



Brussel, 14.7.2021
COM(2021) 550 final

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE
RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ
VAN DE REGIO'S**

**“Fit for 55”: het EU-klimaatstreefdoel voor 2030 bereiken op weg naar
klimaatneutraliteit**

1. “FIT FOR 55”: HET EU-KLIMAATSTREEFDOEL VOOR 2030 BEREIKEN OP WEG NAAR KLIMAATNEUTRALITEIT

We bevinden ons op een sleutelmoment voor de respons van de wereld op de noodsituaties op het gebied van klimaat en biodiversiteit en wij zijn de laatste generatie die nog tijdig kan ingrijpen. Dit decennium is het moment van de waarheid om onze verbintenissen in het kader van de Overeenkomst van Parijs na te komen, in het belang van de gezondheid, het welzijn en de welvaart van iedereen. De EU heeft het goede voorbeeld gegeven door ambitieuze streefcijfers vast te stellen om de netto-emissies tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen ten opzichte van 1990 en om tegen 2050 het eerste klimaatneutrale continent te zijn. Deze doelstellingen zijn niet langer aspiraties of ambities, maar in de eerste Europese klimaatwet vastgelegde verplichtingen, die nieuwe kansen creëren voor innovatie, investeringen en banen.

In deze geest is het pakket voorstellen erop gericht de EU “klaar te maken voor 55” en de **vereiste transformationele veranderingen in onze economie, samenleving en industrie** door te voeren. Dit is een collectieve verantwoordelijkheid en moet voor iedereen een kans zijn, of het nu gaat om innovatoren en investeerders, bedrijven en steden, of consumenten, huishoudens en particulieren. Wij delen allemaal in de voordelen van meer ruimte voor de natuur, schonere lucht, koelere en groenere steden, gezondere burgers, een lager energieverbruik en lagere energierekeningen, en nieuwe banen, technologieën en industriële kansen. De uitdaging die centraal staat in de groene transitie van de EU is hoe we deze voordelen zo snel en eerlijk mogelijk aan iedereen ten goede kunnen laten komen, en tegelijkertijd ons concurrentievermogen kunnen versterken, de banen van morgen kunnen creëren en de kosten en gevolgen van de transitie doeltreffend kunnen aanpakken.

Door te handelen voordat we onomkeerbare kantelpunten bereiken, kunnen we die transformatie vormgeven in plaats van erop te reageren en ons ernaar te schikken. De kosten van niet-handelen zijn duidelijk hoger dan de kosten om onze klimaatambities te verwezenlijken, maar de schrijnende gevolgen van doorgaan op de oude voet zijn niet in droge cijfers te vatten. Het uitblijven van maatregelen kan ook leiden tot nieuwe breuklijnen: tussen wie zich schone, moderne technologieën op basis van hernieuwbare energiebronnen kunnen veroorloven en wie geen alternatief hebben voor oude en vervuilende technologieën. De volgende generaties zullen het zwaarst te lijden hebben onder meer – en heviger – stormen, bosbranden, droogtes en overstromingen, en onder de conflicten die daardoor overal ter wereld kunnen ontstaan. Het aanpakken van deze crises is dan ook een kwestie van **intergenerationele en internationale solidariteit**. Wat we in het volgende decennium bereiken, zal de toekomst van onze kinderen bepalen. Dat verklaart de blijvende en toenemende publieke steun voor klimaatambitie en -actie¹. Tot het opvoeren van klimaatactie wordt ook opgeroepen door met name jonge mensen, onder wie de tieners van vandaag, die als aanjagers van verandering regeringen en de EU aansporen om onverwijld en daadkrachtig op te treden om het klimaat en het milieu voor de volgende generaties te beschermen.

De voorstellen van vandaag bouwen voort op beleid en wetgeving die de Europese Unie al heeft ingevoerd. **In de Europese Green Deal werd de blauwdruk voor deze transformationele verandering vastgelegd.** Hij heeft de bouwstenen gelegd voor de

¹ Speciale Eurobarometer over klimaatverandering 513 (gepubliceerd op 5 juli 2021) https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_en

economie van morgen, met baanbrekende strategieën op het gebied van biodiversiteit, circulaire economie, nulverontreiniging, duurzame en slimme mobiliteit, de renovatiegolf, duurzaam voedsel, waterstof, batterijen, offshore hernieuwbare energie en tal van andere zaken. Er zijn ongekende middelen uitgetrokken om de transitie te ondersteunen, hetzij door het herstelplan van de EU, **NextGenerationEU**, dat ten minste 37 % bijdraagt aan de groene transitie, door de volgende langetermijnbegroting van de EU voor 2021-2027, of door de blijvende aandacht voor duurzame financiering en het aantrekken van particuliere investeringen. En wij zullen alle EU-beleidsmaatregelen blijven inzetten om de overgang naar klimaatneutraliteit te ondersteunen, met inbegrip van het beleid op het gebied van onderzoek, vaardigheden, industrie, mededinging en handel.

Het pakket is ook gebaseerd op duidelijk bewijs — zowel voor de noodzaak om ons streefcijfer voor 2030 te halen, als voor de wijze waarop dat zo goed en eerlijk mogelijk kan worden verwezenlijkt. De beoordeling van de kansen en kosten van de groene transitie in het klimaatdoelstellingsplan 2030² heeft laten zien dat we met de juiste beleidsmix een positief saldo krijgen. Dit berust op de wetenschap dat wat goed is voor de planeet, goed is voor de mens en de economie, zoals blijkt uit de groei van de economie met meer dan 62 % sinds 1990, terwijl de emissies in dezelfde periode met 24 % zijn gedaald, en de groei dus duidelijk van de CO₂-uitstoot is losgekoppeld.

Dankzij deze ervaring en kennis is dit pakket de meest omvattende reeks voorstellen die de Commissie ooit heeft gepresenteerd op het gebied van klimaat en energie. Het legt de basis voor nieuwe banen en een veerkrachtige en duurzame Europese economie voor de toekomst. Het vormt de regelgevingsgrondslag om onze streefdoelen op een **billijke, kostenefficiënte en concurrerende** manier te verwezenlijken. Het plakt een prijs op koolstof in meer sectoren, wat aanzienlijke extra inkomsten oplevert om een eerlijke transitie te waarborgen en schone oplossingen goedkoper maakt. Het ondersteunt een groter gebruik van hernieuwbare energie en meer energiebesparing. Het bevordert de verkoop van schone nieuwe voertuigen en schonere vervoersbrandstoffen. Het zorgt ervoor dat de industrie het voortouw kan nemen bij de transitie en geeft haar de zekerheid die ze nodig heeft om de investeringen en innovatie op te voeren. Het legt de nadruk op het belasten van energiebronnen in lijn met onze klimaat- en milieudoelstellingen. Het pakket vertaalt het beginsel dat de vervuiler betaalt naar de praktijk. Het beoogt de dalende trend in het vermogen van de natuur om koolstof uit de atmosfeer te verwijderen, om te buigen. En, door aan te sporen tot mondiale klimaatactie, helpt het ervoor zorgen dat onze klimaatdoelstellingen niet worden ondermijnd door het gevaar van koolstoflekkage.

Het “Fit for 55”-pakket versterkt **de mondiale leidersrol die de EU speelt door actie te ondernemen en het voorbeeld te geven** in de strijd tegen klimaatverandering. EU-actie alleen is echter niet voldoende en kan niet de wereldwijde emissiereductie bewerkstelligen die de wereld nodig heeft. De EU blijft ten volle gecommitteerd aan de multilaterale wereldorde en roept partners in de hele wereld op samen te werken. Daarom werkt de EU met de G7, de G20 en andere internationale partners samen om te laten zien dat meer klimaatambitie, economische welvaart en duurzame groei hand in hand kunnen gaan. In de aanloop naar de cruciale 26e VN-klimaatconferentie van de partijen (“COP26”) in Glasgow in november 2021 beoogt deze reeks voorstellen een agenda vast

² [COM\(2020\) 562 final](#)

te stellen om met de rest van de wereld samen te werken aan een groene transitie die existentiële bedreigingen aanpakt en voor iedereen nieuwe kansen schept.

Het “Fit for 55”-pakket is een reeks onderling verbonden voorstellen die samen onze ambitie waarmaken. In deze mededeling wordt een overzicht gegeven van de verschillende voorstellen en de verbanden daartussen en wordt het instrumentarium van de gekozen beleidsmaatregelen toegelicht. Deze mededeling laat zien hoe het pakket het algemene evenwicht tussen billijkheid, emissiereductie en concurrentievermogen tot stand brengt en hoe de verschillende beleidsmaatregelen op elkaar zijn afgestemd.

Het “Fit for 55”-pakket: in een notendop

Het “Fit for 55”-pakket bestaat uit een reeks **onderling verbonden voorstellen**, die allemaal toewerken naar hetzelfde doel, namelijk een eerlijke, concurrerende en groene transitie tegen 2030 en daarna. Waar mogelijk wordt de bestaande wetgeving ambitieuzer gemaakt en waar nodig worden nieuwe voorstellen ter tafel gebracht. In het algemeen versterkt het pakket acht bestaande wetgevingsstukken en bevat het vijf nieuwe initiatieven, verspreid over verschillende beleidsterreinen en economische sectoren: klimaat, energie en brandstoffen, vervoer, gebouwen, landgebruik en bosbouw.

De wetgevingsvoorstellen worden ondersteund door een effectbeoordeling, die rekening houdt met de onderlinge verwevenheid van het gehele pakket. Uit de analyse blijkt dat een te grote afhankelijkheid van een aangescherpt regelgevingsbeleid tot onnodig hoge economische lasten zou leiden, terwijl koolstofbeprijzing alleen geen oplossing zou bieden voor hardnekkig marktfalen en niet-marktgerelateerde barrières. De gekozen beleidsmix zorgt daarom voor een zorgvuldig evenwicht tussen **beprijzing, streefcijfers, normen en steunmaatregelen**.

Beprijzing	Streefcijfers	Regels
• Krachtiger emissiehandelssysteem, ook in de luchtvaart • Uitbreiding van emissiehandel tot maritiem vervoer, wegvervoer en gebouwen • Geactualiseerde energiebelastingrichtlijn • Nieuw mechanisme voor koolstofcorrectie aan de grens	• Geactualiseerde verordening inzake de verdeling van de inspanningen • Geactualiseerde verordening inzake landgebruik, verandering in landgebruik en bosbouw • Geactualiseerde richtlijn hernieuwbare energie • Geactualiseerde energie-efficiëntierichtlijn	• Strengere CO₂-prestatienormen voor auto's en bestelwagens • Nieuwe infrastructuur voor alternatieve brandstoffen • ReFuelEU: duurzamere vliegtuigbrandstoffen • FuelEU: schonere scheepsbrandstoffen
Steunmaatregelen		
• Inkomsten en regelgeving gebruiken om innovatie te bevorderen, solidariteit op te bouwen en de gevolgen voor kwetsbare groepen te verzachten, met name via het nieuwe sociaal klimaatfonds en versterkte moderniserings- en innovatiefondsen.		

2. ECONOMIEBREDE AANPAK: EERLIJKE, CONCURRERENDE EN GROENE TRANSITIE

Het “Fit for 55”-pakket heeft tot doel de versterkte emissiereductiedoelstelling van de EU te halen ten behoeve van alle Europeanen en kansen te creëren om deel te nemen aan de transitie, hulp te bieden aan degenen die er het meest behoefte aan hebben en tot sterkere algehele emissiereducties te komen. Het zal ook het groene herstel van de EU van de

pandemie ondersteunen, bijdragen tot de verspreiding van milieunormen over de grenzen van de EU heen en innovatie in de producten en technologieën van de toekomst stimuleren.

2.1 Een sociaal rechtvaardige transitie: ongelijkheid en energiearmoede aanpakken door klimaatactie

De transitie naar klimaatneutraliteit kan een unieke kans zijn om systemische ongelijkheid terug te dringen. Instrumenten voor koolstofbeprijzing genereren bijvoorbeeld inkomsten die kunnen worden geherinvesteerd om energiearmoede en mobiliteitsproblemen voor kwetsbare groepen aan te pakken, innovatie en economische groei te stimuleren en werkgelegenheid te creëren. Dit is niet alleen een kwestie van billijkheid en solidariteit — het is een bredere maatschappelijke noodzaak om ongelijkheden aan te pakken die van vóór de Europese Green Deal dateren en die zouden verergeren zonder resoluut optreden tegen klimaatverandering en in de richting van nulvervuiling.

Daarom is **solidariteit** – tussen generaties, lidstaten, regio's, landelijke en stedelijke gebieden, en verschillende delen van de samenleving – **een leidend beginsel van de Europese Green Deal**, zoals blijkt uit het mechanisme voor een rechtvaardige transitie en een aantal andere instrumenten die de afgelopen jaren op EU-niveau zijn ingevoerd. Om klimaatneutraliteit te bereiken moet ons een gemeenschappelijk doel voor ogen staan, moeten collectieve inspanningen worden geleverd en moeten we ons bewust zijn van de uiteenlopende uitgangspunten en uitdagingen. Als ze daartoe worden geïnspireerd door relevante informatie, zijn veel burgers, met name jongeren, bereid hun consumptie- en mobiliteitspatronen te wijzigen om hun koolstofvoetafdruk te beperken en een groener, gezonder leefmilieu te creëren. In dit pakket wordt echter ook aandacht besteed aan de zorgen van degenen wier baan of inkomen door de transitie getroffen wordt.

Deze benadering komt tot uiting in het hele “Fit for 55”-pakket, van de verdeling tussen de lidstaten van de inspanningen om de klimaatdoelstellingen te bereiken op basis van hun relatieve welvaart tot het in aanmerking nemen van hun uiteenlopende capaciteiten bij de verdeling van inkomsten en het aanpakken van ongelijkheden binnen elke lidstaat. Dit weerspiegelt de noodzaak van meer solidariteit en sociale rechtvaardigheid in lijn met onze verhoogde snelheid en ambitie.

In deze geest zal een **nieuw sociaal klimaatfonds** voorzien in specifieke financiering voor de lidstaten ter ondersteuning van de Europese burgers die het zwaarst worden getroffen of die risico lopen op energie- of mobiliteitsarmoede, om de invoering van het emissiehandelssysteem voor wegvervoer en gebouwen te begeleiden. Energiearmoede alleen al treft momenteel tot 34 miljoen mensen in de Europese Unie. Het fonds zal helpen de kosten te beperken voor degenen die het meest zijn blootgesteld aan prijsstijgingen voor fossiele brandstoffen tijdens de transitie. Het nieuwe fonds zal billijkheid en solidariteit tussen en binnen de lidstaten bevorderen en tegelijkertijd het risico op energie- en mobiliteitsarmoede beperken. Het zal voortbouwen op bestaande solidariteitsmechanismen³ en deze aanvullen. Het sociaal klimaatfonds zal via het nieuwe emissiehandelssysteem voorzien in 72,2 miljard euro in lopende prijzen voor de periode

³ Bijvoorbeeld het Cohesiefonds, het Fonds voor een rechtvaardige transitie en het Europees Sociaal Fonds Plus.

2025-2032 in de EU-begroting. Het zal de lidstaten in staat stellen steun te verlenen aan kwetsbare huishoudens met een laag en modaal inkomen, vervoersgebruikers en micro-ondernemingen die gevolgen ondervinden van de uitbreiding van de emissiehandel tot gebouwen en vervoer. Het omvat steun voor investeringen om de energie-efficiëntie en renovatie van gebouwen, schone verwarming en koeling te verbeteren en hernieuwbare energie te integreren op een manier die zowel de CO₂-uitstoot als de energierekeningen voor kwetsbare huishoudens en micro-ondernemingen op duurzame wijze kan verminderen. Het zal ook de toegang tot emissievrije en emissiearme mobiliteit financieren. Waar nodig en zolang daar behoefte aan is, kan het fonds directe inkomenssteun dekken, terwijl groene investeringen via het fonds, en via onder andere de faciliteit voor veerkracht en herstel en het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, plaatsvinden en hun vruchten afwerpen.

De omvang ervan zal in beginsel overeenkomen met 25 % van de verwachte inkomsten uit het nieuwe emissiehandelssysteem voor de sector gebouwen en wegvervoer, vanaf één jaar voordat de koolstofbeprijzing van kracht wordt, om klaar te zijn voor de verandering. Het zal worden gecombineerd met nationale bijdragen van ten minste 50 %. De Commissie zal binnenkort een wijziging van het eigenmiddelenbesluit en het meerjarig financieel kader 2021-2027 voorstellen om rekening te houden met dit nieuwe instrument. Daarnaast is de Commissie voornemens nadere richtsnoeren voor de lidstaten vast te stellen door middel van een voorstel voor een aanbeveling van de Raad over de wijze waarop de sociale en arbeidsaspecten van de klimaattransitie het best kunnen worden aangepakt.

De Commissie zal de werking van het sociaal klimaatfonds in 2028 beoordelen, mede in het licht van de gewenste effecten van de verordening inzake de verdeling van de inspanningen en de toepassing van het emissiehandelssysteem op de nieuwe sectoren.

Om de sociale dimensie verder te versterken roept de Commissie de lidstaten op om, naast het sociaal klimaatfonds, een deel van de inkomsten uit de veiling van emissierechten voor de sectoren gebouwen en wegvervoer te gebruiken om de impact op kwetsbare huishoudens met een laag en lager middeninkomen en op vervoersgebruikers te verzachten.

Lidstaten met een hoger aandeel fossiele brandstoffen in de energiemix, een hogere uitstoot van broeikasgassen, een hogere energie-intensiteit en een lager bbp per hoofd van de bevolking zullen ook een beroep kunnen doen op een **versterkt moderniseringsfonds**. De middelen in dit fonds zullen afhangen van de koolstofprijs, maar het fonds zal worden versterkt met 192,5 miljoen extra emissierechten.

Tot slot zal er ook sprake zijn van voortdurende **solidariteit in het kader van de verordening inzake de verdeling van de inspanningen en het EU-emissiehandelssysteem**, waarbij met name een tiende van de emissierechten voor veilingen wordt herverdeeld onder de lidstaten.

2.2 Een concurrerende transitie: nieuwe kansen door industriële en sectorale verandering

Om de doelstelling voor 2030 te halen, zal systemische transformatie in de hele economie nodig zijn. De komende herzieningen van de nationale energie- en klimaatplannen en de governanceverordening zullen zorgen voor een geïntegreerde

planning, uitvoering en monitoring van de groene transitie naar 2030. Zij zullen de EU en haar lidstaten in staat stellen op evenwichtige wijze vooruitgang te boeken. Dit komt tot uiting in de “Fit for 55”-voorstellen, met maatregelen inzake industrie, vervoer, gebouwen en energie. Door complementair en gericht beleid op EU- en nationaal niveau zullen de gedragswijziging, de technologische innovatie en de toepassing daarvan, en de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur worden versneld. Een hoeksteen van het pakket bestaat erin voort te bouwen op de belangrijke verwezenlijkingen van het **emissiehandelssysteem van de EU** door het te versterken en toe te passen op nieuwe sectoren waar het tot dusver ontbreekt aan emissiereducties. De ervaring van de afgelopen 16 jaar heeft geleerd dat de handel in emissierechten een zeer doeltreffend mechanisme is om de uitstoot op een kosteneffectieve manier terug te dringen, terwijl de inkomsten die deze handel genereert, kunnen worden gebruikt om de transitie naar schonere productie te ondersteunen en innovatie te stimuleren.

Naast een koolstofprijssignaal zijn duidelijke **streefdoelen** nodig om verandering teweeg te brengen, zoals in de herziene **verordening inzake de verdeling van de inspanningen (ESR)**, die de lidstaten in staat zal stellen nationale maatregelen te nemen om de emissies in de sectoren gebouwen, vervoer, landbouw, afval en kleine industrie aan te pakken. Het voorstel moet tegen 2030 zorgen voor een EU-wijde reductie van de emissies van deze sectoren met 40 % ten opzichte van de situatie in 2005. De beginselen voor de toewijzing van de relatieve inspanning aan elke lidstaat blijven dezelfde als voorheen. De uiteenlopende capaciteit van de lidstaten om actie te ondernemen zal in aanmerking genomen blijven worden door nationale streefcijfers vast te stellen op basis van het bbp per hoofd van de bevolking, met aanpassingen om rekening te houden met nationale omstandigheden en kostenefficiëntie.

De toepassing van het emissiehandelssysteem op nieuwe sectoren vormt een aanvulling op de andere beleidsmaatregelen van het pakket om veranderingen teweeg te brengen op het gebied van publieke en particuliere investeringen, consumentengedrag en bedrijfspraktijken. Uit de effectbeoordelingen van de Commissie blijkt dat een besluit om de emissiehandel niet op deze gebieden toe te passen, in alle sectoren veel strengere regelgevingsmaatregelen zou vereisen dan die welke in dit pakket worden voorgesteld, met name op het gebied van brandstofnormen, hernieuwbare energie, energie-efficiëntie en belastingen.

2.2.1 Industriële transformatie en koolstofbeprijzing

De groene transitie biedt grote kansen voor de EU-industrie, aangezien we een voortrekkersrol voor de rest van de wereld vervullen op het gebied van de ontwikkeling van markten voor schone nieuwe technologieën en producten en de creatie van duurzame, lokale en gekwalificeerde arbeidsplaatsen in heel de EU. De industrie in de EU is bereid te investeren, maar heeft behoefte aan voorspelbaarheid en aan een coherent regelgevingskader, toegang tot infrastructuur en steun voor innovatie.

Het pakket omvat nieuwe eisen voor de industrie om productieprocessen koolstofvrij te maken, maar ondersteunt ook mechanismen voor de adoptie van nieuwe technologieën. Het innovatiefonds, dat steun verleent voor investeringen in schone energie door het bedrijfsleven en door kleine en middelgrote ondernemingen, zal zijn financiering ter ondersteuning van innovatieve projecten en infrastructuur voor het koolstofvrij maken van de industrie verhogen. Bijzondere aandacht zal worden besteed aan projecten in sectoren die vallen onder het mechanisme voor koolstofgrenscorrectie (CBAM).

In het licht van de behoefte aan sterkere emissiereducties stelt de Commissie vandaag voor dat tegen 2030 sectoren die onder de herziene EU-ETS⁴ vallen hun broeikasgasemissies met 61 % moeten verminderen ten opzichte van de niveaus van 2005. Om dit te bereiken, moeten we het jaarlijkse emissieplafond verlagen in lijn met het traject om de hogere ambitie voor 2030 te halen.

Om de rol van koolstofbeprijzing in de vervoerssector te versterken, stelt de Commissie voor de huidige EU-ETS in de periode 2023-2025 geleidelijk uit te breiden tot de **zeevaartsector**. Ook zullen **luchtvaart**exploitanten meer inspanningen moeten leveren om hun emissies terug te dringen. Daarom stelt de Commissie voor om de gratis emissierechten die deze sector momenteel ontvangt, uit te faseren. Om ook de emissies van de luchtvaart op mondiaal niveau aan te pakken, zal de regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia) worden uitgevoerd via de richtlijn betreffende het emissiehandelssysteem van de EU. We zullen zowel nationaal beleid voeren als met onze partners op internationaal niveau blijven samenwerken via de Internationale Maritieme Organisatie en de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

Fossiele brandstoffen die door het **wegvervoer en gebouwen** worden gebruikt, zijn ook belangrijke bronnen van emissies en vervuiling. Aangezien ze tot nu toe zeer moeilijk koolstofvrij te maken zijn, bieden ze volop potentieel voor innovatie en banenschepping. Zo zal emissiehandel in het wegvervoer de stimulansen voor de levering van schonere brandstoffen voor bestaande voertuigen vergroten. Emissiehandel zal zorgen voor een evolutie van de brandstoffen die voor de bestaande vloot op de markt beschikbaar zijn, door leveranciers ertoe aan te zetten hun brandstoffen koolstofvrij te maken. De koolstofprijs op zich staat echter niet garant voor een snelle overgang naar emissievrije mobiliteit. Daarvoor is flankerend beleid nodig, onder meer op het gebied van oplaadinfrastructuur.

Evenzo zal de toepassing van het emissiehandelssysteem op brandstoffen in de sector gebouwen helpen om schonere verwarmingsbrandstoffen op de markt te brengen, de terugverdientijd voor investeringen in renovatie te verkorten en het overstappen op andere brandstoffen voor verwarming en koeling in bestaande gebouwen te versnellen. Een en ander zal worden aangevuld met beleidsmaatregelen om de energie-efficiëntie van gebouwen en energieapparaten en -systemen te verbeteren, zodat ook de totale energiebehoefte in onze huizen en voor verwarming en koeling zal afnemen.

Daarom stelt de Commissie voor om **vanaf 2026 emissiehandel te beginnen toepassen op wegvervoer en gebouwen**. Dit zal gebeuren in een afzonderlijk systeem dat op toeleveranciers van brandstoffen is gericht, zodat brandstofproducenten de verantwoordelijkheid krijgen om aan de regeling te voldoen, in plaats van individuele huishoudens en wegvervoersgebruikers te verplichten rechtstreeks deel te nemen. De emissies van het wegvervoer en de bouwsector zullen worden geplafonneerd, waarbij het plafond mettertijd zal worden verlaagd zodat de totale emissies dalen.

Als internationale partners geen vergelijkbare ambitie delen met de EU, bestaat er een risico op koolstoflekkage, waarbij de productie van de EU wordt overgeheveld naar andere landen met een lager ambitieniveau voor emissiereductie. Als dit risico

⁴ De elektriciteitssector, energie-intensieve industriële sectoren, met inbegrip van olieraffinaderijen, staalfabrieken en de productie van ijzer, aluminium, metalen, cement, kalk, glas, keramiek, pulp, papier, karton, zuren en organische bulkchemicaliën, alsook de lucht- en zeevaartsector.

werkelijkheid wordt, zal er van een vermindering van de wereldwijde emissies geen sprake zijn. Daarom stelt de Commissie, zoals in punt 4 van dit document nader wordt uiteengezet, een **mechanisme voor koolstofgrenscorrectie voor**, waarbij een prijs wordt vastgesteld voor de invoer van een beperkt aantal zeer vervuilende goederen op basis van hun koolstofinhoud.

Deze industriële transitie naar 2030 — en daarna naar klimaatneutraliteit — moet een collectieve en inclusieve inspanning zijn, die samen met de industriële ecosystemen wordt vormgegeven. In de geactualiseerde industriestrategie werd de gezamenlijke totstandbrenging van **transitietrajecten** met sociale partners en andere belanghebbenden aangekondigd, om in kaart te brengen hoe beide transities het best kunnen worden versneld en benut, door te kijken naar de schaal, snelheid en omstandigheden waar elk ecosysteem mee te maken heeft. De trajecten bepalen de omvang van de behoeften, met inbegrip van omscholings-, investerings- of technologiebehoeften, en ontwikkelen acties om hieraan tegemoet te komen, voortbouwend op inputs zoals routekaarten voor de industriestrategie. Er wordt prioriteit gegeven aan ecosystemen die inzetten op de transitie, met de meeste uitdagingen kampen en zwaar getroffen zijn door de crisis, zoals de mobiliteitssector, de bouwsector en energie-intensieve industrieën.

De Commissie is zich ervan bewust dat de groene transitie alleen kan slagen als de EU over de geschoolde arbeidskrachten beschikt die zij nodig heeft om concurrerend te blijven. Onderwijs en opleiding zijn van cruciaal belang voor bewustmaking en voor het stimuleren van de vaardigheden die nodig zijn voor de groene economie via instrumenten als het groene onderdeel van Erasmus+ en de “Onderwijs voor klimaat”-coalitie. Met de Europese vaardighedenagenda voor duurzaam concurrentievermogen, sociale rechtvaardigheid en veerkracht voert de Commissie vlaggenschipacties uit om mensen toe te rusten met de juiste vaardigheden die nodig zijn voor de groene en digitale transitie. In het kader van de agenda faciliteert de Commissie ook de ontwikkeling van verbintenissen voor om- en bijscholing in alle industriële ecosystemen. Diverse ecosystemen, waaronder het ecosysteem van de autosector, hebben zich er al toe verbonden hun werknemers in de hele waardeketen om- en bij te scholen, in het kader van het pact voor vaardigheden.

2.2.2 Schonere mobiliteit en vervoersbrandstoffen

Naast koolstofbeprijzing zijn er andere maatregelen nodig om het vervoer stevig op weg te helpen naar een nuluitstoot en luchtverontreiniging terug te dringen, aangezien vervoer bijna een kwart van de broeikasgasemissies van de EU vertegenwoordigt en de belangrijkste oorzaak van luchtverontreiniging in steden is. De emissies blijven hoger dan in 1990 en om klimaatneutraliteit te bereiken moeten de totale emissies met 90 % worden afgebouwd tegen 2050⁵.

Het “Fit for 55”-pakket omvat daarom vier voorstellen om op een technologie-neutrale manier schonere voertuigen en brandstoffen te bevorderen. De **herziening van de CO₂-emissienormen** voor nieuwe auto's en bestelwagens heeft tot doel de broeikasgasemissies van deze voertuigen verder terug te dringen en een duidelijk en

⁵ Ten opzichte van 1990.

realistisch traject naar emissievrije mobiliteit te bieden. De vraag van de consument naar emissievrije voertuigen is al fors aan het stijgen⁶.

De **verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen** zal zorgen voor de noodzakelijke uitrol van interoperabele en gebruikersvriendelijke infrastructuur voor het opladen en bijtanken van schonere voertuigen in heel de EU, waarbij gelijke tred wordt gehouden met de ontwikkeling van de markt en ervoor wordt gezorgd dat ook landelijke en afgelegen gebieden worden gedekt. De voorgestelde verplichte streefcijfers voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen zijn cruciaal om de penetratie van schonere voertuigen en de voortdurende groei van deze markt, die buitengewone kansen voor de auto-industrie van de EU biedt, te ondersteunen.

Al deze maatregelen versterken elkaar en vullen elkaar aan. In de wetenschap dat de gemiddelde auto 10 tot 15 jaar meegaat, moet dringend werk worden gemaakt van koolstofbeprijzing voor het wegvervoer om de bestaande vloot schoner te maken. Daarnaast zullen ambitieuzere CO₂-normen helpen om snel emissievrije voertuigen op de weg te krijgen, terwijl infrastructuurverplichtingen zullen zorgen voor de nodige oplaad- en tankstations om de miljoenen nieuwe voertuigen te bedienen die tegen 2030 worden verwacht en terwijl we blijven bouwen aan een duurzame en wereldwijd concurrerende waardeketen voor accu's.

De transitie van de auto-industrie en haar toeleveringsketen is al ingezet. In dit verband moet gebruik worden gemaakt van financiële middelen zoals het innovatiefonds en mogelijkheden in het kader van de staatssteunregels voor investeringen om nieuwe zakelijke kansen te creëren in verschillende segmenten van het industriële ecosysteem. Daarnaast kunnen het Europees Sociaal Fonds Plus (ESF+), InvestEU en andere EU-financieringsprogramma's worden gebruikt om om- en bijscholingsmaatregelen te ondersteunen.

De Commissie stelt ook voor het gebruik van **duurzame brandstoffen in de lucht- en zeevaartsector** te bevorderen als aanvulling op het ETS voor de lucht- en zeevaartsector, dat vervuilende brandstoffen duurder maakt voor leveranciers. Het voorstel **ReFuelEU Luchtvaart**, ter bevordering van duurzame vliegtuigbrandstoffen, zal brandstofleveranciers ertoe verplichten een steeds hoger aandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen te mengen in bestaande reactiemotorbrandstoffen die op EU-luchthavens worden getankt, en het gebruik van synthetische koolstofarme brandstoffen, ook wel "e-brandstoffen" genoemd, stimuleren. De toekomstige alliantie voor emissievrije luchtvaart zal deze werkzaamheden aanvullen om ervoor te zorgen dat de markt klaar is voor disruptieve vliegtuigconfiguraties (bv. door waterstof aangedreven of elektrische vliegtuigen). De Commissie roept de Raad en het Europees Parlement ook op snel overeenstemming te bereiken over het geactualiseerde regelgevingskader voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim, dat naar schatting zal bijdragen tot een vermindering van de luchtvaartemissies met maximaal 10 %.

Het voorstel **FuelEU Zeevaart**, ter bevordering van duurzame maritieme brandstoffen, zal nieuwe eisen stellen aan schepen, ongeacht hun vlag, die binnenlopen in of vertrekken uit havens in de EU, door een bovengrens op te leggen aan het

⁶ In het laatste kwartaal van 2020 werden in de EU bijna een half miljoen elektrisch oplaadbare voertuigen (ECV's) geregistreerd. Dit was het hoogste cijfer ooit en vertaalde zich in een ongekend marktaandeel van 17 %. Het bracht ook het jaarlijkse totaal op één miljoen nieuwe ECV's, wat betekent dat de bestaande elektrische vloot in slechts twaalf maanden is verdubbeld (kwartaalverslag van de Europese elektriciteitsmarkten, Q4 2020).

broeikasgasgehalte van de energie die zij gebruiken en deze grenswaarden in de loop van de tijd te verstrengen. De komende alliantie voor de waardeketen van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen zal het aanbod en gebruik van de meest veelbelovende brandstoffen voor alle vervoerswijzen stimuleren.

Zekerheid over de emissieprestaties in deze sectoren kan alleen worden geboden door ervoor te zorgen dat nieuwe brandstoffen voldoen aan de duurzaamheidscriteria voor hernieuwbare energiebronnen. Dit verband moet behouden blijven en we moeten ervoor zorgen dat we alleen de schoonste geavanceerde biobrandstoffen en nieuwe elektrobrandstoffen met de beste emissieprestaties bevorderen. In de luchtvaart zal de regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia) van de ICAO ten uitvoer worden gelegd. Deze maatregelen worden aangevuld met de herziene energiebelastingrichtlijn, die schonere brandstoffen aantrekkelijker zal maken voor alle vervoerswijzen en achterpoortjes voor vervuilende brandstoffen zal sluiten.

2.2.3 Energie

Omdat energieverbruik 75 % van de emissies van de EU vertegenwoordigt staat de transformatie van ons energiesysteem centraal in onze klimaatambities. Meer energie besparen en het aandeel hernieuwbare energie in ons energieverbruik verhogen, is een belangrijke motor voor banen, groei en emissiereductie.

Om het streefcijfer voor 2030 te halen, wordt in de geactualiseerde **richtlijn hernieuwbare energie** voorgesteld het algemene bindende streefcijfer te verhogen van de huidige 32 % naar een nieuw niveau van 40 % hernieuwbare energie in de energiemix van de EU. Dit zal worden aangevuld met indicatieve nationale bijdragen, die aangeven wat elke lidstaat moet bijdragen om de collectieve doelstelling te bereiken. Het voorstel ondersteunt de lidstaten bij het optimaal benutten van hun kosteneffectieve potentieel voor hernieuwbare energie in alle sectoren door middel van een combinatie van sectorale streefcijfers en maatregelen. Het is de bedoeling het energiesysteem schoner en efficiënter te maken door elektrificatie op basis van hernieuwbare energiebronnen te bevorderen terwijl, in sectoren zoals industrie en vervoer, waar dit moeilijker is, het gebruik van hernieuwbare brandstoffen, zoals schone waterstof, zal worden bevorderd.

Een lager energieverbruik stelt ons in staat zowel de emissies als de energiekosten voor consumenten en de industrie te verlagen. Bij de herziening van de energie-efficiëntierichtlijn wordt voorgesteld het ambitieniveau van de energie-efficiëntiestreefcijfers op EU-niveau te verhogen en ze bindend te maken. Dit moet leiden tot een vermindering van het energieverbruik met 9 % tegen 2030 ten opzichte van de basisprognoses⁷. In het kader hiervan zullen nationale indicatieve maatstaven voor energie-efficiëntie, die met een nieuwe formule worden berekend, ook als richtsnoer dienen voor de maatregelen van de lidstaten. Bij de herziening van de richtlijn energieprestatie van gebouwen, die gepland is voor later dit jaar, zullen specifieke maatregelen worden vastgesteld om het renovatietempo van gebouwen te versnellen en zo bij te dragen tot de doelstellingen inzake energie-efficiëntie en hernieuwbare energie en de vermindering van broeikasgasemissies in de sector gebouwen.

⁷ Het referentiescenario dat als basis wordt gebruikt voor het bepalen van het ambitieniveau van de streefcijfers van de Unie is bijgewerkt in het wetgevingsvoorstel voor de herziening van de richtlijn energie-efficiëntie. De streefcijfers zullen voortaan worden berekend op basis van het referentiescenario voor 2020, terwijl de huidige energie-efficiëntiestreefcijfers zijn berekend op basis van het referentiescenario voor 2007.

Het belastingstelsel voor energieproducten moet zowel de interne markt in stand houden als de groene transitie ondersteunen door de juiste stimulansen te bieden. Daarom wordt in een herziening van de **energiebelastingrichtlijn** voorgesteld de minimumbelastingtarieven voor verwarmings- en vervoersbrandstoffen af te stemmen op de klimaat- en milieudoelstellingen van de EU en tegelijkertijd de sociale gevolgen te verzachten. De nieuwe regels zullen achterhaalde vrijstellingen, bijvoorbeeld in de lucht- en zeevaart, en andere stimulansen voor het gebruik van fossiele brandstoffen afschaffen en tegelijk het gebruik van schone brandstoffen bevorderen.

2.3 Een groene transitie: de natuur beschermen en de natuurlijke koolstofput van de EU vergroten

De crises op het gebied van klimaat en biodiversiteit kunnen niet afzonderlijk worden behandeld. Ofwel lossen we de klimaat- en natuurcrises samen op, ofwel lossen we geen van beide op. Dit betekent ook dat we niet méér hulpbronnen mogen gebruiken dan de planeet het zich kan veroorloven met ons te delen. Als we delicate land- en oceaanecosystemen helpen herstellen, kunnen zij zorgen voor het leven op de planeet en hun rol vervullen in de strijd tegen de klimaatverandering. De natuur herstellen en de biodiversiteit laten heropleven, is van essentieel belang om meer koolstof op te nemen en op te slaan.

Daarom moeten we de capaciteit van de bossen, bodems, wetlands en veengebieden, oceanen en waterlichamen van de EU vergroten om als koolstofputten en -voorraden te fungeren. In een gemoderniseerde landbouwsector hebben we ook landbouwpraktijken nodig die grond en natuur op de eerste plaats laten komen en de kwaliteit van onze bodem herstellen om onze voedselzekerheid te waarborgen.

In het kader van de geactualiseerde verordening inzake **landgebruik, verandering in landgebruik en bosbouw** (LULUCF) stelt de Commissie voor om hogere ambities vast te stellen voor de uitbreiding van de natuurlijke koolstofverwijdering van de EU, wat van essentieel belang is om de emissies te compenseren en klimaatneutraliteit te bereiken. Met het nieuwe voorstel wordt beoogd de huidige trend van teruglopende CO₂-verwijderingen te keren en de kwaliteit en kwantiteit van de bossen en andere natuurlijke koolstofputten van de EU te verhogen. Voorgesteld wordt om voor de LULUCF-sector een EU-streefcijfer voor netto-broeikasgasverwijderingen vast te stellen van 310 miljoen ton CO₂-equivalent tegen 2030. Er worden specifieke nationale streefcijfers voorgesteld om aan deze gemeenschappelijke doelstelling bij te dragen. Na 2030 zal de Commissie de vooruitgang beoordelen en voorstellen doen om deze sector op weg naar klimaatneutraliteit te zetten — rekening houdend met emissies en verwijderingen door de LULUCF-sector en niet-CO₂-emissies door de landbouw.

De lidstaten zullen een zekere flexibiliteit behouden bij het verdelen van de inspanningen tussen de verordening inzake de verdeling van de inspanningen en de LULUCF-sectoren, wat nogmaals de complementariteit tussen de verschillende voorstellen in het “Fit for 55”-pakket onderstreept.

De Commissie neemt ook diverse maatregelen om goede praktijken bij de productie van biomassa te stimuleren en ervoor te zorgen dat vraag en aanbod naar houtachtige

biomassa binnen de grenzen van de duurzaamheid⁸ blijven en in overeenstemming zijn met onze doelstellingen om de biodiversiteit te herstellen, de gezondheid van de natuur te verbeteren en de grenzen van de planeet niet te overschrijden.

Het voorstel inzake de opwekking van hernieuwbare energie bevat **strengere duurzaamheidscriteria voor bio-energie** door het toepassingsgebied ervan te verruimen en door no-go-gebieden voor het betrekken van biomassa te vergroten. Bio-energie is momenteel goed voor ongeveer 60 % van de productie van hernieuwbare energie en hoewel dit aandeel tussen 2030 en 2050 naar verwachting zal afnemen, zal de totale vraag naar hernieuwbare energie toenemen. Het voorstel bevestigt het beginsel van cascadering, dat het gebruik van hout met de hoogste toegevoegde waarde begunstigt en waarborgt dat nationale steunregelingen voor het gebruik van duurzaam gewonnen biomassa daarmee in overeenstemming zijn en schadelijke gevolgen voor de biodiversiteit vermijden.

De nieuwe **EU-bosstrategie**, die samen met het “Fit for 55”-pakket wordt gepresenteerd, alsook de komende nieuwe bodemstrategie, de EU-wet inzake natuurherstel en het initiatief voor koolstoflandbouw, die gepland zijn voor later in 2021, zullen de natuurlijke koolstofputten van de EU verder versterken, ervoor zorgen dat biodiversiteit een centrale plaats inneemt in de algemene aanpak en de cruciale sociale en economische functies van de bosbouw- en de houtsector ondersteunen.

3. KANS EN STIMULANS: INNOVATIE EN INVESTERINGEN VOOR EEN CONCURRERENDE TRANSITIE

De transitie naar een klimaatneutrale economie ondersteunt innovatie. De Europese Green Deal is een groeistrategie en, zoals is uiteengezet in de geactualiseerde industriestrategie van de EU, bieden de “Fit for 55”-voorstellen belangrijke mogelijkheden voor de ontwikkeling, inzet en export van emissiearme technologieën en groene banen⁹.

Door een duidelijk beleidskader met gedetailleerde doelstellingen en beleidsmaatregelen vast te stellen, vergroot de Commissie de zekerheid voor investeerders en vermindert zij het risico dat we vast blijven zitten aan investeringen in koolstofintensieve industrieën die weldra achterhaald zullen zijn en tot gestrande activa zullen leiden. De EU geniet een pioniersvoordeel met betrekking tot de toenemende wereldwijde actie inzake klimaatverandering. Investerings in een koolstofarme economie kunnen economische groei en werkgelegenheid stimuleren, de transitie naar schone energie versnellen, het concurrentievermogen op de lange termijn verbeteren en een rol spelen in het groene herstel.

De langetermijnbegroting van de EU en het herstellepakket **NextGenerationEU** zijn specifiek toegesneden op het ondersteunen van de groene transitie. 30 % van de programma's in het kader van het meerjarig financieel kader 2021-2027 is bestemd voor de ondersteuning van klimaatactie, bijvoorbeeld via het cohesiebeleid, landbouw en het LIFE-programma voor klimaat en milieu. Door de doelstelling om 35 % van de

⁸ Repository van publicaties van het JRC — Nota over de rol van de bosgebaseerde bio-economie bij het beperken van klimaatverandering door koolstofopslag en materiaalvervanging ([europa.eu](https://ec.europa.eu/jrc/en/publications)).

⁹ Zie de effectbeoordeling voor de mededeling over het opvoeren van de klimaatambitie van Europa voor 2030, SWD(2020) 177 final.

financiering voor onderzoek en innovatie in het kader van Horizon Europa te gebruiken voor groene investeringen en de verschillende partnerschappen en missies¹⁰ in het kader van het programma, worden de nodige middelen geboden voor de ontwikkeling van duurzame en innovatieve oplossingen voor de groene transitie. Horizon Europa voorziet in substantiële steun voor kleine en middelgrote ondernemingen, met name start-ups en spin-outs, om baanbrekende innovaties te ontwikkelen en op te schalen.

Daarnaast moeten de nationale plannen voor herstel en veerkracht van de lidstaten die in het kader van de **faciliteit voor herstel en veerkracht** worden gefinancierd, bijdragen aan de groene transitie, met maatregelen die goed zijn voor ten minste 37 % van de toewijzingen in het kader van de plannen. Maar overheidsfinanciering zal niet volstaan. De strategie voor de financiering van de transitie naar een duurzame economie zal helpen om de particuliere investeringen te ontsluiten die nodig zijn voor de financiering van deze transitie¹¹.

De Commissie zal investeringen in de groene transitie blijven stimuleren. Bij de herziening van de richtsnoeren inzake staatssteun op het gebied van milieu en energie zal de Commissie er in het bijzonder op toezien dat deze de reikwijdte en de ambitie van de Europese Green Deal weerspiegelen. Hoewel uit de recente evaluatie van de huidige IPCEI-mededeling is gebleken dat de bepalingen goed werken, zijn enkele gerichte aanpassingen nodig, onder meer om hun openheid verder te vergroten en de deelname van kleine en middelgrote ondernemingen te vergemakkelijken en om richtsnoeren te verstrekken over de criteria voor het bundelen van middelen uit de nationale begrotingen en EU-programma's.

Om dit te ondersteunen, bevatten de “Fit for 55”-voorstellen hun eigen specifieke financiële instrumenten ter ondersteuning van een eerlijke transitie, op basis van de inkomsten die worden gegenereerd door de **uitbreiding en versterking van de handel in emissierechten**. Dit onderstreept eens te meer de onderlinge verbondenheid van de verschillende onderdelen van dit pakket voorstellen. De bestaande solidariteitsmechanismen en -fondsen worden versterkt om de verdelingseffecten aan te pakken en verdere investeringen in innovatieve koolstofarme oplossingen te stimuleren. De omvang en het toepassingsgebied van het innovatiefonds worden uitgebreid om steun te verlenen aan projecten in de vorm van “carbon contracts for difference” (koolstofcontracten ter verrekening van verschillen) teneinde voor emissiereducties in de industrie te zorgen.

4. EEN DUURZAME EU IN EEN DUURZAME WERELD

Hoewel de EU slechts 8 % van de wereldwijde CO₂-uitstoot voor haar rekening neemt, erkent zij haar verantwoordelijkheid voor een groter aandeel van de cumulatieve emissies. De EU wil resoluut de weg banen naar een groene, concurrerende, inclusieve, circulaire economie. Als onze groei- en concurrentiestrategie draagt de Europese Green Deal bij tot de transformatie van het mondiale narratief, door politieke en zakelijke markten te beïnvloeden en het voorbeeld te geven.

Mondiaal engagement en internationale samenwerking zijn essentieel om de klimaatcrisis aan te pakken en daarom werkt de EU actief samen met partnerlanden op bilateraal en multilateraal niveau.

¹⁰ Van bijzonder belang voor de groene transitie zijn de missies inzake Klimaatneutrale en slimme steden; Gezonde oceanen, zeeën, en kust- en binnenwateren; Bodemgezondheid en voedsel en Adaptatie aan klimaatverandering, inclusief maatschappelijke transformatie.

¹¹ [COM\(2021\) 390 final](#)

Het “Fit for 55”-pakket is een belangrijke mijlpaal op weg naar Glasgow, waar de volgende VN-klimaatconferentie, ook bekend als “COP26”, later dit jaar zal plaatsvinden. Het zal voor de EU de ruggengraat vormen om haar verbintenissen na te komen ten aanzien van de planeet en de wereld, die zij met de Overeenkomst van Parijs is aangegaan.

De EU is vastbesloten om ervoor te zorgen dat decarbonisering in de EU niet simpelweg tot meer koolstofemissies buiten onze grenzen leidt. Een dergelijke koolstoflekkage wordt momenteel voorkomen door de verlening van gratis emissierechten in het kader van het emissiehandelssysteem (ETS). Dat systeem is doeltreffend gebleken om het risico van lekkage aan te pakken, maar het verzwakt ook de prikkel om te investeren in groenere productie in binnen- en buitenland.

In deze geest stelt de Commissie vandaag een **mechanisme voor koolstofgrenscorrectie** (Carbon Border Adjustment Mechanism — CBAM) voor. Het is ontworpen als klimaatactie-instrument dat een marktdynamiek introduceert die de integriteit van het EU- en het mondiale klimaatbeleid beschermt door de broeikasgasemissies in de EU en wereldwijd te verminderen, en dat de betrokken sectoren ertoe aanzet te moderniseren, duurzamer te worden en hun koolstofinhoud terug te dringen.

Het CBAM zal geleidelijk worden ingevoerd voor enkele specifieke producten. In de eerste jaren zal een vereenvoudigd systeem van toepassing zijn om een vlotte invoering van het mechanisme te vergemakkelijken. Het voorstel voor een CBAM zorgt ervoor dat dezelfde koolstofprijs wordt betaald voor binnenlandse en ingevoerde producten en is dus niet-discriminerend en verenigbaar met de WTO-regels en andere internationale verplichtingen van de EU. In de betrokken sectoren zal het CBAM geleidelijk worden ingevoerd, terwijl de gratis emissierechten worden uitgefaseerd, zodat het nieuwe systeem EU- en buitenlandse industrieën sterkere stimulansen biedt om te innoveren en de emissies terug te dringen. Voorts zullen sectoren en bedrijven buiten de EU die in hun productiecyclus al een lagere koolstofinhoud hebben of die aan een soortgelijk systeem van koolstofbeprijzing onderworpen zijn, daar voordeel van ondervinden in het kader van het CBAM. Als dusdanig is het een uitnodiging aan onze internationale partners om gezamenlijk de klimaatambitie te verhogen.

Wereldwijd wordt reeds meer en meer afgestapt van fossiele brandstoffen. En de effecten gaan verder dan klimaat en milieu — ze zijn ook geopolitiek. De EU moet haar beleid dienovereenkomstig aanpassen om te zorgen voor een stabiele transitie, ook buiten haar grenzen. In deze geest zal de Europese Commissie binnenkort nieuwe wetgeving voorstellen om de bijdrage van de EU aan ontbossing en bosdegradatie wereldwijd tot een minimum te beperken en duurzame corporate governance in bedrijfsstrategieën te integreren.

Wij verwachten dat onze partners hun verbintenissen in het kader van de Overeenkomst van Parijs ook nakomen en zijn bereid samen te werken door de **klimaatdiplomatie van de EU** te versterken. Om de samenwerking met onze internationale partners te intensiveren en de wereldwijde transitie naar een koolstofvrije economie te vergemakkelijken, zullen alle instrumenten van het externe beleid van de EU worden aangewend voor deze hogere doelstellingen. In het kader van haar klimaatdiplomatie in bilaterale partnerschappen en multilaterale organisaties zal de EU ervoor zorgen dat zij de partners raadpleegt, informeert, assisteert en waar mogelijk tegemoetkomt, zonder daarbij de voornaamste doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs uit het oog te verliezen. Dit omvat ook steun voor klimaatfinanciering om kwetsbare landen te helpen

zich aan te passen aan de klimaatverandering en te investeren in het reduceren van broeikasgasemissies. De EU en haar lidstaten hebben steeds 's werelds grootste bijdrage geleverd aan de publieke klimaatfinanciering voor lage- en middeninkomenslanden, en dit zal zo blijven, met bijzondere aandacht voor de behoeften van de minst ontwikkelde landen.

5. CONCLUSIE

De Europese Unie is gebaseerd op de ontwikkeling van gemeenschappelijk beleid om onze gemeenschappelijke belangen te bevorderen. Een en ander vereist solidariteit tussen de lidstaten en tussen haar burgers om deze doelstellingen te verwezenlijken en de voordelen ervan te benutten, waarbij iedereen handelt in overeenstemming met zijn eigen capaciteiten en bevoegdheden en met inachtneming van de verschillende nationale bijzonderheden en uitgangspunten om het einddoel te bereiken. Het “Fit for 55”-pakket is in deze geest ontworpen: de inspanningen worden op de meest kosteneffectieve manier gedeeld tussen de lidstaten, rekening houdend met onze verschillen, en er wordt steun verleend aan wie daar het meest behoefte aan heeft, om ervoor te zorgen dat iedereen voordeel ondervindt van de transitie.

Het pakket voorstellen is zorgvuldig opgesteld om het juiste evenwicht te creëren tussen beleidsmaatregelen en inkomsten die worden gegenereerd om een rechtvaardige en transformationele verandering van de economie van de EU te ontwerpen en te bewerkstelligen. Door het gewicht van een van de instrumenten te wijzigen ontstaat onvermijdelijk een domino-effect op verschillende andere instrumenten, en het schrappen van een van de voorgestelde maatregelen noopt tot aanpassingen van de voorstellen op andere gebieden. Om de Europese Unie klaar te maken voor 55 en onze uitstoot met ten minste 55 % te verminderen, hebben we al deze instrumenten en dit evenwicht nodig.



In het “Fit for 55”-pakket wordt erkend dat EU-burgers betere informatie, betaalbare opties en passende stimulansen moeten krijgen om de individuele veranderingen door te voeren die ons collectief helpen in balans met ons milieu en onze planeet te leven. Burgers van alle regio’s en van alle leeftijden zullen nauw bij de uitvoering worden betrokken, bijvoorbeeld via het Europees klimaatpact en burgerpanels van de conferentie over de toekomst van Europa. Ook wordt de doeltreffendheid van koolstofbeprijzing erkend en wordt de economische kracht van bedrijven en markten ingezet om structurele veranderingen in onze economie teweeg te brengen die zorgen voor de schonere en gezondere producten en diensten die we nodig hebben. Ten slotte stelt het pakket de EU in staat langetermijninvesteringen vorm te geven, markten te sturen en nieuwe groene normen op te leggen. Het is deze combinatie die de EU klaar zal maken voor een klimaatneutrale toekomst.

De uitdagingen van de klimaatverandering vereisen een mondiaal antwoord en de EU zal actief blijven samenwerken met haar partnerlanden om de klimaat- en energietransitie wereldwijd te ondersteunen.

De Commissie heeft nu de nodige voorstellen gepresenteerd om de EU in staat te stellen onze verbintenissen na te komen, onze streefdoelen te halen en de transformatie die voor ons ligt, werkelijk te omarmen. Wij verzoeken het Europees Parlement en de Raad snel hun wetgevingswerkzaamheden met betrekking tot de vandaag gepresenteerde voorstellen aan te vatten, en ervoor te zorgen dat zij als een samenhangend pakket worden behandeld, met oog voor de vele onderlinge verbindingen.

Het decennium van de waarheid is al begonnen. De EU moet ervoor zorgen dat zij zo spoedig mogelijk beschikt over de beleidsinstrumenten om “klaar voor 55” te zijn, willen we onze streefdoelen voor 2030 halen en tegen 2050 het eerste klimaatneutrale continent worden.