Ekofinrådets ansvarsområde, dvs. gränsjusteringsmekanismen för koldioxid (CBAM) och energiskattedirektivet, behandlas av en särskild ad hoc-grupp (CBAM) respektive av arbetsgruppen för skattefrågor (indirekt beskattning – punktskatter/energibeskattning). Närmare uppgifter om läget i dessa ärenden kommer att anges i ordförandeskapets rapport, som läggs fram för Ekofinrådet den 7 december 2021.

¹² Förslag till förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG (dok. 10327/21 + ADD 1–3).

ii) Gränsjusteringsmekanismen för koldioxid (CBAM)¹³

Huvudsyftet med kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en mekanism för koldioxidjustering vid gränserna är att hantera risken för koldioxidläckage som orsakas av asymmetrisk klimatpolitik i länder utanför EU (där politiken för att bekämpa klimatförändringarna är mindre ambitiös än EU:s).

Den 22 juli 2021 inrättade Coreper II en ad hoc-grupp för mekanismen för koldioxidjustering vid gränserna (*ad hoc-gruppen*), för det förberedande arbetet i samband med förhandlingarna om detta lagstiftningsförslag och för en effektiv behandling av de sektorsövergripande frågor som omfattas av detta ärende. Ad hoc-gruppen arbetar med utformningen av CBAM i enlighet med sitt mandat¹⁴ och utnyttjar den sakkunskap som medlemsstaternas delegater har tillägnat sig i arbetet med de olika relevanta områdena.

Under innevarande ordförandeskapsperiod har ad hoc-gruppens möten huvudsakligen ägnats åt en detaljerad presentation av kommissionens förslag och den åtföljande konsekvensbedömningen, varefter en granskning av förslaget artikel för artikel har gjorts. Den första behandlingen av förslaget har slutförts, och mer ingående diskussioner har hållits om ett antal tekniska aspekter.

Även om förslagets klimatmål inte ifrågasätts har diskussionerna i ad hoc-gruppen bekräftat att medlemsstaterna fäster stor vikt vid det med avseende på internationell handel, EU-industrins konkurrenskraft och effekterna på ekonomin, inbegripet på arbetsmarknaden. Ett antal vägledande principer som Europeiska rådet redan har godkänt vad avser 55 %-paketet genomförande måste beaktas.

¹³ Förslag till förordning om inrättande av en mekanism för koldioxidjustering vid gränserna (dok. 10871/21 + ADD 1–6).

¹⁴ Dok. 10846/21.

Arbetet kommer att fortsätta på basis av kommissionens förslag, och på grund av att den föreslagna åtgärdens nydanande karaktär kommer det att krävas ytterligare tekniska diskussioner i ad hoc-gruppen, eftersom delegationerna måste förvissa sig om hur CBAM kommer att fungera i praktiken, inbegripet de aspekter som rör den övergripande utformningen och förvaltningen av den nya mekanismen.

ii) Energiskattedirektivet¹⁵

Vid det informella möte i arbetsgruppen för skattefrågor (högnivågruppen) som hölls i juli och som ägnades åt framtida utmaningar på beskattningsområdet gav delegationerna, under arbetssessionen om skatteaspekter av den gröna given, redan uttryck för sina preliminära synpunkter på beskattningens roll i den gröna omställningen.

Tekniska diskussioner om förslaget till energiskattedirektiv förs nu i arbetsgruppen för skattefrågor (indirekt beskattning – punktskatter/energibes kattning). I slutet av ordförandeskapsperioden kommer fem arbetsgruppsmöten att ha hållits om detta förslag. Dessa möten har ägnats åt en detaljerad presentation av kommissionens förslag och av konsekvensbedömningen, varefter en analys av förslaget artikel för artikel har gjorts. Ett antal frågor har ställts om olika aspekter av förslaget, t.ex. en övergång från volymbaserad beskattning till beskattning baserad på energivärde, införande av en rangordning av skattesatserna efter miljöprestanda, beskattning av nya produkter, indexering, luftfart och sjöfart samt kopplingarna till andra ärenden i 55 %-paketet. Den första behandlingen av förslaget artikel för artikel väntas vara slutförd i slutet av ordförandeskapsperioden.

Arbetet kommer att fortsätta på grundval av kommissionens förslag, och ytterligare tekniska diskussioner på arbetsgruppsnivå kommer att krävas.

¹⁵ Förslag till rådets direktiv om en omstrukturering av unionsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (omarbetning) (dok. 10872/21 + ADD 1–7).

III. SLUTSATS

Denna översikt över framstegen med förslagen i 55 %-paketet kommer att åtfölja eller tas upp i de lägesrapporter som ska lämnas separat om de enskilda förslagen till de ansvariga rådskonstellationerna.

Med tanke på de nära kopplingarna mellan paketets olika förslagen anser ordförandeskapet att en sådan översikt över framstegen avseende hela paketet är avgörande för att säkerställa en enhetlig strategi i dessa komplexa förhandlingar. Förhandlingarna om förslagen har gått framåt i olika takt, men översiktsrapporten visar att goda framsteg rent generellt har gjorts på teknisk nivå.
