



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 14.7.2021
COM(2021) 550 final

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET,
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT
REGIONKOMMITTÉN**

55 %-paketet ("Fit for 55"): nå EU:s klimatmål 2030 för klimatneutralitet

1. 55 %-PAKETET ("FIT FOR 55"): NÅ EU:S KLIMATMÅL 2030 FÖR KLIMATNEUTRALITET

Vi befinner oss i ett avgörande ögonblick i världens svar på klimatkrisen och krisen i den biologiska mångfalden, och vi är den sista generation som fortfarande kan handla i tid. Det är nu det gäller, under det här årtiondet, om vi ska hålla våra åtaganden enligt Parisavtalet, för allas hälsa, välbefinnande och välstånd. EU har föregått med gott exempel genom att sätta upp ambitiösa mål: nettoutsläppen ska 2030 bli 55 % lägre än 1990, så att Europa 2050 har blivit den första klimatneutrala kontinenten. Dessa mål är inte längre aspirationer eller ambitioner utan skyldigheter stadfästa i den första europeiska klimatlagen, och de skapar nya möjligheter till innovation, investeringar och arbetstillfällen.

Därför syftar det här förslagspaketet till att göra EU rustat för 55 % och åstadkomma den **genomgripande förändring som behövs i ekonomi, samhälle och näringsliv**. Detta är ett kollektivt ansvar och en möjlighet där alla måste kunna vara med, oavsett om de är innovatörer och investerare, företag och kommuner eller hushåll och privatpersoner. Vi får alla del av fördelarna med mer utrymme för naturen, renare luft, svalare och grönnare städer, friskare medborgare, lägre energiförbrukning och energiräkningar samt nya jobb, tekniker och industrimöjligheter. Den centrala utmaningen för EU:s gröna omställning är hur vi kan ge människor dessa fördelar så snabbt och rättvist som möjligt och samtidigt stärka vår konkurrenskraft, skapa morgondagens jobb och effektivt ta itu med omställningens kostnader och konsekvenser.

Om vi agerar innan vi når punkterna utan återvändo kan vi forma omställningen i stället för att reagera på den och anpassa oss till den. Kostnaderna för att inte agera är klart högre än kostnaderna för att uppfylla våra klimatambitioner, men kalla siffror visar inte de brutala konsekvenserna av att fortsätta som förut. Att inte agera kan också leda till nya skiljelinjer: mellan dem som har råd med ren, modern teknik baserad på förnybar energi och dem som inte har något alternativ till gammalmodig och nedsmutsande teknik. Nästa generation kommer få ta smällen från fler och intensivare stormar, skogsbränder, torrår och översvämningar samt de konflikter som de kan utlösa runt om i världen. Att ta itu med dessa kriser är därför en fråga om **solidaritet mellan generationer och länder**. Vad vi uppnår under nästa årtionde blir avgörande för våra barns framtid. Därför finns det ett långsiktigt och tilltagande stöd från allmänheten för klimatambitioner och klimatåtgärder¹. Intensifierade klimatåtgärder är också något som efterlyses särskilt av ungdomar, till exempel de som är tonåringar i dag, som driver på för förändringar och uppmanar regeringarna och EU att agera beslutsamt och omedelbart för att värna klimatet och miljön för kommande generationer.

De förslag som läggs fram i dag bygger på strategier och lagstiftning som Europeiska unionen redan har infört. **I den europeiska gröna given finns planen för den här omställningen**. Där finns morgondagens ekonomiska byggstenar med epokgörande strategier för biologisk mångfald, cirkulär ekonomi, nollföroreningar, hållbar och smart mobilitet, renoveringsvåg, hållbara livsmedel, väte, batterier, förnybar energi till havs och mycket annat. Rekordstora anslag har avsatts till stöd för omställningen genom EU:s återhämtningsplan, **NextGenerationEU** som ska bidra med minst 37 % till den gröna omställningen, EU:s nästa långtidsbudget 2021–2027 och den fortsatta satsningen på

¹ Särskild Eurobarometer om klimatförändringar 513 (publicerad 5 juli 2021) https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_en.

hållbar finansiering och mobilisering av privata investeringar. Och vi kommer att fortsätta att ta all EU-politik i anspråk för att stödja omställningen till klimatneutralitet, inbegripet forsknings-, kompetens-, industri-, konkurrens- och handelspolitiken.

Paketet bygger också på tydliga bevis – både för behovet av att nå målet för 2030 och för hur det kan uppnås på det bästa och mest rättvisa sättet. I klimatmålsplanen för 2030² bedömdes nyttan med och kostnaderna för den gröna omställningen, och det framgick att saldot är positivt om vi gör rätt avvägning mellan olika politiska insatser. Detta bygger på vetenskapen att det som är bra för planeten är bra för människorna och ekonomin, vilket syns genom att ekonomin har växt med över 62 % sedan 1990 samtidigt som utsläppen minskat med 24 %, så tillväxten är med andra ord tydligt frikopplad från koldioxidutsläppen.

Denna erfarenhet och kunskap gör att det här paketet är den mest heltäckande uppsättning förslag som kommissionen någonsin har lagt fram om klimat och energi, en grund för nya jobb och för morgondagens motståndskraftiga och hållbara europeiska ekonomi. Den lägger den rättsliga grunden för att nå våra mål på ett **rättvist, kostnadseffektivt och konkurrenspräglad** sätt. Pris sätts på koldioxid i fler sektorer, vilket ger betydande extrainkomster för att säkerställa en rättvis omställning och gör rena lösningar billigare. Ökad användning av förnybar energi och större energibesparingar stöds. Mer försäljning av rena nya fordon och renare drivmedel underlättas. Planen säkerställer att näringslivet kan leda omställningen och skapar den förutsägbarhet som behövs för att främja investeringar och innovation. Fokus ligger på beskattning av energikällor i enlighet med våra klimat- och miljömål. Genom paketet omsätts principen att förorenaren ska betala i praktiken. Syftet är att vända den nedåtgående tendensen i naturens förmåga att avlägsna koldioxid från atmosfären. Slutligen bidrar paketet till att våra klimatmål inte motverkas av koldioxidläckage, genom att globala klimatåtgärder uppmuntras.

Femtiofemprocentpaketet befäster **EU:s globala ledarskap i handling och som föredöme** i kampen mot klimatförändringarna. Det räcker dock inte att bara EU agerar, för det ger inte den globala utsläppsminskning som världen behöver. EU står fast vid sitt helhjärtade engagemang för den multilaterala världsordningen och uppmanar partner runt om i världen att samarbeta. Därför samarbetar EU med G7, G20 och andra internationella partner för att visa att höjda klimatambitioner kan förenas med ekonomiskt välstånd och hållbar tillväxt. Inför FN:s avgörande 26:e partskonferens om klimatförändringar (COP26) i Glasgow i november 2021 syftar de här förslagen till att sätta en agenda för samarbete med resten av världen i riktning mot en grön omställning som stoppar existentiella hot och skapar nya möjligheter för alla.

Femtiofemprocentpaketet är en uppsättning sammanlänkade förslag som tillsammans uppfyller våra ambitioner. I detta meddelande redovisas de olika förslagen och kopplingarna mellan dem och verktygslådan med de politiska åtgärder som valts. Här presenteras hur paketet utgör en avvägning mellan rättvisa, utsläppsminskningar och konkurrenskraft och hur de olika politikområdena passar ihop.

² [COM\(2020\) 562 final](#)

55 %-paketet i korthet

Femtioprocentspaketet består av förslag som är **sammankopplade med varandra** och som har samma mål: en rättvis, konkurrenspräglad och grön omställning både 2030 och efteråt. Där så är möjligt höjs ambitionsnivån i den befintliga lagstiftningen, och vid behov läggs nya förslag fram. Sammantaget stärker paketet åtta befintliga rättsakter och omfattar fem nya initiativ inom olika politikområden och ekonomiska sektorer: klimat, energi och bränslen, transporter, byggnader, markanvändning och skogsbruk.

Lagförslagen kompletteras med konsekvensbedömningar som tar hänsyn till kopplingarna inom paketet. Bedömningen visar att en överdriven satsning på skärpta regleringar leder till onödigt hög ekonomisk börda, medan enbart koldioxidprissättning inte kan råda bot på envisa marknadsmisslyckanden och andra hinder. Den valda politiken är därför en noggrann avvägning mellan **prissättning, mål, standarder och stödåtgärder**.

Prissättning	Mål	Regler
<ul style="list-style-type: none">• Starkare handel med utsläppsrätter, även inom luftfarten• Handeln med utsläppsrätter utökas till sjöfart, vägtrafik och byggnader• Uppdaterat energiskattedirektiv• Ny mekanism för koldioxidjustering vid gränserna	<ul style="list-style-type: none">• Uppdaterad förordning om ansvarsfördelning• Uppdaterad förordning om markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk• Uppdaterat direktiv om förnybar energi• Uppdaterat energieffektivitetsdirektiv	<ul style="list-style-type: none">• Skärpta CO₂-krav på personbilar och lätta lastbilar• Ny infrastruktur för alternativa bränslen• ReFuelEU: hållbarare flygbränslen• FuelEU: renare marina bränslen

Stödåtgärder

- Använda inkomster och reglering för att främja innovation, skapa solidaritet och mildra effekterna för de utsatta, särskilt genom den nya **sociala klimatfonden och de förbättrade moderniserings- och innovationsfonderna**.

2. HELHETSGREPP PÅ EKONOMIN: RÄTTVIS, KONKURRENSPRÄGLAD OCH GRÖN OMSTÄLLNING

Femtioprocentspaketet ska uppfylla EU:s mål om skärpta mål för utsläppsminskningar till gagn för alla i EU och skapa möjligheter att vara delaktiga i omställningen, hjälpa de mest behövande och driva på för kraftigare utsläppsminskningar totalt sett. Paketet ska också stödja EU:s gröna återhämtning från pandemin, bidra till att sprida miljöstandarder utanför EU och främja innovation i framtidens produkter och teknik.

2.1 En socialt rättvis omställning: motverka ojämlikhet och energifattigdom genom klimatåtgärder

Omställningen till klimatneutralitet kan vara en unik möjlighet att minska strukturell ojämlikhet. Instrument för koldioxidprissättning ger exempelvis inkomster, som i sin tur kan återinvesteras för att hantera energifattigdom och mobilitetsproblem för de utsatta, stimulera innovation och ekonomisk tillväxt och skapa jobb. Det är inte bara en fråga om rättvisa och solidaritet utan också på ett mer övergripande plan nödvändigt för samhället att ta itu med den ojämlikhet som fanns före den europeiska gröna given och som kan förvärras utan beslutsamma åtgärder mot klimatförändringar och för noll föroreningar.

Solidaritet är därför en grundläggande princip i den europeiska gröna given — mellan generationer, medlemsstater och regioner, mellan stad och land och mellan olika delar av samhället – vilket exemplifieras av mekanismen för en rättvis omställning och ett antal andra instrument som införts på EU-nivå på senare tid. För att uppnå klimatneutralitet krävs en samsyn, gemensamma insatser och en insikt om att utgångspunkterna och utmaningarna skiljer sig åt. Många i allmänheten, särskilt ungdomarna, är beredda att ändra sina konsumtions- och rörlighetsmönster när de får tillgång till relevant information för att begränsa sin koldioxidförbrukning och leva i en grönare och sundare miljö. Det här paketet tar dock också hänsyn till problemen för dem vars arbete eller inkomster påverkas av omställningen.

Den här strategin återspeglas i paketet i form av bl.a. gemensamma insatser från medlemsstaterna för att nå klimatmål på grundval av deras relativa välstånd, beaktande av deras olika förmåga vid fördelning av inkomster och hantering av ojämlikhet inom de enskilda medlemsstaterna. Detta återspeglar behovet av att öka våra ansträngningar för solidaritet och social rättvisa för att hålla jämna steg med vår ökade hastighet och höjda ambitionsnivå.

Därför ska en **ny social klimatfond** tillhandahålla särskild finansiering till medlemsstaterna för att stödja de EU-medborgare som drabbas hårdast eller löper störst risk att drabbas av energi- eller rörlighetsfattigdom, för att komplettera att utsläppshandeln utökas till transporter och byggnader. Enbart energifattigdom drabbar i dag upp till 34 miljoner människor i EU. Fonden ska bidra till att minska kostnaderna för dem som drabbas hårdast av dyrare fossila bränslen under omställningen. Den nya fonden ska främja rättvisa och solidaritet mellan och inom medlemsstaterna och samtidigt minska risken för energi- och rörlighetsfattigdom. Den ska bygga vidare på och komplettera befintliga solidaritetsmekanismer³. Den sociala klimatfonden ska bidra med 72,2 miljarder euro i löpande priser för perioden 2025–2032 och inordnas i EU:s budget med medel från det nya systemet för handel med utsläppsrätter. Den ska göra det möjligt för medlemsstaterna att stödja utsatta hushåll med låg eller medelhög inkomst, transportanvändare och mikroföretag som påverkas av att utsläppshandeln utökas till byggnader och transporter. Detta innebär stöd till investeringar för ökad energieffektivitet och renovering av byggnader, ren uppvärmning och kylning och integration av förnybar energi på ett sätt som på ett hållbart sätt kan minska både koldioxidutsläppen och energikostnaderna för utsatta hushåll och mikroföretag. Fonden ska också finansiera tillgång till utsläppsfri och utsläppssnål rörlighet. Vid behov och så länge som det behövs kan fonden täcka direkt inkomststöd, samtidigt som gröna investeringar genom bl.a.

³ T.ex. Sammanhållningsfonden, Fonden för en rättvis omställning och Europeiska socialfonden+.

Faciliteten för återhämtning och resiliens och Europeiska regionala utvecklingsfonden genomförs och skapar nytta.

Volymen ska i princip motsvara 25 % av de förväntade inkomsterna från den nya handeln med utsläppsrätter som omfattar byggnader och vägtransporter, med början ett år innan koldioxidprissättningen träder i kraft för att vara redo för förändringarna. Detta ska kombineras med nationella bidrag på minst 50 %. Kommissionen avser att inom kort föreslå en ändring av egnamedelsbeslutet och den fleråriga budgetramen 2021–2027 för att ta hänsyn till det här nya instrumentet. Dessutom avser kommissionen att ge medlemsstaterna ytterligare vägledning genom ett förslag till rådsrekommendation om hur man bäst kan hantera klimatomställningens sociala och arbetsrättsliga aspekter.

Kommissionen tänker 2028 utvärdera hur den sociala klimatfonden fungerat, bl.a. mot bakgrund av de önskade effekterna av förordningen om ansvarsfördelning och utökningen av utsläppshandeln till de nya sektorerna.

För att ytterligare stärka det sociala inslaget uppmanar kommissionen medlemsstaterna att sätta av en del av inkomsterna från auktionerna på utsläppsrätter i byggnads- och vägtransportsektorerna för att mildra effekterna på utsatta hushåll med låga eller medelhöga inkomster och transportanvändare, utöver den sociala klimatfonden.

Medlemsstater med högre andel fossila bränslen i sin energimix, högre utsläpp av växthusgaser, högre energiintensitet och lägre BNP per capita kommer också att gynnas av en **förstärkt moderniseringsfond**. Medlen i denna fond kommer att vara beroende av koldioxidpriset, men fonden ska få tillskott med ytterligare 192,5 miljarder utsläppsrätter.

Slutligen kommer det också att finnas en kontinuerlig **solidaritet enligt förordningen om ansvarsfördelning och EU:s system för handel med utsläppsrätter**, där bland annat en tiondel av utsläppsrätterna för auktioner omfördelas mellan medlemsstaterna.

2.2 En konkurrenspräglad omställning: nya möjligheter genom förändringar i industrin och andra sektorer

För att målet för 2030 ska kunna nås krävs en strukturomvandling i hela ekonomin. Den kommande revideringen av de nationella energi- och klimatplanerna och styrningsförordningen innebär integrerad planering, tillämpning och övervakning av den gröna omställningen fram till 2030. Det gör det möjligt för EU och medlemsstaterna att göra framsteg på ett balanserat sätt. Detta återspeglas i förslagen i femtiofemprocentpaketet, med åtgärder inom industri, transporter, byggnader och energi. Kompletterande och riktad politik på EU-nivå och nationell nivå ska påskynda beteendeförändringar, teknisk innovation och användning av innovationer samt utveckling av ny infrastruktur. En hörnsten i paketet är att bygga vidare på resultaten av **EU:s system för handel med utsläppsrätter** genom att stärka det och utöka det till nya sektorer där utsläppsminskningarna hittills uteblivit. Erfarenheterna av de senaste 16 åren har visat att handel med utsläppsrätter är en mycket välfungerande metod för att minska utsläppen på ett kostnadseffektivt sätt, samtidigt som inkomsterna från systemet kan användas för att stödja omställningen till renare produktion och stimulera innovation.

Förutom den prissignal som koldioxidrätterna ger behövs tydliga **mål** för att driva på förändringar, till exempel enligt den reviderade **förordningen om ansvarsfördelning**, som låter medlemsstaterna vidta nationella åtgärder mot utsläppen i byggnads-, transport-, jordbruks-, avfalls- och småindustrisektorerna. Förslaget bör leda till en minskning i EU som helhet av de här sektorernas utsläpp med 40 % fram till 2030, jämfört med 2005.

Principerna för fördelning av ansvaret mellan medlemsstaterna är desamma som tidigare. Deras olika förmåga att agera kommer även fortsättningsvis att beaktas genom att man fastställer nationella mål baserade på BNP per capita, med justeringar för att ta hänsyn till nationella omständigheter och kostnadseffektivitet.

Att utöka utsläppshandeln till nya sektorer kompletterar paketets övriga åtgärder för att driva på förändringar i offentliga och privata investeringar, konsumentbeteende och affärsmetoder. Kommissionens konsekvensbedömningar visar att ett beslut att inte tillämpa utsläppshandel på dessa områden skulle kräva mycket strängare reglering inom alla sektorer än vad som föreslås i detta paket, särskilt när det gäller bränslestandarder, förnybar energi, energieffektivitet och beskattning.

2.2.1 Industriell omställning och koldioxidprissättning

Den gröna omställningen innebär en mångfald av möjligheter för EU:s industri, eftersom världen följer vårt ledarskap när det gäller att utveckla marknader för ren ny teknik och rena nya produkter och tillhandahålla hållbara, lokala och högkvalificerade jobb i hela EU. EU:s industri är redo att investera, men behöver förutsägbarhet och enhetliga regler, tillgång till infrastruktur och stöd till innovation.

Paketet innehåller nya krav på industrin om att fasa ut fossila bränslen i produktionsprocesserna, men också stödmekanismer för att införa ny teknik. Innovationsfonden, som stöder näringslivet och de små och medelstora företagens investeringar i ren energi, ska öka sin finansiering av innovativa projekt och infrastruktur för att fasa ut fossila bränslen i industrin. Särskild uppmärksamhet kommer att ägnas projekt i sektorer som omfattas av mekanismen för koldioxidjustering vid gränserna.

Med tanke på behovet av större utsläppsminskningar föreslår kommissionen i dag att de sektorer som ingår i EU:s reviderade utsläppshandelssystem⁴ 2030 ska ha minskat sina utsläpp av växthusgaser med 61 % jämfört med 2005. För att uppnå detta måste vi sänka det årliga utsläppstaket i enlighet med vägen mot de skärpta målen för 2030.

För att öka koldioxidprissättningens betydelse i transportsektorn föreslår kommissionen att EU:s nuvarande utsläppshandelssystem gradvis utvidgas till **sjöfarten** under perioden 2023–2025. **Flygbolagen** behöver också göra större ansträngningar för att minska sina utsläpp, och därför föreslår kommissionen att de kostnadsfria utsläppsätter som sektorn åtnjuter i dag ska fasas ut. För att ta itu med luftfartens utsläpp även på global nivå kommer Corsia (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*) att genomföras inom EU:s system för handel med utsläppsätter. Vi kommer att både föra en inhemsk politik och fortsätta att samarbeta med våra internationella partner genom Internationella sjöfartsorganisationen och Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao).

Fossila bränslen som används i **vägtransporter och byggnader** är betydande källor till utsläpp och föroreningar. Eftersom det hittills har varit mycket svårt att fasa ut fossila bränslen där, är de också fulla av innovations- och sysselsättningspotential. Exempelvis torde handeln med utsläppsätter inom vägtransporter öka incitamenten att tillhandahålla renare drivmedel för befintliga fordon. Det kommer att leda till en utveckling av de

⁴ Energisektorn, energiintensiva industrier som oljeraffinaderier, stålverk och produktion av järn, aluminium och andra metaller, cement, kalk, glas, keramik, massa, papper, kartong, syror och organiska kemikalier i bulk samt luftfart och sjöfart.

tillgängliga bränslena på marknaden för den befintliga fordonsparken, vilket får leverantörerna att fasa ut fossila bränslen. Koldioxidpriserna i sig garanterar dock inte en snabb övergång till utsläppsfri mobilitet, utan för det behövs kompletterande strategier, bland annat när det gäller laddinfrastruktur.

På samma sätt kommer handel med utsläppsrätter för bränslen i byggnadssektorn att bidra till att få ut renare uppvärmningsbränslen på marknaden, förkorta återbetalningstiden för investeringar i renovering och påskynda bränslebyten för uppvärmning och kylning i befintliga byggnader. Detta kompletteras med politiska åtgärder för att förbättra energieffektiviteten i byggnader, apparater och system så att det totala energibehovet i våra bostäder och inom uppvärmning och kylning också minskar.

Därför föreslår kommissionen att man **börjar tillämpa utsläppshandel från och med 2026 för vägtransporter och byggnader**. Detta görs i ett separat system som är inriktat på bränsleleverantörer i tidigare led, och bränsleproducenterna åläggs att följa systemet i stället för att kräva att enskilda hushåll eller vägtransportanvändare deltar direkt. Det kommer att finnas ett tak för utsläppen från vägtransport- och byggsektorerna, och taket kommer att sänkas med tiden så att de totala utsläppen minskar.

Om våra internationella partner har en lägre ambitionsnivå än EU finns det en risk för koldioxidläckage, vilket innebär att produktion flyttar från EU till andra länder med mindre ambitiösa utsläppsmål. Om denna risk förverkligas kommer de globala utsläppen inte att minska. Därför föreslår kommissionen (se avsnitt 4 i detta meddelande) en **mekanism för koldioxidjustering vid gränserna** som sätter ett pris på import av ett begränsat antal högförorenande varor på grundval av deras koldioxidinnehåll.

Denna industriella omställning till 2030 och därefter i riktning mot klimatneutralitet måste vara en kollektiv och inkluderande insats som de industriella ekosystemen själva är med och utformar. I den uppdaterade industristrategin tillkännagavs det gemensamma skapandet av **omställningsvägar** i samarbete med arbetsmarknadens parter och andra intressenter för att kartlägga hur man bäst kan påskynda och dra nytta av de två omställningarna, med beaktande av omfattningen, takten och förutsättningarna för varje ekosystem. Inom omställningsvägarna ska behovens omfattning kartläggas, inbegripet omskolnings-, investerings- och teknikbehov, och åtgärder ska utformas för att tillgodose dem, med utgångspunkt i t.ex. färdplaner för industristrategier. Företräde ges åt ekosystem som satsar på omställningen, har flest utmaningar och har drabbats hårdast av krisen, som mobilitet, bygg- och anläggningsindustri och energiintensiva industrier.

Kommissionen är medveten om att den gröna omställningen endast kan lyckas om EU har den kvalificerade arbetskraft som behövs för att förbli konkurrenskraftig. Utbildning är av central betydelse för att öka medvetenheten om och höja kompetensen för den gröna ekonomin i instrument som den gröna delen av Erasmus+ och koalitionen Utbildning för klimat. Med den europeiska kompetensagendan för hållbar konkurrenskraft, social rättvisa och motståndskraft genomför kommissionen ett antal flaggskeppsinitiativ för att rusta människorna med den kompetens som krävs för den gröna och digitala omställningen. Med hjälp av agendan underlättar kommissionen också utvecklingen av åtaganden för omskolning och kompetenshöjning i alla industriella ekosystem. Flera ekosystem, däribland fordons ekosystemet, har redan åtagit sig att omskola och vidareutbilda sin arbetskraft i hela värdekedjan, som en del av kompetenspakten.

2.2.2 Renare mobilitet och drivmedel

Vid sidan av koldioxidprissättning behövs andra åtgärder för att få transportsektorn på väg mot nollutsläpp och minska luftföroreningarna, eftersom transporter står för nästan en fjärdedel av EU:s växthusgasutsläpp och är den främsta orsaken till luftföroreningar i städerna. Utsläppen är fortfarande högre än 1990, och det kommer att krävas en minskning på 90 % av de totala utsläppen från transporter fram till 2050⁵ för att uppnå klimatneutralitet.

Femtiofemprocentpaketet innehåller därför fyra förslag för renare fordon och drivmedel på ett teknikneutralt sätt. **Översynen av kraven på koldioxidutsläpp** från nya personbilar och lätta lastbilar ska ytterligare minska utsläppen av växthusgaser från sådana fordon och ge en tydlig och realistisk väg mot utsläppsfri rörlighet. Konsumenternas efterfrågan på utsläppsfria fordon ökar kraftigt⁶ redan i dag.

Förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen leder till den utbyggnad som krävs av kompatibel och användarvänlig infrastruktur för laddning och tankning av renare fordon i hela EU, och håller jämna steg med marknadens utveckling och garanterar att även landsbygd och avlägsna områden omfattas. De föreslagna bindande målen för infrastruktur för alternativa bränslen är avgörande för att stödja införandet av renare fordon och den fortsatta tillväxten på den här marknaden, vilket innebär utomordentliga möjligheter för den europeiska bilindustrin.

Alla dessa åtgärder förstärker och kompletterar varandra. Eftersom den genomsnittliga personbilen har en livslängd på 10–15 år är det angeläget att sätta ett pris på koldioxid i vägtransporter för att göra den befintliga fordonsparken renare. Dessutom bidrar mer ambitiösa koldioxidkrav till att snabbt få ut fler utsläppsfria fordon på vägarna, samtidigt som infrastrukturkraven leder till att vi får ladd- och tankstationer för att betjäna de miljontals nya fordon som förväntas fram till 2030, samtidigt som vi fortsätter att bygga en hållbar och globalt konkurrenskraftig värdekedja för batterier.

Bilindustrin och dess leveranskedja håller redan på att ställa om. Detta förutsätter att man utnyttjar anslag från bl.a. Innovationsfonden och möjligheter enligt statsstödsreglerna för investeringar för att skapa nya affärsmöjligheter i det industriella ekosystemets olika delar. Dessutom kan Europeiska socialfonden+ (ESF+), InvestEU och andra EU-program tas i anspråk för att stödja omskolning och kompetensutveckling.

Kommissionen föreslår också att man ska främja användningen av **hållbara bränslen i luftfart och sjöfart** som ett komplement till utsläppshandelssystemet för luftfarts- och sjöfartssektorerna, som gör förorenande bränslen dyrare för leverantörerna. Initiativet **ReFuelEU** för hållbart flygbränsle ska göra bränsleleverantörerna skyldiga att blanda i en allt större andel hållbara flygbränslen i befintliga jetbränslen på EU:s flygplatser samt stimulera användningen av syntetiska bränslen, så kallade e-bränslen. Den kommande alliansen för utsläppsfri luftfart ska komplettera arbetet så att marknaden är redo för ny flygteknik (t.ex. väte och el). Kommissionen uppmanar rådet och Europaparlamentet att

⁵ Jämfört med 1990.

⁶ Nästan en halv miljon nya laddbara elfordon registrerades i EU sista kvartalet 2020. Detta var flest någonsin och innebär en rekordstor marknadsandel på 17 %. Slutsumman blir också en miljon nya elfordon på ett år, vilket betyder att den befintliga elfordonsparken fördubblades på bara tolv månader (kvartalsrapport om de europeiska elmarknaderna, 4 kv. 2020).

snabbt enas om det uppdaterade regelverket för det gemensamma europeiska luftrummet, som beräknas bidra till att minska luftfartens utsläpp med upp till 10 %.

Förslaget **FuelEU Maritime** främjar hållbara marina bränslen genom nya krav för fartyg, oavsett flagg, som ankommer till eller avgår från hamnarna i EU, genom att det införs en högsta gräns för växthusgasinnehållet i den energi de använder och gränserna skärps successivt. Den nya alliansen för förnybara och koldioxidsnåla bränslen ska främja tillgången till och användningen av de mest lovande bränslena inom alla transportslag.

Förutsägbarhet i fråga om utsläppsprestanda i dessa sektorer kan endast uppnås genom att man ser till att de nya bränslena uppfyller hållbarhetskriterierna för förnybara energikällor. Denna koppling måste bevaras och vi måste se till att vi endast främjar de renaste avancerade biobränslena och nya e-bränslena som har lägst utsläpp. Inom luftfarten ska Icaos system Corsia (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*) genomföras. Åtgärderna kompletteras med det reviderade energiskattedirektivet, som ska göra renare bränslen mer attraktiva inom alla transportslag och täppa till kryphål för nedsmutsande bränslen.

2.2.3 Energi

Energianvändningen står för 75 % av EU:s utsläpp, så omställningen av energisystemet är avgörande för våra klimatambitioner. Att spara mer energi och använda mer förnybar energi är en viktig drivkraft för jobb, tillväxt och utsläppsminskningar.

För att nå målet till 2030 föreslås i det uppdaterade **direktivet om förnybar energi** att det övergripande bindande målet höjs från dagens 32 % till 40 % förnybar energi i EU:s energimix. Detta ska kompletteras med vägledande nationella bidrag som visar vad varje medlemsstat bör bidra med för att nå det kollektiva målet. Förslaget hjälper medlemsstaterna att på bästa sätt utnyttja sin potential för kostnadseffektiv förnybar energi i olika sektorer genom en kombination av sektorsspecifika mål och åtgärder. Syftet är att göra energisystemet renare och effektivare genom att främja förnybar elektrifiering, men i sektorer som industri och transport där detta är svårare ska användningen av förnybara bränslen som ren vätgas främjas.

Minskad energiförbrukning gör att vi kan sänka både utsläppen och energikostnaderna för konsumenter och industri. Översynen av energieffektivitetsdirektivet går ut på att höja ambitionsnivån för målen på EU-nivå och göra dem bindande. Detta torde leda till en energiförbrukning som 2030 är 9 % lägre än referensprognoserna⁷. Som en del av detta ska de preliminära nationella riktmärkena för energieffektivitet beräknade enligt en ny formel också vara vägledande för medlemsstaternas åtgärder. Vid översynen av direktivet om byggnaders energiprestanda, som är tänkt att äga rum senare i år, ska särskilda åtgärder fastställas för att påskynda renoeringen av byggnader, bidra till målen för energieffektivitet och förnybar energi samt minska byggnadssektorns utsläpp av växthusgaser.

Skattesystemet för energiprodukter måste både upprätthålla den inre marknaden och stödja den gröna omställningen genom att ge rätt incitament. Därför föreslås att

⁷ Det scenario som används som utgångspunkt för EU:s energimål har uppdaterats i förslaget till ändring av energieffektivitetsdirektivet. Målen kommer från och med nu att beräknas med utgångspunkt i referensscenariot för 2020, till skillnad från dagens energieffektivitetsmål som beräknas med utgångspunkt i scenariot för 2007.

energiskattedirektivet ska ses över så att minimiskattesatserna för bränslen för uppvärmning och transporter anpassas till EU:s klimat- och miljömål, samtidigt som de sociala konsekvenserna mildras. I den nya reglerna ska föråldrade undantag och andra incitament för användning av fossila bränslen avlägsnas, till exempel inom luftfart och sjöfart, samtidigt som användningen av rena bränslen främjas.

2.3 En grön omställning: skydda naturen och öka EU:s naturliga kolsänkor

Kriserna för klimatet och den biologiska mångfalden kan inte behandlas separat. Antingen löser vi klimat- och naturkriserna tillsammans, eller så löser vi ingen av dem. Detta innebär också att vi inte bör ta mer resurser än vad planeten kan ge. Om vi hjälper känsliga land- och havsekosystem att återhämta sig kan de försörja livet på jorden och fullgöra sin roll i kampen mot klimatförändringarna. Att återställa naturen och göra det möjligt för den biologiska mångfalden att frodas igen är avgörande för att absorbera och lagra mer kol.

Vi måste därför öka de europeiska skogarnas, jordarnas, våtmarkernas, torvmossarnas, havens och vattendragens kapacitet att fungera som kolsänkor och kollager. I en moderniserad jordbrukssektor behöver vi också jordbruksmetoder där marken och naturen sätts i första rummet och markkvaliteten återskapas, så att vi tryggar vår livsmedelsförsörjning.

Som en del av den uppdaterade **förordningen om markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk** vill kommissionen se en högre ambitionsnivå för expansionen av de naturliga kolsänkorna i EU, vilka är nödvändiga för att uppväga utsläppen och nå klimatneutralitet. Det nya förslaget har som mål att vända dagens tendens med minskat CO₂-upptag och öka kvaliteten hos och mängden av EU:s skogar och andra naturliga kolsänkor. Kommissionen föreslår att man sätter upp ett EU-mål för nettoupptag av växthusgaser inom markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk på 310 miljoner ton koldioxidekvivalenter senast 2030. Specifika nationella mål föreslås för att bidra till detta gemensamma mål. Efter 2030 avser kommissionen att bedöma framstegen och planerar att lägga fram förslag för att få denna sektor att närma sig klimatneutralitet, med beaktande av sektorns utsläpp och upptag och andra utsläpp från jordbruket än koldioxid.

Medlemsstaterna har kvar en viss flexibilitet när det gäller att fördela bidragen mellan förordningen om ansvarsfördelning och förordningen om markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk, vilket återigen visar hur förslagen i femtiofemprocentpaketet kompletterar varandra.

Kommissionen vidtar också ett antal åtgärder för att uppmuntra till god praxis i produktion av biomassa och för att säkerställa att tillgång och efterfrågan på träbiomassa förblir hållbar⁸, och bidrar till våra mål att återställa biologisk mångfald, förbättra naturens hälsa och hålla oss inom planetens gränser.

Förslaget om produktion av förnybar energi inbegriper **stärkta hållbarhetskriterier för bioenergi** genom att tillämpningsområdet utvidgas och områden där man inte får köpa energi utvidgas. Bioenergi står för närvarande för omkring 60 % av produktionen av

⁸ [GFC:s publikationsdatabas: Brief on the role of the forest-based bioeconomy in mitigating climate change through carbon storage and material substitution \(europa.eu\)](#).

förnybar energi, och även om andelen beräknas minska 2030–2050, torde den totala efterfrågan på förnybar energi öka. Förslaget bygger på kaskadprincipen, som gynnar användningen av trä med störst mervärde och säkerställer att nationella stödsystem för användning av biomassa från hållbara källor överensstämmer med förslaget och undviker skadliga effekter på den biologiska mångfalden.

EU:s nya skogsstrategi, som lades fram tillsammans med 55 %-paketet, liksom den kommande nya markstrategin, EU:s naturskyddslag och initiativet för koldioxidjordbruk, som är tänkta att komma senare under 2021, ska stärka EU:s naturliga kolsänkor ytterligare, ge den biologiska mångfalden en central plats i den övergripande strategin och stödja skogsbrukets och skogssektorns avgörande sociala och ekonomiska funktioner.

3. MÖJLIGHETER OCH INCITAMENT: INNOVATION OCH INVESTERINGAR FÖR EN KONKURRENSPRÄGLAD OMSTÄLLNING

Omställningen till en klimatneutral ekonomi stöder innovation. Den europeiska gröna given är en tillväxtstrategi, och som beskrivs i EU:s uppdaterade industristrategi erbjuder förslagen i femtiofemprocentpaketet betydande möjligheter att utveckla, sprida och exportera koldioxidsnål teknik och gröna jobb⁹.

Genom att fastställa en tydlig politisk ram med detaljerade mål och strategier ökar kommissionen investerarnas trygghet och minskar risken att investeringar låses in i koldioxidintensiva industrier som blir föråldrade inom kort och leder till att tillgångar strandar. EU tjänar på sitt försprång när de globala insatserna mot klimatförändringar intensifieras. Investeringar i en koldioxidsnål ekonomi kan stimulera ekonomisk tillväxt och sysselsättning, påskynda omställningen till ren energi, öka den långsiktiga konkurrensdugligheten och spela en roll i den gröna återhämtningen.

EU:s långtidsbudget och återhämtningspaketet **NextGenerationEU** är skräddarsydda för att stödja den gröna omställningen. Av programmen i den fleråriga budgetramen 2021–2027 är 30 % avsedda att stödja klimatåtgärder, till exempel genom sammanhållningspolitiken, jordbrukspolitiken och Life-programmet för klimat och miljö. Målet att 35 % av forsknings- och innovationsanslagen i Horisont Europa ska gå till gröna investeringar samt de olika partnerskapen och uppdragen¹⁰ inom programmet tillhandahåller nödvändiga resurser för att skapa hållbara och innovativa lösningar för den gröna omställningen. Horisont Europa ger betydande stöd till små och medelstora företag, särskilt nystartade och avknoppade företag, för att utveckla och expandera epokgörande innovationer.

Dessutom ska medlemsstaternas nationella planer för återhämtning och resiliens, som finansieras av **Faciliteten för återhämtning och resiliens**, bidra till den gröna omställningen med åtgärder motsvarande minst 37 % av planernas anslag. Men offentlig finansiering räcker inte. Strategin för finansiering av omställningen till en hållbar

⁹ Se konsekvensbedömningen till meddelandet *Höjning av Europas klimatambition för 2030*, SWD(2020) 177 final.

¹⁰ För den gröna omställningen är uppdragen om klimatneutrala och smarta städer, friska hav och kust- och inlandsvattnen, markhälsa och livsmedel samt anpassning till klimatförändringar, inbegripet samhällslig omvandling, särskilt relevanta.

ekonomi ska bidra till att frigöra de privata investeringar som krävs för att finansiera omställningen¹¹.

Kommissionen kommer att fortsätta att uppmuntra investeringar i den gröna omställningen. Vid översynen av riktlinjerna för statligt stöd på miljö- och energiområdet avser kommissionen att ägna särskild uppmärksamhet åt att se till att de återspeglar den europeiska gröna given tillämpningsområde och ambitioner. Den nyligen genomförda utvärderingen av det gällande meddelandet om viktiga projekt av gemensamt intresse visade att bestämmelserna fungerar väl, men att vissa justeringar kan behövas, bland annat för att förtydliga, göra det lättare för små och medelstora företag att delta och ge vägledning om kriterierna för att kombinera medel från nationella budgetar och EU-program.

För att stödja detta innehåller förslagen i femtiofemprocentpaketet särskilda finansieringsinstrument för att stödja en rättvis omställning med hjälp av inkomsterna från **den utökade handeln med utsläppsrätter**. Detta understryker återigen kopplingen mellan de olika delarna i detta paket. Befintliga solidaritetsmekanismer och solidaritetsfonder stärks för att hantera fördelningseffekter och främja ytterligare investeringar i innovativa koldioxidsnåla lösningar. Innovationsfondens storlek och tillämpningsområde utvidgas till att även omfatta stöd till projekt i form av koldioxidkontrakt som ska leda till lägre utsläpp i industrin.

4. ETT HÅLLBART EU I EN HÅLLBAR VÄRLD

EU står visserligen bara för 8 % av de globala koldioxidutsläppen, men erkänner sitt ansvar för en högre andel av de totala utsläppen. EU är fast beslutet att bana väg mot en grön, konkurrenskraftig och inkluderande kretsloppsekonomi. Den europeiska gröna given, vår tillväxt- och konkurrenskraftsstrategi, bidrar till att förändra det globala narrativet, påverkar politiken och marknaden och utgör ett föredöme.

Globalt engagemang och internationellt samarbete är avgörande för möta klimatkrisen, och EU samarbetar aktivt med sina partnerländer bilateralt och multilateralt

Femtiofemprocentpaketet är en viktig hållpunkt inför Glasgow, där nästa FN-konferens om klimatförändringar (COP26) ska hållas senare i år. Det är grunden för EU:s fullgörande av sina åtaganden gentemot planeten och världen, i enlighet med Parisavtalet.

EU är fast beslutet att se till att utfasningen av fossila bränslen i EU inte bara flyttar koldioxidutsläppen utanför våra gränser. Detta koldioxidläckage förhindras för närvarande genom att kostnadsfria utsläppsrätter ges ut i handeln med utsläppsrätter. Systemet har effektivt motverkat läckage, men det dämpar också incitamenten att investera i grönare produktion i och utanför EU.

Därför föreslår kommissionen i dag en **mekanism för koldioxidjustering vid gränserna**. Mekanismen är utformad som ett klimatpolitiskt verktyg och inför en marknadslösning som skyddar EU:s och omvärldens klimatinsatser genom att minska utsläppen av växthusgaser i EU och världen och ge de berörda sektorerna incitament att modernisera sig, bli mer hållbara och minska sitt koldioxidavtryck.

Mekanismen kommer att införas gradvis för några utvalda produkter. Ett förenklat system gäller de första åren för att mekanismen ska kunna tas i drift på ett smidigt sätt.

¹¹ [COM \(2021\) 390 final](#)

Förslaget garanterar att samma koldioxidpris betalas för inhemska och importerade produkter, vilket innebär att det är icke-diskriminerande och förenligt med Världshandelsorganisationens regler och EU:s andra internationella åtaganden. I de berörda sektorerna kommer mekanismen att fasas in samtidigt som kostnadsfria utsläppsrätter fasas ut, vilket säkerställer att det nya systemet ger starkare incitament för industrier i och utanför EU att förnya sig och minska utsläppen. Dessutom ska sektorer och företag utanför EU som kanske redan har lägre koldioxidanvändning i sina **processer** eller där ett liknande system för koldioxidprissättning gäller kunna dra nytta av detta i mekanismen. Det är således en uppmaning till våra internationella partner att gemensamt höja klimatambitionerna.

Den globala övergången bort från fossila bränslen har redan kommit långt. Och det påverkar inte bara klimat och miljö utan också geopolitiken. EU måste anpassa sin politik i enlighet med detta för att säkerställa en stabil omställning, även i omvärlden. Därför tänker kommissionen inom kort lägga fram ny lagstiftning för att minimera EU:s avtryck när det gäller avskogning och skogsförstörelse i hela världen och integrera hållbar företagsstyrning i företagens strategier.

Vi förväntar oss att våra partner också uppfyller sina åtaganden enligt Parisavtalet och är beredda att samarbeta genom att stärka **EU:s klimatdiplomati**. För att stärka samarbetet med våra internationella partner och underlätta den globala omställningen till en ekonomi med nettonollutsläpp måste hela spektrumet av EU:s utrikespolitiska instrument utnyttjas för följande skärpta mål. Som ett inslag i klimatdiplomatiken i bilaterala partnerskap och multilaterala organisationer kommer EU att se till att samråda med, förklara, bistå och om möjligt kompromissa med partnererna, utan att tappa de viktigaste målen i Parisavtalet ur sikte. Detta inbegriper också stöd till klimatfinansiering för att hjälpa sårbara länder att anpassa sig till klimatförändringarna och investera i att minska utsläppen av växthusgaser. EU och medlemsstaterna har konsekvent varit världens största givare av offentlig klimatfinansiering till låg- och medelinkomstländer, och det ska fortsätta med särskild tonvikt på de minst utvecklade ländernas behov.

5. SLUTSATSER

Utgångspunkten för Europeiska unionen är att utveckla en gemensam politik för att tjäna våra gemensamma intressen. Det förutsätter solidaritet mellan medlemsstaterna och mellan medborgarna för att nå målen och dra nytta av fördelarna med dem, där alla agerar efter egen förmåga och kompetens och vi respekterar våra olika nationella särdrag och utgångspunkter för att nå slutmålet. Femtiofemprocentpaketet är utformat i denna anda: medlemsstaterna delar på ansvaret på det mest kostnadseffektiva sättet, vi tar hänsyn till våra skillnader och vi ger stöd till de mest behövande för att alla ska tjäna på omställningen.

Paketet har utformats för ge den rätta avvägningen mellan politiska åtgärder och inkomster som uppstår för att utforma och driva på en rättvis och genomgripande förändring av hela EU:s ekonomi. Att ändra varje verktygs vikt påverkar oundvikligen flera andra, och att ta bort någon av de föreslagna åtgärderna kräver att förslagen på andra områden justeras. För att göra EU rustat för 55 och i tid minska våra utsläpp med minst 55 % behöver vi alla de här verktygen och den här avvägningen.



I 55 %-paketet konstateras att allmänheten i EU måste få bättre information, alternativ till rimliga priser och lämpliga incitament att göra de individuella förändringar som tillsammans hjälper oss att leva i balans med vår miljö och vår planet. Människor i alla regioner och åldrar ska engageras i att genomföra paketet, till exempel genom den europeiska klimatpakten och medborgarpanelerna vid konferensen om Europas framtid. Paketet innebär också ett erkännande av att det är verkningsfullt att sätta pris på koldioxiden och att man tar vara på den ekonomiska styrkan hos företag och marknader för att åstadkomma strukturförändringar i vår ekonomi som tillhandahåller de renare och sundare produkter och tjänster som vi behöver. Slutligen gör paketet det möjligt för EU att forma långsiktiga investeringar, ta ledningen på marknaderna och genomdriva nya gröna standarder. Det är denna kombination som gör EU rustat för en klimatneutral framtid.

De utmaningar som klimatförändringarna innebär kräver ett globalt svar, och EU kommer att fortsätta att aktivt samarbeta med sina partnerländer för att stödja klimat- och energiomställningen i världen.

Kommissionen har nu lagt fram de förslag som krävs för att vi i EU ska kunna uppfylla våra åtaganden och mål och verkligen ta till oss den omställning som ligger framför oss. Vi uppmanar Europaparlamentet och rådet att snabbt inleda sitt lagstiftningsarbete med de förslag som läggs fram i dag och se till att de behandlas som ett sammanhängande paket, eftersom de är sammanflätade med varandra på många sätt.

Detta avgörande årtionde har redan börjat. EU måste se till att den politiska verktygslådan för 55 %-paketet så snart som möjligt är klar så att vi kan uppfylla våra mål för 2030, och sätta kurs mot att göra Europa den första klimatneutrala kontinenten senast 2050.