

Oversikt over EUs «Fit for 55»

Dato: 26. august 2021

Robert Hansen, internasjonal avdeling

Bakgrunn

EU presenterte den såkalte «Fit for 55» pakken 14. juli i år. Formålet er å legge det politiske og regulatoriske grunnlaget for hvordan EU skal kutte utslippene med minst 55 prosent innen 2030 (sammenlignet med 1990-nivået). «Fit for 55» planen springer ut av den tidligere vedtatte «Green Deal» planen. Den nye pakken inneholder både nye initiativer og nye lovforslag og omfatter temaer som klima, energi, drivstoff, transport, bygninger og areal/skog for å nevne noen. Uten «Fit for 55» anslås det at EU kun vil oppnå 60 prosent utslippskutt innen 2050.

EU-kommisjonens kommunikasjon:

[EUR-Lex - 52021PC0555 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

Nye områder inkluderes

Det er totalt 13 forslag og en del av de er rettet mot å oppdatere allerede eksisterende mål og reguleringer. EUs politikk så langt har fokusert på elektrisitet og industri hvor det er satt mål for fornybar energi og energieffektivitet. Utslipp fra elektrisitet har falt raskt og utslipp i industrien noe saktere. I «Fit for 55» så er bygninger og transport inkludert. Frem til nå har utslipp fra bygg nesten ikke blitt redusert og fra transport har utslippene økt. I dag står bygg for 35 prosent av EUs utslipp og transport for 22 prosent. Tankegangen bak å inkludere begge sektorene nå er at hvis kutt utsettes til for eksempel etter 2030 så vil det kunne innebære bort imot urealistiske krav for å oppnå nullutslipp i 2050. En separat Emissions Trading System for transport og bygg vil derfor innføres fra 2026. Det er også antatt at inkludering av disse to sektorene på sikt vil føre til høyere drivstoffpriser og energipriser som igjen vil ramme forbrukerne. Derfor er det også foreslått et sosialt klimafond. Med de gule vester demonstrasjonene i Frankrike friskt i minne vil nok denne delen av «Fit for 55» bli en mye debattert og vanskelig nøtt å knekke i de kommende forhandlingene i både Rådet og Europaparlamentet.

Sosialt klimafond

EU-kommisjonen foreslår at 25 prosent av inntektene fra den nye Emissions Trading System for bygg og transport skal øremerkes det sosiale klimafondet. Nasjonale myndigheter må selv utarbeide egne sosiale handlingsplaner, samt søke EU om midler fra fondet. Om et land får midler fra fondet avhenger av om de oppnår de målsettingene som er satt. For eksempel kan



midler fra EU-fondet brukes til å støtte sårbare familier som har fått økte transport og/eller energipriser. Kompleksiteten i ordningen og den åpenbare utfordringen med å få til treffsikre løsninger burde bekymre EUs politikere. I tillegg så åpner ordningen for at nettopp de sårbare familiene ikke får noe støtte fordi nasjonale myndigheters innsats i forhold til utslippskutt ikke tilfredsstillende målene som er satt.

Andre kommende debatter

Energiskatt vil bli et vanskelig tema. For det første krever skattespørsmål enstemmighet. Dermed har det vært lite fremdrift på dette tidligere. For det andre så har EU-landene tradisjonelt ikke vært interesserte i innblanding fra EU i spørsmål om hvilke energikilder de benytter nasjonalt. Dermed blir spørsmål om hvilke energikilder som skal skattes høyere fordi de bidrar til høyere utslipp et sensitivt tema. I kommisjonens forslag så foreslås det at det innføres en felles minimumsskatt som skal gjelde for drivstoff til fly (unntatt blant annet cargo-fly), samt båter/skip inkludert fiskebåter. Skatten vil bli introdusert gradvis over ti år fra 2023. Det vurderes unntak for fornybart hydrogen og avansert biodrivstoff/gass.

Temaet som kanskje har fått mest medieoppmerksomhet er det såkalte forbudet mot bensinbiler fra og med 2035. Dette er dog en litt upresis beskrivelse av hva som foreslås. Utslipp fra biler og mindre kommersielle kjøretøy foreslås kuttes med 55 prosent innen 2030 og 100 prosent innen 2035. Hvis bilprodusentene ikke klarer å nå målene kan de utsettes til 2040. Enkelte mener dette vil relativt enkelt oppnås enighet om, men på den andre siden så har den siste tidens fokus på mangel på viktige råmaterialer til for eksempel produksjon av batterier understreket kompleksiteten og sårbarheten i verdikjedene for å oppnå et slikt mål.

Så var det karbongrenseskatt, eller toll om man vil. Ordningen er kontroversiell ikke bare innad i EU, men også land som USA, Kina og Russland har uttrykt skepsis ovenfor en slik mekanisme. Mekanismen vil gjelde for sement, jern, stål, aluminium, elektrisitet og gjødsel. De som importerer disse varene fra tredjeland, vil måtte kjøpe sertifikater priset på linje med Emissions Trading System. Inntektene fra dette går til en dedikert EU-myndighet. Varer som har unntak under Emissions Trading System vil bli kompensert gjennom EU-myndigheten. Hvis et tredjeland har en tilsvarende mekanisme med tilsvarende prising, vil importøren av varene få tilsvarende kompensasjon av EU. Mekanismen vil innføres gradvis fra 2023 over en treårsperiode og med et mindre utvalg av varer i innføringsperioden. Et tema som vil skape debatt er hva inntektene skal brukes til. En del vil nok mene at inntektene kun skal gå til klimaformål. Dette er også et poeng land som er kritiske til ordningen har påpekt. Hvis det er en klimaordning så må inntektene gå til klimaformål. Samtidig er det flere i EU som ønsker at EU skal få muligheten til å innhente flere egeninntekter. Selve lovforslaget går langt i å antyde nettopp dette. Dette har blitt aktualisert i forbindelse med pandemien hvor EU nå for første gang har tatt opp fellesgjeld. En del land ser nok helst at tilbakebetaling skjer av EU og ikke gjennom nasjonale budsjett.



Oversikt over initiativ og lovforslag

Pakken inneholder tiltak og initiativer innenfor prising, målsettinger, reguleringer og støttetiltak. Her følger en oversikt som viser hva som er foreslått og hva som faller innenfor hvilket område. Det fremheves også hva som så langt er merket som EØS-relevant av EU-kommisjonen. EØS-landene vil på et senere tidspunkt også gjøre en selvstendig vurdering av EØS-relevans. At kommisjonen ikke har merket noe som EØS-relevans på dette tidspunktet betyr ikke kan komme til å bli det på et senere tidspunkt.

Prising:

1. Forslag om en forordning om karbondrenseskatt, merket EØS-relevant
[carbon border adjustment mechanism 0.pdf \(europa.eu\)](#)

Noen utvalgte elementer:

- Hindre karbonlekkasje, gi insentiver til tredjeland og skape egeninntekter til EU
- Skal speile EUs egen karbonprising ved import til EU
- Skal være i tråd med WTOs regler
- Fokuserer på karbonintensive sektorer
- All karbonprising i et tredjeland vil bli kompensert importør i EU
- Gradvis oppstart fra 2023 over en treårsperiode
- Vil gjelde sement, jern, stål, aluminium, gjødsel og elektrisitet til å begynne med. Andre sektorer kan bli inkludert senere

2. Revisjon av EU Emissions Trading System inkludert maritim sektor og et eget system for veitransport og oppvarming, merket EØS-relevant
[revision-eu-ets with-annex en 0.pdf \(europa.eu\)](#)

Noen utvalgte elementer:

- Vil inkludere transport og maritim transport – oppstart 2026 – separat ordning
- Øke reduksjonsfaktoren fra 2.4 prosent i året til 4.2 prosent i året mellom 2021 – 2030
- Inntekter må brukes til klimarelaterte formål
- Frikvoter gradvis redusert til null innen 2035
- Områder dekket av CBAM vil bli ekskludert

3. Revisjon av EU Emissions Trading System med utgangspunkt i luftfart, ikke merket EØS-relevant
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021PC0567&from=EN>



4. Revisjon av energiskattedirektivet, merket EØS-relevant

https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/revision_of_the_energy_tax_directive_0.pdf

Noen utvalgte elementer:

- Oppstart 2023, minimumsskatt basert på energikildens drivstofftype og klimavennlighet
- Tillater ulike satser for drivstoff til motorer, oppvarming og elektrisitet
- Fjerne incentiver for fossile drivstoff
- Sårbare familier kan få unntak fra skattene
- Skattene innføres over en tiårsperiode
- Unntak for fornybarenergi og grønt hydrogen. Mulighet for unntak for fornybar elektrisitet, fornybart hydrogen og avansert biodrivstoff/gass

Målsettinger:

1. Revisjon av innsatsfordelingsforordningen, merket EØS-relevant

[EUR-Lex - 52021PC0555 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

Noen utvalgte elementer:

- Årlige bindende reduksjonsmålsettinger i områder utenfor ETS i tråd med BNP hvert år mellom 2021 og 2030

2. Revisjon av forordningen om utslipp og opptak av klimagasser fra arealbruk og skogbruk (LULUCF), merket EØS-relevant

[EUR-Lex - 52021PC0555 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

Noen utvalgte elementer:

- Gjøre krav om opptak tilsvarende 310 millioner CO₂ pr år bindende for medlemslandene
- Bedre beskyttelse av skog og landområder
- Fra 2031 inkludere gassutslipp, som metan, fra landbruket
- Etablere et sertifikatsystem som skog og landbruk kan selge til aktører som har behov for å balansere eget utslipp

3. Revisjon av energieffektiviseringsdirektivet, merket EØS-relevant

[EUR-Lex - 52021PC0555 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

Noen utvalgte elementer:

- Krav om økt energieffektivitet økes fra 32.5 prosent til 36 prosent innen 2030



4. Revisjon av fornybarenergidirektivet, ikke merket EØS-relevant
[amendment-renewable-energy-directive-2030-climate-target-with-annexes_en.pdf \(europa.eu\)](#)

Noen utvalgte elementer:

- Krav om økt fornybarenergi økes fra 32 prosent til 40 prosent innen 2030

Reguleringer:

1. Revisjon av direktivet om infrastruktur for alternative drivstoff, merket EØS-relevant
[revision_of_the_directive_on_deployment_of_the_alternative_fuels_infrastructure_with_annex_0.pdf \(europa.eu\)](#)

Noen utvalgte elementer:

- Øke ladekapasiteten i tråd med planen og utviklingen med nullutslipp fra biler
- Installere ladepunkt på vei hver 60 kilometer for elektriske biler og hver 150 kilometer for hydrogen
- Sikre at fly og skip har tilgang til ren elektrisitet på alle store havner og flyplasser

2. Revisjon av forordningen om utslippskrav for nye person- og varebiler, merket EØS-relevant
[EUR-Lex - 52021PC0556 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

Noen utvalgte elementer:

- Redusere utslipp for nye biler med 55 prosent innen 2030 og 100 prosent innen 2035
- Mulig å utsette kravet om 100 prosent kutt til 2040

3. Forslag om en forordning for produksjon og opptak av bærekraftige alternative drivstoff i luftfarten, merket EØS-relevant
[refueu_aviation - sustainable aviation fuels.pdf \(europa.eu\)](#)

4. Forslag om en forordning for produksjon og opptak av bærekraftige alternative drivstoff i maritim sektor, merket EØS-relevant
[fueu_maritime - green european maritime space.pdf \(europa.eu\)](#)

Støttetiltak:

1. Forslag om å etablere en forordning om et sosialt klimafond, ikke merket EØS-relevant
[fueu_maritime - green european maritime space.pdf \(europa.eu\)](#)

Noen utvalgte elementer:



- Finansieres av bidrag tilsvarende 25 prosent av inntektene fra ny ETS for bygginger og transport
 - Mellom 2025 og 2032 antas dette å utgjøre 72.2 milliarder euro. Økes til 144.4 milliarder euro med tilsvarende bidrag fra medlemslandene
2. Forslag til vedtak om oppdatering av tidligere vedtak om en karbonmarkedsstabilitetsreserve under EU Emissions Trading System, ikke merket EØS-relevant
[EUR-Lex - 52021PC0571 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)
 3. Forslag til vedtak for å oppdatere EU Emissions Trading System vedrørende overvåkning og rapportering i forhold til globale markedsbaserte tiltak for luftfartsoperatører i EU, ikke merket EØS-relevant
[EUR-Lex - 52021PC0567 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

Det er også to andre lovforslag som begge kommer i fjerde kvartal 2021:

Tredje energipakke for gass

Direktiv om energieffektive bygg