



Notat

17. september 2021

Grund- og nærhedsnotat vedr. Kommissionens forslag til en Social Klimafond

KOM (2021) 568 final

Nyt notat

1. Resume

Kommissionen har den 14. juli 2021 offentliggjort forslag til en social klimafond. Forlaget er fremsat som del af Kommissionens lovforslagspakke vedr. udmøntning af EU's forøgede 2030-klimareduktionsmål (Fit-for-55).

Fonden har til formål at adressere sociale effekter, der berører udsatte husholdninger, udsatte transportbrugere og udsatte mikrovirksomheder, som følge af Kommissionens forslag til EU's kvotehandelsystem for vejtransport og bygninger.

Hvert medlemsland vil skulle udarbejde og indsende en social klimaplan, der indeholder konkrete tiltag og investeringer mhp. at afbøde sociale konsekvenser sfa. Kommissionens forslag om inklusionen af vejtransport og bygninger i kvotehandelsystemet. Fonden kan yde støtte til midlertidig indkomststøtte til udsatte husholdninger og transportbrugere, samt bl.a. finansiere tiltag og investeringer mhp. at øge bygningers energieffektivitet, udføre bygningsrenovering, dekarbonisere opvarmning og nedkøling af bygninger samt forbedre adgang til nul- og lavemissionsmobilitet og transport.

Kommissionen lægger op til et samlet udgiftsniveau på ca. 72,2 mia. euro i løbende priser i perioden 2025-32, hvoraf den danske andel af støtten udgør 361 mio. euro (svarende til 0,5 pct. af den samlede støtte) i Kommissionens forslag.

Forslaget forventes at have negative statsfinansielle konsekvenser for Danmark, idet Danmark ikke forventes at modtage direkte støtte fra den sociale klimafond et omfang, som svarer til den danske finansiering heraf. De nærmere specifikke konsekvenser vil bl.a. afhænge af Kommissionens kommende ændringsforslag til EU's flerårige finansielle ramme, samt forslagspakke vedr. nye EU-indtægtskilder. Sidstnævnte forventes fremlagt i løbet af 2021.

Regeringen ønsker en ambitiøs og omkostningseffektiv klimaindsats i EU, der kan bidrage til at indfri EU's klimamål for 2030 samt drive den grønne omstilling både i Danmark og i EU mod klimaneutralitet i senest 2050. Regeringen finder at den grønne omstilling i EU skal være ambitiøs og socialt retfærdig. Regeringen finder, at der skal tages højde for allerede eksisterende fordelingsmekanismer til gavn for mindre velstående lande og regioner, samt de betydelige midler afsat til klimainitiativer i EU's flerårige finansielle ramme for 2021-27. Bl.a. i det lys er rege-

ringen skeptisk over for forslaget om en ny social klimafond. Regeringen finder det samtidig vigtigt, at fokus er på en effektiv implementering af allerede afsatte rammer til at indfri EU's høje klimaambitioner.

Baggrund

Kommissionen har den 14. juli 2021 fremsat forslag til Europa-Parlamentet og Rådet om etablering af en social klimafond. Forlaget er fremsat som del af Kommissionens lovforslagspakke vedr. udmøntning af EU's forøgede 2030-klimareduktionsmål (*Fit for 55*). Forslaget er oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 10. september 2021.

Kommissionen angiver sammen med forslaget, at forøgelsen af EU's 2030-klimamål til 55 pct. forventes at øge prisen på fossile brændstoffer. Kommissionen fremhæver i den forbindelse, at de estimerede ændringer i priserne som følge af højere klimaambitioner vil påvirke de lavere indkomstgrupper mere end de øverste indkomstgrupper. Kommissionen fremhæver endvidere, at den sociale klimafond skal oprettes med henblik på at imødegå de sociale og fordelingsmæssige konsekvenser for de mest sårbare grupper som følge af udvidelse af kvotehandel til bygninger og vejtransport. Det forventes, at de forventede højere energipriser som følge heraf vil skabe opmærksomhed i en række medlemslande, samt præge forhandlingerne om forslaget.

Det oplyses sammen med forslaget om den sociale klimafond, at Kommissionen vil fremlægge ændringsforslag til EU's flerårige finansielle ramme for 2021-27 med henblik på at tilpasse til de øgede EU-udgifter. Hertil forventes Kommissionen at fremlægge en ændringsforslag til ordningen for EU's egne indtægter, herunder med henblik på finansiering af den sociale klimafond.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91(d)(1), artikel 192(1) og artikel 194(1)(c) og behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure. Forslaget skal vedtages med kvalificeret flertal.

3. Formål og indhold

Der lægges i Kommissionens forslag op til at oprette en social klimafond, der overordnet vil have til formål at bidrage til omstilling mod klimaneutralitet ved at adressere sociale effekter som følge af at udvide kvotehandel til vejtransport og bygninger, som det foreslås i Kommissionens forslag til revision af EU's kvotehandelssystem (KOM (2021) 551)¹. Fondens specifikke målsætning er at yde støtte til udsatte husholdninger, udsatte transportbrugere og udsatte mikrovirksomheder.

¹ Forslag til Europa-Parlamentet og Rådet om ændring af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og afgørelse (EU) 2015/1814 om oprettelse og anvendelse af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner og forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (KOM (2021) 551).

National social klimaplan

Kommissionen lægger op til, at hvert medlemsland vil skulle udarbejde og indsende en social klimaplan, sammen med en opdatering af landets national energi- og klimaplan, som følger forordning (EU) 2018/1999².

Sammen med en beskrivelse af, hvordan den sociale klimaplan opfylder fondens overordnede formål, vil der i planen skulle opstilles konkrete tiltag og påtænkte investeringer med henblik på at afbøde virkningen af evt. stigning i prisen på fossile brændstoffer som følge af inklusionen af vejtransport og bygninger i EU's kvotehandelssystem. Den sociale klimaplan kan bl.a. indeholde nationale tiltag, der yder midlertidig indkomststøtte til udsatte husholdninger og husholdninger, der er udsatte transportbrugere. Herudover vil planen skulle indeholde nationale projekter med henblik på at:

- finansiere tiltag og investeringer for at øge bygningers energieffektivitet; gennemføre foranstaltninger til forbedring af energieffektivitet; udføre bygningsrenovering; dekarbonisere opvarmning og nedkøling af bygninger, herunder integration af energiproduktion fra vedvarende energikilder.
- finansiere tiltag og investeringer for at forbedre adgang til nul- og lavemissionsmobilitet og transport.

Støtten fra fonden skal være additional til støtte, der gives af andre EU-programmer, fonde og instrumenter. Det vil være muligt, at tiltag og investeringer modtager støtte fra andre EU-programmer, fonde og instrumenter såfremt støtten ikke dækker samme omkostninger. Herunder skal støtten fra fonden være additional og må ikke erstatte varige nationale udgifter.

Herudover skal et lands sociale klimaplan særligt indeholde følgende elementer:

- Konkrete foranstaltninger, der er nødvendige for at opfylde planens tiltag og investeringer, samt information om eksisterende og planlagte initiativer fra andre EU-, internationale, offentlige eller private aktører.
- Estimering af de sandsynlige effekter ved en forøget pris på fossile brændsler for dels husholdninger, herunder særligt ift. forekomsten af energifattigdom, for dels mikrovirksomheder og for dels transportbrugere, med fokus på at danne et skøn for og identifikation af udsatte husstande, udsatte mikrovirksomheder og udsatte transportbrugere. Denne vurdering vil skulle foretages med et tilstrækkeligt niveau af regional opdeling under hensyntagen til elementer som f.eks. adgang til offentlig transport, grundlæggende services og identifikation af områder, der er mest påvirket.

² Artikel 14(2) i EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2018/1999 af 11. december 2018 om forvaltning af energiunionen og klimaindsatsen, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, Rådets direktiv 2009/119/EF og (EU) 2015/652 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013.

- Såfremt planen indeholder midlertidig indkomststøtte, skal planen indeholde kriterierne for identifikation af modtagere, angivelse af tidshorisont af tiltag, vurdering af forventet effekt på energi- og transportfattigdom, samt på sårbarheden for husholdninger, transportbrugere og mikrovirksomheder.
- Påtænkte mål og milepæle, samt en vejledende tidsplan for gennemførelsen af tiltag og investeringer, som skal gennemføres inden den 31. juli 2032.
- Forventede omkostninger ved planen sammen med tilstrækkelige begrundelse herfor, herunder ift. omkostningseffektivitet samt planens forventede indvirkning.
- Påtænkte nationale bidrag til de samlede omkostninger.
- Forklaring på hvordan planen sikrer, at ingen tiltag eller investeringer gør signifikant skade på miljømæssige målsætninger³.
- Ordninger for effektiv overvågning og gennemførelse af planen, herunder især for de foreslåede mål og milepæle.
- Et resumé af høringsprocessen og hvor muligt gennemførelse af planen, samt hvordan interessenternes input er afspejlet i planen.
- Beskrivelse af landets system til at forebygge, opdage og korrigere korrupsion, svindel og interessekonflikter ved anvendelse af fondens midler, samt beskrivelse af tiltag med henblik på at undgå dobbeltfinansiering fra EU-programmer.

Kommissionen fremhæver hertil, at planen skal være konsistent med information og indsats, som medlemslandet har fastsat i handlingsplanen for den europæiske søjle for sociale rettigheder og den europæiske socialfond, landets genopretningsplan og landets langsigtede strategi for bygningsrenovation. Hertil skal indsatsene komplementere landets planer for fonden for retfærdig omstilling.

Omkostningsskøn for tiltag og investeringer i den sociale klimafond

Medlemslandene vil kunne inkludere omkostninger til tiltag og investeringer inden for fondens specifikke indsatsområder. Fonden vil ikke kunne støtte omkostninger i form af direkte indkomststøtte for husholdningerne, der allerede er omfattet af:

- Offentlig indgriben i prisniveauet for brændstoffer, der vedrører vejtransport og bygninger (kapitel IVa i direktiv 2003/87/EC).
- Offentlig indgriben ift. prisfastsættelse for udbud af gas i overensstemmelse med artikel 3(3) af direktiv 2009/73/EC⁴

³ Artikel 17 i EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2020/852 af 18. juni 2020 om fastlæggelse af en ramme til fremme af bæredygtige investeringer og om ændring af forordning (EU) 2019/2088.

⁴ EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2009/73/EF af 13. juli 2009 om fælles regler for det indre marked for naturgas og om ophævelse af direktiv 2003/55/EF.

I tilfælde af et land kan dokumentere i sin sociale klimaplan, at den offentlige indgriben ikke fuldt ud opvejer prisstigningen som følge af inklusionen af vejtransport og bygninger i EU's kvotehandelssystem, vil direkte indkomststøtte kunne indgå i omkostningsskønnene for planen.

Medlemslandene kan i omkostningsskønnene for den sociale klimaplan medregne finansiel støtte til andre offentlige eller private enheder, end udsatte husholdninger, mikrovirksomheder og transportbrugere, såfremt disse enheder gennemfører tiltag og investeringer, der i sidste ende kommer udsatte husholdninger, mikrovirksomheder og transportbrugere til gode. Det pålægger medlemslandet at sikre nødvendige lov- og kontraktmæssige garantier for, at den fulde gevinst videregives til de udsatte husholdninger, mikrovirksomheder og transportbrugere.

Vurdering af sociale klimaplaner

Kommissionen skal vurdere et lands sociale klimaplan i tæt samarbejde med det pågældende land. Kommissionen kan anmode om yderligere informationer og angive bemærkninger til planen. Medlemslandet skal give den efterspurgte information og må revidere planen, hvis nødvendigt, inklusiv efter indlevering af planen. Kommission og medlemslandet kan aftale at forlænge fristen for godkendelse, såfremt det vurderes nødvendigt og der kan opnås enighed herom.

Kommissionen skal vurdere relevansen, effektiviteten og sammenhængen af planen baseret på følgende kriterier:

- at planen forventes at bidrage til at adressere de sociale indvirkninger på samt udfordringer for udsatte husholdninger, mikrovirksomheder og transportbrugere sfa. etableringen af kvotehandelssystemet for vejtransport og bygninger. Indsatsen vil bl.a. skulle tage højde for Kommissionens anbefalinger til medlemslandene i forhold til langsigtede mål om klimaneutralitet i EU inden 2050⁵, samt ladespecifikke udfordringer og den finansielle tildeling som medlemslandet står til at modtage.
- at planen ikke indeholder tiltag, der forventes at forårsage signifikant skade på miljømæssige målsætninger.
- at planen indeholder tiltag, der bidrager til den grønne omstilling, herunder som særligt adresserer udfordringer forbundet med indfrielse af EU's klima- og energimål for 2030, samt 2030-målene under mobilitetsstrategien.
- at planen forventes at have en vedvarende indvirkning på udfordringerne, der adresseres i planen.
- at planen forventes at sikre en effektiv overvågning og gennemførelse, herunder i forhold til den planlagte tidsplan, samt mål og milepæle og tilhørende indikatorer.

⁵ EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2018/1999 af 11. december 2018 om forvaltning af energiunionen og klimaindsatsen, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, Rådets direktiv 009/119/EF og (EU) 2015/652 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013.

- at landets begrundelse for, at størrelsen på finansieringsbehovet forbundet med dets plan er rimeligt og plausibelt og står mål med den forventede nationale miljømæssige og sociale indvirkning.
- at de forslåede ordninger i planen forventes at forebygge, opdage og korrigere korrupsion, svindel og interessekonflikter ved anvendelse af fondens midler.
- at de forslåede mål og milepæle er effektive i betragtning af fondens omfang, mål og støtteberettigede indsatser.
- at planens tiltag og investeringer repræsenterer en sammenhængende indsats.

Godkendelser af sociale klimaplaner

Det foreslås, at Kommissionen træffer afgørelse om et EU-lands sociale klimaplan inden for seks måneder efter, at landet har afleveret planen. Afgørelsen træffes af Kommissionen i form af en implementerende retsakt.

Såfremt Kommissionen i forbindelse med sin afgørelse godkender landets sociale klimaplan, skal afgørelsen nævne de tiltag og investeringer, som medlemslandet skal implementere, herunder mål og milepæle, samt størrelsen af den direkte støtte, som landet tildeles. Derudover skal afgørelsen bl.a. fastlægge, hvordan den direkte støtte udbetales i rater ved opfyldelsen af mål og milepæle, herunder tilhørende indikatorer, landets nationale bidrag, samt redegøre for rammerne for Kommissionens adgang til de informationer og data, som ligger til grund for planen.

Afgørelsen om direkte støtte til et land bestemmes på baggrund af landets sociale klimaplan og dets skøn for de samlede omkostninger forbundet med gennemførelse af planen. Det sker på følgende vis:

- Såfremt den sociale klimaplan godkendes, og hvis landets skønnede omkostninger forbundet med planen svarer til eller er større end landets nominelle øvre grænse for direkte støtte, tildeles landet direkte støtte svarende til den øvre grænse for støtte.
- Såfremt den sociale klimaplan godkendes, og hvis landets skønnede omkostninger forbundet med planen er mindre end landets nominelle øvre grænse for direkte støtte, tildeles landet direkte støtte svarende til de skønnede omkostninger.
- Såfremt den sociale klimaplan ikke godkendes, idet den ikke lever op til kriterierne herfor, tildeles et land ingen direkte støtte.

Såfremt et lands sociale klimaplan ikke godkendes, skal Kommissionen tilvejebringe en begrundelse for sin afgørelse. Medlemslandet skal genindsende dets plan efter der er taget højde for Kommissionens vurdering.

Forpligtigelse for modtagelse af finansiel støtte

Efter vedtagelse af landets sociale klimaplan skal der rettidigt indgås aftale med medlemslandet, som udgør en juridisk forpligtigelse, der dækker over 2025-27, i

henhold til EU's finansforordning⁶. Denne aftale kan tidligst indgås et år før påbegyndelsen af auktioneringen under kvotehandelssystemet for vejtransport og bygninger. Den juridiske forpligtigelse for perioden 2028-2032 indgås med forbehold for midler tilgængelige under de årlige lofter i den gældende flerårige finansielle ramme.

Udbetaling og suspension

Fonden har til formål at støtte medlemslandene med finansiering af tiltag og investering, som forudsat i landets sociale klimaplan. Udbetaling af støtte betinges af opnåelse mål og milepæle for tiltagene og investeringerne i planen.

Det fremgår af forslaget, at mål og milepælene skal være i overensstemmelse med EU's klimamål og særligt omfatte:

- Energieffektivitet
- Bygningsrenovation
- Nul- og lavemissionsmobilitet og -transport
- Reduktion i drivhusgasemissioner
- Reduktion i antal af udsatte husholdninger, herunder særligt husholdninger i energifattigdom, udsatte mikrovirksomheder og udsatte transportbrugere

Efter indfrielse af milepæle og målsætninger i et lands sociale klimaplan og afgørelsen herom kan landet på halv- eller helårlig basis anmode Kommissionen om udbetaling af den direkte støtte. Kommissionen træffer inden for to måneder beslutning om, hvorvidt anmodningen imødekommes.

Såfremt en anmodning om udbetaling af direkte støtte ikke godkendes, suspenderes udbetalingen enten helt eller delvist. Suspensionen løftes, når et land måtte nå sine milepæle og mål.

Såfremt et lands udbetaling suspenderes og landets mål og milepæle ikke er opfyldt inden for seks måneder efter suspensionen, skal Kommissionen reducere den finansielle assistance proportionalt.

Såfremt der inden for tolv måneder efter godkendelse af den juridiske aftale for planen ikke er sket håndgribelige fremskridt i nogen af de relevante mål og milepæle, skal Kommissionen ophæve relevante aftaler og frigive den relevante andel af den finansielle assistance.

⁶ EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU, Euratom) 2018/1046 af 18. juli 2018 om de finansielle regler vedrørende Unionens almindelige budget, om ændring af forordning (EU) nr. 1296/2013, (EU) nr. 1301/2013, (EU) nr. 1303/2013, (EU) nr. 1304/2013, (EU) nr. 1309/2013, (EU) nr. 1316/2013, (EU) nr. 223/2014, (EU) nr. 283/2014 og afgørelse nr. 541/2014/EU og om ophævelse af forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.

Landet kan inden for to måneder fra Kommissionens konklusion om suspension eller aflysning af den finansielle assistance gøre indsigelse mod beslutningen.

Finansiell assistance

Forslaget indebærer, at der fra den sociale klimafond kan gives finansiell assistance til medlemslandene i form af direkte støtte. Der lægges med forslaget op til, at den finansielle assistance udgør 23,7 mia. euro i løbende priser for perioden 2025-27 og 48,5 mia. euro i løbende priser for perioden 2028-32, afhængigt af tilgængelige midler under de årlige lofter i den gældende flerårige finansielle ramme (MFF). Der lægges dermed med forslaget op til en samlet finansielle ramme på 72,2 mia. euro i løbende priser for 2025-32.

Medlemslandene kan indgive forespørgsel om at flytte midler fra fonde under delt forvaltning til den sociale klimafond. Medlemslandene kan overlade forvaltningen af fonden til den nationale myndighed, der forvalter den europæiske socialfond (ESF+), hvor det vurderes relevant. Medlemslandene vil kunne anvende op til 4 pct. af den samlede totale tildeling af støtte til teknisk assistance til planen.

Maksimal finansiell assistance

Kommissionen lægger op til, at alle medlemslande tildeles midler. Medlemslandenes finansielle assistance udregnes bl.a. ud fra befolkning i risiko for fattigdom, udledninger fra fossil brændsel i husstande samt landenes relative velstandsniveau.

Kommissionens forslag til fordeling af midler fra den sociale klimafond fremgår af bilag 1.

Nationale bidrag

Medlemslandene skal bidrage med mindst 50 pct. af de samlede omkostninger i den sociale klimaplan. Medlemslandene skal bl.a. bruge provenu fra auktionering af kvoter vedr. vejtransport og bygninger til deres nationale bidrag til planen.

Ændring af social klimaplan

Såfremt et lands sociale klimaplan, herunder relevante mål og milepæle, ikke længere er enten hel eller delvis uopnåelige for medlemslandet på grund af objektive kriterier, herunder især som følge af den faktiske, direkte indvirkning af kvotehandelsystemet for vejtransport og bygninger, kan landet indsende en opdateret plan.

Såfremt Kommissionen giver en positiv vurdering af den ændrede plan, skal Kommission inden for fire måneder efter aflevering af den ændrede plan fremsætte årsagerne for den positive vurdering gennem en implementerede retsakt.

Såfremt Kommissionen giver en negativ vurdering af den ændrede plan, skal anmodningen afvises, hvilket ligeledes skal ske inden for fire måneder.

Inden 15. marts 2027 skal hvert medlemsland vurdere, hvorvidt landets plan er hensigtsmæssig i lyset af de faktiske, direkte af indvirkninger af kvotehandelssystemet for vejtransport og bygninger. Denne vurdering forelægges Kommissionen som del af den toårige statusrapportering.

Beskyttelse af EU's finansielle interesser

Forslaget skal efterleve EU's finansforordning, som bl.a. fastlægger de finansielle regler for EU's budget og forordningen vedr. konditionalitet til beskyttelse af EU's budget (retsstatsmekanismen), som gælder for alle nye forpligtelser fra 1. januar 2021⁷. Det indebærer bl.a., at EU's finansielle interesser skal beskyttes mod svindel, korruption og uregelmæssigheder.

Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) kan i den forbindelse foretage administrative undersøgelser, herunder inspektioner på stedet (on-site), af hvorvidt der er sket svindel, korruption eller andre former for ulovlige handlinger. Den Europæiske Anklagemyndighed (EPPO) kan efterforske og retsforfølge svindel og andre kriminelle handlinger forbundet med EU-midler. Enhver, som modtager EU-midler, skal samarbejde fuldt ud med Kommissionen, OLAF, EPPO og Den Europæiske Revisionsret (ECA) om opklaring og adgang mhp. at beskytte EU's finansielle interesser.

Rapportering, information og kommunikation

Medlemslandet skal halvårligt rapportere til Kommissionen om implementeringen af planen som del af procesrapporter for landets nationale energi- og klimaplan. Kommissionen overvåger implementeringen af fonden.

Modtagere af finansiel assistance skal tilvejebringe offentlig information om tiltag. Kommissionen skal ligeledes kommunikere om fonden, herunder opnåede resultater. Dette koordineres med de nationale myndigheder, hvor relevant.

Komplementaritet, overvågning og evaluering

Kommissionen og medlemslandet skal sikre komplementaritet, synergi, samhørighed og konsistens mellem fonden og andre EU-programmer og instrumenter, herunder InvestEU, instrumentet for teknisk støtte, genopretningsfaciliteten og EU's fonde under delt forvaltning.

Kommissionen skal overvåge gennemførelse og fremskridt med at opnå formålene med fonden. Det skal i den forbindelse sikres, at data til at overvåge gennemførelsen af tiltag og resultater indsamles effektivt og rettidigt.

Kommissionen skal inden 1. juli 2028 fremlægge en evalueringsrapport til Rådet og Europa-Parlamentet om implementeringen af fonden og fondens virke.

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) 2020/2092 af 16. december 2020 om en generel ordning med konditionalitet til beskyttelse af Unionens budget (EUT L 433I af 22.12.2020, s. 1)

Evalueringsrapporten skal indeholde en vurdering af opfyldelsen af fondens formål, brugen af fondens ressourcer og opnåelse af EU-merværdi. Evalueringsrapporten skal ligeledes vurdere den fortsatte relevans af fondens formål og tiltag i lyset af indvirkningen på drivhusgasemissioner fra dels kvotehandelssystemet for bygninger og vejtransport og dels national indsats i relation til indfrielse af medlemslandenes bindende årlige reduktioner i drivhusgasemissioner. Hertil skal der foretages en vurdering af den fortsatte relevans af fondens finansielle ramme i forhold til mulig udvikling vedrørende auktionering af kvoter under kvotehandelssystemet for bygninger og vejtransport. Hvor relevant, skal Kommissionen fremlægge ændringsforslag til fonden.

Kommissionen skal inden 31. december 2033 fremlægge en uafhængig ex post evalueringsrapport til Rådet og Europa-Parlamentet om gennemførelsen af den sociale klimafond. Rapporten skal indeholde en samlet vurdering af fonden og skal inkludere information om dens indvirkning.

4. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

5. Nærhedsprincippet

Forslaget vurderes at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet en social klimafond som et udgiftsprogram under EU's budget alene kan behandles på EU-niveau.

6. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Der eksisterer ikke gældende dansk ret for så vidt angår den sociale klimafond. Forslaget vurderes umiddelbart at kunne medføre lovgivningsmæssige konsekvenser med henblik på at sikre grundlag for forvaltningen af fonden.

7. Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget forventes at få negative statsfinansielle konsekvenser for Danmark, idet Danmark ikke ventes at modtage direkte støtte fra den sociale klimafond i et omfang, som svarer til den andel af den direkte støtte, som Danmark skal bidrage med til fonden. De nærmere specifikke konsekvenser vil bl.a. afhænge af Kommissionens ændringsforslag til EU's flerårige finansielle ramme samt forslagspakke vedrørende EU's egne indtægter.

Kommissionen lægger op til et samlet udgiftsniveau på ca. 72,2 mia. euro i løbende priser for perioden 2025-32. Såfremt der tages udgangspunkt i den danske finansieringsandel til EU's budget på ca. 2 pct., skønnes udgifterne til fonden at blive i størrelsesorden 10,8 mia. kroner over 2025-32. Et endelig skøn af de statsfinansielle udgifter som følge af forslaget afventer offentliggørelse af forslagene vedr. finansiering af fonden.

Forslaget vurderes at kunne have administrative konsekvenser herunder i relation til udarbejdelse af den nationale klimaplan. Omfang heraf vil være afhængigt af udformningen af det endelige regelsæt.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes umiddelbart at kunne medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser. Det danske erhvervsliv har en styrkeposition inden for udvikling af klima- og energiteknologier, og flere midler til udbygning af EE, VE og grønne transportteknologier kan medføre øget efterspørgsel på og eksport af disse teknologier.

Andre konsekvenser

Forslaget kan muligvis få positive konsekvenser for beskyttelsesniveauet og bidrage til opfyldelsen af Parisaftalens målsætninger og FN's verdensmål, ved anvendelse af midlerne til f.eks. energiretninger, udbredelse af lav- og nulemissionstransportmuligheder mv.

Regeringen er i gang med at analysere forslaget nærmere, herunder dets konsekvenser for Danmark.

8. Høring

Forslaget har været i høring i Specialudvalget for Klima-, Energi- og Forsyningspolitik.

CARE Danmark bemærker generelt, at man ikke er overbevist om, at inklusion af varme- og transportsektoren i EU's kvotehandelssystem er den mest effektive måde at nedbringe klimabelastningen fra disse sektorer.

CARE Danmark opfordrer til, at såfremt varme og transportsektoren inkluderes, bør en del af proventet anvendes til at sikre, at de rige lande lever op til deres forpligtelser til at støtte klimaindsatsen i ulande. CARE Danmark bemærker endvidere, at forslaget alene disponerer over 1/4 af det forventede provenu, hvortil der opfordres til, at det resterende provenu kanaliseres til støtte af klimaindsatser i ulande, specielt klimatilpasning og 'loss and damage'.

CARE Danmark støtter, at der findes måder at sørge for, at de fattigste dele af befolkningen i EU kompenseres for klimaregulering. Der peges på, at klimaregulering skal ikke forøge sociale forskelle, men hellere mindske dem, og at det er vel-dokumenteret, at det er den rigeste del af befolkningen, der står for den største belastning af klimaet.

Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD) finder det principielt positivt, at Kommissionen har fokus på de negative konsekvenser, som øgede brændstofpriser kan føre til, om end forslaget overser et helt grundlæggende element, idet den tunge vejgodstransport allerede er underlagt en lang række indi-

rette og direkte klimaafgifter for udledning af drivhusgasser, og senest er det blevet vedtaget at omlægge de nuværende kørselsafgifter for lastbiler i 2025, så afgifterne i videre udstrækning tager højde for de negative omkostninger forbundet med transportarbejdet, herunder også udledningen af drivhusgasser. Den potentielle udvidelse af EU's kvotehandelssystem vil i den sammenhæng bidrage til at øge afgiftstrykket i en i forvejen presset transportbranche, og derved have en markant indflydelse på virksomhedernes omkostningsniveau. En markant stigning i afgifterne risikerer at skabe fundamentale forstyrrelser i dette marked, hvilket kan medføre genelle prisstigninger på vare- og tjenesteydelser. Det vil uundgåeligt ramme socialt skævt og derved risikere at underminere hele den folkelige opbakning til den grønne omstilling.

ITD fremhæver, at når en sektor som vejtransportsektoren bliver underlagt klimaafgifter, bør det gøres ud fra princippet om, at provenuet for afgifterne øremærkes og føres tilbage til sektoren krone-for-krone. Derfor bør erhvervet i videst muligt omfang understøttes ved, at provenuet fra afgifter bliver ført tilbage til sektoren og brugt til at fremme den grønne omstilling primært i form af støtteordninger til investeringer i klimavenlige lastbiler, men også sikre udrulningen af den nødvendige tanknings- og ladeinfrastruktur, både offentligt tilgængelige og på virksomhedernes egne matrikler.

ITD ønsker, at den grønne omstilling skal ske så hurtigt som det overhovedet er muligt inden for rammerne af de regler og løsninger, som der findes, og anbefaler, at klimaafgifter også anvendes til klimaløsninger ved at øremærke provenuet til investeringer i grønne løsninger. ITD fremhæver bekymring om, at Kommissionen med oprettelsen af klimafonden primært har for øje at omfordele indtægterne frem for at styrke klimainsatsen, særligt i den tunge vejgodstransportsektor.

ITD anerkender udfordringen med en social retfærdig klimainsats, men støtte hertil er betinget af, at den tunge vejgodstransport i videre omfang end tilfældet er med klimapakken understøttes til at foretage de nødvendige grønne investeringer, så branchen kan bidrage mest muligt til klimainsatsen frem mod 2030 og 2050.

ITD foreslår, at der som minimum indføres to separate fonde for hhv. boligområdet og transportområdet mhp. at tydeliggøre hvor pengene kommer fra, hvilket vil skulle ledsages af en øremærkning af midlerne fra den tunge vejgodstransport til investeringer i eksempelvis grønne lastbiler.

Dansk Industri (DI) fremhæver generelt behov for, at den nærmere indretning af fonden klarlægges yderligere, at det ville være at foretrække, at anvendelsen, ligesom tilfældet er i kravene om medlemslandenes anvendelse af provuerne fra kvotesalg, målrettes egentlige klimatiltag, idet det bør kunne lade sig gøre at sikre en klimakomponent i udmøntning af den sociale fond.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er endnu ikke kendskab til andre landes holdninger til forslaget.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens 'Fit for 55'-pakke velkommen. Regeringen ønsker en ambitiøs og omkostningseffektiv klimaindsats i EU, der kan indfri EU's klimamål for 2030 på mindst 55 pct. reduktioner i forhold til 1990-niveauet samt drive den grønne omstilling både i Danmark og i hele EU mod klimaneutralitet senest i 2050.

Den grønne omstilling i EU skal både være ambitiøs og socialt retfærdig. Den nuværende klimaregulering er opbygget omkring, at de bredeste skuldre bærer det tungeste læs - både i form af højere nationale reduktionsmål til de mest velstående lande, samt at en stor del af provenuet fra kvotehandelssystemet omfordeles til mindre velstående lande.

Derudover er der for nylig indgået en aftale om EU's flerårige finansielle ramme for 2021-27 og genopretningsinstrument, hvor det bl.a. indgår, at *mindst* 30 pct. af EU's udgifter skal målrettes klimainitiativer, herunder med det formål at bidrage til EU's 2030-mål og målet om klimaneutralitet i 2050.

Regeringen finder, at der skal tages højde for allerede eksisterende fordelingsmekanismer til gavn for mindre velstående lande bl.a. via kvotehandelssystemet, samt de betydelige midler afsat til klimainitiativer i EU's flerårige finansielle ramme for 2021-27.

Regeringen finder det endvidere meget uhensigtsmæssigt at fastsætte udgifter, der foregriber forhandlingerne om den kommende flerårige finansielle ramme.

Bl.a. i det lys er regeringen skeptisk over for forslaget om en ny social klimafond.

Regeringen finder det vigtigt, at fokus er på en effektiv implementering af afsatte midler til at indfri EU's høje klimaambitioner.

Regeringen afventer Kommissionens ændringsforslag til ordningen for EU's egne indtægter, samt Kommissionens ændringsforslag til EU's flerårige finansielle ramme for 2021-27, om end regeringen ikke finder det hensigtsmæssigt at genåbne MFF-aftalen.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Bilag 1: Fordeling af direkte støtte til EU-lande fra den sociale klimafond

Tabel 1				
Kommissionens forslag til fordeling af direkte støtte under den sociale klimafond				
<i>Mio. euro (løbende priser)</i>	Andel af samlet konvolut (pct.)	Tildeling af direkte støtte 2025-27	Tildeling af direkte støtte 2028-32	Samlet direkte støtte 2025-32
Belgien	2,6	606	1.239	1.845
Bulgarien	3,9	912	1.866	2.778
Tjekkiet	2,4	570	1.166	1.736
Danmark	0,5	119	243	361
Tyskland	8,2	1.940	3.971	5.911
Estland	0,3	68	139	207
Irland	1,0	242	495	737
Grækenland	5,5	1.309	2.678	3.987
Spanien	10,5	2.495	5.105	7.600
Frankrig	11,2	2.655	5.433	8.088
Kroatien	1,9	461	943	1.404
Italien	10,8	2.563	5.244	7.807
Cypern	0,2	48	98	146
Letland	0,7	169	346	515
Litauen	1,0	242	496	738
Luxembourg	0,1	24	49	73
Ungarn	4,3	1.027	2.102	3.130
Malta	0,0	2	3	5
Nederlandene	1,1	263	538	801
Østrig	0,9	211	432	644
Polen	17,6	4.173	8.541	12.714
Portugal	1,9	446	913	1.359
Rumænien	9,3	2.194	4.489	6.683
Slovenien	0,6	131	267	398
Slovakiet	2,4	558	1.143	1.701
Finland	0,5	127	260	387
Sverige	0,6	146	299	445
EU27	100	23.700	48.500	72.200

Anm.: -

Kilde: KOM (2021) 568