



Bruxelles, den 14.7.2021  
COM(2021) 550 final

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,  
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG  
REGIONSUDVALGET**

**"Fit for 55": realisering af EU's klimamål for 2030 på vej mod klimaneutralitet**

## 1. "FIT FOR 55": REALISERING AF EU'S KLIMAMÅL FOR 2030 PÅ VEJ MOD KLIMANEUTRALITET

Vi befinder os i en skelsættende tid hvad angår den globale reaktion på klima- og biodiversitetskriserne, og vi er den sidste generation, der stadig kan handle i tide. Dette årti er et punkt, hvor det må bære eller briste, når det drejer sig om at leve op til vores forpligtelser under Parisaftalen — med alles sundhed, velfærd og velstand for øje. EU er gået foran med et godt eksempel ved at sætte ambitiøse mål for reduktion af nettoemissionerne på mindst 55 % i 2030 sammenlignet med 1990 og for at blive det første klimaneutrale kontinent inden 2050. Disse mål er ikke længere forhåbninger eller ambitioner — det er forpligtelser, som er fastsat i den første europæiske klimalov, som skaber nye muligheder for innovation, investeringer og beskæftigelse.

I denne ånd stiler pakken med forslag mod at gøre EU "Fit for 55" og skabe den **gennemgribende forandring, der er nødvendig i hele vores økonomi, samfund og industri**. Det er et fælles ansvar og en fælles mulighed, der skal være åben for alle, hvad enten det er innovatorer eller investorer, virksomheder eller byer, forbrugere, husstande eller enkeltpersoner. Vi kan alle nyde godt af fordelene ved mere plads til naturen, renere luft, køligere og grønnere byer, sundere helbred, lavere energiforbrug og -regninger såvel som nye job, teknologier og industrielle muligheder. Den centrale udfordring for EU's grønne omstilling er, hvordan vi kan sørge for, at alle kan nyde godt af disse fordele så hurtigt og rimeligt som muligt, idet vi styrker vores konkurrenceevne, skaber morgendagens job og på effektiv vis håndterer omstillingens omkostninger og virkninger.

Hvis vi handler, før vi uigenkaldeligt når vippepunktet, vil vi kunne skabe forandringen frem for blot at reagere på og tilpasse os den. Omkostningerne ved manglende handling er klart højere end omkostningerne ved at nå vores klimaambitioner, men tørre tal kan ikke beskrive de klare konsekvenser ved at fortsætte, som vi plejer. Manglende handling kan også føre til nye skillelinjer: mellem dem, der har råd til rene, moderne teknologier baseret på vedvarende energi, og dem, der ikke har nogen alternativer til de gammeldags forurenende. De næste generationer vil skulle leve med mere hyppige og intense storme, naturbrande, tørker og oversvømmelser såvel som de konflikter, disse hændelser kan afføde rundt omkring i verden. Håndtering af disse kriser er derfor et spørgsmål om **solidaritet mellem generationer og lande**. De resultater, vi når i næste årti, vil bestemme vores børns fremtid. Det er derfor, der er vedvarende og voksende støtte til klimaambitioner og -tiltag<sup>1</sup>. Intensivering af klimainsatsen er også især de unges ønske, heriblandt nutidens teenagere, der som drivkræfter for forandring opfordrer regeringer og EU til at handle øjeblikkeligt og beslutsomt for at beskytte klimaet og miljøet til gavn for kommende generationer.

De fremsatte forslag bygger på politikker og lovgivning, som Den Europæiske Union allerede har indført. **Den europæiske grønne pagt er den overordnede plan for denne gennemgribende forandring**. Den har støbt byggestenene for fremtidens økonomi med milepælsstrategier for biodiversitet, cirkulær økonomi, nulforurening, bæredygtig og intelligent mobilitet, renoveringsbølgen, bæredygtige fødevarer, hydrogen, batterier, vedvarende offshoreenergi og meget mere. Hidtil usete midler er blevet øremærket til støtte for omstillingen, hvad enten det er gennem EU's genopretningsplan,

---

<sup>1</sup> Særlig Eurobarometerundersøgelse om klimaforandringer 513 (offentliggjort den 5. juli 2021) [https://ec.europa.eu/clima/citizens/support\\_da](https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_da).

**NextGenerationEU**, der bidrager med mindst 37 % til den grønne omstilling, det næste langsigtede EU-budget for 2021-2027 eller det fortsatte fokus på bæredygtig finansiering og mobilisering af private investeringer. Vi vil også fortsat mobilisere alle EU-politikker til støtte for omstillingen til klimaneutralitet, herunder forsknings-, uddannelses-, industri-, konkurrence- og handelspolitikkerne.

Pakken er også baseret på klar dokumentation, både hvad angår behovet for at nå vores mål for 2030, og hvordan vi når det på den bedste og mest rimelige måde. I klimaplanen for 2030<sup>2</sup> blev mulighederne og omkostningerne ved den grønne omstilling vurderet, og planen viste, at den rette politiksammensætning vil give en positiv balance. Det bygger på den viden, at det, der er godt for planeten, er godt for mennesker og økonomien, hvilket afspejles i det faktum, at økonomien er vokset med mere end 62 % siden 1990, mens emissionerne er faldet med 24 % i samme tidsrum. Væksten er således klart adskilt fra CO<sub>2</sub>-emissionerne.

Denne erfaring og viden betyder, at nærværende pakke er det mest omfattende sæt forslag vedrørende klima og energi, Kommissionen nogensinde har fremsat, og den danner grundlag for ny beskæftigelse og en modstands- og bæredygtig europæisk økonomi for fremtiden. Den lægger det lovgivningsmæssige fundament for, at vi kan nå vores mål på **rimelig, omkostningseffektiv og konkurrencedygtig vis**. Den prissætter CO<sub>2</sub> i flere sektorer, hvilket giver betydeligt større indtægter, som kan sikre en retfærdig omstilling og gøre rene løsninger billigere. Den støtter øget anvendelse af vedvarende energi og større energibesparelser. Den fremmer det voksende salg af rene, nye køretøjer og renere transportbrændstoffer. Den sikrer, at industrien kan føre an i omstillingen og give den sikkerhed, der er nødvendig for at sætte skub i investeringer og innovation. Den fokuserer på beskatning af energikilder i tråd med vores klimamål og miljømålsætninger. Pakken omsætter princippet om, at forureneren betaler, til praksis. Den stiler mod at vende den nedadgående tendens i naturens evne til at fjerne CO<sub>2</sub> fra atmosfæren. Og den hjælper med at sikre, at vores klimamål ikke undermineres af truslen om kulstoflækage ved at tilskynde til en global klimaindsats.

Fit for 55-pakken cementerer, at **EU er en global leder, der går forrest med handling og et godt eksempel** i kampen mod klimaændringer. EU-handling alene er dog ikke nok og kan ikke generere de globale emissionsreduktioner, verden har brug for. EU er fortsat fuldt engageret i den multilaterale globale orden og opfordrer partnere i hele verden til at arbejde sammen. Det er derfor, EU arbejder sammen med G7, G20 og andre internationale partnere om at vise, at øgede klimaambitioner, økonomisk velstand og bæredygtig vækst godt kan gå hånd i hånd. Forud for den 26. partskonference under De Forenede Nationers Rammekonvention om Klimaændringer ("COP26") i Glasgow i november 2021 sigter dette sæt af forslag mod at sætte en dagsorden for et samarbejde med resten af verden om en grøn omstilling, der afbøder eksisterende trusler og skaber nye muligheder for alle.

Fit for 55-pakken er et sæt indbyrdes forbundne forslag, der sammen realiserer vores ambitioner. Nærværende meddelelse giver et overblik over de forskellige forslag såvel som deres indbyrdes sammenhæng og forklarer de politiske foranstaltninger, der er valgt til værktøjskassen. Det fremlægges, hvordan pakken skaber en overordnet balance mellem retfærdighed, emissionsreduktioner og konkurrenceevne, og illustreres, hvordan de forskellige politikker arbejder sammen.

---

<sup>2</sup> [COM\(2020\) 562 final](#).

## Fit for 55-pakken: Oversigt

Fit for 55-pakken består af en række **indbyrdes forbundne forslag**, der alle har det mål at sikre en retfærdig, konkurrencedygtig og grøn omstilling inden 2030 og i tiden efter. Den eksisterende lovgivning gøres mere ambitiøs, hvor det er muligt, og nye forslag fremlægges, hvor der er behov. Samlet set styrker pakken otte eksisterende retsakter, og der fremlægges fem nye initiativer, som dækker en række politikområder og økonomiske sektorer, nemlig klima, energi og brændstoffer, transport, bygninger, arealanvendelse og skovbrug.

Lovgivningsforslagene støttes af en konsekvensanalyse, hvori den indbyrdes sammenhæng i den overordnede pakke tages i betragtning. Analysen viser, at overdreven afhængighed af styrkede reguleringspolitikker vil føre til unødigt store økonomiske byrder, mens prissætning af CO<sub>2</sub> alene ikke vil kunne få bugt med vedholdende markedssvigt og ikkemærkedrelaterede hindringer. Den valgte politiksammensætning er derfor en nøje afvejning af **prissætning, mål, standarder og støtteforanstaltninger**.

Prissætning	Mål	Regler
<ul style="list-style-type: none"><li>• Et stærkere emissionshandelssystem, også for luftfart</li><li>• Udvidelse af emissionshandlen til at omfatte søtransport, vejtransport og bygninger</li><li>• Et opdateret energibeskatningsdirektiv</li><li>• En ny CO<sub>2</sub>-grænsetilpasningsmekanisme</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• En opdateret forordning om indsatsfordeling</li><li>• En opdateret forordning om arealudnyttelse, ændringer i arealudnyttelse og skovbrug</li><li>• Et opdateret direktiv om vedvarende energi</li><li>• Et opdateret energieffektivitetsdirektiv</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Strengere CO<sub>2</sub>-præstationsnormer for biler og varevogne</li><li>• Nye infrastrukturer for alternative brændstoffer</li><li>• ReFuelEU: Mere bæredygtige flybrændstoffer</li><li>• FuelEU: Renere skibsbrændstoffer</li></ul>

## Støtteforanstaltninger

- Brug af indtægter og regulering til at fremme innovation, opbygge solidaritet og afbøde virkningerne for de sårbare, navnlig gennem **den nye sociale klimafond og de forbedrede moderniserings- og innovationsfonde**.

## 2. EN TILGANG FOR HELE ØKONOMIEN: RETFÆRDIG, KONKURRENCEDYGTIG OG GRØN OMSTILLING

Fit for 55-pakken har til formål at nå EU's øgede emissionsreduktionsmål til gavn for alle europæere og skabe muligheder for at tage del i omstillingen, hjælpe dem, der har størst behov, og generere større samlede emissionsreduktioner. Den vil også støtte EU's grønne

genopretning efter pandemien, hjælpe med at udbrede miljøstandarder ud over EU's grænser og fremme innovationen i fremtidens produkter og teknologier.

## **2.1 En socialt retfærdig omstilling: håndtering af ulighed og energifattigdom gennem klimatiltag**

Omstillingen til klimaneutralitet er en enestående mulighed for at reducere systemiske uligheder. Instrumenter til prissætning af CO<sub>2</sub> genererer f.eks. indtægter, som kan geninvesteres i bekæmpelse af energifattigdom og mobilitetsudfordringer for de sårbare, fremme innovation og økonomisk vækst og skabe beskæftigelse. Det er ikke kun et spørgsmål om retfærdighed og solidaritet; det er en større samfundsmæssig nødvendighed at tackle de uligheder, som eksisterede før den europæiske grønne pagt, og som kun vil blive større, hvis der ikke gribes resolut ind over for klimaændringer og arbejdes hen mod nulforurening.

Det er derfor, **solidaritet er et definerende princip i den europæiske grønne pagt** — mellem generationer, medlemsstater, regioner, landområder og byområder og forskellige samfundslag — som det eksempelvis ses i mekanismen for retfærdig omstilling og en række andre instrumenter, som EU har indført i de senere år. For at nå klimaneutralitet vil det kræve en fælles følelse af formål, fælles bestræbelser og anerkendelse af forskellige udgangspunkter og udfordringer. Mange borgere, særligt unge, er klar til at ændre deres forbrugs- og mobilitetsmønstre, når de får relevante oplysninger, så de kan begrænse deres CO<sub>2</sub>-fodaftryk og leve i et grønnere, sundere miljø. Pakken tager dog også hånd om betænkelighederne blandt dem, hvis job eller indkomst påvirkes af omstillingen.

Denne tilgang afspejles i hele Fit for 55-pakken, både med hensyn til deling af klimaindsatsen blandt medlemsstaterne baseret på deres relative velstand og med hensyn til at tage højde for deres forskellige kapaciteter i fordelingen af indtægter og håndtering af uligheder inden for den enkelte medlemsstat. Dette viser behovet for øget solidaritet og social retfærdighed, der er tilpasset den øgede hastighed og ambition.

I denne ånd vil en **ny social klimafond** yde målrettet bistand til medlemsstaterne, så de kan støtte de europæere, der påvirkes mest, eller som risikerer at ende i energi- eller mobilitetsfattigdom, og ledsage indførelsen af emissionshandel inden for vejtransport og bygninger. Energifattigdom alene påvirker op mod 34 millioner mennesker i Den Europæiske Union i dag. Fonden vil hjælpe med at afbøde omkostningerne for dem, der er mest udsat for en stigning af priserne på fossile brændstoffer under omstillingen. Den nye fond vil fremme retfærdighed og solidaritet mellem og inden for medlemsstaterne og afbøde risikoen for energi- eller mobilitetsfattigdom. Den vil bygge på og supplere eksisterende solidaritetsmekanismer<sup>3</sup>. Den Sociale Klimafond vil stille 72,2 mia. EUR (i løbende priser) til rådighed i perioden 2025-2032 under EU-budgettet fra det nye emissionshandelssystem. Den vil gøre det muligt for medlemsstaterne at støtte sårbare lav- og mellemindkomsthusholdninger, transportbrugere og mikrovirksomheder, der påvirkes af udvidelsen af emissionshandlen til at omfatte bygninger og transport. Den vil støtte investeringer, der skal øge energieffektiviteten i og renoveringen af bygninger, ren opvarmning og køling og integrere vedvarende energi, således at CO<sub>2</sub>-emissionerne og energiregningerne for sårbare husholdninger og mikrovirksomheder kan reduceres på

---

<sup>3</sup> F.eks. Samhørighedsfonden, Fonden for Retfærdig Omstilling og Den Europæiske Socialfond Plus.

bæredygtig vis. Den vil ligeledes finansiere adgangen til nul- og lavemissionsmobilitet. Fonden kan, hvis der er behov for det, og så længe som det er nødvendigt, omfatte direkte indkomststøtte, mens der foretages grønne investeringer via fonden og gennem bl.a. genopretnings- og resiliensfaciliteten og Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, som leverer resultater.

Dens volumen vil i princippet svare til 25 % af de forventede indtægter fra den nye emissionshandel, der omfatter sektorerne for bygninger og vejtransport og starter et år før, prissætningen af CO<sub>2</sub> træder i kraft, for at være klar til forandringerne. Den vil blive kombineret med nationale bidrag på mindst 50 %. Kommissionen vil snart fremlægge forslag om en ændring af afgørelsen om egne indtægter og den flerårige finansielle ramme 2021-2027 for at inkorporere dette nye instrument. Dertil kommer, at Kommissionen har til hensigt at udstikke yderligere retningslinjer til medlemsstaterne via et forslag til Rådets henstilling om, hvordan de sociale og arbejdsmarkedsmæssige aspekter af klimaomstillingen håndteres bedst.

Kommissionen vil evaluere Den Sociale Klimafond i 2028, også set i lyset af de ønskede virkninger af forordningen om indsatsfordeling og anvendelsen af emissionshandel på de nye sektorer.

For yderligere at styrke den sociale dimension opfordrer Kommissionen medlemsstaterne til at bruge en del af de genererede indtægter fra auktion af kvoter i bygnings- og vejtransportsektorerne til at afbøde virkningerne for sårbare lav- og mellemindkomsthusholdninger og transportbrugere som supplement til Den Sociale Klimafond.

Medlemsstater med en højere andel af fossile brændstoffer i energimikset, højere drivhusgasemissioner, højere energiintensitet og lavere BNP pr. indbygger vil ligeledes nyde godt af en **forbedret moderniseringsfond**. Midlerne i denne fond vil afhænge af kulstofprisen, men fonden vil blive styrket med yderligere 192,5 millioner kvoter.

Endelig vil der også være fortsat **solidaritet under forordningen om indsatsfordeling og EU's emissionshandelssystem**, hvor navnlig en tiendedel af de kvoter, der skal auktioneres, omfordeles blandt medlemsstaterne.

## ***2.2 En konkurrencedygtig omstilling: nye muligheder via industriel og sektoriel forandring***

Det vil kræve systemiske forandringer i hele økonomien at nå 2030-målet. De kommende revisioner af de nationale energi- og klimaplaner og forvaltningsforordningen vil sikre en integreret planlægning, gennemførelse og overvågning af den grønne omstilling i tiden frem til 2030. De vil gøre det muligt for EU og medlemsstaterne at gøre fremskridt på afbalanceret vis. Fit for 55-forslagene afspejler dette og indeholder tiltag inden for industri, transport, bygninger og energi. Komplementære og målrettede politikker på EU-niveau og nationalt niveau vil fremskynde en adfærdsændring, teknologisk innovation og udbredelse samt udvikling af ny infrastruktur. En hjørnesten i pakken er at bygge på de vigtige landvindinger i **EU's emissionshandelssystem** ved at styrke systemet og anvende det på nye sektorer, hvor emissionsreduktionerne hidtil har haltet bagefter. Erfaringerne fra de sidste 16 år viser, at emissionshandel er en meget effektiv mekanisme til at nedbringe emissioner på omkostningseffektiv vis, mens de indtægter, der genereres, kan bruges til at støtte omstillingen til renere produktion og stimulere innovation.

Ud over et kulstofprissignal er der behov for klare **mål** for at fremme forandringerne — såsom den reviderede **forordning om indsatsfordeling**, der vil gøre medlemsstaterne i stand til at træffe nationale foranstaltninger til håndtering af emissioner fra sektorerne for bygninger, transport, landbrug, affald og småindustri. Forslaget bør resultere i en EU-dækkende reduktion på 40 % af emissionerne fra de nævnte sektorer inden 2030 sammenlignet med situationen i 2005. Princippet for fordeling af den relative indsats på hver enkelt medlemsstat er fortsat de samme. Deres forskellige kapaciteter til at handle vil fortsat blive anerkendt, idet der fastsættes nationale mål baseret på BNP pr. indbygger og foretages tilpasninger alt efter nationale omstændigheder og omkostningseffektivitet.

Anvendelse af emissionshandel på nye sektorer supplerer andre politikker i pakken med det formål at skabe forandring i de offentlige og private investeringer, forbrugeradfærden og virksomhedernes praksis. Kommissionens konsekvensanalyse viser, at en beslutning om ikke at anvende emissionshandel på disse områder ville kræve meget strengere lovgivningsmæssige foranstaltninger i alle de andre sektorer, som ikke er omfattet af denne pakke, navnlig med hensyn til brændstofstandarder, vedvarende energi og energieffektivitet samt beskatning.

### *2.2.1 Industriel omstilling og prissætning af CO<sub>2</sub>*

Den grønne omstilling giver EU's industri et væld af muligheder i takt med, at verden følger vores eksempel, når det drejer sig om udvikling af markeder for nye teknologier og produkter og tilvejebringelse af bæredygtige, lokale og kvalificerede job i hele EU. EU's industri er klar til at investere, men har brug for forudsigelighed og en sammenhængende lovramme, adgang til infrastruktur og støtte til innovation.

Pakken omfatter nye krav til industrien om dekarbonisering af produktionsprocesser, men også støttemekanismer til udbredelse af nye teknologier. Innovationsfonden, som støtter virksomheders og SMV'ers investeringer i ren energi, vil øge sin finansiering af innovative projekter og infrastruktur til dekarbonisering af industrien. Der vil blive sat særlig fokus på projekter i sektorer, der er omfattet af CO<sub>2</sub>-grænsetilpasningsmekanismen (CBAM).

I lyset af behovet for større emissionsreduktioner foreslår Kommissionen i dag, at de sektorer, der er omfattet af EU's reviderede emissionshandelssystem<sup>4</sup>, inden 2030 skal reducere deres drivhusgasemissioner med 61 % sammenlignet med 2005-niveauet. For at nå dette mål vil vi skulle sænke det årlige emissionsloft i tråd med den kurs, der er lagt for at nå de øgede ambitioner for 2030.

For at styrke prissætningen af CO<sub>2</sub> i transportsektoren foreslår Kommissionen at udvide EU's nuværende emissionshandelssystem gradvist over perioden 2023-2025 til at omfatte **søfartssektoren**. Der vil også blive krævet en større indsats fra **luftfartsoperatørene** for at reducere deres emissioner, hvorfor Kommissionen foreslår at udfase de gratis emissionskvoter, som denne sektor p.t. modtager. For at håndtere emissionerne fra luftfart på globalt niveau vil ordningen for CO<sub>2</sub>-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA) blive gennemført gennem EU's direktiv om emissionshandelssystemet. Vi vil både forfølge interne politikker og fortsat arbejde

---

<sup>4</sup> Elsektoren, energiintensive industrisektorer såsom olieraffinaderier og stålværker, produktion af jern, aluminium, metaller, cement, kalk, glas, keramik, pulp, papir, pap, syrer og organiske massekemikalier samt luft- og søfartssektorerne.

sammen med vores partnere på internationalt niveau inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation og Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO).

Fossile brændstoffer, der anvendes i vejtransport og bygninger, er væsentlige kilder til emissioner og forurening. Om end de indtil videre har været svære at dekarbonisere, har de også et stort potentiale for innovation og jobskabelse. Emissionshandel inden for vejtransport vil f.eks. øge incitamentet til at levere renere brændstoffer til eksisterende køretøjer. Det vil føre til en udvikling af de brændstoffer på markedet, der er tilgængelige for den eksisterende flåde, og tilskynde leverandørerne til at dekarbonisere deres brændstoffer. Prissætning af CO<sub>2</sub> i sig selv garanterer dog ikke en hurtig omstilling til nulemissionsmobilitet, for hvilken der er behov for komplementære politikker, herunder for opladningsinfrastruktur.

Ligeledes gælder det, at anvendelse af emissionshandel på bygningssektoren vil bidrage til at bringe renere opvarmingsbrændsler på markedet, forkorte tilbagebetalingsperioderne for investeringer i renovering og accelerere skiftet af brændstof til opvarmning og køling i eksisterende bygninger. Dette vil blive suppleret af politiske foranstaltninger til forbedring af energieffektiviteten i bygninger, apparater og energisystemer, så det overordnede energibehov i vores hjem og inden for opvarmning og køling også bliver bragt ned.

Derfor foreslår Kommissionen, at **emissionshandel for vejtransport og bygninger starter fra 2026**. Handelen vil foregå i et særskilt system fokuseret på brændstofleverandørerne, hvor ansvaret for at overholde systemets regler pålægges brændstofproducenterne, frem for at individuelle husstande eller vejtransportbrugere skal tage direkte del. Der vil blive lagt et loft over emissioner fra transport- og bygningssektorerne, som sænkes over tid, så de samlede emissioner falder.

Hvis internationale partnere ikke har ambitioner, der er lig EU's, er der risiko for kulstoflækage, hvor produktionen flyttes fra EU til andre lande med lavere ambitioner for emissionsreduktioner. Hvis den risiko bliver til virkelighed, vil der ikke være nogen reduktion af de globale emissioner. Kommissionen foreslår derfor, som beskrevet i detaljer i nærværende meddelelses afsnit 4, en **CO<sub>2</sub>-grænsetilpasningsmekanisme**, hvor der sættes en pris på import af et begrænset antal højtførende varer baseret på deres CO<sub>2</sub>-indhold.

Denne industrielle omstilling frem til 2030 og for tiden efter frem mod klimaneutralitet skal være en fælles og inklusiv indsats, der udformes sammen med de industrielle økosystemer. I den opdaterede industristrategi blev det meddelt, at der vil blive tilrettelagt **omstillingsforløb** i samarbejde med arbejdsmarkedets parter og andre interessenter med henblik på at kortlægge, hvordan den dobbelte omstilling bedst fremskyndes og udnyttes, idet der ses på omfang, hastighed og vilkår for de enkelte økosystemer. I forbindelse med forløbene vil omfanget af behovene, herunder for omskoling, investeringer eller teknologi, blive indkredset, og der vil blive truffet foranstaltninger for at imødekomme dem, idet der bygges på input i form af eksempelvis industristrategikøreplaner. Økosystemer, som forpligter sig til omstillingen, står over for de største udfordringer og har været hårdt ramt af krisen, såsom mobilitet, byggeri og energiintensive industrier, vil blive prioriteret.

Kommissionen anerkender, at den grønne omstilling kun kan lykkes, hvis EU har den kvalificerede arbejdskraft, der er nødvendig for at forblive konkurrencedygtig. Uddannelse og erhvervsuddannelse er vigtig for at øge bevidstheden og fremme



færdigheder for den grønne økonomi i instrumenter såsom den grønne del af Erasmus+ og koalitionen for klimaudbuddet. Med den europæiske dagsorden for færdigheder med henblik på bæredygtig konkurrenceevne, social retfærdighed og modstandsdygtighed iværksætter Kommissionen flagskibsforanstaltninger, der skal udstyre folk med de færdigheder, der er brug for i den grønne og den digitale omstilling. Under dagsordenen vil Kommissionen også fremme udviklingen af forpligtelser til omskoling og opkvalificering i alle industrielle økosystemer. Adskillige økosystemer, herunder bilindustriens, har allerede forpligtet sig til at omskole og opkvalificere deres arbejdstagere i hele værdikæden som del af pagten for færdigheder.

### 2.2.2 Renere mobilitet og transportbrændstoffer

Udover prissætning af CO<sub>2</sub> er der brug for andre foranstaltninger, der kan lede transportområdet på vej mod nulemissioner og bidrage til nedbringelse af luftforurening, da transport tegner sig for næsten en fjerdedel af EU's drivhusgasemissioner og er den primære årsag til luftforurening i byerne. Emissionerne er fortsat højere end i 1990, og det vil være nødvendigt med en reduktion på 90 % af de samlede transportemissioner inden 2050<sup>5</sup>, hvis vi skal opnå klimaneutralitet.

Fit for 55-pakken indeholder derfor fire forslag til fremme af renere køretøjer og brændstoffer på teknologineutral vis. **Revisionen af CO<sub>2</sub>-emissionsstandarderne** for nye biler og varevogne har til formål yderligere at reducere drivhusgasemissionerne fra disse køretøjer og vise en klar og realistisk vej mod nulemissionsmobilitet. Forbrugerefterspørgslen efter nulemissionskøretøjer er allerede stærkt stigende<sup>6</sup>.

**Forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer** vil sikre den nødvendige udrulning af interoperabel og brugervenlig infrastruktur til opladning og optankning af renere køretøjer i hele EU og således holde trit med udviklingen af markedet og garantere, at landområder og fjerntliggende områder også bliver dækket. De foreslåede obligatoriske mål for infrastrukturen for alternative brændstoffer er afgørende for at støtte dels de rene køretøjers indtrængning på markedet, dels den fortsatte vækst på dette marked, som udgør ekstraordinære muligheder for EU's bilindustri.

Alle disse foranstaltninger styrker og supplerer hinanden. Eftersom biler har en gennemsnitlig levetid på 10-15 år, er det presserende at prissætte CO<sub>2</sub> fra vejtransport, så den eksisterende flåde kan blive renere. Dertil kommer, at mere ambitiøse CO<sub>2</sub>-standarder vil hjælpe med at få flere nulemissionskøretøjer hurtigt ud på vejene, mens infrastrukturforpligtelser vil sørge for etablering af de fornødne opladnings- og tankstationer til betjening af de millioner af nye køretøjer, der forventes inden 2030, samtidig med at vi fortsætter med at bygge en bæredygtig og globalt konkurrencedygtig batteriværdikæde.

Omstillingen af bilindustrien og dens forsyningskæder er allerede i gang. Det kræver, at der anvendes finansielle ressourcer såsom Innovationsfonden og investeringsmulighederne i henhold til statsstøttereglerne, så der skabes nye forretningsmuligheder i forskellige segmenter af det industrielle økosystem. Dertil

---

<sup>5</sup> Sammenlignet med 1990-niveaueet.

<sup>6</sup> Næsten en halv million nye elektriske køretøjer blev indregistreret i EU i sidste kvartal af 2020. Dette er det højst registrerede antal og svarer til en hidtil uset markedsandel på 17 %. Dermed er det samlede årlige antal nye elektriske køretøjer nået en million, hvilket betyder, at den eksisterende flåde er blevet fordoblet på blot 12 måneder ("Quarterly Report of European Electricity Markets", fjerde kvartal 2020).

kommer, at Den Europæiske Socialfond Plus (ESF+), InvestEU og andre af EU's finansieringsprogrammer kan anvendes til at støtte omskolings- og opkvalificeringstiltag.

Kommissionen foreslår også at fremme udbredelsen af **bæredygtige brændstoffer i luft- og søfart** og således supplere emissionshandelssystemet med disse sektorer, hvilket gør forurenende brændstoffer dyrere for leverandørerne. Initiativet **ReFuelEU Aviation**, som fremmer bæredygtige flybrændstoffer, vil forpligte brændstofleverandørerne til at blande en gradvist større andel af bæredygtige flybrændstoffer i de eksisterende jetbrændstoffer, der tankes i EU's lufthavne, og skabe incitament til udbredelse af syntetiske brændstoffer kendt som e-brændstoffer. Den kommende alliance om nulemissionsluftfart vil supplere dette arbejde for at sikre markedsparathed over for disruptive flykonfigurationer (f.eks. brint og elektricitet). Kommissionen opfordrer ligeledes Rådet og Europa-Parlamentet til hurtigt at nå til enighed om de ajourførte rammebestemmelser for det fælles europæiske luftrum, der anslås at bidrage til en reduktion af luftfartsemissionerne på op mod 10 %.

Forslaget om **FuelEU Maritime**, der skal fremme brugen af bæredygtige skibsbrændstoffer, vil indføre nye krav til skibe, uanset flag, der anløber eller afgår fra EU's havne, ved at pålægge en maksimumtærskel for drivhusgasindholdet i den energi, skibene bruger, og skærpe denne tærskel over tid. Den kommende værdikædealliance for vedvarende energikilder og kulstoffattige brændstoffer vil sætte skub i forsyning og udrulning af de mest lovende brændstoffer for alle typer transport.

Der kan kun gives vished om disse sektorers emissionspræstationer ved at sikre, at de nye brændstoffer respekterer bæredygtighedskriterierne for vedvarende energikilder. Denne forbindelse skal bevares, og vi skal sørge for, at vi kun fremmer de reneste avancerede biobrændstoffer og nyeste e-brændstoffer med de bedste emissionspræstationer. Hvad angår luftfart vil ICAO's ordning for CO<sub>2</sub>-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA) blive gennemført. Disse foranstaltninger suppleres af det reviderede energibeskatningsdirektiv, som vil gøre renere brændstoffer mere attraktive inden for alle transportformer og lukke smuthullerne for forurenende brændstoffer.

### 2.2.3 Energi

Energi tegner sig for 75 % af EU's emissioner, så omstillingen af vores energisystem er vigtig for vores klimaambitioner. Besparelse af energi og anvendelse af en større grad af vedvarende energi i den energi, vi bruger, er en vigtig drivkraft for beskæftigelse, vækst og emissionsreduktioner.

For at nå 2030-målet foreslås det i det ajourførte **direktiv om vedvarende energi** at øge det overordnede bindende mål fra de nuværende 32 % til et nyt niveau på 40 % vedvarende energikilder i EU's energimiks. Det vil blive suppleret af vejledende nationale bidrag, som viser, hvordan hver enkelt medlemsstat bør bidrage til at nå dette mål. Forslaget støtter medlemsstaterne i den bedst mulige udnyttelse af deres potentiale for omkostningseffektiv vedvarende energi i alle sektorer ved en kombination af sektorspecifikke mål og foranstaltninger. Det sigter mod at gøre energisystemet renere og mere effektivt ved at fremme elektrificering baseret på vedvarende energi og — i sektorer som industri og transport, hvor dette er sværere — at fremme udbredelsen af vedvarende brændstoffer såsom ren brint.

Et reduceret energiforbrug gør det muligt at nedbringe både emissioner og energiomkostninger for forbrugerne og industrien. I revisionen af

energieffektivitetsdirektivet foreslås det at øge ambitionsniveauet for energieffektivitetsmålene på EU-niveau og gøre dem bindende. Det bør føre til en reduktion på 9 % i energiforbruget inden 2030 sammenlignet med basisfremskrivningerne<sup>7</sup>. Som del heraf vil nationale vejledende benchmarks for energieffektivitet, der beregnes efter en ny formel, også fungere som rettesnor for medlemsstaternes tiltag. I forbindelse med revisionen af direktivet om bygningers energimæssige ydeevne, der efter planen skal foretages senere på året, vil der blive indkredset specifikke foranstaltninger, der skal sætte skub i renoveringen af bygninger og bidrage til energieffektivitet og målene for vedvarende energi og reduktion af drivhusgasemissioner i bygningssektoren.

Afgiftssystemet for energiprodukter skal både bevare det indre marked og understøtte den grønne omstilling ved at skabe de rette incitamenter. Derfor foreslås det i revisionen af **energibeskatningsdirektivet** at tilpasse minimumsafgiftssatserne for brændstof til opvarmning og transport til EU's klima- og miljømål, samtidig med at de sociale følger afbødes. De nye regler vil fjerne forældede undtagelser for f.eks. luftfart og søtransport og andre incitamenter til brug af fossile brændstoffer og fremme udbredelsen af rene brændstoffer.

### ***2.3 En grøn omstilling: beskyttelse af naturen og forøgelse af EU's naturlige kulstofdræn***

Klima- og biodiversitetskriserne kan ikke håndteres hver for sig. Enten løser vi klima- og naturproblemerne sammen, eller også løser vi ingen af dem. Det betyder også, at vi ikke bør tage flere ressourcer, end planeten har råd til at dele med os. Hvis vi kan hjælpe følsomme land- og havøkosystemer med at komme sig, kan de skabe liv på planeten og spille deres rolle i bekæmpelsen af klimaændringerne. For at der kan optages og lagres mere CO<sub>2</sub> er det afgørende at genskabe naturen og muliggøre biodiversitet.

Vi skal derfor øge kapaciteten i EU's skove, jorde, våd- og tørveområder, have og andre vandområder til at fungere som kulstofdræn og -lagre. I en moderniseret landbrugssektor har vi også brug for landbrugspraksisser, der sætter jorden og naturen i første række og genskaber kvaliteten af vores jorde for at sikre fødevarer sikkerheden.

Kommissionen foreslår som del af den ajourførte **forordning om arealudnyttelse, ændringer i arealudnyttelse og skovbrug** at sætte højere ambitioner for EU's naturlige CO<sub>2</sub>-optag, som er afgørende for at skabe balance i vores emissioner og opnå klimaneutralitet. Det nye forslag fokuserer på at vende den aktuelle tendens til mindskelse af CO<sub>2</sub>-optaget og øge kvaliteten og kvantiteten af EU's skove og andre naturlige kulstofdræn. Det foreslås at sætte et EU-mål for nettooptag af drivhusgasser i LULUCF-sektoren på 310 mio. ton CO<sub>2</sub>-ækvivalenter inden 2030. Der foreslås specifikke nationale mål, som skal bidrage til dette fælles mål. Efter 2030 vil Kommissionen vurdere fremskridtene og påtænke at fremsætte forslag, der skal lede sektoren på rette vej mod at opnå klimaneutralitet, idet emissioner og optag fra LULUCF-sektoren og ikke-CO<sub>2</sub>-emissioner fra landbruget tages i betragtning.

---

<sup>7</sup> Det referencescenarie, der anvendes som basislinje for fastsættelse af ambitionsniveauet for Unionens mål, er blevet opdateret i lovgivningsforslaget om revision af energieffektivitetsdirektivet. Målene vil fra nu blive beregnet ud fra 2020-referencescenariet, hvorimod de nuværende energieffektivitetsmål er beregnet ud fra 2007-referencescenariet.

Medlemsstaterne vil bevare en vis fleksibilitet, når det drejer sig om at fordele indsatsen mellem forordningen om indsatsfordeling og LULUCF-sektoren, hvilket igen understreger komplementariteten mellem de forskellige forslag i Fit for 55-pakken.

Kommissionen træffer også flere forskellige foranstaltninger for at tilskynde til god praksis inden for produktion af biomasse og for at sikre, at forsyning og efterspørgsel efter træbiomasse forbliver bæredygtig<sup>8</sup> og er i tråd med vores målsætninger om at genoprette biodiversiteten, forbedre naturens sundhed og respektere planetens grænser.

Forslaget om produktion af vedvarende energi omfatter en **stærkelse af bæredygtighedskriterierne for bioenergi** ved udvidelse af deres anvendelsesområde og af de områder, hvor udvinding er forbudt. Bioenergi tegner sig p.t. for omkring 60 % af produktionen af vedvarende energi, og selv om denne andel ifølge prognoserne vil aftage mellem 2030 og 2050, vil den overordnede efterspørgsel efter vedvarende energi stige. Forslaget bekræfter kaskadeprincippet, som fremhæver den største merværdi ved anvendelse af træ og sikrer, at de nationale støtteordninger for anvendelse af bæredygtigt udvundet biomasse er i tråd hermed, og at skadelige virkninger for biodiversiteten undgås.

**Den nye EU-skovstrategi**, der er fremlagt sammen med Fit for 55-pakken, vil sammen med den kommende nye jordbundsstrategi, EU's naturgenopretningslov og initiativet vedrørende kulstoflagrende dyrkning, som efter planen skal fremlægges senere i 2021, yderligere styrke EU's naturlige kulstofdræn, sikre, at biodiversiteten har en central placering i den overordnede tilgang, og støtte den altafgørende sociale og økonomiske rolle, som skovene og skovbaserede sektorer spiller.

### **3. MULIGHEDER OG INCITAMENTER: INNOVATION OG INVESTERINGER FOR EN KONKURRENCEDYGTIG OMSTILLING**

Omstillingen til en klimaneutral økonomi støtter innovationen. Den europæiske grønne pagt er en vækststrategi, og som beskrevet i EU's ajourførte industristrategi giver Fit for 55-forslagene betydelige muligheder for at udvikle, udbrede og eksportere lavemissionsteknologier og grønne job<sup>9</sup>.

Ved at sætte en klar politisk ramme med detaljerede mål og politikker øger Kommissionen sikkerheden for investorerne og reducerer risikoen for at låse investeringerne i kulstofintensive industrier, som inden længe vil være forældede og føre til strandede aktiver. I forbindelse med den stigende globale klimaindsats nyder EU godt af fordelene ved at være først på markedet. Investeringer i lavemissionsøkonomien kan sætte skub i økonomisk vækst og beskæftigelse, fremskynde omstillingen til ren energi, øge den langsigtede konkurrenceevne og spille en rolle i den grønne økonomi.

EU's langsigtede budget og genopretningspakken **NextGenerationEU** er skræddersyet specielt til at støtte den grønne omstilling. 30 % af programmerne under den flerårige finansielle ramme for 2021-2027 skal støtte klimaindsatsen, f.eks. gennem samhørighedspolitikken, landbruget og LIFE-programmet for klima og miljø. Målet om

---

<sup>8</sup> JRC-publikationsdatabasen "[Brief on the role of the forest-based bioeconomy in mitigating climate change through carbon storage and material substitution](#)".

<sup>9</sup> Se konsekvensanalysen for meddelelsen "Styrkelse af Europas klimaambitioner for 2030" (SWD(2020) 177 final).

at bruge 35 % af forsknings- og innovationsmidlerne under Horisont Europa til grønne investeringer såvel som de forskellige partnerskaber og missioner<sup>10</sup> under programmet giver de fornødne ressourcer til at skabe bæredygtige og innovative løsninger for den grønne omstilling. Horisont Europa yder væsentlig støtte til SMV'er, især nystartede virksomheder og spinout-virksomheder, med henblik på at udvikle og opskalere banebrydende innovationer.

Dertil kommer, at medlemsstaternes nationale genopretnings- og resiliensplaner, som finansieres under **genopretnings- og resiliensfaciliteten**, skal bidrage til den grønne omstilling med foranstaltninger svarende til mindst 37 % af planernes tildelinger. Men offentlig finansiering vil ikke være tilstrækkelig. Strategien for finansiering af omstillingen til en bæredygtig økonomi vil hjælpe med at mobilisere de private investeringer, der er nødvendige for at finansiere omstillingen<sup>11</sup>.

Kommissionen vil fortsat tilskynde til investeringer i den grønne omstilling. I revisionen af statsstøtteretningslinjerne på miljø- og energiområdet vil Kommissionen lægge særlig vægt på at sikre, at de afspejler den europæiske grønne pagts anvendelsesområde og ambitioner. Om end den seneste evaluering af den eksisterende meddelelse om vigtige projekter af fælleseuropæisk interesse viser, at bestemmelser fungerer godt, vil der være behov for visse målrettede justeringer, herunder for yderligere at øge deres åbenhed og fremme deltagelsen af SMV'er samt udstikke retningslinjer for kriterierne for at samle midler fra nationale budgetter og EU-programmer.

Fit for 55-forslagene indeholder derfor deres egne særlige finansielle instrumenter til støtte for en retfærdig omstilling, baseret på de indtægter, der genereres ved en **udvidelse og styrkelse af emissionshandlen**. Det understreger nok engang den indbyrdes sammenhæng mellem de forskellige dele af denne pakke af forslag. Eksisterende solidaritetsmekanismer og -fonde styrkes, så de kan håndtere fordelingsvirkningerne og yderligere fremme investeringer i innovative lavemissionsløsninger. Størrelsen af og anvendelsesområdet for Innovationsfonden udvides, så den støtter projekter i form af CO<sub>2</sub>-differencekontrakter, som skal udløse emissionsreduktioner i industrien.

#### 4. ET BÆREDYGTIGT EU I EN BÆREDYGTIG VERDEN

Om end EU kun tegner sig for 8 % af de globale CO<sub>2</sub>-emissioner, anerkender det sit ansvar for en højere andel af de kumulative emissioner. EU er fast besluttet på at bane vej mod en grøn, konkurrencedygtig, inklusiv og cirkulær økonomi. Den europæiske grønne pagt bidrager som vores strategi for vækst og konkurrenceevne til at forandre den globale fortælling, påvirke politik og erhvervsliv og giver et eksempel til efterfølgelse.

Globalt engagement og internationalt samarbejde er afgørende for at håndtere klimakrisen, og EU samarbejder aktivt med partnerlande både bi- og multilateralt.

Fit for 55-pakken er en afgørende milepæl på vejen mod Glasgow, hvor FN's næste klimakonference, også kendt som COP26, vil blive afholdt senere i år. Den vil være rygraden i EU's opfyldelse af sine forpligtelser over for planeten og verden som nedfældet i Parisaftalen.

---

<sup>10</sup>For den grønne omstilling er missionerne vedrørende klimaneutrale og intelligente byer, sunde oceaner, have, kystfarvande og indre farvande, sund jordbund og sunde fødevarer samt tilpasning til klimaændringer, herunder samfundsmæssig omstilling, særligt relevante.

<sup>11</sup>[COM \(2021\) 390 final](#).

EU er opsat på at sikre, at dekarboniseringsgevinster i EU ikke betyder, at CO<sub>2</sub>-emissionerne blot flyttes uden for vores grænser. En sådan kulstoflækage forebygges p.t. ved udstedelse af gratis kvoter under emissionshandelssystemet (ETS). Systemet har vist sig at være effektivt med hensyn til at afbøde risikoen for lækage, men det lægger også en dæmper på incitamentet til investeringer i grønnere produktion både i og uden for EU.

På den baggrund fremlægger Kommissionen i dag forslag om en **CO<sub>2</sub>-grænsetilpasningsmekanisme** (CBAM). Mekanismen er udformet som et klimaindsatsinstrument og indfører en markedsdynamik, der beskytter integriteten ved EU's og den globale klimapolitik ved at reducere CO<sub>2</sub>-emissionerne både i EU og globalt og tilskynder de relevante sektorer til at modernisere sig, blive mere bæredygtige og reducere deres eget kulstofindhold.

CBAM vil blive gradvist indført for en række udvalgte produkter. I de første år vil der blive anvendt et forenklet system med det mål at facilitere en gnidningsfri udrulning af mekanismen. Forslaget om CBAM sikrer, at der vil blive betalt den samme kulstofpris for indenlandske og importerede produkter, og vil derfor være ikkediskriminerende og forenelig med WTO's regler og EU's andre internationale forpligtelser. CBAM vil i de pågældende sektorer blive faset gradvist ind, alt imens gratis kvoter fases ud, så det sikres, at det nye system giver EU's og udenlandske industrier stærkere incitamenter til at innovere og reducere deres emissioner. Desuden vil sektorer og virksomheder uden for EU, som allerede har et lavere kulstofindhold i deres **produktionscyklusser**, eller som anvender et lignende system til prissætning af CO<sub>2</sub>, kunne nyde godt heraf under CBAM. Systemet er som sådan en invitation til vores internationale partnere om i fælleskab at hæve klimaambitionerne.

Den globale bevægelse væk fra fossile brændstoffer er allerede godt i gang. Virkningerne mærkes ikke kun inden for klima og miljø — de er også geopolitiske. EU skal tilpasse sine politikker derefter for at sikre en stabil omstilling, herunder også uden for sine grænser. Kommissionen vil i denne ånd snart fremlægge ny lovgivning, der skal minimere EU's bidrag til skovrydning og skovforringelse på verdensplan og inkorporere bæredygtig virksomhedsledelse i virksomhedernes strategier.

Vi forventer, at vores partnere også opfylder deres forpligtelser under Parisaftalen, og vi er klar til at arbejde sammen om at styrke **EU's klimadiplomati**. For at øge samarbejdet med vores internationale partnere og fremme den globale omstilling til en klimaneutral økonomi vil alle EU's eksterne politikinstrumenter blive tilpasset disse øgede mål. EU vil som del af sit klimadiplomati i bi- og multilaterale organisationer sikre, at det hører, forklarer, bistår og — hvor det er muligt — imødekommer partnere, idet der fortsat fokuseres på de primære målsætninger som fastsat i Parisaftalen. Det omfatter også støtte til klimafinansiering, som skal hjælpe sårbare lande med at tilpasse sig klimaændringerne og investere i reduktion af drivhusgasemissionerne. EU og medlemsstaterne har konsekvent været verdens største bidragsyder af offentlige klimafinansiering til lav- og mellemindkomstlande, og dette vil fortsætte med særligt fokus på behovene i de mindst udviklede lande.

## 5. KONKLUSION

Den Europæiske Union bygger på præmissen om at udvikle fælles politikker for at tjene vores fælles interesser. Det kræver solidaritet mellem medlemsstaterne og mellem borgerne at nå disse mål og høste fordelene, hvor alle yder en indsats alt efter kapacitet og kompetencer og i respekt for de forskellige nationale omstændigheder og

udgangspunkter, vi har for at nå det endelige mål. Fit for 55-pakken er udarbejdet i denne ånd: Indsatsen deles mellem medlemsstaterne på den mest omkostningseffektive måde, idet vores forskelligheder anerkendes, og idet der ydes støtte til dem, der har størst behov, for at sikre, at omstillingen gavner alle.

Pakken af forslag er blevet nøje udformet, så den skaber den rette balance mellem politiske foranstaltninger og genererede indtægter med henblik på at skabe og fremme en retfærdig og omfattende forandring i hele EU's økonomi. Når de enkelte værktøjers vægt ændres, påvirker det uvægerligt adskillige andre værktøjer, og hvis nogle af de foreslåede foranstaltninger fjernes, kræver det en styrkelse af forslagene på andre områder. For at gøre Den Europæiske Union "Fit for 55" og med tiden reducere vores emissioner med mindst 55 % har vi brug for alle disse værktøjer og for denne balance.



Med Fit for 55-pakken anerkendes det, at EU's borgere har brug for bedre information, økonomisk overkommelige muligheder og passende incitamentter til at foretage individuelle ændringer, der kan hjælpe os alle med at leve i balance med vores miljø og vores planet. Borgere i alle regioner og i alle aldre vil blive tæt inddraget i gennemførelsen, f.eks. inden for rammerne af den europæiske klimapagt og borgerpanelerne i forbindelse med konferencen om Europas fremtid. I pakken anerkendes effektiviteten ved prissætning af CO<sub>2</sub> også, og den samler virksomhedernes og markedernes økonomiske kræfter for at skabe strukturelle ændringer af vores økonomi, som kan give de renere, sundere produkter og tjenester, vi har brug for. Endelig gør den EU i stand til at forme langsigtede investeringer, skabe førende markeder og styrke nye grønne standarder. Det er denne kombination, der vil ruste EU til en klimaneutral fremtid.

Udfordringerne med klimaændringerne kræver en global reaktion, og EU vil fortsat samarbejde aktivt med sine partnerlande om at støtte klima- og energiomstillingen på globalt plan.

Kommissionen har nu fremlagt de nødvendige forslag for, at EU kan leve op til sine forpligtelser og mål og gribe mulighederne i den omstilling, der ligger forude. Vi opfordrer Europa-Parlamentet og Rådet til hurtigt at tage fat på lovgivningsarbejdet vedrørende de forslag, der er fremlagt i dag, og til at sikre, at de behandles som en sammenhængende pakke, og at den indbyrdes sammenhæng mellem delene respekteres.

Det afgørende årti er allerede startet. EU har brug for, at den politiske værktøjskasse for Fit for 55 hurtigst muligt er klar, for at vi kan opfylde vores 2030-mål og sætte en fast kurs mod at blive det første klimaneutrale kontinent senest i 2050.