

## Appendiks 1 – Fit for 55-lovpakkens indhold

Klima og finansiering			
Forslag	Formål	Indhold	Det arbejder Danmark for i forhandlingerne
<p><i>Styrket kvotehandelssystem (ETS) m. udvidelse til søfart (revision).</i></p> <p><i>Separat ETS til vejtransport, opvarmning af bygninger (nyt)</i></p>	<p>Sikre en ensartet CO<sub>2</sub>-pris, der kan drive omstillingen i de sektorer, der er omfattet af kvotehandel og på tværs af medlemslande mhp. en omkostningseffektiv indfrielse af EU's klimamål.</p>	<p>Forslaget lægger op til en styrkelse af ETS med udvidelse til søfart og udfasning af gratiskvoter til luftfart, mhp. samlet øget reduktion på 61 pct. mod de nuværende 43 pct. i 2030 ift. 2005. En større andel af provenuet skal tilgå Moderniseringsfonden, som yder støtte til omstilling i lavindkomstlande, og til Innovationsfonden. Der foreslås desuden et nyt separat ETS for vejtransport og opvarmning af bygninger, som skal reducere med 43 pct. i 2030 ift. 2005.</p>	<p>- At ETS styrkes så meget som muligt og udvides med søfart samt vejtransport og bygninger med henblik på en så ambitiøs og omkostningseffektiv opfyldelse af EU's 2030 klimamål.</p>
<p><i>Byrdefordelingsaftalen (revision)</i></p>	<p>Forpligte EU's medlemslande til at reducere udledningen af drivhusgasser nationalt gennem bindende, nationale reduktionsmål.</p>	<p>Forøgelse af de nationale reduktionsmål i sektorerne underlagt byrdefordelingsaftalen (bl.a. opvarmning af bygninger, vejtransport og landbrug). Der lægges op til, at sektorerne på EU-niveau skal bidrage med 40 pct. reduktion i 2030 ift. de nuværende 30 pct. Danmark tildeles et reduktionsmål på 50 pct. Dvs. en stigning på 11 pct. point for Danmark i forhold til nuværende mål.</p>	<p>- Større konvergens mellem medlemslandenes reduktionsmål</p> <p>- Udfasning af byrdefordelingsaftalen i 2030 for at sikre en mere omkostningseffektiv klimaarkitektur.</p>
<p><i>Forslag til ny social klimafond (nyt)</i></p>	<p>Fonden har til formål at bidrage til omstilling mod klimaneutralitet ved at adressere sociale effekter over for udsatte grupper som følge af indførelse af det nye kvotehandelssystem for vejtransport og bygninger.</p>	<p>Der foreslås en ny EU-fond under EU's budget på ca. 72,2 mia. euro for 2025-2032. Fonden skal adressere sociale effekter, der berører udsatte husholdninger, udsatte transportbrugere og udsatte mikrovirksomheder, som følge af Kommissionens forslag om et kvotehandelssystem for vejtransport og bygninger.</p>	<p>- At fondens størrelse reduceres, og at fonden ikke medfører en genåbning af EU's flerårige finansielle ramme (MFF).</p> <p>- At forvaltning af fonden overholder EU's budgetprocedurer og retsstatsprincippet.</p>

<i>LULUCF (regulering af optag og udledninger fra jorde og skove)</i>  <i>(revision)</i>	Fremme nettooptaget af CO <sub>2</sub> e i skove og jorder gennem reviderede nationale mål.	Forslaget lægger op til øge LULUCF-sektorens bidrag med et overordnet EU-mål på 310 mio. tons nettooptag i 2030. Forordningens regnskabsregler forsimples, og der tildeles årlige nationale mål i sektoren fra 2026-2030. Fra 2031 skal udledninger og optag fra LULUCF reguleres sammen med udledninger fra landbruget i en fælles landsektor. Der indgår en ambition om, at landsektoren skal være klimaneutral fra 2035.	- Øget ambition i LULUCF-sektoren  - Det er særligt vigtigt at der etableres en landsektor fra 2031, som så vidt muligt implementeres med fælles EU-sektorregulering
--	---	---	--

<i>CO<sub>2</sub>-grænsetilpasningsmekanisme</i>  <i>(nyt)</i>	Adressere risikoen for karbonlækage - det vil sige udflugtning af CO <sub>2</sub> -intensiv produktion fra EU til tredjelande med en mindre ambitiøs klimapolitik - samt give tredjelande incitament til at øge klimaambitionerne.	Med forslaget skal virksomheder fra tredjelande betale en pris ved import til EU tilsvarende kvoteprisen i ETS ved at købe såkaldte CBAM-certifikater. Forslaget omfatter i første omgang flg. sektorer: stål, aluminium, cement, gødning og elproduktion. Samtidigt udfases gratisvoter i ETS for disse sektorer over en 10-årig periode fra 2026	- CBAM skal være WTO-medholdeligt og føre til reelle CO <sub>2</sub> -reduktioner.  - Den gradvise udfasning af gratisvoter skal være i overensstemmelse med WTO-reglerne  - Effektiv implementering med færrest mulige administrative byrder
--	--	--	---

## Transport

<b>Forslag</b>	<b>Formål</b>	<b>Indhold</b>	<b>Det arbejder Danmark for i forhandlingerne</b>
<i>CO<sub>2</sub>-standarder for nye personbiler og varevogne</i>  <i>(revision)</i>	Øge CO <sub>2</sub> -reduktionskravene for nye personbiler og varevogne for at fremme den grønne omstilling af vejtransporten.	Kommissionen lægger overordnet op til at øge CO <sub>2</sub> -reduktionskravene for nye personbiler fra til 55 pct. i 2030 og for varebiler 50 pct. i 2030 ift. 2021 samt krav om 100 pct. reduktion i 2035, hvilket reelt betyder en udfasning af nye fossile personbiler og varevogne.	- Så høje CO <sub>2</sub> -reduktionskrav som muligt til nye person- og varebiler, og at datoen for udfasning af fossile nye lette køretøjer fremrykkes til 2030  - At medlemslande kan gå forrest og får fleksibilitet til at fastsætte en tidligere udfasningsdato
<i>Luftfart i ETS og CORSIA</i>  <i>(revision)</i>	Øge ambitionsniveauet for luftfarten i ETS og implementere CORSIA på en hensigtsmæssig måde	Med forslaget udfases luftfartens gratisvoter gradvist fra 2024-2027. Dertil indføres en permanent opdeling af anvendelsesområdet for ETS og CORSIA, så ETS dækker flyvninger internt i EU/EØS, mens CORSIA dækker flyvninger til/fra tredjelande.	- Hurtigere udfasning af gratisvoter til luftfart.  - Forlængelse af den midlertidige undtagelse fra ETS for flyafgange til tredjelande.

<p><i>Iblandingskrav for bæredygtige brændstoffer til flytransport</i></p> <p>(nyt)</p>	<p>At en stigende andel af brændstof til luftfarten i EU er bæredygtigt, samt at der sikres lige konkurrencevilkår for luftfartssektoren.</p>	<p>Kommissionen har foreslået at indføre et europæisk iblandingskrav, som indføres fra 2 pct. i 2025, stigende til 5 pct. i 2030 med et underkrav om iblanding af syntetiske brændstoffer. Kravet forøges over tid til 63 pct. i 2050. Forslaget vil pålægge forpligtelser for luftfartsoperatører, europæiske lufthavne og brændstofleverandører.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Højest mulige iblandingskrav, herunder højest mulige underkrav til syntetiske flybrændstoffer</li> <li>- Mulighed for at medlemslande kan sætte højere nationale krav til iblanding</li> <li>- At produktion og anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer er baseret på vedvarende energi og robuste bæredygtighedskriterier</li> </ul>
<p><i>Bæredygtige brændstoffer til skibsfart</i></p> <p>(nyt)</p>	<p>At brugen af alternative brændstoffer fremmes i skibsfart.</p>	<p>Der foreslås et nyt fortrængningskrav, hvormed CO<sub>2</sub>-udledningerne fra brændstof brugt på skibe skal reduceres med 2 pct. i 2025, 6 pct. i 2030, gradvist stigende til en reduktion på 75 pct. i 2050. Reguleringen omfatter brændstof anvendt til sejladser internt i EU og ved kaj i en EU-havn samt halvdelen af brændstoffet anvendt ved sejladser mellem en havn i EU og en havn i et tredjeland.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Højere CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav for drivhusgasintensiteten i skibenes brændstoffer</li> <li>- Fremme af reelt klimaneutrale brændstoffer frem for eksempelvis LNG</li> <li>- Fremme af efterspørgslen efter PtX-brændstoffer.</li> </ul>
<p><i>Forordning om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler (AFIR)</i></p> <p>(revision)</p>	<p>Fremme udbygning af infrastruktur for alternative drivmidler i EU for vejtransport og sø- og luftfart.</p>	<p>Der foreslås nye bindende mål for udrulning af lade- og tankinfrastruktur for alternative drivmidler i EU. Reguleringen omfatter endvidere krav om at styrke drivmiddelinfrastrukturens interoperabilitet på tværs af EU og krav om øget gennemsigtighed i forbrugerpriser samt let tilgængelige betalingsløsninger på tværs af medlemslandene.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ambitiøse fælleseuropæiske minimumskrav til udrulningen af ladeinfrastruktur</li> <li>- Balancerede fleksibilitets- og undtagelsesbestemmelser, der ikke udvander forslaget.</li> </ul>

## Energi

Forslag	Formål	Indhold	Det arbejder Danmark for i forhandlingerne
<p><i>Direktiv for vedvarende energi inkl. forøgelse af mål for vedvarende energi</i></p> <p>(revision)</p>	<p>Øge ambitionsniveauet for udbygning af vedvarende energi i EU.</p>	<p>Der foreslås en forøgelse af EU's VE-mål fra 32 pct. til 40 pct. samt en række sektorspecifikke tiltag. Inden for transport fastsættes et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav og delmål for vedvarende</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- At hæve VE-målet til 45 pct.</li> <li>- At fastholde og hæve ambitionsniveauet for de sektorspecifikke delmål mest muligt</li> </ul>

		brændstoffer af ikke-biologisk oprindelse herunder PtX samt delmål for avancerede biobrændstoffer. Inden for varme- og kølesektoren fastsættes bindende mål for årligt stigende andel af VE, samt nye delmål vedr. andelen af VE i bygninger og industrien. Der lægges også op til at skærpe bæredygtighedskriterier vedr. indkøb af træbiomasse til energiproduktion.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- At lavemissionsbrændsler ikke inkluderes</li> <li>- Styrkede bæredygtighedskrav til biomasse</li> </ul>
<i>Direktiv for energieffektivitet inkl. forøgelse af mål for energieffektivitet (revision)</i>	Øge ambitionsniveauet for energieffektivisering i EU.	Der foreslås bl.a. en opjustering af EU's EE-mål fra mindst 32,5 pct. til 36 pct. i 2030 (2007-ref.). Målet gøres bindende for EU, og der introduceres vejledende mål for nationale bidrag. Derudover foreslås at hæve den nationale energispareforpligtelse til 1,5 pct. per år fra 2024. Krav til renovering af offentlige bygninger udvides til alle myndighedsniveauer. I dag gælder forpligtelsen alene statslige bygninger.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Så højt ambitionsniveau som muligt, så energieffektivitet bidrager til indfrielse af EU's klimamål.</li> <li>- Målet for energieffektivisering øges til mindst 40 pct. (2007-ref.) og gøres bindende på EU-niveau.</li> <li>- Energispareforpligtelse øges til 1,5 pct. årligt fra 2024-2030.</li> <li>- At krav om renovering af offentlige bygninger skal være omkostningseffektive</li> </ul>
<i>Energibeskatningsdirektivet (revision)</i>	Fastsætter regler og minimumspunktafgiftssatser for beskatning af energiprodukter, som anvendes som motorbrændstof og brændsel til opvarmning, samt elektricitet	Revisionen medfører en ny afgiftsstruktur baseret på brændstoffernes og elektricitetens energiindhold og miljøpræstationer. Derudover udvides beskatningsgrundlaget, idet anvendelsesområdet udvides til at omfatte flere produkter, og nogle af de nuværende fritagelser og lempelser fjernes. I forslaget lægges der op til at gruppere energiprodukter og elektricitet på forskellige afgiftsniveauer, der afhænger af energiproduktets energiindhold og miljøpræstationer.	<p>Regeringen hilser det overordnede formål med revisionen velkommen, da det gældende direktiv på mange punkter er forældet. Regeringen arbejder forfor en ambitiøs revision af direktivet, herunder med fokus på en forhøjelse af minimumssatser, en ændring af energibeskatningen, så afgifterne fastsættes på baggrund af energiprodukternes energiindhold, en tilføjelse af en CO<sub>2</sub>-komponent samt en ophævelse af den obligatoriske fritagelse for brændstof, der anvendes til luftfart.</p>
<i>Revision af Bygningsdirektivet</i>	Øge energieffektiviteten for bygninger, begrænse udledning af emissioner og	Forslaget indfører krav om renoveringshandlingsplaner, minimumsstandarder for	Regeringen hilser det overordnede formål med revisionsforslaget

<i>(revision)</i>	nedbryde barrierer for renoveringer.	bygningers energimæssige ydeevne, klimakrav til bygningers livscyklus, udvidelse af energimærkningsordningen, finansieringsincitamerter og introduktion af standarder for nulemissionsbygninger.	velkommen. Forslaget skal delvis udmønte Kommissionens strategi om en Renoveringsbølge. Bygningerne i EU forbruger ca. 40 % af EU's samlede energiforbrug og ca. 36 % af de energirelaterede CO2-emissioner. De foreslåede initiativer i bygningsdirektivet forventes derfor at spille en central rolle for at kunne indfri EU's energieffektivitetsmål på 36 % i 2030. Regeringen ønsker en ambitiøs og omkostningseffektiv klimainsats og vil arbejde for, at forslaget får en mere teknologineutral tilgang.
<i>Brint- og gasmarkeds pakke (nyt)</i>	Understøtte et europæisk marked for vedvarende og kulstoffattige gasser som gradvist skal erstatte fossil gas.	Pakken består af et direktiv og et forordningsforslag som er revisioner af eksisterende regler. Pakken omfatter regler der skal styrke forbrugerbeskyttelsen, sikre effektiv markedsadgang til og transport af vedvarende og kulstoffattige gasser igennem gasinfrastrukturen. Desuden lægges der op til ny og selvstændighed regulering af brintinfrastruktur.	Regeringen hilser det overordnede formål med revisionsforslagene velkommen, da disse udgør et vigtigt bidrag til indfrielse af EU's klimamål.
<i>Metanemissioner i energisektoren (nyt)</i>	Reducere direkte metanudledninger i energisektoren.	Forslaget lægger op til en ny regulering, der skal begrænse energisektorens direkte metanudledninger med fokus på olie- og gassektoren, inkl. indvinding, transmission, lagring, og distribution, kulsektoren samt udledninger der stammer fra EU's energiimport fra tredjelande. Dette tilvejebringes igennem krav til monitorering, rapportering og verifikation, lækagesøgning og – reparation, samt begrænsning af afblæsning og afbrænding af gas, navnlig rutineafbrænding.	[Regeringen hilser det overordnede formål med forslaget velkommen, som et vigtigt bidrag til indfrielsen af EU's klimamål. Regeringen vil arbejde for et ambitiøst, klart og balanceret fælleseuropæisk regelsæt på området. Regeringen ser generelt positivt på forslaget om et forbud mod rutinemæssig flaring.]