



Bruxelles, den 6. december 2021
(OR. en)

14585/21

Interinstitutionel sag:

2021/0211(COD)
2021/0200(COD)
2021/0201(COD)
2021/0197(COD)
2021/0206(COD)
2021/0202(COD)
2021/0207(COD)

ENV 953
CLIMA 420
ENER 548
TRANS 737
ECOFIN 1212
AGRI 610
FORETS 83
MI 920
RESPR 42
CODEC 1595

NOTE

fra: Generalsekretariatet for Rådet

til: De Faste Repræsentanters Komité/Rådet

Vedr.: Fit for 55-pakken

- a) Revision af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner for at gennemføre ambitionen i det nye 2030-klimamål og relaterede forslag
- b) Revision af forordning (EU) 2018/842 om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissioner for medlemsstaterne fra 2021 til 2030 som bidrag til klimainsatsen med henblik på opfyldelse af forpligtelserne i Parisaftalen
- c) Revision af forordning (EU) 2018/841 om medtagelse af drivhusgasemissioner og -optag fra arealanvendelse, ændret arealanvendelse og skovbrug i klima- og energirammen for 2030
- d) Revision af forordning (EU) 2019/631 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner
- e) Forordning om oprettelse af en social klimafond
- Situationsrapport
 - Orienterende debat
-

I. INDLEDNING

1. Den 14. juli 2021 forelagde Europa-Kommissionen ovenstående forslag som led i Fit for 55-pakken med lovgivningsforslag. Pakken har til formål at bringe EU's klima- og energipolitiske ramme i overensstemmelse med EU's nye, ambitiøse klimamål 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.
2. I Rådet behandles forslagene i fire forskellige rådssammensætninger: miljø, energi, transport samt økonomi og finans.
3. Formandskabet har udarbejdet en rapport med en oversigt over fremskridtene med forslagene i Fit for 55-pakken (dokument 13977/21). Rapporten fokuserer på pakkens horisontale aspekter, såsom indbyrdes forbindelser mellem sagerne, og de vigtigste spørgsmål, der indtil videre er rejst under drøftelserne. Den er blevet forelagt de ansvarlige rådssammensætninger sammen med særskilte situationsrapporter om de enkelte forslag.
4. Miljørådet havde en første udveksling af synspunkter om Fit for 55-pakken den 6. oktober 2021. Med henblik på samlingen i Rådet (miljø) den 20. december 2021 har denne rapport til formål at give mere detaljerede oplysninger om de fremskridt, der er gjort med de fem sager, der hører under Miljørådet, og, hvor det er muligt, at redegøre generelt for delegationernes foreløbige synspunkter om de vigtigste spørgsmål.
5. Disse sager er kernen i Fit for 55-pakken med den øgede ambition for EU's emissionshandelssystem (ETS) som en vigtig drivkraft sammen med opdaterede nationale mål i forordningen om indsatsfordeling (ESR) og foranstaltninger til forbedring af naturlige dræn gennem forordningen om arealanvendelse, ændringer i arealanvendelse og skovbrug (LULUCF). De foreslåede skærpede CO₂-normer for personbiler og varevogne har til formål at hjælpe medlemsstaterne med at nå deres forhøjede nationale mål og samtidig stimulere teknologisk innovation i sektoren. Den foreslåede nye Sociale Klimafond har til formål at håndtere de sociale og fordelingsmæssige virkninger af det foreslåede nye emissionshandelssystem for bygninger og vejtransport.

6. Med hensyn til de generelle fremskridt med disse sager er det formandskabets vurdering, at de fleste af dem vil kræve et betydeligt yderligere teknisk arbejde på grund af deres kompleksitet og indførelsen af nye elementer og desuden, for så vidt angår ETS, alene på grund af sagens størrelse.

II. ARBEJDE UDFØRT UNDER FORMANDSKABET

i) Reformen af EU's emissionshandelssystem (ETS)

7. Tre forslag behandles i forbindelse med ETS-reformen¹: et forslag om ændring af ETS-direktivet, afgørelsen om markedsstabilitetsreserven (MSR) og MRV-skibsfartsforordningen ("ETS/generelt"), et forslag om at ændre ETS-direktivet for så vidt angår luftfart ("ETS/luftfart") og et særskilt forslag om ændring af MSR-afgørelsen.

¹ 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 anvendelse 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).

Formålet med forslagene er at sikre, at ETS leverer sin andel af EU's øgede samlede ambitioner ved at indføre CO₂-prissætning i sektorer, der endnu ikke er omfattet af ETS (den maritime sektor, bygninger og vejtransport) og ved at styrke de eksisterende bestemmelser. ETS/luftfart-forslaget har også til formål at gennemføre CORSIA². Forslagene bør, for så vidt angår det nuværende ETS, føre til en samlet emissionsreduktion i sektorer inden for ETS på 61 % senest i 2030 i forhold til 2005 fra det nuværende mål på 43 %. Det foreslåede særskilte ETS for bygninger og vejtransport bør medføre en emissionsreduktion på 43 % i disse sektorer i forhold til 2005-niveauet og sigte mod at medvirke til, at medlemsstaterne når deres nationale mål i henhold til forordningen om indsatsfordeling.

I Europa-Parlamentet er Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed (ENVI) ansvarligt for forslagene. Udvalget om Industri, Forskning og Energi er associeret udvalg i forbindelse med ETS/generelt-forslaget. Peter Liese (PPE, DE) er udpeget til ordfører for ETS/generelt-forslaget, Sunčana Glavak (PPE, HR) til ordfører for ETS/luftfart-forslaget og Cyrus Engerer (S&D, MT) til ordfører for det særskilte forslag til MSR-afgørelse. Arbejdet med forslagene er i en tidlig fase, og ifølge de foreliggende oplysninger er der ikke meddelt nogen endelige tidsplaner.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget er hørt om forslagene, men har endnu ikke afgivet udtalelse.

Der blev afholdt otte møder i Miljøgruppen under det slovenske formandskab for at gennemgå de tre forslag om ETS-reform og de tilhørende konsekvensanalyser. Drøftelserne har været baseret på en tematisk gruppering af forslagene og har bidraget til en indledende behandling med fokus på afklaring af spørgsmål, så delegationerne bedre kan forstå forslagernes detaljer. I den forbindelse har delegationerne anmodet om flere oplysninger om forslagernes indvirkning på medlemsstatsplan og om præciseringer af de indbyrdes forbindelser med andre forslag i Fit for 55-pakken. De fleste delegationer er stadig i gang med at gennemgå teksten, og deres bemærkninger eller holdninger er derfor hovedsagelig foreløbige.

² Ordningen for CO₂-kompensation og -reduktion for international luftfart, vedtaget af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) i 2016.

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, men der er forskellige opfattelser af de foreslåede ændringer. I den forbindelse har der været en række opfordringer til at undersøge mulighederne for yderligere at øge ambitionsniveauet for ETS, men også bekymring over 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.

Oprettelse af særskilt ETS for bygninger og vejtransport

De hidtidige drøftelser har sat fokus på de stærke forbindelser mellem det foreslåede ETS for bygninger og vejtransport og andre elementer i Fit for 55-pakken, navnlig forordningen om en social klimafond, forordningen om indsatsfordeling, energibeskatningsdirektivet, forordningen om CO₂-emissionsstandarder for personbiler og varevogne og energieffektivitetsdirektivet.

Det anerkendes generelt, at der er behov for en yderligere indsats for at dekarbonisere bygningssektoren og vejtransportsektoren. Et stort antal delegationer har dog givet udtryk for betænkeligheder ved Kommissionens forslag, idet en række delegationer har udtrykt betydelige forbehold med hensyn til hensigtsmæssigheden af at anvende emissionshandel i disse sektorer. Betænkelighederne vedrører navnlig stigende energipriser samt den sociale og fordelingsmæssige indvirkning på husstande med lavere indkomster, hvilket kan øge risikoen for energifattigdom yderligere og føre til voksende skævheder mellem og inden for medlemsstaterne. På den baggrund anfægtede nogle delegationer også påstanden om, at ETS for disse sektorer ville være det mest effektive redskab til dekarbonisering, idet de fremførte, at omkostningerne blot kunne væltes over på forbrugerne. Flere har rejst spørgsmål om, hvorvidt Den Sociale Klimafond vil være tilstrækkelig til at afbøde de sociale og fordelingsmæssige virkninger. Nogle delegationer er bekymrede for et deraf følgende indtægtstab, idet de bl.a. henviser til gældende nationale skatteforanstaltninger. Nogle delegationer har også rejst spørgsmål om gennemførelse og administrative byrder.

Omvendt har en række delegationer hilst den foreslåede indførelse af emissionshandel for bygninger og vejtransport velkommen og understreget dens større potentiale til at dekarbonisere disse sektorer på en omkostningseffektiv måde, samtidig med at den støtter medlemsstaternes opfyldelse af deres forhøjede nationale mål i henhold til forordningen om indsatsfordeling. Disse delegationer anerkender behovet for foranstaltninger, der afbøder de sociale og fordelingsmæssige virkninger, og nogle gør opmærksom på, at alternative foranstaltninger vil have lignende virkninger, men at CO₂-prissætning også genererer indtægter, der kan anvendes til sådanne foranstaltninger. Nogle nærer betænkeligheder ved Den Sociale Klimafond.

Med hensyn til i hvor stort omfang det foreslås at lade fossile brændstoffer være omfattet af det særskilte ETS, har nogle delegationer været åbne for et større anvendelsesområde, der omfatter alle fossile brændstoffer. Omvendt har andre efterspurgt en model, hvor sektorerne i mindre grad er omfattet, idet eksempelvis boligsektoren udelukkes.

I lyset af det nyskabende ved den foreslåede emissionshandel for bygninger og vejtransport har de indledende drøftelser i vid udstrækning fokuseret på at opnå detaljerede præciseringer af både forslagets virkninger pr. sektor og pr. medlemsstat, herunder auktionsandele og -indtægter pr. medlemsstat, og på forskellige elementer af udformningen. Med hensyn til de bestemmelser vedrørende det særskilte EMT, der har til formål at sikre systemet en gnidningsløs start, har delegationerne hilst formålet med dem velkommen, og nogle har anmodet om præciseringer, navnlig af opdelingen af data med hensyn til det foreslåede loft, herunder emissionsandelen pr. medlemsstat og pr. sektor, og af den foreslåede forhåndsdistribution på 30 % af kvoter til auktionering i 2026. Under gennemgangen af forslaget fandt nogle delegationer, at en endnu mere gnidningsløs start ville være mere hensigtsmæssig, og var i tvivl om, hvorvidt forhåndsdistributionen af kvoter kunne føre til problemer på et senere tidspunkt.

Med hensyn til den særskilte markedsstabilitetsreserve (MSR) har delegationerne anmodet om forskellige præciseringer af begrundelsen for de foreslåede parametre og funktionsmåde, bl.a. med hensyn til den oprindelige størrelse og tærsklerne for overførelse af kvoter til reserven eller frigivelse af kvoter herfra. For så vidt angår den foreslåede prisstigningsbaserede mekanisme til imødegåelse af risikoen for ekstreme prisudsving har nogle delegationer udtrykt betænkeligheder med hensyn til dens effektivitet, og nogle har anmodet om præciseringer af den eventuelle indvirkning af CO₂-prisen under det eksisterende ETS på CO₂-prisen under den foreslåede emissionshandel for bygninger og vejtransport.

Styrkelse af det eksisterende ETS og dets ambitionsniveau

Delegationerne betragter forslagene om at fastsætte et nyt grundlag for loftet og øge den lineære reduktionsfaktor som centrale elementer i styrkelsen af ambitionsniveauet for ETS. De er blevet hilst velkommen af en række delegationer, hvoraf nogle går ind for at undersøge, hvordan ambitionsniveauet kan øges yderligere. Med hensyn til fastsættelse af et nyt grundlag for loftet har der været en række spørgsmål med hensyn til beregningen, den forventede værdi i tal og dens virkninger, idet nogle er bekymrede for, at den kan føre til en kraftig stigning i CO₂-prisen i det år, hvor den indføres (skal også ses i lyset af MSR-forslagene). Indledende bemærkninger om tilføjelsen af 79 mio. kvoter til den maritime sektor under loftet har hovedsagelig fokuseret på at præcisere beregningen og metoden. Der er blevet sat nogle få spørgsmålstegn ved virkningen af den øgede lineære reduktionsfaktor.

For så vidt angår bestemmelserne om kulstoflækage/gratistildeling har delegationerne fokuseret på at opnå en meget detaljeret forståelse af konsekvenserne af de foreslåede ændringer. Delegationerne har hilst målet om at undgå at udløse den tværsektorielle korrektionsfaktor velkommen, og flere har i den forbindelse udtrykkeligt støttet tilgangen med en mere målrettet gratistildeling. Ikke desto mindre er der blevet fremført en række spørgsmål og betænkeligheder vedrørende de foreslåede ændringer. Navnlig har forslaget om at gøre fuld gratistildeling til anlæg betinget af, at anbefalingerne i energisynet gennemføres i henhold til direktivet om energieffektivitet givet anledning til spørgsmål hos en række delegationer, og nogle har givet udtryk for stærke forbehold. Nogle har hævdet, at det vil føre til en anderledes og uretfærdig behandling af anlæg under systemet og har bl.a. anført, at formålet med gratistildeling ikke er at gennemføre anbefalingerne i energisynet i henhold til direktivet om energieffektivitet. Nogle delegationer anerkender formålet med forslaget, men har rejst spørgsmål vedrørende den mulige administrative byrde, der er forbundet med gennemførelsen af det. Nogle delegationer har sat spørgsmålstegn ved forhøjelsen af den maksimale benchmarkopdateringssats for gratistildeling, idet de er betænkelige ved indvirkningen på deres erhvervsliv. Der er desuden blevet rejst spørgsmål om f.eks. anvendelsesområdet for gratistildeling i forbindelse med bibeholdelse i fem år under ETS af visse anlæg, som ellers ville falde uden for anvendelsesområdet efter at have gennemført foranstaltninger til at reducere deres energiforbrug og emissioner.

Der er lagt særlig vægt på den foreslåede udfasning af gratistildelinger i ETS for sektorer, der er omfattet af den foreslåede CO₂-grænsetilpasningsmekanisme (CBAM), der har til formål at sikre, at EU's foranstaltninger mod kulstoflækage er WTO-forenelige. De indledende bemærkninger spænder fra forslag om at undersøge mulighederne for hurtigere udfasning (som muliggør hurtigere indfasning af CBAM) til ønsker om en forsigtig tilgang, hvor nogle anfører, at beslutningen om udfasning først bør træffes i forbindelse med en revision efter CBAM's pilotfase. Delegationerne har bl.a. anmodet om præciseringer af spørgsmål vedrørende ækvivalensen mellem behandlingen af produkter fremstillet på anlæg under ETS og importerede produkter og har understreget behovet for at sikre, at CO₂-grænsetilpasningsmekanismen kommer til at yde samme beskyttelse mod kulstoflækage som gratistildeling. Der er stillet mange spørgsmål om udfasningens indvirkning på EU-producenters konkurrenceevne på eksportmarkederne.

Med hensyn til den maritime sektor 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, samtidig med at der ses på den internationale sammenhæng og de nationale forhold (f.eks. konnektivitetsspørgsmål). Med hensyn til indbyrdes forbindelser med andre sager har nogle delegationer opfordret til en vurdering af de kumulative virkninger af forslagene om ETS, ReFuelEU Aviation, FuelEU Maritime og energibeskatning.

Delegationerne anerkender generelt behovet for, at søtransport skal bidrage til at reducere drivhusgasemissionerne. Generelt har der været støtte til at medtage søtransport i ETS, samtidig med at betydningen af at sikre konkurrenceevnen i EU's skibsfartssektor og af at tage hensyn til specifikke nationale og geografiske forhold er blevet understreget. For nogle er medtagelse og dekarbonisering af den maritime sektor imidlertid forbundet med særlige udfordringer og risici. En række delegationer har anmodet om, at der bliver set nærmere på betingelserne for medtagelse (f.eks. indfasning af systemet, fordeling af auktionsrettigheder og den ansvarlige enhed for returnering af kvoter), samtidig med at der sikres tilstrækkelig støtte til forskning og innovation og øremærkes auktionsindtægter til grøn omlægning af sektoren.

Med hensyn til det foreslåede anvendelsesområde og ambitionsniveau for udvidelsen af ETS til søtransport har delegationerne anmodet om præciseringer af den foreslåede dækning på 50 % af sejladser uden for EU, og nogle ønsker at undersøge muligheden for at øge ambitionsniveauet (f.eks. ikke-CO₂-emissioner og medtagelse af skibe på under 5 000 ton).

En række delegationer har også udtrykt tvivl om, hvorvidt de foreslåede foranstaltninger til imødegåelse af markedsaktørers forsøg på at reducere deres eksponering for CO₂-prissætning, navnlig ved at foretrække havne uden for EU tæt på medlemsstaterne eller ved at skifte til andre transportformer ("CO₂-unddragelse"), er tilstrækkelige, og har opfordret til yderligere foranstaltninger. I den forbindelse har mange delegationer understreget behovet for at sikre lige vilkår for EU's skibsfartssektor.

Nogle delegationer har forespurgt, om revisionsklausulen giver mulighed for fuld tilpasning til en fremtidig markedsbaseret foranstaltning vedtaget i Den Internationale Søfartsorganisation, og har insisteret på behovet for at reagere på enhver relevant udvikling i den henseende.

Nogle delegationer har anmodet om yderligere oplysninger om de foreslåede bestemmelser vedrørende den regulerede enhed, den administrerende myndighed samt håndhævelse og sanktioner, og navnlig om, hvorvidt sidstnævnte er forholdsmæssige og tilpasset internationale procedurer. Desuden er der rejst spørgsmål om indvirkningen på søtransportpriserne og den potentielle forøgelse af den administrative byrde for virksomheder og myndigheder.

For så vidt angår ETS/luftfart-forslaget har den indledende gennemgang fokuseret på temmelig detaljerede og tekniske spørgsmål med henblik på at præcisere forskellige bestemmelser i forslaget og dets virkninger, herunder for konkurrenceevnen og forbrugerne. Målet om yderligere dekarbonisering af sektoren og samtidig sikring af lige vilkår for europæiske luftfartsselskaber på et globalt marked støttes generelt. Specifikt med hensyn til forslagets to hovedelementer, nemlig en gradvis udfasning af gratistildeling til luftfart og gennemførelsen af CORSIA:

- Det anerkendes generelt, at gratistildeling bør udfases, men nogle går ind for en langsommere udfasning, også i lyset af covid-19, og opfordrer til passende støtte til sektoren. Flere andre delegationer støttede forslaget om overgang til fuld auktionering eller foretrækker en hurtigere eller endog øjeblikkelig udfasning.
- Med hensyn til forslaget om at anvende CORSIA, hvor det er relevant gennem ETS-direktivet, er der blevet stillet spørgsmål om den valgte løsning for så vidt angår anvendelsesområdet (dvs. anvendelse af CORSIA på flyvninger uden for EØS og fortsat anvendelse af ETS på flyvninger inden for EØS og afgående flyvninger til Det Forenede Kongerige og Schweiz). Bemærkningerne har været fokuseret på at få præciseret de nærmere gennemførelsesbestemmelser, navnlig vedrørende sammenhængen med ambitionerne i Parisaftalen og tilpasningen til CORSIA. Spørgsmålene har bl.a. drejet sig om kreditkvalitet og terminologi vedrørende kreditter, omfattede lande og referencescenarie.

De indledende bemærkninger til forslagene om markedsstabilitetsreserven (MSR) har bl.a. været koncentreret om forslagenes indvirkning på CO₂-prissætning. Bemærkningerne har på den ene side drejet sig om at sikre et stærkt prissignal for at understøtte et ambitiøst ETS og på den anden side om at afbøde prischok, navnlig kraftige prisstigninger, idet nogle også betvivler de kumulative virkninger af at fastsætte et nyt grundlag for loftet og ændringerne af MSR i det år, hvor et sådant grundlag fastsættes. I den forbindelse er der også stillet spørgsmål til de foreslåede ændringer af designparametrene, herunder om tærskelniveauet for udløsning af MSR-intervention og om, hvorfor tærsklerne ikke sænkes i denne henseende. Andre har spurgt, om andre kriterier for udløsning af intervention, navnlig CO₂-prisniveauer, ville være mere hensigtsmæssige. En delegation har foreslået, at MSR skal ses som et instrument til at rette op på ubalancer mellem indtægterne og de omkostninger, der betales af ETS-anlæggene i de medlemsstater, der modtager støtte fra Moderniseringsfonden.

Med hensyn til det særskilte forslag til MSR-afgørelse, hvor den dobbelte tilførselsrate på 24 % fortsætter indtil 2030, har flere delegationer udtrykkeligt tilkendegivet, at de støtter forslaget og mindet om behovet for fortsat at fjerne det historiske overskud, mens nogle delegationer har anført, at de nærer betydelige bekymringer med hensyn til dets virkninger.

På baggrund af den seneste tids kraftige stigning i energipriserne har en række delegationer understreget behovet for som en prioritet at styrke artikel 29a om "Foranstaltninger i tilfælde af ekstreme prisudsving" (som ikke indgår i Kommissionens forslag), så den gøres mere reaktionsdygtig. Nogle har også opfordret til at bekæmpe mulig spekulation på ETS-markedet. Andre har advaret mod foranstaltninger, der kan svække eller endog undergrave den måde, som ETS fungerer på. En række delegationer mener, at drøftelserne om stigningen i energipriserne ikke bør finde sted inden for rammerne af Fit for 55-pakken.

Med hensyn til de finansielle bestemmelser vedrørende ETS har drøftelserne hovedsagelig haft fokus på Moderniseringsfondens og Innovationsfondens størrelse, finansieringskilder, anvendelsesområde og fordeling, samt på bestemmelserne om øremærkning.

Flere delegationer har hilst den foreslåede forhøjelse af Moderniseringsfonden velkommen, og nogle foreslår en yderligere forhøjelse, mens andre har opfordret til, at der foretages en vurdering af anvendelsen af finansieringsmidlerne, herunder de forventede konsekvenser af en sådan forhøjelse for indsatsen mod klimaændringer. Flere delegationer har udtrykkeligt støttet forslaget om, at støtte til investeringer i forbindelse med alle fossile brændstoffer (og ikke kun faste fossile brændstoffer) udelukkes fra finansiering fra Moderniseringsfonden, mens en række delegationer har udtrykt stærke forbehold, og nogle minder om henvisningen i Det Europæiske Råds konklusioner fra december 2020 til den rolle, som omstillingsteknologier såsom gas skal spille.

Flere har hilst forhøjelsen af Innovationsfonden velkommen, mens andre har sat spørgsmålstejn ved den. Nogle har givet udtryk for betænkeligheder ved Innovationsfondens finansieringskilder, navnlig kvoter fra det særskilte ETS for bygninger og vejtransport og kvoter som følge af reduktionen af gratis tildelinger til sektorer, der er omfattet af CBAM.

Generelt ser delegationerne med tilfredshed på præciseringen af, at alle sektorer, der er omfattet af ETS, kan drage fordel af Innovationsfonden og udvidelsen af anvendelsesområdet, så den kan yde støtte til projekter gennem konkurrencebaserede udbudsprocedurer såsom CO₂-differencekontrakter. Nogle mente, at især søtransportsektoren som en ny sektor inden for rammerne af ETS bør sikres tilstrækkelig finansiering, f.eks. gennem øremærkning. Der er også fremsat forslag om at oprette en særlig fond til støtte for den grønne omstilling i den maritime sektor. Nogle har opfordret til større geografisk balance i fordelingen af projekter under Innovationsfonden.

Flere delegationer har anmodet om en præcisering af den obligatoriske øremærkning af alle auktionsindtægter til klima- og energirelaterede formål og har sat fokus på spørgsmål om forenelighed med nationale budgetprincipper. Mange har understreget, at de finansielle bestemmelser skal vurderes i lyset af Kommissionens kommende forslag til afgørelse om egne indtægter og dens konsekvenser for medlemsstaternes andel af auktionsindtægterne. Der er også fremsat lignende bemærkninger om de forventede indtægter fra det foreslåede særskilte ETS for bygninger og vejtransport, herunder øremærkningen af dem.

Med hensyn til andre spørgsmål bemærkes det, at anlæg, der anvender biomasse, er en særlig prioritet for nogle delegationer. I den forbindelse har nogle få delegationer udtrykt bekymring for, at den foreslåede lavere tærskelværdi på 95 % for biomasseforbrænding med nulsats vil give disse anlæg incitament til at anvende fossile brændstoffer.

ii) Forordningen om indsatsfordeling (ESR)³

8. Hovedformålet med Kommissionens forslag er at øge ESR's bidrag til EU's samlede klimaambition for 2030 ved at fastsætte et nyt mål på EU-plan for reduktionen af drivhusgasemissioner i de sektorer, der er omfattet af ESR, på 40 % (mod de nuværende 29 %) i forhold til 2005, og at opdatere medlemsstaternes nationale mål i overensstemmelse hermed.

Europa-Parlamentet har udpeget Jessica Polfjård (EPP, SE) til ordfører for Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer (ENVI). Arbejdet med sagen er i en tidlig fase, og ifølge de foreliggende oplysninger er der ikke meddelt nogen endelig tidsplan.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget er hørt om forslagene, men har endnu ikke afgivet udtalelse.

Under det slovenske formandskab har Miljøgruppen gennemgået forslaget og konsekvensanalysen på tre møder, hvilket har gjort det muligt at afslutte den indledende førstebehandling af forslaget. Selv om der overvejende er generel støtte til forslagets øgede samlede ambitioner, undersøger de fleste delegationer stadig forslaget nærmere, og deres synspunkter eller holdninger er derfor på nuværende tidspunkt foreløbige. Drøftelserne har således fokuseret på at præcisere forslagets nye elementer i forhold til den eksisterende ESR. På de hidtidige møder har Kommissionen forsøgt at give præciseringer og svar på delegationernes spørgsmål, som navnlig vedrører de foreslåede mål, fleksibilitet og yderligere reserver, herunder i forbindelse med andre Fit for 55 -forslag.

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).

Forslaget bibeholder ESR's nuværende anvendelsesområde, som omfatter vejtransport og bygninger. Delegationerne hilser det principielt velkommen, at anvendelsesområdet ikke er blevet ændret, men har opfordret til yderligere oplysninger om samspillet mellem ESR og den foreslåede nye emissionshandel for bygninger og vejtransport. Ifølge Kommissionen vil den samtidige udvidelse af emissionshandelen til disse to sektorer i forbindelse med den foreslåede revision af ETS-direktivet hjælpe medlemsstaterne med at opfylde deres ESR-mål i stedet for at erstatte dem.

Metoden til opdatering af medlemsstaternes foreslåede nationale mål bygger fortsat på BNP pr. indbygger med begrænsede korrektioner for at tage højde for omkostningseffektivitetsproblemer. Nogle delegationer hilser det velkommen, at BNP pr. indbygger fortsat er beregningsgrundlaget, mens andre er bekymrede for, at den anvendte metode ikke i tilstrækkelig grad afspejler omkostningseffektivitetskriteriet eller bidrager til konvergens over tid, navnlig fordi målintervallet på 40 procentpoint er uændret i forhold til den eksisterende ESR. Nogle delegationer har anført, at de ser deres respektive nye mål som betydelige udfordringer. På anmodning af delegationerne har Kommissionen fremlagt yderligere oplysninger og henvisninger til data om beregningen af de nationale mål.

Desuden har nogle delegationer udtrykt bekymring for, at den foreslåede revision af emissionsdata fra nationale opgørelser, der foreslås foretaget i 2025, og efterfølgende justeringer af medlemsstaternes årlige emissionstildelinger for årene 2026-2030 kan føre til usikkerhed for medlemsstaterne. Justeringen som led i den tekniske opdatering af rammen for fastsættelse af medlemsstaternes årlige emissionstildelinger foreslås, fordi virkningerne af covid-19-pandemien og den efterfølgende genopretning for EU's økonomi og emissionsniveau er ukendte og endnu ikke kan kvantificeres fuldt ud. Ifølge Kommissionen har justeringen til formål at sikre, at mængden af årlige emissionstildelinger stadig muliggør overførsler mellem medlemsstater og tager højde for et muligt opsving, samtidig med at det undgås, at der akkumuleres uforholdsmæssigt store overskud.

Når det gælder fleksibiliteten i ESR, er delegationerne generelt enige om, at fleksibilitet 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. Kommissionens forslag bevarer den generelle fleksibilitet (opsparing og låntagning samt handel med årlige emissionstildelinger mellem medlemsstaterne), men der foreslås visse ændringer af ETS-fleksibiliteten (øget adgang for Malta) og LULUCF-fleksibiliteten, som giver medlemsstaterne mulighed for at anvende en begrænset mængde nettooptag fra LULUCF-sektoren i retning af at opfylde deres mål i henhold til ESR. Med hensyn til sidstnævnte har flere delegationer anmodet om yderligere præcisering af de foreslåede ændringer af LULUCF-fleksibiliteten og begrundelsen for at opdele anvendelsen af den samlede maksimale fleksibilitetsmængde i de to femårige overholdelsesperioder uden at give nogen mulighed for overførsel fra den første periode (2021-2025) til den anden (2026-2030). Ifølge Kommissionen hænger dette sammen med den ændring af regnskabsmetode, der foreslås i LULUCF-forordningen for perioden 2026-2030, samt med den europæiske klimalov.

Forslaget indeholder også en ny, frivillig reserve, der skal bestå af eventuelle LULUCF-kreditter, der fortsat er uudnyttede ved udgangen af den anden overholdelsesperiode. Medlemsstaterne kan få adgang til reserven for at opfylde deres ESR-mål for 2030, på betingelse af at EU har nået sit samlede 2030-mål under hensyntagen til den maksimale grænse for bidrag fra nettooptag i henhold til den europæiske klimalov. En række delegationer har også anmodet om flere oplysninger om formålet med den nye yderligere reserve, dens forventede funktionsmåde og potentiale til at hjælpe medlemsstaterne med at opfylde deres ESR-mål, mens nogle beklager den manglende forudsigelighed for medlemsstaterne, da de ikke vil vide, om den er tilgængelig, før overholdelsesprocessen er afsluttet.

Ud over spørgsmålene om, hvordan den sideløbende fleksibilitet i ESR- og LULUCF-forslagene skal fungere, har nogle få delegationer spurgt, om det ikke kunne være muligt at øge anvendelsen af eller adgangen til fleksibiliteten af engangskarakter mellem ETS og ESR med henblik på at øge omkostningseffektiviteten af emissionsreduktionerne.

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

9. Hovedformålet med Kommissionens forslag er at styrke LULUCF-sektorens bidrag til EU's øgede samlede klimaambition for 2030 ved at fastsætte et nyt mål på EU-plan for nettooptag af drivhusgasser i LULUCF-sektoren på 310 mio. ton CO₂-ækvivalenter i 2030.

I Europa-Parlamentet er Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer (ENVI) korresponderende udvalg, og Ville Niinistö (Verts/ALE, FI) er udpeget til ordfører. Norbert Lins (PPE, DE) er udpeget til ordfører for Udvalget om Landbrug og Udvikling af Landdistrikter (AGRI), som er associeret udvalg med delt kompetence vedrørende specifikke bestemmelser (artikel 2, stk. 3, og artikel 4, stk. 4). Arbejdet med sagen er stadig i en tidlig fase, og ifølge de på nuværende tidspunkt foreliggende oplysninger er der ikke meddelt nogen endelig tidsplan.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget er hørt om forslagene, men har endnu ikke afgivet udtalelse.

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).

Under det slovenske formandskab har Miljøgruppen gennemgået forslaget og konsekvensanalysen på fire møder, hvilket har gjort det muligt at afslutte den indledende førstebehandling af forslaget. På dette stadium er de synspunkter, som delegationerne giver udtryk for, hovedsagelig foreløbige, og 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. De fleste af de spørgsmål og betænkeligheder, der hidtil er kommet til udtryk, vedrører de nationale mål for 2030, den planlagte ramme for perioden efter 2030, den fleksibilitet, der skal hjælpe medlemsstaterne med at opfylde deres mål (herunder samspillet med fleksibilitet og den yderligere reserve, der foreslås i ESR), overensstemmelses- og sanktionsmekanismen samt overvågnings- og rapporteringskravene.

Fra 2021 til 2025 bibeholder forslaget den nuværende "no-debit-regel", hvilket betyder, at medlemsstaterne skal sikre, at summen af de samlede emissioner ikke overstiger summen af de samlede optag, der genereres af sektoren efter anvendelsen af de relevante regnskabsregler og fleksibiliteten i forhold til ESR-sektoren. For perioden 2026-2030 fastsætter forslaget et mål på EU-plan for nettooptag af drivhusgasser i LULUCF-sektoren på 310 mio. ton CO₂-ækvivalenter senest i 2030. Dette mål fordeles mellem medlemsstaterne som bindende nationale mål på grundlag af deres LULUCF-sektors nuværende afbødningsresultater og deres andel af forvaltet areal i EU. I 2025 foreslår Kommissionen at vedtage en gennemførelsesretsakt, der fastsætter de årlige mål for hver medlemsstat baseret på et lineært forløb. Fra og med 2031 foreslår Kommissionen at slå ikke-CO₂-sektoremissioner fra landbruget sammen med optag og emissioner under LULUCF-forordningen for at skabe en ny enkelt søjle, som omfatter arealanvendelse, landbrug og skovbrug. Desuden fastsætter forslaget et mål om klimaneutralitet senest i 2035 på EU-plan i den kombinerede sektor. Herudover opstiller forslaget en proces, hvor Kommissionen inden udgangen af 2025 fremsætter et forslag til lovgivning om medlemsstaternes bidrag til målet om klimaneutralitet i den kombinerede arealsektor.

Delegationerne anerkender generelt LULUCF-sektorens vigtige rolle i EU's klimapolitik og dens øgede samlede ambitioner. Nogle af delegationerne har dog i deres indledende synspunkter udtrykt betænkeligheder ved de nationale mål, der foreslås for 2030, herunder ved ambitionsniveauet, beregningskriterierne og den foreslåede nye overensstemmelsesmekanisme. Mange har spurgt, hvordan der i målfordelingen blev taget højde for nationale karakteristika såsom naturgeografiske forhold og skovaldersstruktur samt behovet for at sikre en langsigtet forbedring af dræn. Et flertal af delegationerne er bekymrede for, at den foreslåede proces for den efterfølgende fastsættelse af de årlige mål for årene 2026-2029 baseret på et lineært forløb ikke er egnet til en sektor, der er kendetegnet ved store udsving fra år til år, og at det af samme grund ikke vil være hensigtsmæssigt at kontrollere overholdelsen ud fra et enkelt år. Flere delegationer har også udtrykt betænkeligheder ved anvendelsen af den foreslåede mekanisme til teknisk korrektion og anmodet om flere oplysninger om den planlagte proces og de forventede resultater. I den nuværende fase er der stadig mange spørgsmål om den planlagte ramme for perioden efter 2030, som nogle delegationer mener, det kan være for tidligt at medtage i dette forslag.

Drøftelserne om fleksibilitet har indtil videre fokuseret på at præcisere dens tekniske aspekter og ændringerne af den eksisterende fleksibilitet efter 2025 samt på at opnå en bedre forståelse af forbindelserne mellem fleksibiliteten i ESR- og LULUCF-forslagene, herunder i forbindelse med den europæiske klimalov. Fra 2026 vil det ikke længere være muligt at overføre opsparet overskydende optag fra perioden 2021-2025 til 2026-2030.

Medlemsstaterne kan dog fortsætte med at handle med deres overskud. Den eksisterende fleksibilitet for arealanvendelse vil blive gjort mere omfattende i den anden periode ved at udvide anvendelsesområdet fra forvaltede skovarealer til alle arealopgørelseskategorier. Den samlede mulige mængde fleksibilitet vil blive opdelt i to, og anvendelse af den vil være betinget af, at målene for begge perioder opfyldes på EU-plan. I den anden periode skal fleksibiliteten for arealanvendelse fungere som ét enkelt fleksibilitetsinstrument, og den kan anvendes til at udligne årlige udsving. Desuden kan der på visse betingelser anvendes en supplerende mekanisme til at hjælpe medlemsstater, der står over for naturlige forstyrrelser i begge perioder.

Generelt anerkender delegationerne, at det vil være meget vigtigt med fleksibilitet, navnlig i forbindelse med naturlige forstyrrelser, for at fremme medlemsstaternes opfyldelse af de øgede ambitioner efter 2025. De har dog udtrykt bekymring for, om den foreslåede fleksibilitet vil være tilstrækkelig i denne henseende, navnlig hvis fleksibilitetens tilgængelighed er betinget af, at det overordnede EU-mål nås. Der er blevet rejst spørgsmål om afskaffelse af medlemsstaternes mulighed for at opspare overskydende LULUCF-optag fra no-debit-perioden 2021-2025 til brug i perioden 2026-2030, og om det forhold, at forslaget ikke tillader opsparing af overskydende optag inden for den anden overholdelsesperiode i forbindelse med de årlige mål.

Forslaget omfatter ændringer af forordning (EU) 2018/1999 om forvaltning af energiunionen⁵, som indeholder regler for overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner og -optag og for sporing af medlemsstaternes fremskridt med hensyn til målene i henhold til LULUCF-forordningen. Disse ændringer omfatter foranstaltninger, der skal øge nøjagtigheden af overvågningen og rapporteringen og kravene til overvågningen og rapporteringen af emissioner og optag ved hjælp af avancerede teknologier, der er tilgængelige under EU-programmer, f.eks. Copernicus, og de digitale data, der indsamles under den fælles landbrugspolitik. Ved hjælp af de nye data, der er til rådighed som følge af anvendelsen af de nye krav til opgørelsessystemerne, vil medlemsstaterne også skulle fremlægge yderligere oplysninger i deres rapporter om overholdelse vedrørende de to perioder i henholdsvis 2027 og 2032, herunder en vurdering af synergier og trade-offs mellem nationale politikker og foranstaltninger, med henblik på at gå over til mere politikorienterede foranstaltninger i stedet for blot at sikre sammenhæng på regnskabsniveau.

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 af 11. december 2018 om forvaltning af energiunionen og klimaindsatsen, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, Rådets direktiv 2009/119/EF og (EU) 2015/652 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 1).

Delegationerne har udtrykt bekymring for risikoen for, at de nye overvågnings- og rapporteringskrav øger drivhusgasopgørelsens kompleksitet betydeligt, og nogle anfører, at de krævede oplysninger bør begrænses til det, der er nødvendigt for at sikre overvågning af fremskridt og revision af emissioner og optag i sektoren. Flere delegationer er også bekymrede for, at de nye krav kan føre til yderligere omkostninger, administrative byrder eller dobbeltarbejde. Generelt mener delegationerne, at der er behov for flere drøftelser på teknisk plan for bedre at forstå kravene og deres konsekvenser.

iv) Forordningen om CO₂-emissionsnormer for biler og varevogne⁶

10. Forslaget har til formål at bidrage til EU's øgede samlede ambitioner ved at hæve CO₂-emissionsreduktionsmålene for 2030 for nye biler og varevogne og indføre et mål på 100 % for 2035 og dermed stimulere innovation og sikre, at den europæiske bilindustri opretholder og styrker sin globale konkurrenceevne. De øgede ambitioner vil støtte medlemsstaternes opfyldelse af deres bindende nationale mål i henhold til forordningen om indsatsfordeling.

I Europa-Parlamentet er Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer sikkerhed (ENVI) ansvarligt for forslaget. Jan Huitema (Renew, NL) er udpeget til ordfører. Arbejdet med sagen er i en tidlig fase, og ifølge de foreliggende oplysninger er der ikke meddelt nogen endelig tidsplan.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget er hørt om forslagene, men har endnu ikke afgivet udtalelse.

⁶ 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).

Under det slovenske formandskab blev der afholdt tre møder i Miljøgruppen for at gennemgå forslaget og dets konsekvensanalyse, herunder en gennemgang af de enkelte artikler. Selv om en række spørgsmål er blevet afklaret under de indledende drøftelser, er de fleste delegationer stadig i gang med at gennemgå forslaget, og deres synspunkter eller holdninger er derfor overvejende foreløbige. Men de indledende drøftelser har dog afsløret præferencer med hensyn til ambitionsniveauet for målniveauerne. Det skal dog bemærkes, at nogle delegationer ikke har eller kun delvist har givet foreløbige indikationer med hensyn til de foreslåede målniveauer.

Der er generel enighed om, at bilsektoren skal bidrage til EU's overordnede øgede klimaambitioner for 2030 og 2050. For en række delegationer er forslaget afgørende for at nå det overordnede ambitionsniveau og for at opfylde deres øgede nationale mål i henhold til forordningen om indsatsfordeling. En række delegationer understregede, at ambitionsniveauet bør ses i sammenhæng med andre forslag i Fit for 55-pakken og navnlig med forslaget til forordningen om infrastruktur for alternative drivmidler (AFIR).

Drøftelserne har været koncentreret om de øgede mål, herunder navnlig målet på 100 % for 2035, der kræver, at alle nye biler og varevogne skal være nulemissionskøretøjer senest denne dato, og som de facto indebærer en udfasning af forbrændingsmotoren.

Flere delegationer har ønsket eller kan støtte et højere ambitionsniveau med den begrundelse, at en hurtigere udvikling i retning af nulemissionskøretøjer både er mulig og nødvendig i lyset af det overordnede ambitionsniveau. I denne forbindelse påpeges det navnlig, at nulemissionskøretøjer allerede er ved at blive bredt tilgængelige, og at deres udbredelse på markedet forventes at stige betydeligt. Et øget ambitionsniveau vil bidrage til at fremskynde både udbredelsen og prisoverkommeligheden af disse køretøjer, herunder på brugtmarkedet. Disse delegationer ønsker navnlig at fremrykke målet på 100 % til 2030. Nogle har forhørt sig om medlemsstaternes muligheder for at træffe yderligere foranstaltninger på nationalt plan (nogle medlemsstater har politikker/planer for en tidligere udfasning end den, Kommissionen har foreslået). Nogle delegationer har foreslået at hæve 2025-målene og fastsætte et midlertidigt mål mellem 2025 og 2030, idet de også sætter spørgsmålstejn ved de differentierede mål for biler og varevogne i 2030.

Omvendt har andre delegationer støttet bevarelsen af de nuværende 2025-mål og de differentierede mål for biler og varevogne som foreslået af Kommissionen.

Nogle delegationer har givet udtryk for i det mindste foreløbig støtte til det foreslåede ambitionsniveau, om end nogle med visse forbehold eller nuanceringer. Det er blevet foreslået, at 2035-målet på 100 % bør ledsages af en form for undtagelse for de bedst præsterende lavemissionskøretøjer indtil 2039.

For en række delegationer giver det foreslåede ambitionsniveau anledning til bekymring, navnlig 2035-målet på 100 %, som nogle klart anser for uacceptabelt. Med hensyn til 2030-målene er der indtil nu nogle, der har anført, at de er uenige i Kommissionens forslag. De betænkeligheder, der er kommet til udtryk, drejer sig om, hvorvidt det er for tidligt at udfase forbrændingsmotoren, og om der er behov for mere tid, og nogle foreslår, at der først træffes beslutning om udfasningen i forbindelse med den næste revision, der kan rykkes frem til 2026. Disse delegationer har påpeget en række overvejelser i denne forbindelse, navnlig behovet for at tage hensyn til medlemsstaternes forskellige situationer for så vidt angår udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer på grund af forskelle i udrulningen af ladeinfrastruktur og i købekraft, og at udfasningen af forbrændingsmotoren er i strid med princippet om teknologineutralitet. Det er også blevet understreget, at virkningen af fremstillingsindustriens omstilling og de deraf følgende tab af arbejdspladser bør tages i betragtning, hvilket kræver en betydelig indsats, bl.a. med hensyn til opkvalificering og omskoling af arbejdstagere. Derudover er spørgsmålet om økonomisk overkommelig elektricitet og tilgængelighed af batterier og råmaterialer blevet bragt på bane.

Der er fremsat en opfordring til at overveje forslagets indvirkning på brugtbilsmarkedet i visse medlemsstater, idet det understreges, at en hurtigere udbredelse af nul- og lavemissionskøretøjer i medlemsstater med et højere indkomstniveau kan føre til øget eksport af ældre, mere forurenende biler til lavindkomstmedlemsstater. Selv om det erkendes, at spørgsmålet ikke kan behandles i nærværende forordning, foreslås det, at Kommissionen følger det nøje, f.eks. i forbindelse med situationsrapporten/revisionsprocessen, og ser nærmere på mulige løsninger.

Nogle delegationer har opfordret til eller kan støtte medtagelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffers bidrag ved vurderingen af, om køretøjsfabrikanterne overholder deres mål. En række delegationer støtter imidlertid kraftigt Kommissionens argumenter herimod, bl.a. at det er bedre at dirigere disse brændstoffer til andre sektorer, der er sværere at dekarbonisere.

Nogle få delegationer ønsker at sætte en stopper for anvendelsen af det såkaldte masseparameter til fastsættelse af de specifikke emissionsmål for fabrikanterne og dermed fordelingen af indsatsen mellem dem.

For så vidt angår incitamentsordningen for udbredelse af nul- og lavemissionskøretøjer, der blev vedtaget i forbindelse med den seneste revision af forordningen, foreslår Kommissionen at udfase den senest i 2030 og betragter det strenge mål som den vigtigste drivkraft for udbredelsen af dem. De hidtil fremsatte bemærkninger viser, at en række delegationer støtter dette, mens nogle går ind for en tidligere udfasning og anfører, at den i sin nuværende form risikerer at underminere ambitionsniveauet. Andre er imod den foreslåede udfasning og fremhæver, at den giver særlige incitamenter til at fremme udbredelsen af disse køretøjer i medlemsstater, hvor der i øjeblikket er en ringe udbredelse. Nogle få delegationer har taget forbehold med hensyn til at fjerne undtagelsen for fabrikanter med lille produktionsvolumen, da den har meget begrænsede fordele for reduktionen af emissioner, men tager hensyn til visse markedskarakteristika. Andre har givet udtryk for deres støtte til forslaget.

De indledende drøftelser viste, at der var støtte til at fremskynde den revision, der er planlagt i 2028, idet delegationerne fremlagde en række yderligere spørgsmål, der skal gennemgås eller medtages i den planlagte situationsrapport, jf. også drøftelserne vedrørende det foreslåede ambitionsniveau.

v) Forordningen om en social klimafond⁷

11. Forslaget har til formål at afbøde de sociale og fordelingsmæssige virkninger af emissionshandelssystemet for bygninger og vejtransport ved at oprette en social klimafond (forordningen om en social klimafond) med henblik på at støtte sårbare husstande, mikrovirksomheder og transportbrugere. På grundlag af de sociale klimaplaner, som medlemsstaterne skal udarbejde, støtter den foranstaltninger og investeringer, der reducerer sårbare gruppers emissioner i disse sektorer, og kan også omfatte midlertidig direkte indkomststøtte.

I Europa-Parlamentet er både Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer sikkerhed (ENVI) og Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender (EMPL) korresponderende udvalg i en fælles udvalgsprocedure. Budgetudvalget (BUDG) er et associeret udvalg med enekompetence vedrørende aspekter, der direkte vedrører egne indtægter. Esther de Lange (EPP, NL) er blevet udpeget til ordfører for ENVI, David Casa (EPP, MT) for EMPL og Margarida Marques (S&D, PT) for BUDG. Arbejdet med forslaget er i en tidlig fase, og ifølge de foreliggende oplysninger er der ikke meddelt nogen endelige tidsplaner.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget er blevet hørt om forslagene, men har endnu ikke afgivet udtalelse.

⁷ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af en social klimafond (dok. 10920/21 + COR1 + ADD 1 + ADD1 COR1).

Ad hoc-gruppen vedrørende Den Sociale Klimafond (AHWP SCF)⁸ holdt tre møder om forordningen om en social klimafond under det slovenske formandskab. Drøftelserne var koncentreret om at klarlægge en række vigtige generelle og budgetmæssige aspekter af forslaget. Selv om det generelt anerkendes, at der er behov for at sikre en grøn omstilling, hvor ingen lades i stikken, og for at imødegå de sociale konsekvenser af den foreslåede emissionshandel for bygninger og vejtransport, er forslaget samlet set blevet mødt med blandede reaktioner. Nogle delegationer hilste den generelle idé om oprettelse af en fond velkommen, mens mange gav udtryk for betydelige betænkeligheder og anmodede om præciseringer, navnlig med hensyn til de indbyrdes forbindelser med andre forslag i Fit for 55-pakken, de data, der understøtter forskellige beregninger i forslaget, og indvirkningen på medlemsstatsplan, idet flere beklagede, at der ikke foreligger en selvstændig konsekvensanalyse. Delegationerne er stadig i gang med at gennemgå teksten, og deres bemærkninger eller holdninger har derfor for det meste været foreløbige. En gennemgang af forslagets enkelte artikler indledes under det franske formandskab.

For de fleste delegationers vedkommende hænger forordningen om en social klimafond uløseligt sammen med den foreslåede nye emissionshandel for bygnings- og vejtransportsektoren i det reviderede ETS-direktiv, idet nogle også understreger de sociale og fordelingsmæssige virkninger af andre forslag i Fit for 55-pakken, herunder energibeskatningsdirektivet.

Flere delegationer understregede, at færdigbehandlingen af de nationale holdninger til forordningen om en social klimafond afhænger af vurderingen af de kommende forslag til afgørelsen om egne indtægter og ændringen af den flerårige finansielle ramme (2021-2027). Nogle delegationer var betænkelige ved at genåbne den flerårige finansielle ramme og mente, at eksisterende midler kan anvendes til at imødegå de sociale konsekvenser af den foreslåede emissionshandel for bygninger og vejtransport. I den forbindelse påpegede en række delegationer, at der er overlapning mellem fondens anvendelsesområde og andre instrumenter, navnlig de samhørighedspolitiske instrumenter og genopretnings- og resiliensfaciliteten samt nationale foranstaltninger.

⁸ Dens mandat blev godkendt af De Faste Repræsentanternes Komité (1. afdeling) den 8. september 2021 (dok. 11402/2021 + COR 1). Under De Faste Repræsentanternes Komités myndighed aflægger Ad hoc-gruppen vedrørende Den Sociale Klimafond rapport til Rådets sammensætning for miljø og, hvis det er relevant, til Rådets sammensætning for økonomi og finans.

Med hensyn til de foreslåede retsgrundlag, dvs. artikel 91, stk. 1, litra d), i TEUF (transport), artikel 192, stk. 1, i TEUF (miljø) og artikel 194, stk. 1, litra c), i TEUF (energi), stillede en række delegationer spørgsmål til, om de var hensigtsmæssige, og om det var muligt at yde midlertidig direkte indkomststøtte i henhold til de foreslåede retsgrundlag. Rådets Juridiske Tjeneste fremlagde en foreløbig analyse på et af møderne i Ad hoc-gruppen vedrørende Den Sociale Klimafond.

Flere delegationer har også sat spørgsmålstegn ved den direkte forvaltning af Den Sociale Klimafond og gav udtryk for, at de foretrækker delt forvaltning. Desuden stillede nogle delegationer også spørgsmål til rationalet bag den obligatoriske anvendelse af et integreret og interoperabelt informations- og overvågningssystem, der omfatter et enkelt datamining- og risikovurderingsværktøj.

Med hensyn til indholdet af de sociale klimaplaner satte delegationerne spørgsmålstegn ved de mulige overlapninger med andre strategier, som medlemsstaterne skal fastlægge, såsom de territoriale planer for retfærdig omstilling. Endvidere blev det forhold, at indikatorerne for rapportering om fremskridt og med henblik på overvågning og evaluering skal fastsættes ved en delegeret retsakt, anfægtet af flere delegationer, som ville foretrække at have indikatorerne som en del af den lovgivningsmæssige tekst i overensstemmelse med tilgangen for samhørighedspolitikken.

Med hensyn til foranstaltningernes støtteberettigelse ønskede delegationerne en mere detaljeret analyse af de foranstaltninger og investeringer, der er berettigede til finansiering, samt af fordelingen mellem foranstaltninger og investeringer og midlertidig direkte indkomststøtte under fonden. Delegationerne anmodede også om en præcisering af princippet om "ikke at gøre væsentlig skade" og så frem til at modtage teknisk vejledning fra Kommissionen om dette spørgsmål.

Med hensyn til størrelsen af Den Sociale Klimafond er der i forslaget afsat i alt 72,2 mia. EUR for perioden 2025-2032. Dette beløb svarer i princippet til 25 % af de forventede indtægter fra den foreslåede emissionshandel for bygninger og vejtransport. Et flertal af delegationerne forhørte sig om Kommissionens tilpasning og anmodede om yderligere redegørelse for det samlede foreslåede beløb for fonden, idet flere delegationer satte spørgsmålstegn ved fondens størrelse.

Delegationerne gav udtryk for betænkeligheder med hensyn til bestemmelserne om samfinansiering (f.eks. bør medlemsstaterne finansiere mindst 50 % af de samlede omkostninger til de sociale klimaplaner ved at anvende en del af deres forventede indtægter fra auktionering af kvoter i henhold til det nye system). I den forbindelse anmodede flere delegationer om yderligere redegørelse for en enkelt national samfinansieringssats på 50 %, der gælder for alle medlemsstater, idet nogle mente, at den er for høj.

Med hensyn til den foreslåede tildelingsmetode til fordeling af fonden bragte delegationerne flere spørgsmål og betænkeligheder på bane vedrørende både den anvendte formel, der blev anset for at være for kompleks, og tildelingskriterierne, som mange delegationer ikke fandt egnede til at tage højde for deres specifikke nationale forhold og sikre retfærdighed. I den forbindelse blev der også sat spørgsmålstejn ved valget af indikatorer.

Med hensyn til Den Sociale Klimafonds varighed betragter flere delegationer det som politisk følsomt, at Den Sociale Klimafond dækker to FFR-perioder, og yderligere analysearbejde er påkrævet. Nogle delegationer understregede, at en varighed på 8 år fra 2025 foregriber den fremtidige flerårige finansielle ramme. I det foreliggende forslag oprettes fonden uden tidsbegrænsning. Fondens budget er i øjeblikket opdelt i to dele: 1) en finansieringsramme for perioden 2025-2027 og 2) en finansieringsramme for perioden 2028-2032. For perioden 2025-2027 vil Kommissionen foreslå en ændring af den nuværende FFR-forordning, som skal vedtages samtidig med basisretsakten om oprettelse af Den Sociale Klimafond og ændringen af afgørelsen om egne indtægter. For perioden 2028-2032 foreslås det, at beløbet kun stilles til rådighed, hvis der opnås enighed om i den næste FFR-forordning at tildele et specifikt budgetbeløb til Den Sociale Klimafond.

I overensstemmelse med mandatet for Ad hoc-gruppen vedrørende Den Sociale Klimafond har formandskabet med skarp parentes angivet de relevante bestemmelser i forslaget og dets bilag vedrørende de finansielle aspekter i forbindelse med den flerårige finansielle ramme og Unionens egne indtægter, herunder bl.a. fondens størrelse og varighed og tildelingsmetoden. Bestemmelserne i skarp parentes er dem, der med størst sandsynlighed vil indgå i horisontale budgetforhandlinger.

III. KONKLUSION

De Faste Repræsentanternes Komité opfordres til at notere sig denne situationsrapport og spørgsmålene til den orienterende debat, jf. bilaget hertil, og fremsende dem til Rådet (miljø) med henblik på samlingen den 20. december 2021.

Spørgsmål til ministrene med henblik på den orienterende debat i Rådet (miljø)

1. *Ud fra din politiske vurdering af de fremskridt, der hidtil er gjort med de fem sager under Miljørådets ansvarsområde, hvilket ambitionsniveau kan der være for de yderligere fremskridt med de fem klimarelaterede initiativer i de kommende måneder, under hensyntagen til de forskellige indbyrdes forbindelser mellem forslagene, herunder med andre forslag i Fit for 55-pakken?*
 2. *Hvilke spørgsmål betragter du i den forbindelse som de mest følsomme i disse fem sager?*
-