



Bruxelles, den 31.10.2019
COM(2019) 559 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

På vej mod højere langsigtede ambitioner

Statusrapport om EU's klimaindsats 2019

{SWD(2019) 396 final}

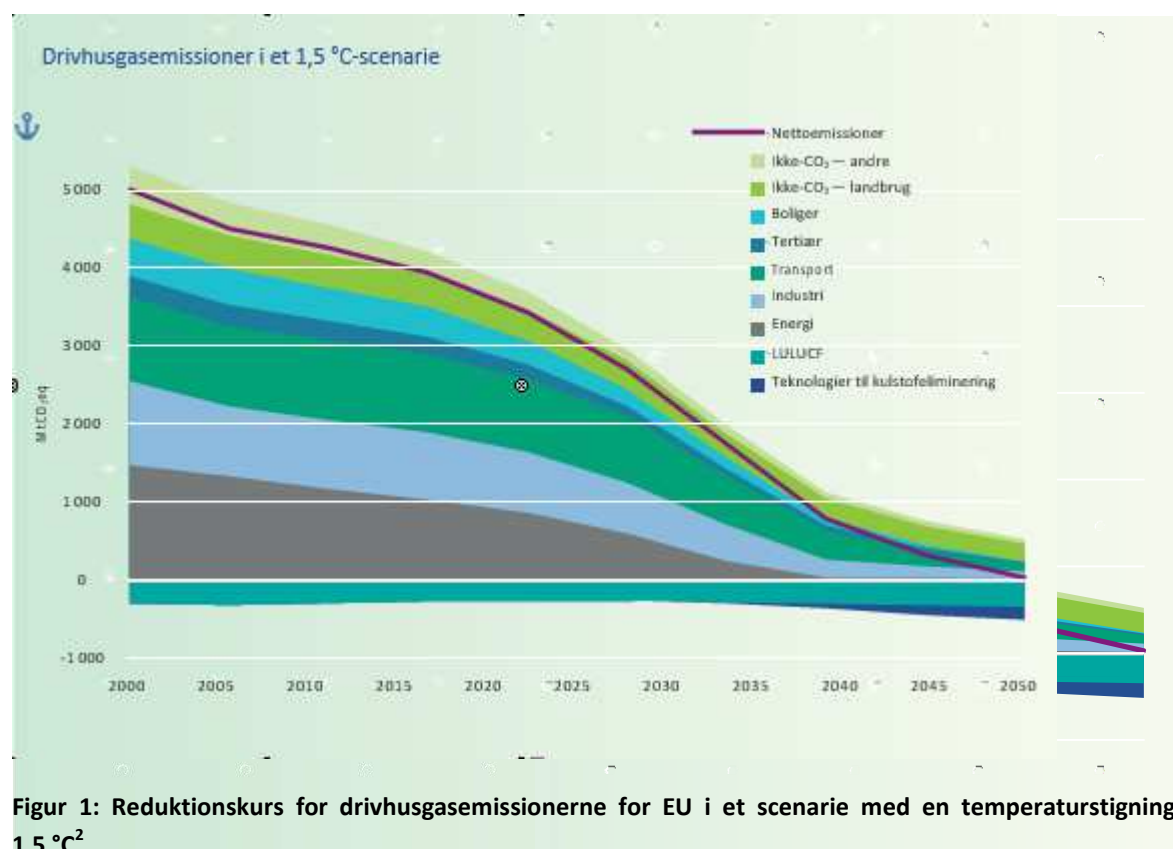
DA

DA

1. OPFYLDELSE AF EU'S INTERNATIONALE FORPLIGTELSER

En vision om klimaneutralitet inden 2050

I november 2018 fremlagde Europa-Kommissionen sin strategiske vision "En ren planet for alle"¹. Strategien viser, hvordan Europa kan vise vejen til klimaneutralitet ved at investere i realistiske teknologiske løsninger, give borgerne større indflydelse og tilpasse foranstaltninger på nøgleområder såsom industripolitik, finans eller forskning — og samtidig sikre social retfærdighed for at opnå en retfærdig omstilling. I figur 1 vises en mulig vej mod en økonomi uden nettodrivhusgasemissioner inden 2050.



Figur 1: Reduktionskurs for drivhusgasemissionerne for EU i et scenarie med en temperaturstigning på 1,5 °C²

Kommissionens strategiske vision er en opfordring til alle EU-institutioner, de nationale parlamenter, erhvervslivet, ikkestatslige organisationer, byer og lokalsamfund samt borgerne — og især de unge — til at deltage i indsatsen for at sikre, at EU fortsat kan vise lederskab og tilskynde andre internationale partnere til at gøre det samme. Kommissionens strategiske vision har været genstand for bred debat på tværs af EU-institutionerne og blandt interessenter i løbet af 2019. Denne velinformerede debat er et skridt hen imod vedtagelsen og forelæggelsen af en langsigtet strategi under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (FN's klimakonvention) inden 2020 i henhold til Parisaftalen.

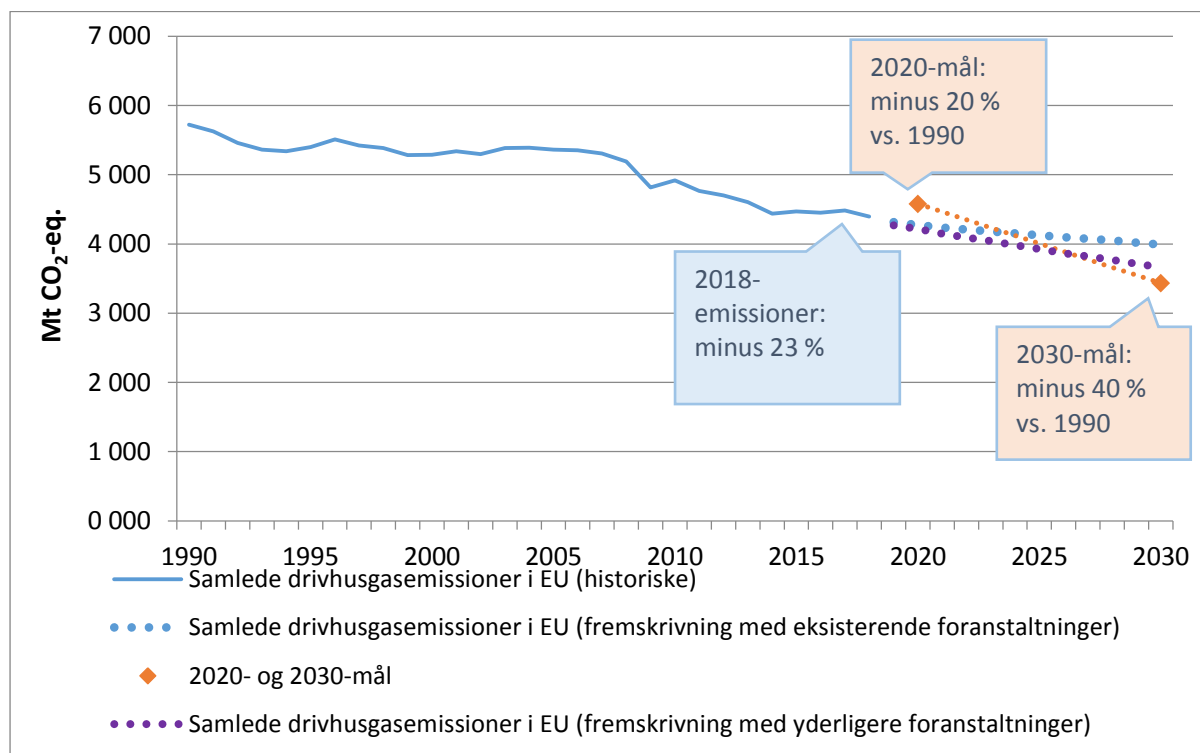
I 2018 faldt drivhusgasemissionerne med 2,0 %, mens EU's økonomi fortsatte med at vokse

I 2018 faldt drivhusgasemissionerne (inklusive international luftfart) i EU med 23 % i forhold til 1990 ifølge foreløbige data (se figur 2). EU er dermed godt på vej til at nå sit mål under FN's

¹ COM(2018) 773 final: En ren planet for alle. En europæisk strategisk og langsigtet vision for en fremgangsrig, moderne, konkurrencedygtig og klimaneutral økonomi.

² Kilde: COM(2018) 773 final.

klimakonvention om at reducere sine drivhusgasemissioner med 20 % inden 2020³. I 2018 var emissionerne 2,0 % lavere end i 2017. EU's drivhusgasemissioner nåede dermed deres laveste niveau siden 1990. I perioden 1990-2018 voksede EU's samlede BNP med 61 %. Drivhusgasemissionsintensiteten i økonomien (defineret som forholdet mellem emissioner og BNP) faldt til 303 g CO₂-ækv./EUR, hvilket er mindre end halvdelen af 1990-niveauet.



Figur 2: Samlede drivhusgasemissioner i EU, inkl. international luftfart (historiske emissioner 1990-2018, fremskrevne emissioner med eksisterende og yderligere foranstaltninger⁴ 2019-2030) og mål for reduktion af drivhusgasemissioner

Emissioner fra stationære anlæg, der er omfattet af EU's emissionshandelssystem (EU ETS), dvs. de fleste emissioner fra el- og varmeproduktionen og industrien, faldt med 4,1 % fra 2017 til 2018⁵. Dette fald skyldes primært el- og varmeproduktionen. Dette er i overensstemmelse med de sidste fem års tendens, hvor emissionerne fra disse sektorer er faldet betydeligt. Dette afspejler navnlig ændringer i de brændsler, der anvendes til at producere varme og elektricitet, herunder øget anvendelse af vedvarende energikilder.

Emissioner, der ikke er omfattet af EU ETS (f.eks. emissioner fra transport, bygninger, landbruget og affald) faldt med 0,9 % fra 2017 til 2018. Denne reduktion er opnået efter tre år med let stigende emissioner fra disse sektorer. Reduktionen kan primært tilskrives energibesparelser i bygninger.

³ Ud over EU's mål under FN's klimakonvention har EU sammen med Island også forpligtet sig til et bindende mål om reduktion af emissionerne for den anden forpligtelsesperiode under Kyoto-protokollen (2013-2020). Målet er at reducere emissionerne med 20 % i forhold til emissionerne i basisåret (generelt 1990). Omfanget varierer lidt i forhold til omfanget af målet under FN's klimakonvention. I 2017 havde EU og Island reduceret emissionerne med 26 % sammenlignet med basisåret.

⁴ Sum af medlemsstaternes fremskrivninger. Eksisterende foranstaltninger er foranstaltninger, som medlemsstaterne allerede har gennemført. Yderligere foranstaltninger er foranstaltninger, som medlemsstaterne planlægger at gennemføre.

⁵ Figuren omfatter alle 31 lande, der deltager i EU ETS.

Emissionerne fra landbruget faldt også let, mens der var en lille stigning i emissionerne fra transport i forhold til 2017.

Emissionerne fra international luftfart fortsatte desuden med at stige i 2018 og er steget med 19 % i løbet af de sidste fem år. Disse emissioner er i princippet omfattet af EU ETS, som i øjeblikket er begrænset til flyvninger inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS).

EU har indført lovgivning for at nå sit 2030-mål

EU har meddelt et nationalt bestemt bidrag under Parisaftalen og forpligtet sig til at nedbringe de interne drivhusgasemissioner med 40 % inden 2030 sammenlignet med 1990. EU har indført lovgivning (se figur 3), som gør det muligt at opfylde denne forpligtelse. Den effektive gennemførelse af alle klima- energi- og mobilitetsmål, der er fastsat i EU-lovgivningen, kan endda føre til drivhusgasemissioner i EU-28 på op til ca. 45 % i 2030 sammenlignet med 1990.

Samarbejde med Norge og Island om at nå 2030-målet

Norge og Island har indgået en aftale om samarbejde med EU for at nå deres 2030-mål for nedbringelse af drivhusgasemissionerne med mindst 40 % sammenlignet med 1990. Inden for rammerne af EØS-aftalen vil Norge og Island fra 2021 gennemføre forordningen om indsatsfordeling og LULUCF-forordningen. Norge og Island har deltaget i EU ETS siden 2008.

| | DRIVHUSGAS-EMISSIONER | VEDVARENDE ENERGI | ENERGI-EFFEKTIVITET | SAMMEN-KOBLING | KLIMA I EU-FINANSIEREDE PROGRAMMER | CO ₂ FRA: |
|-------------------------------|-----------------------|-------------------|---------------------|----------------|---------------------------------------|--|
| 2020 | -20 % | 20 % | 20 % | 10 % | 2014-2020 20 % | |
| 2030 | Mindst -40 % | ≥ 32 % | ≥ 32,5 % | 15 % | 2021-2027 25 % | BILER -37,5 % Lette erhvervskøretøjer -31 % Lastbiler -30 % |
| Opjustering inden 2023 | | | | | | |

Figur 3: Klima- og energirammen for 2030

Medlemsstaterne identificerer yderligere politikker og foranstaltninger for at nå 2030-målsætningerne

I 2018 udarbejdede medlemsstaterne for første gang udkast til nationale energi- og klimaplaner⁶. Udkastene til planer viser, at medlemsstaterne gør væsentlige fremskridt med hensyn til at fastlægge, hvordan de vil nå klima- og energimålene for 2030, selv om der stadig er behov for en yderligere indsats. Kommissionen har analyseret de samlede virkninger af udkastene med hensyn til at nå 2030-

⁶ Dette kræves i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1999 om forvaltning af energiunionen og klimaindsatsen.

målene og har udstedt landespecifikke henstillinger⁷. Medlemsstaterne skal færdiggøre deres planer inden udgangen af 2019.

Med de nationale politikker og foranstaltninger, der allerede er gennemført, vil emissionerne være reduceret med 30 % i 2030 ifølge en aggregering af de seneste nationale fremskrivninger af drivhusgasemissionerne. Med gennemførelsen af de planlagte foranstaltninger eller de ambitioner, der fremgår af udkastene til de nationale energi- og klimaplaner, anslås den samlede reduktion af drivhusgasemissionerne i EU at nå målet om en reduktion på mindst 40 %.

De seneste fremskrivninger fra medlemsstaterne, som blev indgivet efter udkastene til nationale energi- og klimaplaner, viser, at emissionerne kan reduceres med 36 % inden 2030, hvis de planlagte politikker gennemføres, uden at der tages hensyn til de angivne ambitioner (mål). Dette estimat er noget lavere end vurderingen i udkastene til nationale energi- og klimaplaner. Forskellen skyldes primært, at vurderingen i udkastene til nationale energi- og klimaplaner tager hensyn til de nationale mål, som Tyskland og Nederlandene har anført i deres udkast, og at Polen har fremlagt fremskrivninger med planlagte foranstaltninger i sit udkast, men ikke har indgivet disse som en del af rapporteringen om fremskrivninger i 2019.

2. EMISSIONER I EU'S EMISSIONSHANDELSSYSTEM (EU ETS)

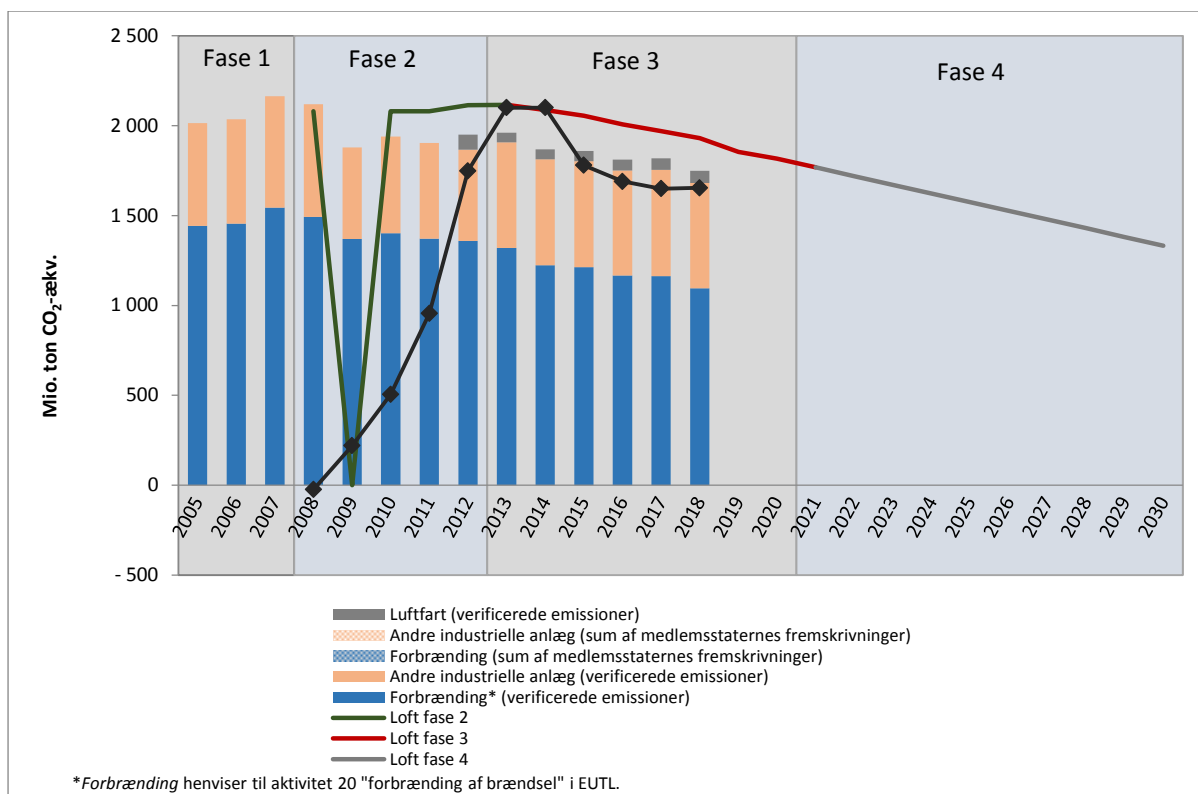
EU's emissionshandelssystem (EU ETS) omfatter emissioner fra ca. 11 000 kraftværker og produktionsanlæg samt luftfarten inden for og mellem de deltagende lande.

Det anslås, at emissionerne fra stationære anlæg, der deltager i EU ETS, i 2018 faldt med 4,1 % i forhold til 2017 baseret på oplysningerne i EU's register. Faldet i emissioner skyldes primært el- og varmeproduktionen, mens emissionerne fra industrien faldt i beskedent omfang.

Med hensyn til udviklingen i emissionerne fra luftfarten voksede de verificerede emissioner fortsat og udgjorde 67 mio. ton CO₂ i 2018, hvilket er en stigning på 4 % i forhold til 2017.

I figur 4 vises den historiske og fremskrevne udvikling i emissionerne under EU ETS sammen med loftet for og det akkumulerede overskud af EU ETS-kvoter.

⁷ <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/energy-strategy-and-energy-union/governance-energy-union/national-energy-climate-plans>.



Figur 4: Verificerede EU ETS-emissioner 2005-2018, medlemsstaternes fremskrivninger med eksisterende foranstaltninger 2019-2030, EU ETS-loft fase 2, 3 og 4 samt akkumuleret overskud af EU ETS-kvoter 2008-2018. Mio. ton CO₂-ækv.⁸

Ved udgangen af juni 2019 var i alt ca. 1,51 mia. internationale kreditter blevet anvendt eller ombyttet, svarende til over 90 % af det anslåede tilladte maksimum på 1,6 mia. Alene i fase 3 (2013-2020) blev 453,49 mio. internationale kreditter ombyttet inden udgangen af juni 2019.

Som forberedelse til ibrugtagningen af markedsstabilitetsreserven i 2019 har Kommissionen systematisk fra midten af maj 2017 offentliggjort overskudstallene⁹ for de foregående år. I maj 2019 blev overskuddet offentliggjort for tredje gang og udgjorde ca. 1,65 mia. kvoter¹⁰. På grundlag af overskuddet for 2018 og den reviderede EU ETS-lovgivning for den fjerde handelsperiode (2021-2030) vil auktionsmængden fra september til december 2019 og fra januar til august 2020 blive reduceret med næsten 397 mio. kvoter, svarende til 24 % af overskuddet

⁸ Figuren viser de verificerede EU ETS-emissioner fordelt efter sektor og land under EU ETS i det relevante år og kan derfor ikke læses som en tidsserie før 2013. Luftfart er medtaget i loftet for 2012-2018.

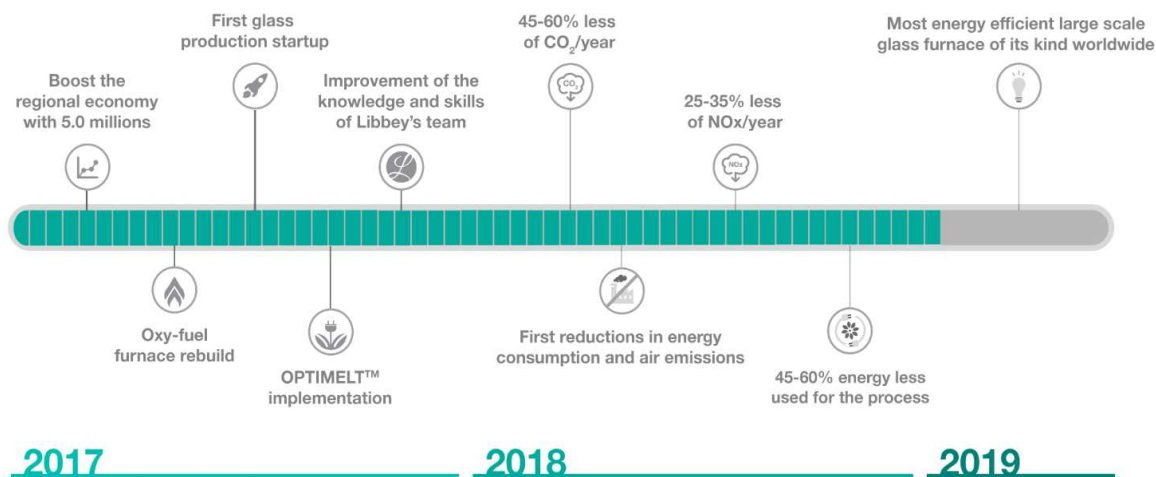
⁹ Overskuddet svarer til "den samlede mængde kvoter i omsætning" som defineret i afgørelsen om oprettelsen af markedsstabilitetsreserven.

¹⁰ C(2019) 3288 final: Publication of the total number of allowances in circulation in 2018 for the purposes of the Market Stability Reserve under the EU Emissions Trading System.

LIFE15 OPTIMELT* — Demonstration af termokemisk omdannelse af naturgas med henblik på at reducere drivhusgasemissionerne fra energiintensive industrier — glasindustrien.

Dette projekt er den første demonstration i fuldt omfang af et innovativt varmegenvindingskoncept. Teknologien, der kaldes OPTIMELT, kan bruge naturgassens endoterme reaktion med vanddamp/CO₂ i røggas til at genvinde mere varme, end det tidligere var muligt under produktionsprocesser ved høj temperatur.

Projektet har fået tildelt 2,2 mio. EUR gennem LIFE, EU's instrument til finansiering af klima- og miljøforanstaltninger.



*Projektet er et eksempel på, hvordan EU-midler bidrager til innovation i sektorer, der er omfattet af EU ETS.

3. EMISSIONER FRA INDSATSFORDELING

Emissioner fra de fleste sektorer, som ikke er omfattet af EU ETS, f.eks. transport, bygninger, landbrug (ikke-CO₂-emissioner) og affald, er omfattet af EU's regler om indsatsfordeling. I beslutningen om indsatsfordeling¹¹ fastsættes de nationale emissionsmål for 2020, udtrykt som procentvise ændringer i forhold til 2005. Medlemsstaterne skal også overholde grænserne for årlige emissioner fra 2013-2020. I forordningen om indsatsfordeling¹² fastsættes der på samme måde nationale emissionsmål for 2030.

Fremskridt hen imod målene for indsatsfordeling

Medlemsstaterne planlægger, hvordan de vil nå deres 2030-mål for indsatsfordeling. Hvis de planlagte politikker gennemføres, kan EU reducere emissionerne fra indsatsfordeling med 27-28 % inden 2030¹³ sammenlignet med 2005. Dette er et klart fremskridt i forhold til de eksisterende

¹¹ Beslutning nr. 406/2009/EF om medlemsstaternes indsats for at reducere deres drivhusgasemissioner med henblik på at opfylde Fællesskabets forpligtelser til at reducere drivhusgasemissionerne frem til 2020.

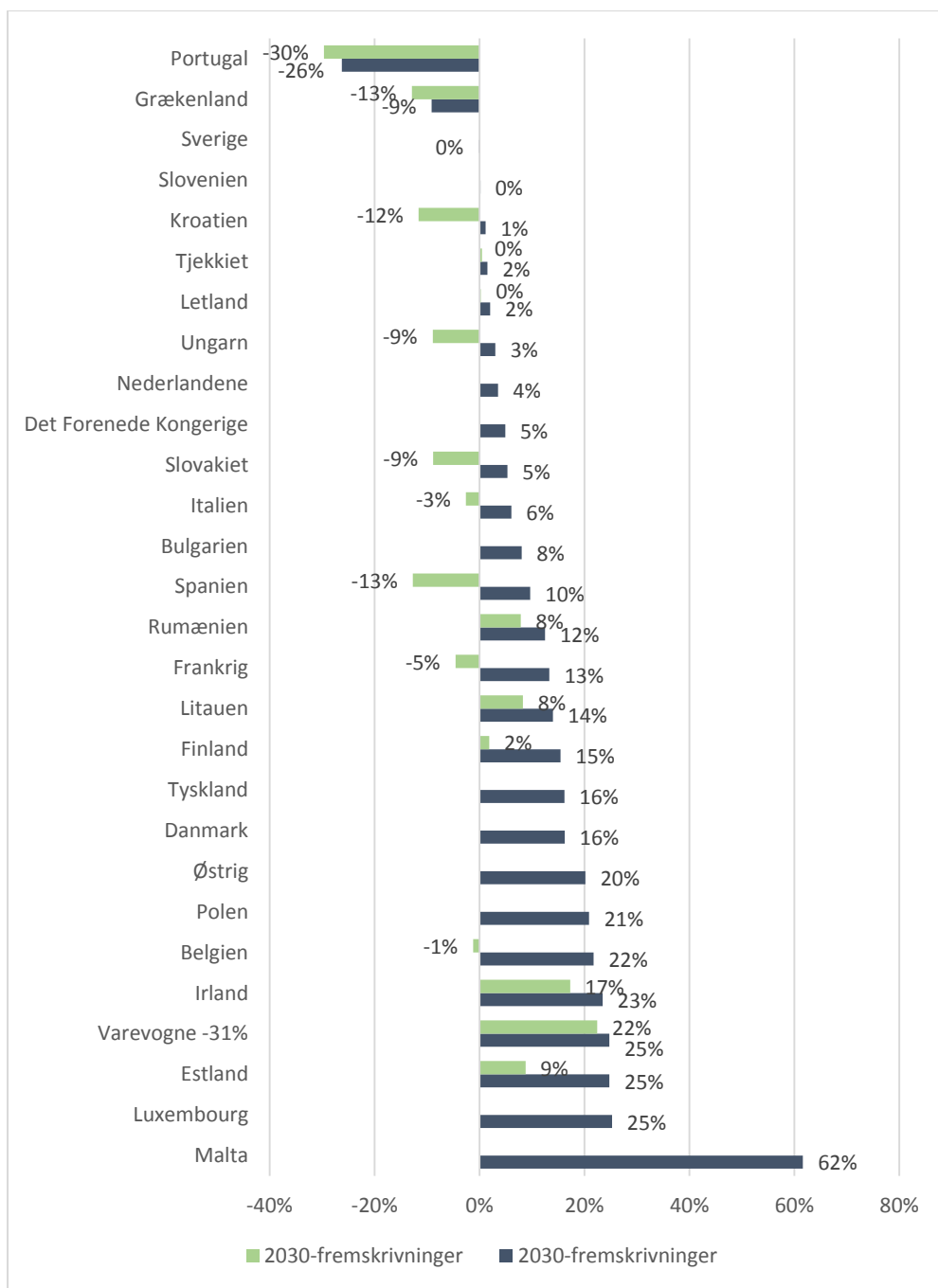
¹² Forordning (EU) 2018/842 om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissioner for medlemsstaterne fra 2021 til 2030 som bidrag til klimaindsatsen med henblik på opfyldelse af forpligtelserne i Parisaftalen.

¹³ Medlemsstaternes fremskrivninger "med yderligere foranstaltninger", som blev indgivet i marts 2019, angiver en reduktion på 27 %, mens vurderingen af scenarierne med yderligere foranstaltninger i udkastene til nationale energi- og klimaplaner angiver en reduktion på 28 %.

politikker, der kun reducerer emissionerne med 20 % inden 2030. For at nå målet om reduktion af emissionerne på 30 % for indsatsfordeling skal medlemsstaterne imidlertid udforme yderligere foranstaltninger. Kommissionen har anbefalet flere medlemsstater at uddybe deres strategi for at nå målet for sektorer, der ikke er omfattet af EU ETS¹⁴, for hele perioden 2021-2030 i deres endelige nationale energi- og klimaplaner.

Figur 5 viser afstanden mellem medlemsstaternes mål for 2030 under forordningen om indsatsfordeling og deres fremskrivninger med eksisterende og yderligere foranstaltninger.

¹⁴ Målene for sektorer uden for EU ETS omfatter de nationale mål, der er fastsat under forordningen om indsatsfordeling, og "no debit-forpligtelsen" under LULUCF-forordningen (se kapitel 4).



Figur 5: Forskel mellem 2030-målene under forordningen om indsatsfordeling og fremskrevne emissioner med eksisterende foranstaltninger og med yderligere foranstaltninger i procentdel af emissionerne i basisåret 2005. Negative værdier angiver overopfyldelse af målene. Positive værdier, angiver, at målene ikke er nået.

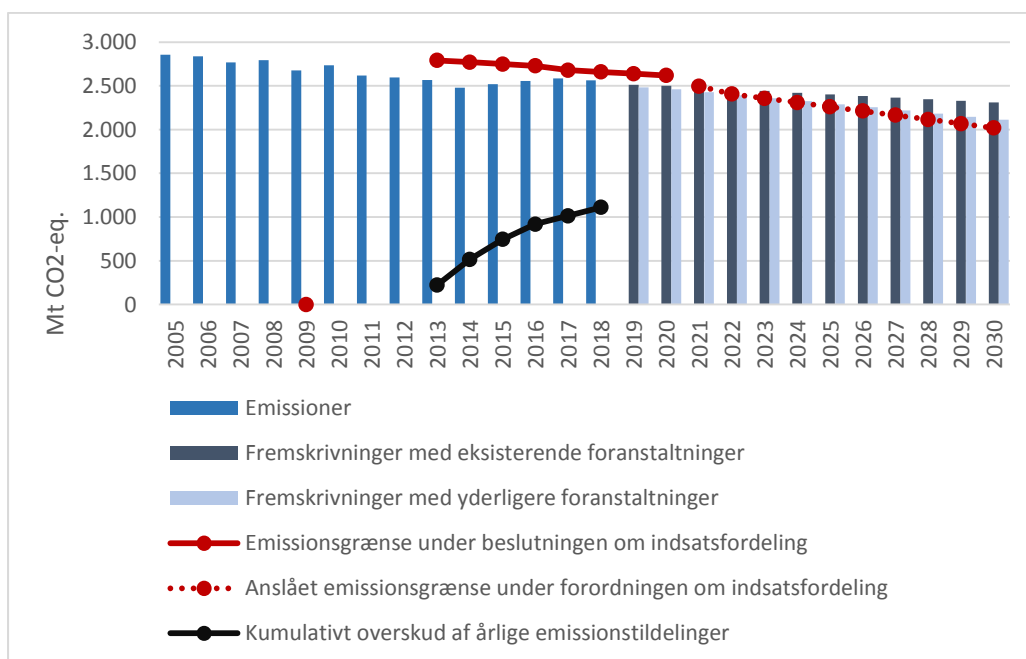
Henstillinger til medlemsstaterne vedrørende deres udkast til nationale energi- og klimaplaner

I juni 2019 fremsatte Kommissionen henstillinger til medlemsstaterne baseret på deres udkast til nationale energi- og klimaplaner. Med hensyn til drivhusgasemissioner uden for EU ETS blev medlemsstaterne opfordret til:

- at præcisere, hvordan de påtænker at nå drivhusgasmålet for 2030 for sektorer uden for EU ETS ved at overveje yderligere politikker for omkostningseffektivitet i perioden 2021-2030
- at uddybe, hvordan medlemsstaterne planlægger at opfylde forpligtelsen om, at emissioner fra arealanvendelse, ændret arealanvendelse og skovbrug (LULUCF) ikke må overstige optaget
- ligeledes at overveje omkostningseffektive overførsler til andre medlemsstater i henhold til forordningen om indsatsfordeling som finansieringskilde.

Flere medlemsstater blev også opfordret til at genoverveje deres ambitionsniveau for vedvarende energi og energieffektivitet for at udligne forskellene mellem ambitionerne på EU-plan. Mange medlemsstater blev desuden opfordret til yderligere at analysere interaktionerne mellem de planlagte energi- og klimapolitikker og -foranstaltninger og luftforurening.

Emissioner, der er omfattet af beslutningen om indsatsfordeling, var 11 % lavere i 2018 sammenlignet med 2005, som det fremgår af figur 6. Dette er en overopfyldelse på 3 procentpoint af det midlertidige mål om en reduktion på 8 %. Siden systemet blev lanceret i 2013, har emissionerne på EU-plan hvert år ligget under den samlede grænse. Dette førte til et kumulativt overskud af årlige emissionstildelinger på ca. 1 110 mio. ton CO₂-ækv. i 2013-2018. Indtil 2020 anslås det, at emissionerne vil forblive under den årlige grænse, og 2020-målene for emissioner fra indsatsfordeling forventes at blive overopfyldt med 3 procentpoint med de eksisterende foranstaltninger.

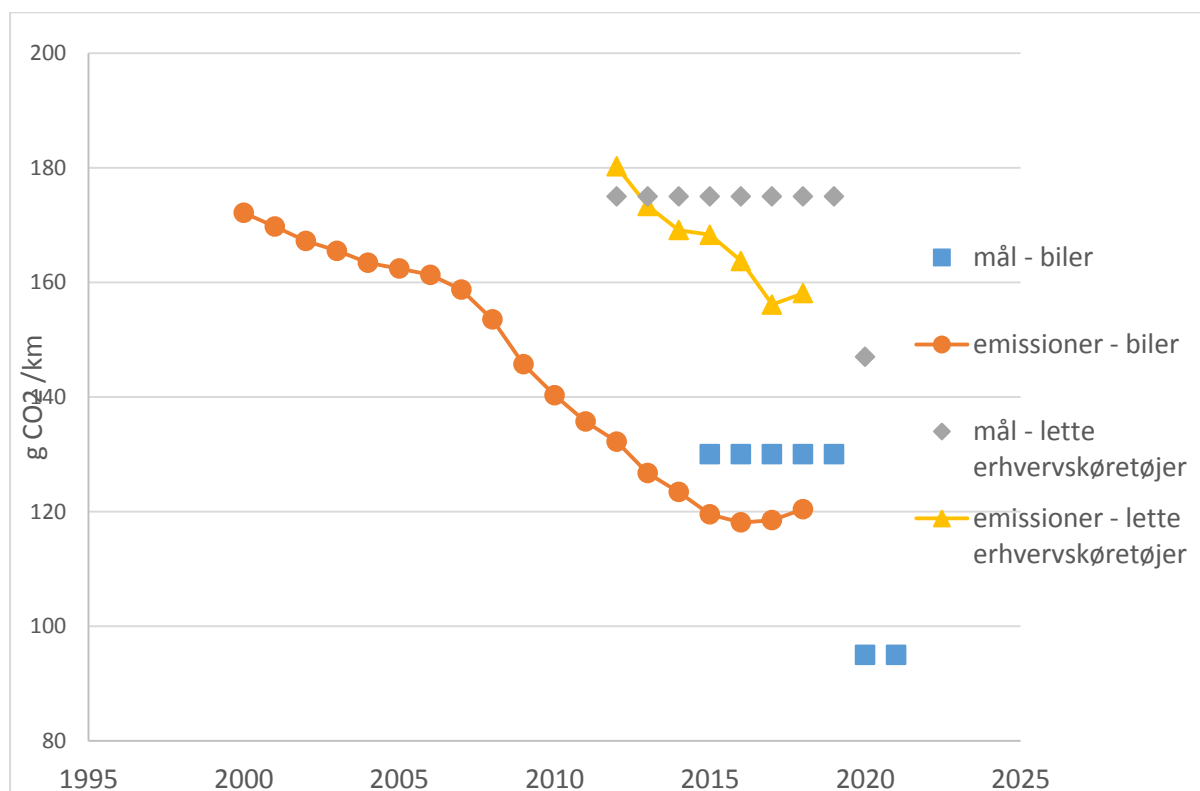


Figur 6: Emissioner i sektorer omfattet af reglerne om indsatsfordeling 2005-2030 og årlige emissionstildelinger (mio. ton CO₂-ækv.).

Emissionerne fra de sektorer, der er omfattet af reglerne om indsatsfordeling, faldt gradvis fra 2005 til 2014. Efter 2014 steg emissionerne i tre år i træk, men blev efterfulgt af en reduktion i 2018.

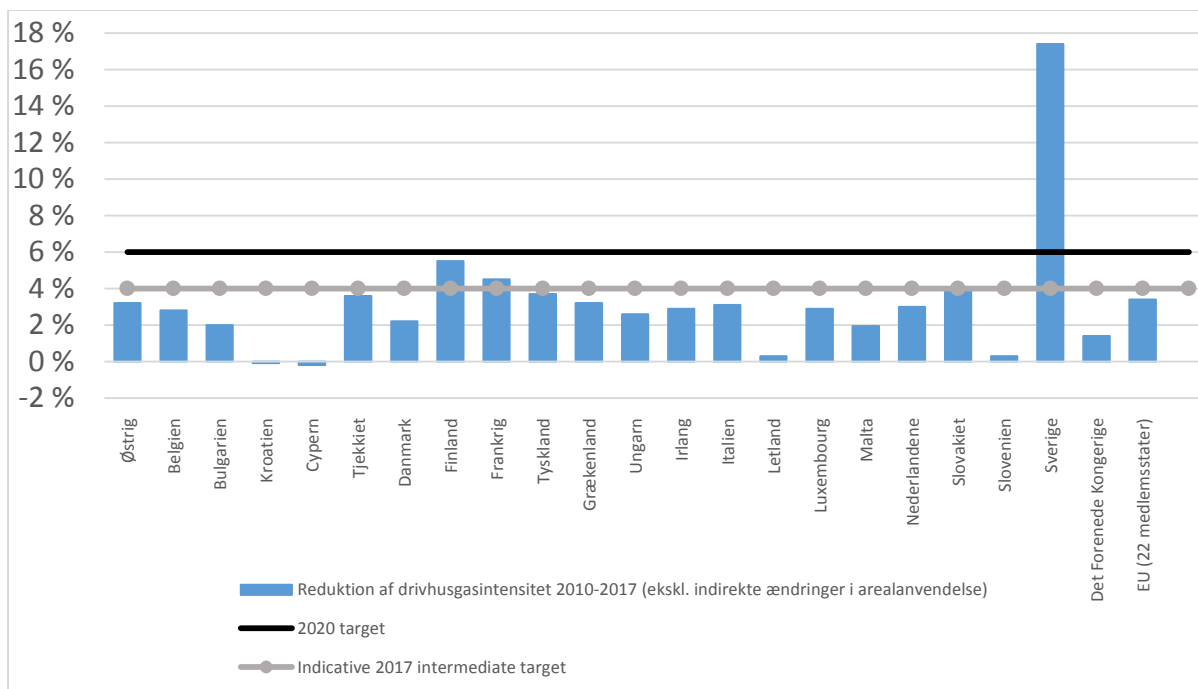
Mere end en tredjedel af emissionerne fra indsatsfordeling stammer fra **transport**. Efter et fald i emissionerne mellem 2007 og 2013 er emissionerne fra transport steget i hvert af de sidste fem år og er nu kun 3 % lavere end i 2005. Hen imod 2030 forventer medlemsstaterne en lille reduktion (7 % sammenlignet med 2005) med de eksisterende foranstaltninger. Med gennemførelsen af de planlagte politikker og foranstaltninger forventes emissionerne imidlertid at blive reduceret med 18 % inden 2030 sammenlignet med 2005.

CO₂-emissionsstandarderne for nye biler og lette erhvervskøretøjer er vigtige drivkræfter for reduktionen af emissioner fra vejtransport. Nye bilers og lette erhvervskøretøjers gennemsnitlige CO₂-emissioner pr. km ligger under de gældende mål, som det fremgår af figur 7 nedenfor, men de foreløbige data for 2018 viser en stigning i emissionerne sammenlignet med 2017. Køretøjsfabrikanterne skal derfor sænke emissionerne fra deres flåde markant, nemlig i gennemsnit med omkring 25 g CO₂/km for biler og 11 g CO₂/km for lette erhvervskøretøjer, for at opfylde de kommende mål for 2020 og 2021.



Figur 7: Gennemsnitlige CO₂-emissioner pr. km for nye biler og lette erhvervskøretøjer

Direktivet om brændstofkvalitet bidrager til at reducere drivhusgasemissionerne fra transport. Det forpligter medlemsstaterne til at kræve, at brændstofleverandørerne nedbringer intensiteten af de leverede brændstoffers vugge til grav-drivhusgasemissioner med 6 % inden 2020 sammenlignet med 2010. Den gennemsnitlige drivhusgasintensitet af de brændstoffer, der blev leveret i 2017, var 3,4 % lavere end i 2010 (baseret på data fra 22 medlemsstater, som blev indberettet for første gang i 2019). Som det fremgår af figur 8, varierer fremskridtet betydeligt mellem medlemsstaterne, men de skal næsten alle hurtigt træffe yderligere foranstaltninger for at nå målet for 2020.



Figur 8: Reduktion af drivhusgasintensiteten for brændstoffer opnået af brændstofleverandører i de 22 rapporterende medlemsstater, 2010-2017

Emissionerne fra **energiforbruget i bygninger** svinger i en vis grad fra år til år som følge af vejrrelaterede ændringer i opvarmningsbehovet. På længere sigt har emissionerne været faldende, og denne tendens forventes at fortsætte indtil 2030. Det forventede fald i emissionerne afspejler tilgængeligheden af teknologier på markedet, der sænker energibehovet og integrerer vedvarende energi. Medlemsstaterne har planlagt nye politikker, der nedbringer emissionerne endnu hurtigere.

Emissionerne fra **landbruget** (ikke-CO₂) var på næsten samme niveau i 2018 som i 2005 og forventes at forblive stabile indtil 2030 med de nuværende politikker. Selv med gennemførelsen af de planlagte politikker forventes der kun et mindre fald.

Biogasanlægget Verbiostraw*



Verbiostraw er et biogasanlæg, der omdanner halm til biomethan, som tilføres det lokale naturgasnet. Anlæggets nuværende kapacitet på 8 MW udvides til 16,5 MW, så der årligt kan produceres op til 140 GWh biomethan.

Verbiostraw er et pionerprojekt, der demonstrerer en avanceret biogasteknologi i stor skala. Anlægget anvender en innovativ halmfermenteringsteknologi, hvor biomethan fremstilles udelukkende af halm. Det viser, at ikke kun fødevareråvarer kan bruges til at producere biobrændsler, men også restprodukter fra landbruget.

Anlægget er beliggende i Schwedt, Brandenburg (Tyskland) og har modtaget 22,3 mio. EUR i støtte fra reserven for nyttilkomne (NER300-støtte).

*Projektet er et eksempel på, hvordan EU-midler bidrager til innovation i sektorer, der er omfattet af reglerne om indsatsfordeling.

Emissionerne fra **affaldshåndtering** faldt med 33 % mellem 2005 og 2018, og denne stejlt nedadgående tendens forventes at fortsætte.

Emissioner, der er omfattet af beslutningen om indsatsfordeling, fra **industrien og andre sektorer** var 12 % lavere i 2017 end i 2005 og forventes fortsat at falde. Det skal her nævnes, at mange ozonnedbrydende stoffer også kraftige drivhusgasser. EU opfylder allerede dets internationale forpligtelser til at udfase forbruget af ozonnedbrydende stoffer inden 2020 i overensstemmelse med Montrealprotokollen. Med undtagelse af 2012 har EU's forbrug, som opgjort under Montrealprotokollen¹⁵, været negativt siden 2010. Forbruget i 2017 blev beregnet til -4 080 ton. Negativt forbrug betyder, at der destrueres eller eksporteres flere ozonnedbrydende stoffer, end der produceres eller importeres. Disse resultater viser, at ozonnedbrydende stoffer ikke genindføres i anvendelser, hvor der findes mere miljøvenlige alternativer.

¹⁵ En aggregeret parameter, der integrerer import, eksport, produktion og destruktion af ozonnedbrydende stoffer, bortset fra dem, der anvendes som råvare).

Kommissionen evaluerede forordningen om stoffer, der nedbryder ozonlaget¹⁶, i 2019. Evalueringen viser, at forordningen er meget effektiv med hensyn til opfyldelsen af dens målsætninger, men at disse resultater kan opnås på en mere effektiv måde.

Fluorholdige gasser er en gruppe gasser, der ofte anvendes som erstatninger for ozonnedbrydende stoffer. Fluorholdige gasser er imidlertid kraftige drivhusgasser. Forordningen om fluorholdige drivhusgasser¹⁷ indeholder bestemmelser om nedtrapning af hydrofluorcarboner (HFC'er) fra 2015 og andre foranstaltninger målrettet mod emissioner fra fluorholdige gasser med det formål at nedbringe emissionerne med to tredjedele inden 2030 sammenlignet med 2014. HFC'er er også omfattet af Kigaliændringen af Montrealprotokollen, som trådte i kraft den 1. januar 2019.

Data for 2017 viser, at forsyningen af fluorholdige gasser faldt med 2 % med hensyn til indvirkning på klimaet (CO₂-ækv.), men steg med 3 % med hensyn til mængde sammenlignet med 2016. I 2017 lå den samlede markedsførte mængde under kvotesystemet 0,4 % under den maksimalt tilladte mængde¹⁸. Dette vellykkede resultat afspejler overgangen til gasser med lavere globalt opvarmingspotentiale og viser, at forordningen effektivt medvirker til at reducere emissionerne af fluorholdige gasser.

Medlemsstaternes overholdelse af beslutningen om indsatsfordeling

Alle 28 medlemsstater opfyldte deres forpligtelser i henhold til beslutningen om indsatsfordeling i 2013-2016. **Malta** overskred dets årlige emissionstildelinger i hvert af de pågældende år, men dækkede underskuddet ved at købe årlige emissionstildelinger af Bulgarien. **Finland, Polen, Irland, Tyskland** og **Belgien** overskred deres årlige emissionstildelinger i 2016, men kunne dække underskuddet med deres opsparede uudnyttede årlige emissionstildelinger fra foregående år. **Sverige** gjorde ikke brug af hele sin tildeling og annullerede de uudnyttede årlige emissionstildelinger fra 2013 til 2016 for at forbedre systemets miljømæssige integritet. Alle andre medlemsstater hensatte deres uudnyttede tildelinger til eventuel anvendelse i fremtiden. Der blev ikke anvendt nogen internationale kreditter fra Kyotoprotokollens mekanisme for bæredygtig udvikling eller den fælles gennemførelse til opfyldelse af forpligtelserne i henhold til beslutningen om indsatsfordeling.

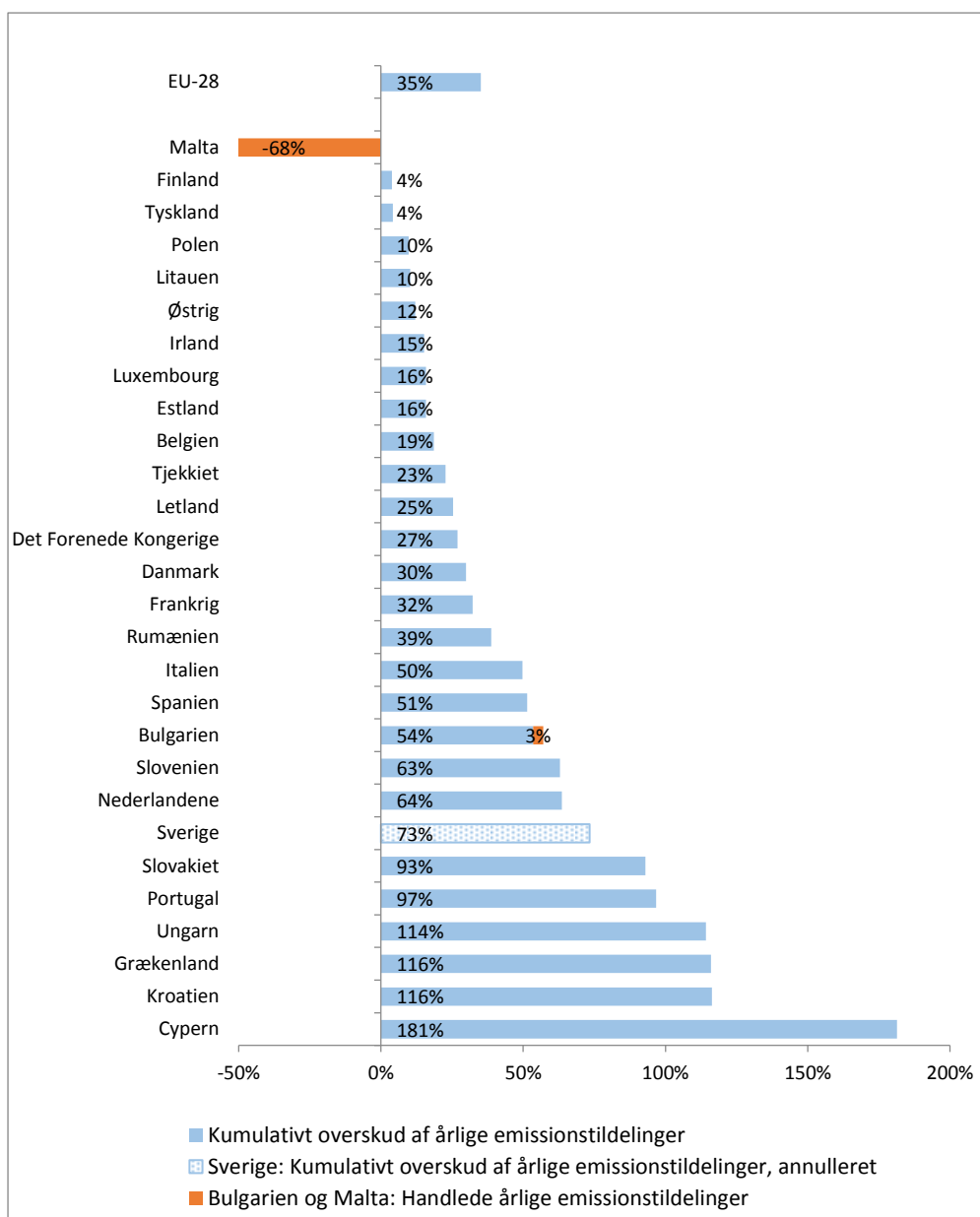
Overholdelsesrunden for 2017 er stadig i gang. I 2017 overskred **Maltas** emissioner dets årlige emissionstildelinger med 23 procentpoint. Malta er derfor igen nødt til at købe årlige emissionstildelinger og/eller internationale kreditter. Emissionerne i **Tyskland, Polen, Irland, Estland, Østrig, Bulgarien** og **Cypern** overskred de årlige emissionstildelinger for 2017 med 2-7 procentpoint. Også **Litauens** og **Luxembourgs** emissioner lå lidt over deres årlige emissionstildelinger. Disse medlemsstater har opsparet uudnyttede årlige emissionstildelinger fra tidligere år, som kan anvendes til at sikre overholdelsen.

Det kumulative overskud af årlige emissionstildelinger for hver medlemsstat for perioden 2013-2017 vises i figur 9.

¹⁶ Forordning (EF) nr. 1005/2009 om stoffer, der nedbryder ozonlaget.

¹⁷ Forordning (EU) nr. 517/2014 om fluorholdige drivhusgasser.

¹⁸ *Fluorinated greenhouse gases 2018 — data reported by companies on the production, import, export and destruction of fluorinated greenhouse gases in the European Union, 2007-2016*, Det Europæiske Miljøagentur (EEA).



Figur 9: Kumulativt overskud af årlige emissionstildelinger som en procentdel af emissionerne i basisåret 2005, 2013-2017

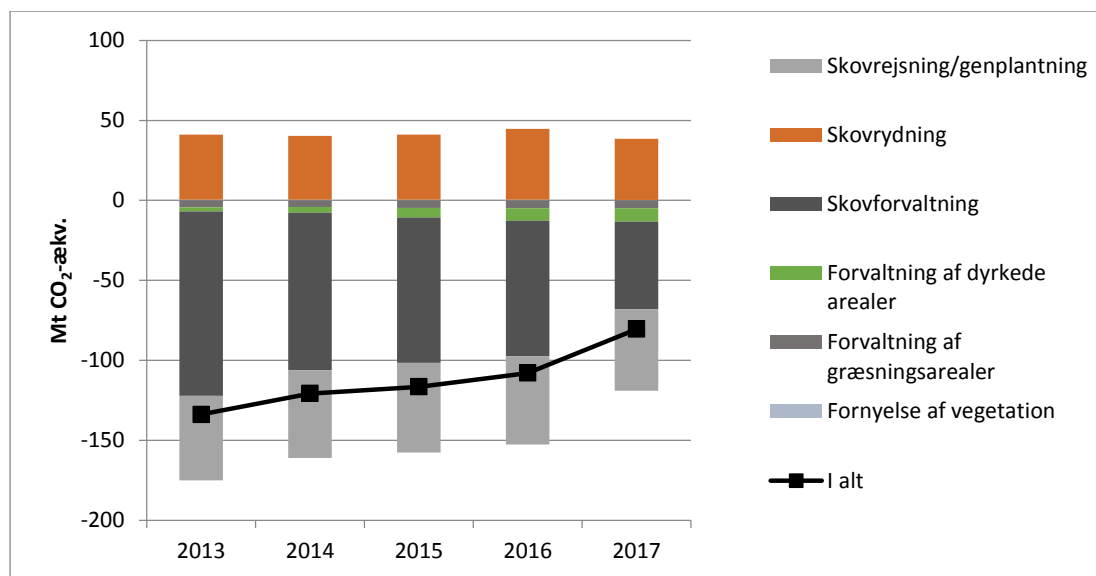
De foreløbige data for 2018 viser næsten samme billede som for 2017. **Malta** overskred dets årlige emissionstildelinger med 27 procentpoint, **Irland** med 12 procentpoint og **Polen** med 9 procentpoint. Også **Estland, Luxembourg, Tyskland, Østrig, Bulgarien, Cypern, Finland** og **Belgien** havde højere emissioner end deres årlige emissionstildelinger. Alle disse medlemsstater havde allerede højere emissioner end deres årlige emissionstildelinger i 2016 og/eller 2017.

For 2018 kan alle medlemsstater, bortset fra Malta, muligvis stadig overholde deres forpligtelser, hvis de bruger deres uudnyttede årlige emissionstildelinger fra de foregående år. I 2019 og 2020 har nogle af medlemsstaterne imidlertid ikke et tilstrækkeligt antal uudnyttede årlige emissionstildelinger til at dække de potentielle underskud. Ifølge fremskrivningerne vil **Malta, Tyskland, Irland** og **Østrig** sandsynligvis få et nettounderskud af årlige emissionstildelinger for perioden 2013-2020. I tilfælde af

et nettounderskud skal medlemsstaterne anvende fleksibilitetsmekanismerne i beslutningen om indsatsfordeling (ud over opsparring og lån af årlige emissionstildelinger).

4. AREALANVENDELSE, ÆNDRET AREALANVENDELSE OG SKOVBRUG

Arealanvendelse og skovbrug kan generere både emissioner og optag af CO₂ fra atmosfæren. Fra 2013 til 2020 har EU's medlemsstater en forpligtelse til at sikre, at drivhusgasemissioner og -optag fra yderligere foranstaltninger i denne sektor modregnes deres reduktionsmål i henhold til Kyoto-protokollen. Disse emissioner og optag modregnes imidlertid ikke EU's interne reduktionsmål på 20 % inden 2020.



Figur 10: Foreløbige, bogførte emissioner og optag for aktiviteter rapporteret under Kyoto-protokollens anden forpligtelsesperiode, EU-28¹⁹

EU's "bogførte" debit- og kreditposter for hver aktivitet i perioden 2013-2017 frembringer et gennemsnitligt dræn på -111,9 mio. ton CO₂-ækv.²⁰ De bogførte nettokreditter faldt fra -133,9 til -80,5 mio. ton CO₂-ækv. fra 2013 til 2017. Disse mængder for EU omfatter både "obligatoriske" aktiviteter (skovrejsning/genplantning, skovrydning og skovforvaltning) og "valgte" aktiviteter under Kyoto-protokollen²¹.

Faldet i nettokreditter beskrevet ovenfor er primært resultatet af faldende kreditter eller kreditter, der er blevet til debit, for skovforvaltning i Kroatien, Tjekkiet, Danmark, Frankrig, Italien, Litauen, Portugal, Slovenien og Det Forenede Kongerige. Den primære årsag er stigningen i høstrater, som

¹⁹ Kreditter fra skovforvaltning underlægges et loft og præsenteres som årlige gennemsnit, når den samlede mængde kreditter fra skovforvaltning i den betragtede periode overskrider det simulerede loft i løbet af samme periode.

²⁰ Bogføring er en metode til at evaluere politikker og hæve ambitionerne for en større indsats for at reducere emissioner og øge optag. Bemærk, at debit- og kreditposter fra bogføringen er foreløbige og simulerede, fordi de endelige regnskaber først er tilgængelige efter udgangen af forpligtelsesperioden (december 2020). Forskellige bogføringsregler finder anvendelse afhængigt af aktiviteten: brutto-netto i forhold til basislinje 0 for skovrejsning/genplantning og skovrydning, netto-netto i forhold til basislinje (primært emissioner og optag for 1990) for forvaltning af græsningsarealer, forvaltning af dyrkede arealer og fornyelse af vegetation og forskellen i forhold til skovforvaltningsreferenceniveauet for skovforvaltning.

²¹ Syv medlemsstater valgte forvaltning af dyrkede arealer, seks valgte forvaltning af græsningsarealer, en valgte fornyelse af vegetation og en valgte dræning og genopretning af vådområder, men har endnu ikke indgivet kvantitative oplysninger.

generelt kan tilskrives en markant stigning i efterspørgslen efter træ og nationale politikker om forbedring af høsten og i mindre udstrækning det forhold, at skove var nået fældningsalderen i Danmark og Frankrig. Naturlige forstyrrelser bidrog også til de øgede emissioner. Emissionerne i 2017 fra skovbrande i Italien og Portugal var blandt de højeste, der nogensinde er registreret. Skadedyr og storme har ramt skove i Litauen, Slovenien og Tjekkiet hårdt.

Det er stadig usikkert, om denne udvikling vil fortsætte. I en tid med klimaændringer forventes det dog, at naturlige forstyrrelser vil optræde endnu hyppigere. Markedets adfærd afhænger primært af den økonomiske situation. Der forventes en stigning for materialesubstitution og træ til energiinitiativer sammen med skovrejsnings- og genplantningsprogrammer, da de er drevet af politikker, der træder i kraft i 2021.

I henhold til bogføringsreglerne for Kyotoprotokollens anden forpligtelsesperiode konstateres der for Cypern, Tjekkiet, Finland, Frankrig, Italien, Letland, Litauen, Nederlandene, Portugal og Slovenien nettodebet for mindst ét år i denne foreløbige bogføringsprocedure.

Klima- og energirammen for 2030 integrerer for første gang emissioner og optag fra arealanvendelse. Fra 2021 skal hver medlemsstat i henhold til LULUCF-forordningen²² sørge for, at bogførte emissioner fra arealanvendelse kompenseres fuldt ud af et tilsvarende optag af CO₂ fra atmosfæren gennem indsatsen i sektoren. Denne "no debit-regel" (regel om neutralitet) indebærer, at medlemsstaterne skal kompensere emissioner fra skovrydning, f.eks. med tilsvarende kulstofdræn fra skovrejsning eller ved at forbedre den bæredygtige forvaltning af eksisterende skove.

Medlemsstaterne har indgivet nationale regnskabsplaner for skovbrug, herunder skovreferenceniveauer. En ekspertgruppe har teknisk vurderet forslagene²³, og Kommissionen har fremsat tekniske henstillinger om forbedring af de nationale planer²⁴. På dette grundlag skal medlemsstaterne revidere deres planer senest den 31. december 2019.

Kommissionens meddelelse "En ren planet for alle"²⁵ omfattede også emissioner og optag fra arealanvendelse, ændret arealanvendelse og skovbrug. På nuværende tidspunkt optager EU's arealer flere emissioner, end de udleder. Selv om dette dræn forventes at falde, vil det — sammen med andre teknologiske løsninger — i en stadig større udstrækning skulle medvirke til at kompensere for de tilbageværende emissioner fra andre sektorer og opnå neutralitet inden 2050, som det er illustreret i figur 1.

5. POLITIKUDVIKLING SIDEN OKTOBER 2018

EU udvikler fortsat sin politiske ramme for reduktion af drivhusgasemissioner og tilpasning til klimaændringer. I løbet af det sidste år er der sket markant fremskridt med hensyn til reduktion af emissionerne fra vejtransport og fremme af bæredygtig finansiering.

²² Forordning (EU) 2018/841 om medtagelse af drivhusgasemissioner og -optag fra arealanvendelse, ændret arealanvendelse og skovbrug i klima- og energirammen for 2030.

²³ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3638&news=1>.

²⁴ SWD(2019) 213 final.

²⁵ COM(2018) 773 final.

Vejtransport

Der blev vedtaget en forordning²⁶ den 17. april 2019, hvor der fastsættes nye emissionsstandarder for personbiler og lette erhvervskøretøjer fra og med 2020. Inden 2025 og 2030 skal de gennemsnitlige emissioner fra nye biler være henholdsvis 15 % og 37,5 % lavere end i 2021, og de gennemsnitlige emissioner fra lette erhvervskøretøjer skal være henholdsvis 15 % og 31 % lavere end i 2021.

For tunge køretøjer fastsættes der i en forordning²⁷, der blev vedtaget den 20. juni 2019, for første gang CO₂-emissionsstandarder for tunge køretøjer i EU. Emissionerne fra nye lastbiler, der markedsføres i EU, skal inden 2025 i gennemsnit være 15 % lavere end i 2019 og 30 % lavere inden 2030.

Begge forordninger indeholder en mekanisme, der skal tilskynde til indførelsen af nul- og lavemissionskøretøjer baseret på benchmarkværdier fra og med 2025. De indfører også nye bestemmelser for at sikre, at de overvågede emissioner er repræsentative for de faktiske forhold.

Desuden blev revisionen af direktivet om renere køretøjer²⁸ vedtaget den 20. juni 2019 for at fremme rene mobilitetsløsninger i offentlige udbud.

Endelig drøfter Europa-Parlamentet og Rådet i øjeblikket en revision af i) eurovignetdirektivet²⁹, der har til formål at fremme mere intelligent opkrævning af vejafgifter, og ii) direktivet om kombineret godstransport³⁰, som har til formål at fremme kombineret anvendelse af forskellige transportformer (f.eks. lastbil og tog) til godstransport.

Bæredygtig finansiering

Der skal ske en ændring af investeringsmønstrene, hvis EU's klimamålsætninger skal opfyldes. Som en del af retsgrundlaget tilpasser EU sin finansierings- og kapitalmarkedsramme til klimaudfordringerne. I marts 2018 fremsatte Kommissionen forslag til en omfattende handlingsplan om integration af bæredygtighed i kapitalmarkederne³¹ med tre primære målsætninger: at omlægge kapitalstrømme i retning af bæredygtige investeringer, styre finansielle risici, der skyldes klimaændringer, miljøforringelse og sociale problemer, og fremme gennemsigtighed og langsigtede dispositioner for finansielle og økonomiske aktiviteter.

I maj 2018 fremsatte Kommissionen forslag til en første lovgivningspakke med foranstaltninger³² til gennemførelse af handlingsplanen. Europa-Parlamentet og Rådet er nået til enighed om forordningen om offentliggørelse af oplysninger om bæredygtige investeringer og bæredygtighedsrelaterede risici og forordningen om benchmarks for lille CO₂-effekt og benchmarks for positiv CO₂-effekt. Kommissionen har udsendt retningslinjer for virksomheders rapportering af klimarelaterede oplysninger i henhold til direktivet om ikke-finansiell rapportering³³. Der forhandles aktuelt om forslaget til forordning om fastlæggelse af en ramme til fremme af bæredygtige investeringer (gennem en såkaldt taksonomi). Det

²⁶ Forordning (EU) 2019/631 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner.

²⁷ Forordning (EU) 2019/1242 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner.

²⁸ Direktiv (EU) 2019/1161 om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport.

²⁹ https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en

³⁰ https://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-4242_en.htm

³¹ COM/2018/097 final.

³² https://ec.europa.eu/info/publications/180524-proposal-sustainable-finance_en.

³³ https://ec.europa.eu/info/publications/non-financial-reporting-guidelines_en#climate.

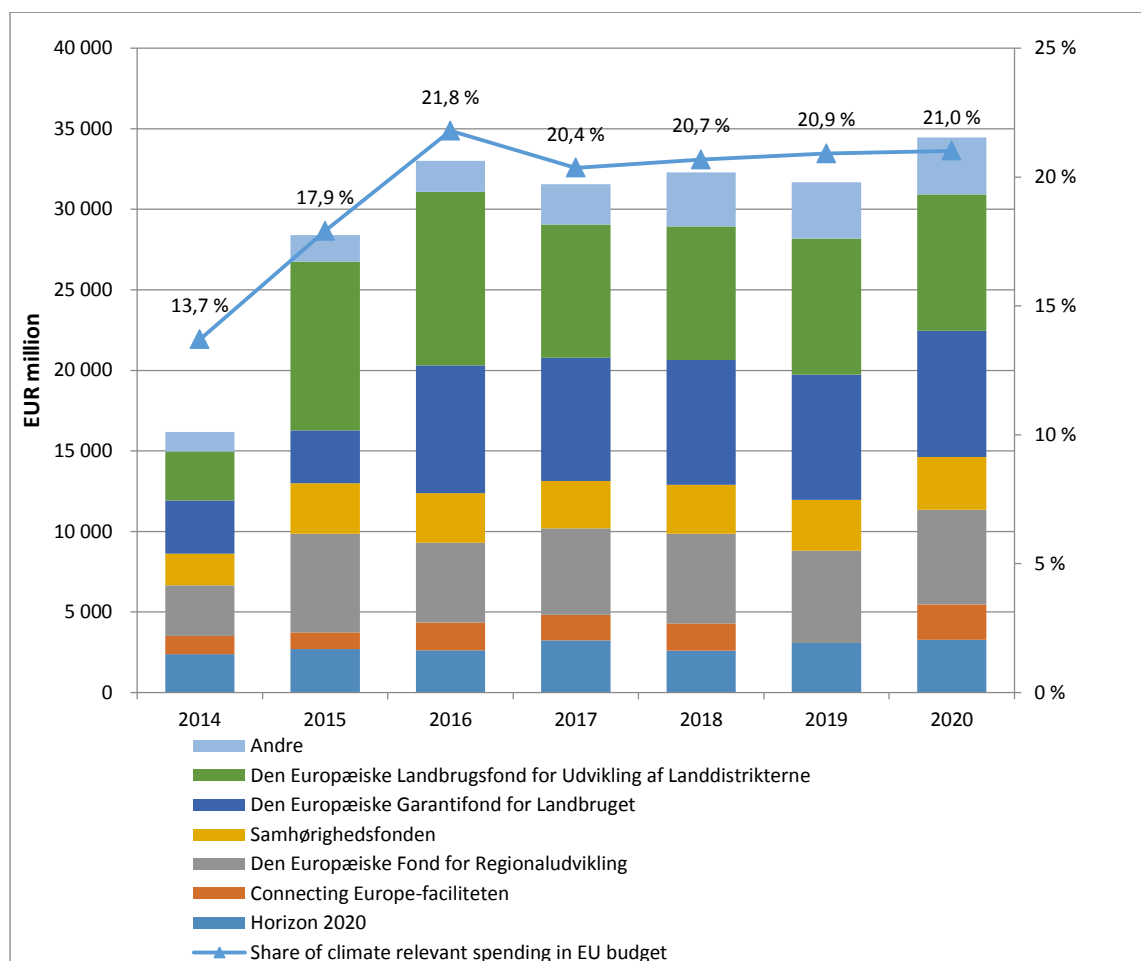
forberedende og ikkelovgivningsmæssige arbejde med andre elementer af handlingsplanen skrider også frem.

6. FINANSIERING AF KLIMAINDSATSSEN

Integration af klimapolitikker i EU-budgettet

EU har forpligtet sig til i gennemsnit at bruge mindst 20 % af dets budget på klimarelevante udgifter i 2014-2020. De senest tilgængelige data viser, at sådanne udgifter tegnede sig for 20,7 % af budgettet i 2018³⁴. Med budgettendensen afsættes der i gennemsnit 209 mia. EUR (19,7 % af budgettet) under den nuværende flerårige finansielle ramme.

På grundlag af dette gode resultat fremsatte Kommissionen den 2. maj 2018 forslag til et mere ambitiøst mål om, at 25 % af udgifterne skal bidrage til klimamålsætninger under den næste flerårige finansielle ramme (2021-2027).³⁵



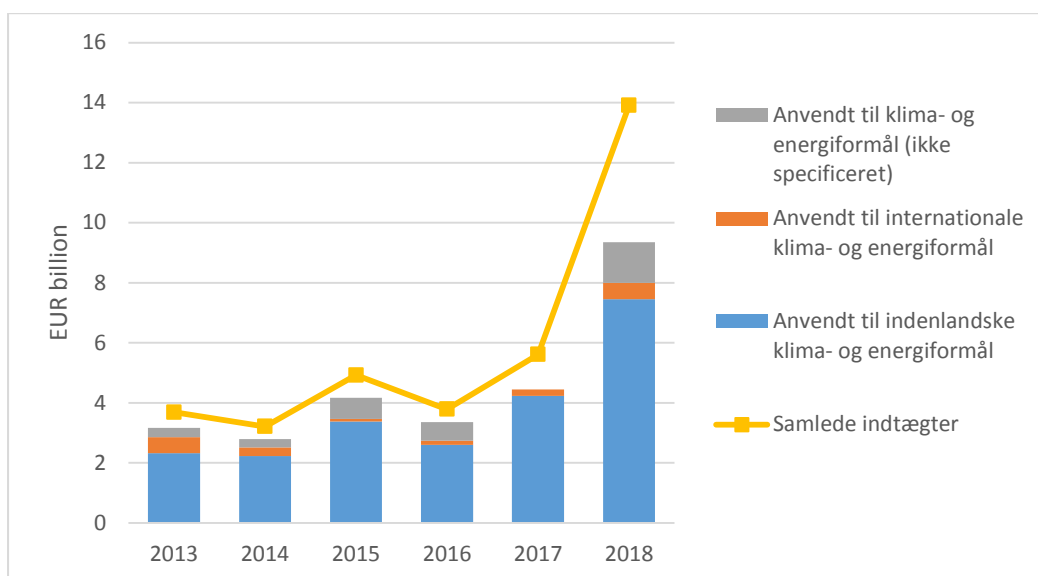
Figur 11: Klimarelevante udgifter i EU-budgettet, 2014-2020 (mio. EUR og procentdel af EU-budgettet)

³⁴ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/about_the_european_commission/eu_budget/draft-budget-2020-wd-13-web-1.4_soe.pdf

³⁵ https://ec.europa.eu/commission/publications/factsheets-long-term-budget-proposals_en.

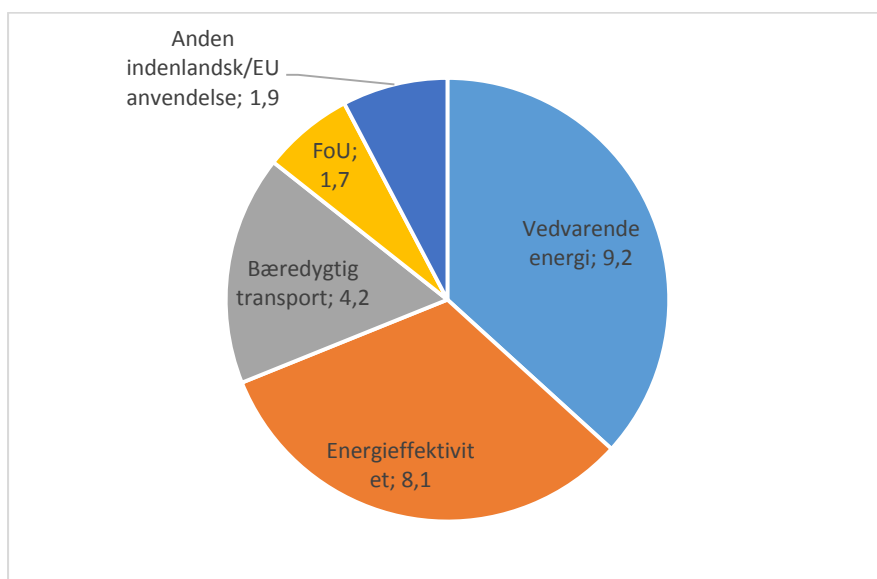
Anvendelsen af indtægterne fra auktionen af EU ETS-kvoter

I 2018 tjente medlemsstaterne 13,6 mia. EUR fra auktionen af EU ETS-kvoter, hvilket var 8 mia. EUR mere end i 2017 og en følge af den højere kulstofpris. I 2018 blev næsten 70 % af indtægterne brugt eller bestemt til at blive brugt til klima- og energirelaterede formål. I perioden 2013-2018 blev næsten 80 % brugt eller bestemt til at blive brugt til sådanne formål. Størstedelen af indtægterne anvendes til nationale formål og EU-formål, mens en mindre del anvendes til internationale klima- og energiformål. Figur 12 viser de samlede EU ETS-indtægter og deres anvendelse til klima- og energiformål.



Figur 12: Anvendelse af indtægter fra auktion af EU ETS-kvoter 2013-2018 (mia. EUR)

Af de indtægter, der blev anvendt indenlandsk, blev de fleste brugt på vedvarende energi, energieffektivitet og bæredygtig transport. Den indenlandske brug af auktionsindtægter vises i figur 13.



Figur 13: Indenlandsk anvendelse af indtægter fra auktion af EU ETS-kvoter 2013-2018 (mia. EUR)

NER300 (reserven for nytilkomne)

NER300 er et af verdens største finansieringsprogrammer for innovative kulstoffattige energidemonstrationsprojekter. Det finansieres ved monetarisering af 300 mio. EU ETS-emissionskvoter.

Som et resultat af to indkaldelser af forslag blev 38 projekter vedrørende vedvarende energi og et projekt vedrørende CO₂-opsamling og -lagring, der var fordelt på 20 EU-medlemsstater, tildelt støtte på i alt 2,1 mia. EUR. Syv projekter er under gennemførelse, og fem projekter forventes at blive igangsat inden udgangen af 2019. Fire projekter skrider frem, således at projekterne forventes igangsat inden den 30. juni 2021.

Som følge af den udfordrende økonomiske og politiske situation siden oprettelsen af NER300-programmet kunne 19 projekter, som var blevet udvalgt til finansiering, ikke rejse tilstrækkelig yderligere finansiel støtte, og de blev derfor trukket tilbage i juli 2019. Fire yderligere projekter befinder sig i forskellige udviklingsfaser. Tilbagetrækningen af de to indkaldelser af forslag har frigjort i alt 1 358 mio. EUR, der skal geninvesteres i eksisterende finansielle instrumenter (623 mio. EUR fra projekter under den første tilbagetrukne indkaldelse) og i innovationsfonden (735,5 mio. EUR fra den anden indkaldelse) (se boksen).

InnovFin-energidemonstrationsprojekter

De frigivne midler fra de annullerede projekter fra den første indkaldelse (indtil videre 623 mio. EUR) geninvesteres i InnovFin-energidemonstrationsprojekterne og Connecting Europe-facilitetens låneinstrument, der begge forvaltes af Den Europæiske Investeringsbank.

Indtil videre er der udvalgt tre projekter til at modtage de uudnyttede NER300-midler under InnovFin-energidemonstrationsprojekter, som beløber sig til ca. 73 mio. EUR:

1. Wave Roller: NER300-bidraget vil beløbe sig til 10 mio. EUR.
2. Windfloat: Projektet modtager omkring 60 mio. EUR fra de uudnyttede NER300-midler under InnovFin-energidemonstrationsprojekter. WindFloat modtager også støtte på næsten 30 mio. EUR under det oprindelige NER300-program.
3. Greenway EV Charging Network: Projektet blev tildelt EIB-finansiering under InnovFin-energidemonstrationsprojekter på 17 mio. EUR, hvoraf næsten 3 mio. EUR kom fra de uudnyttede NER300-midler.

Desuden har fire projekter fået projektudviklingsstøtte finansieret af uudnyttede NER300-midler.



Windfloat-projektet, Portugal.

Innovationsfonden

Innovationsfonden blev oprettet ved det reviderede direktiv om EU's emissionshandelssystem³⁶. Ved en kulstofpris på 20 EUR/ton CO₂ vil der blive mobiliseret 10 mia. EUR til på et konkurrencemæssigt grundlag at støtte demonstrationen af innovative teknologier og banebrydende innovation i sektorer, der er omfattet af EU ETS. Den delegerede forordning om anvendelsen af innovationsfonden trådte i

³⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/410 af 14. marts 2018, som ændrer direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen, artikel 10a, stk. 8.

kraft i maj 2019³⁷. I løbet af 2019 har Kommissionen gennemført opsøgende aktiviteter sammen med industrien og medlemsstaterne for at drøfte de spørgsmål vedrørende udvælgelsen og gennemførelsen af projekter, der er centrale for hver sektor. Den første indkaldelse af forslag planlægges gennemført medio 2020 og vil blive efterfulgt af regelmæssige indkaldelser indtil 2030³⁸.

Moderniseringsfonden

Moderniseringsfonden vil støtte lavemissionsinvesteringer i energisystemerne i ti mindre velstående medlemsstater³⁹ i forhold, der er fastsat i EU ETS-direktivet. Ved en kulstofpris på 20 EUR/ton CO₂ vil der blive genereret omkring 14 mia. EUR i løbet af det kommende årti. Fondens størrelse blev mere end fordoblet, efter at fem medlemsstater besluttede at overføre en del af deres solidaritetskvote og/eller midlertidige gratiskvoter. Kommissionen indledte arbejdet med at etablere moderniseringsfonden med at afholde en række tekniske workshops i alle støttemodtagende medlemsstater fra september 2018 til januar 2019. Yderligere forberedelser gennemføres hen imod vedtagelsen af en gennemførelsesretsakt i første halvår 2020.

LIFE — Klimaindsatsen

LIFE-programmet er EU's finansieringsinstrument til miljø- og klimaindsatsen. Det medfinansierer projekter med europæisk merværdi. Det samlede budget til finansiering af projekter i 2014-2020 beløber sig til 2,5 mia. EUR under delprogrammet for miljø og 0,86 mia. EUR under delprogrammet for klimaindsatsen. De fleste LIFE-miljøprojekter medfører også klimamæssige fordele.

Klimaindsatsen under LIFE støtter afbødnings- og tilpasningsprojekter samt klimaforvaltning og -information. Under LIFE-indkaldelsen 2018 blev forslag, der involverede støttemodtagere fra 21 medlemsstater, anbefalet til finansiering, hvor Spanien, Italien og Tyskland tegnede sig for størstedelen.

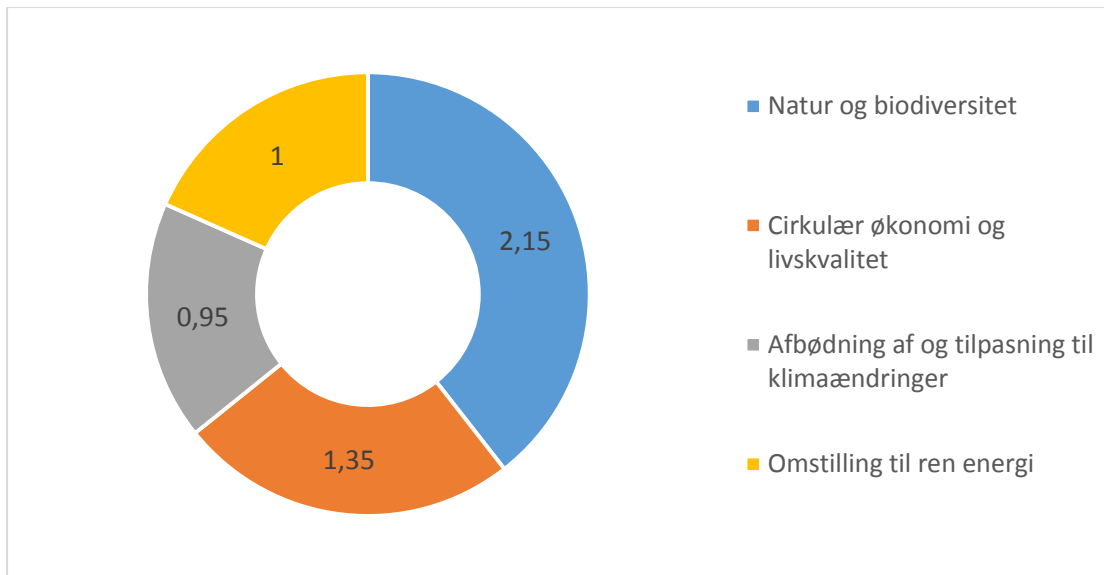
Den foreslåede flerårige finansielle ramme for 2021-2027 omfatter et øget budget på 5,45 mia. EUR til LIFE-programmet for miljø- og klimaindsatsen.

På området for klimaindsatsen vil der blive oprettet to delprogrammer: "tilpasning til og afbødning af klimaændringer" og "omstilling til ren energi". Budgettet for klimaindsatsen i perioden 2021-2027 forventes at beløbe sig til omkring 1 mia. EUR. Aktiviteterne under delprogrammet for omstilling til ren energi finansieres i dag af Horisont 2020 og vil få tildelt et lignende budget.

³⁷ 28.5.2019 — C(2019) 1492 — [Kommissionens delegerede forordning \(EU\) 2019/856 om supplerende regler til direktiv 2003/87/EF for så vidt angår anvendelsen af innovationsfonden](#).

³⁸ https://ec.europa.eu/clima/policies/innovation-fund_en.

³⁹ BG, CZ, EE, HR, LV, LT, HU, PL, RO og SK.



Figur 14: Foreslået budgettildeling til LIFE 2021-2027.

7. TILPASNING TIL KLIMAÆNDRINGER

I løbet af det seneste år er der opnået yderligere fremskridt under EU's tilpasningsstrategi, som blev vedtaget i 2013 for at forberede medlemsstaterne på de nuværende og fremtidige indvirkninger på klimaet:

- ✓ 26 medlemsstater har i dag indført en national tilpasningsstrategi, mens de resterende er næsten færdige med deres strategier⁴⁰
- ✓ mere end 1 900 byer i Europa har gennem borgmesterpagten forpligtet sig til at forbedre deres modstandsdygtighed over for klimaændringer (stigning på ca. 900 siden 2018)
- ✓ flere udkast til nationale energi- og klimaplaner indeholder tilpasningsmål
- ✓ platformen CLIMATE-Adapt er blevet opgraderet
- ✓ Kommissionen har offentliggjort en ajourføring af dens PESETA-undersøgelse⁴¹ om en række klimavirkninger, herunder en økonomisk vurdering
- ✓ LIFE-programmet finansierer tilpasningsprojekter på livsvigtige områder, f.eks. vandressourcer.

⁴⁰ Kroatien og Bulgarien arbejder stadig på deres nationale strategier.

⁴¹ <https://ec.europa.eu/jrc/en/peseta-iii>.

AgroClimaWater-projektet⁴² fremmer vandeffektiviteten og støtter en omstilling til en mere klimarobust landbrugspraksis i Middelhavslande. LIFE-programme støtter projektet med 1,4 mio. EUR.

Projektets pilotforanstaltninger har fokus på oliven-, citrus- og ferskenplantager. De deltagende landbrugere tilpasser deres metoder for at opnå det størst mulige udbytte på trods af den ringe eller usikre tilgængelighed af vand. Efter kun to års gennemførelse har LIFE AgroClimaWater opnået imponerende resultater, f.eks. en reduktion af vandforbruget på 15 % og af næringsstofforbruget på 50 % i Italien, og 26 % større udbytte fra græske pilotprojekter på trods af de ekstreme klimaforhold i 2018.

EU's tilpasningsstrategi blev evalueret i 2018 med positive konklusioner⁴³. Nogle af **erfaringerne** kan bruges til at definere EU's fremtidige tilpasning, f.eks.:

- Den internationale udvikling har skabt et behov for, at EU justerer sin tilpasningsindsats i forhold til Parisaftalen, Sendairammen for katastrofeforebyggelse og målene for bæredygtig udvikling.
- Behovet for tilpasning til de fremskyndede ændringer er endnu større, end da strategien blev vedtaget: Vi skal i en større grad styrke infrastrukturen mod virkningerne af ekstreme vejr- og klimaændringer.
- **Økosystembaserede tilgange** skal være bedre forankret i vurderingen og valget af tilpasningsmuligheder.
- Der bør være mere fokus på **folkesundhed** i tilpasningspolitikker og -planlægning.

Under **Horisont Europa** er der blevet oprettet en **mission for tilpasning og samfundsmæssig omstilling**. Missionsudvalget har Connie Hedegaard som formand. Horisont Europas missioner vil sikre og udstikke retningen for forskning og innovation og vil opnå industriens og offentlighedens støtte gennem ambitiøse og overskuelige milepæle.

8. DET INTERNATIONALE KLIMASAMARBEJDE

Luftfart

I 2018 vedtog Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO-Rådet) internationale standarder og anbefalinger (SARP'er) som en del af kulstofkompensations- og reduktionsprogrammet for den internationale luftfart (CORSA). Formålet med CORSA er at stabilisere virkningen af den internationale luftfarts emissioner på 2020-niveauerne gennem kompensation.

På ICAO-plan er gennemførelsen i gang, men endnu ikke afsluttet. De første overvågningsforpligtelser blev indledt i 2019, og en pilotfase vil begynde i 2021. 81 lande, som tegner sig for 76,6 % af de globale emissioner har allerede tilmeldt sig fra 2021, men der er stadig usikkerhed med hensyn til ordningens endelige dækning og robusthed, fordi visse lande med stor luftfartsaktivitet ikke deltager, og fordi der stadig skal træffes beslutning om de emissionsenheder, der kan anvendes til kompensation.

Af hensyn til EU's politiske muligheder har EU's medlemsstater givet ICAO meddelelse⁴⁴ om forskellene mellem kravene i EU ETS for luftfart og de retligt bindende krav i CORSA ifølge SARP'erne.

⁴² <http://www.lifeagroclimawater.eu/>.

⁴³ https://ec.europa.eu/clima/policies/adaptation/what_en.

Søfarten

I 2018 vedtog Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) sin strategi om reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe, herunder en international forpligtelse til at reducere emissionerne med mindst 50 % inden 2050 sammenlignet med 2008-niveauet (herunder midlertidige mål for kulstofintensitet). Som medlemmer af Den Internationale Søfartsorganisation skal EU's medlemsstater handle for at opfylde denne forpligtelse.

IMO-strategien omfatter en liste over forslag til kort-, mellemlang- og langsigtede foranstaltninger for at opfylde strategiens målsætninger, hvor foranstaltninger, der kan sikre yderligere emissionsreduktioner allerede inden 2023, prioriteres, og hvor der bygges videre på eksisterende IMO-foranstaltninger, f.eks. designindekset for energieffektivitet og forvaltningsplanen for skibes energieffektivitet. Kommissionen er tæt involveret i de igangværende forhandlinger om konkrete foranstaltninger i IMO, herunder forslag fremsat af EU-medlemsstater.

I 2018 begyndte skibe, der anløber havne i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde at overvåge og rapportere deres emissioner, og de første emissionsdata blev offentliggjort den 30. juni 2019⁴⁵. Dette system har til formål at tilvejebringe robuste oplysninger til støtte for politiske beslutninger og sikre den nødvendige gennemsigtighed for at tilskynde til indførelsen af energieffektive teknologier og procedurer. Inden udgangen af 2019 færdiggør Kommissionen en rapport om, hvordan systemet har fungeret i det første gennemførelsesår.

Under Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) blev overvågningen af skibes fuelolieforbrug indledt den 1. januar 2019, og de første rapporter skal indgives i 2020. Skibe, der anløber havne i EU, skal derfor indgive rapport i henhold til både EU's forordning om overvågning, rapportering og verifikation og IMO's dataindsamlingsystem.

Støtte til udviklingslande

EU og medlemsstaterne er — med et beløb på 74,4 mia. EUR i 2018 — fortsat verdens største donorer af officiel udviklingsbistand til udviklingslandene. EU, medlemsstaterne og Den Europæiske Investeringsbank er også de største donorer af offentlig finansiering til klimaindsatsen og ydede et bidrag på 20,4 mia. EUR i 2017 (det seneste tilgængelige tal)⁴⁶.

Til Den Grønne Klimafond (GCF) har EU's medlemsstater givet tilsagn om 4,7 mia. USD under fondens indledende mobilisering af ressourcer og tegner sig dermed for næsten halvdelen af de samlede tilsagn på 10,3 mia. USD. Europas rolle vil sandsynligvis vokse i fremtiden. Tyskland og Norge er de første lande, der har annonceret, at de vil fordoble deres bidrag i fondens igangværende genopfyldningsrunde.

EU's globale klimaalliance (GCCA+) er et EU-flagskibsinitiativ vedrørende klima. I perioden 2007-2020 yder det tilskud på 750 mio. EUR til klimaforanstaltninger og kapacitetsudvikling i udviklingslande, primært i de mindst udviklede lande og små udviklingsøstater. Under den nuværende ajourføring af de nationalt fastlagte bidrag under Parisaftalen støtter GCCA+ EU's partnere i deres udformning af klimapolitikker og planlægning af ambitiøs afbødning af og tilpasning til klimaændringer.

EU's eksterne investeringsplan tilskynder til investering i udviklingslande i Afrika og EU's naboskabsregion. Indtil videre vil otte garantier hjælpe med at oprette og udvide projekter vedrørende vedvarende energi og konnektivitet til millioner af mennesker i partnerlandene. Den europæiske

⁴⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:32018D2027>.

⁴⁵ Forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport.

⁴⁶ 2018-tallene for EU's finansiering til klimaindsatsen offentliggøres i efteråret 2019 i Rådets konklusioner om klimafinansiering.

garanti for vedvarende energi, der ledes af fire europæiske finansieringsinstitutioner, vil f.eks. bidrage med op til 3,4 mia. EUR til projekter i Afrika syd for Sahara. Projekterne vil reducere kulstofemissionerne, mindske strømafbrudelser, skabe op til 12 000 job og tilføje produktionskapacitet på omkring 2 GW fra vedvarende energikilder.

Forhandlingerne om et nyt partnerskab mellem EU og AVS-staterne (Afrika, Vestindien og Stillehavet) efter 2020 blev indledt den 28. september 2018. Den planlagte post-Cotonouaftale⁴⁷ skal indeholde en fælles stærk forpligtelse til klimaindsatsen. I 2018 blev der desuden lanceret en ny alliance mellem Afrika og Europa med fokus på bæredygtige investeringer og job, som bl.a. har til formål at styrke beskyttelsen af både miljø og arbejdstagerrettigheder.

Sammenkobling af EU ETS med Schweiz

Efter undertegnelsen af en aftale i november 2017 om sammenkobling af deres emissionshandelssystemer har både EU og Schweiz nu godkendt aftalen. Som det næste skal Schweiz og EU ratificere sammenkoblingsaftalen, således at systemerne vil blive sammenkoblet fra den 1. januar 2020.

⁴⁷ Cotonouaftalen er den overordnede ramme for EU's forbindelser med AVS-landene. Den udløber i februar 2020.