

Datum: 29 juli 2021

Reactie op het Europese 'Fit For 55'-pakket in 9 onderdelen

De Europese Commissie presenteerde op 14 juli 2021 het 'Fit For 55' klimaat- en energiepakket. Dit pakket bevat de concrete uitwerking van de Europese Green Deal die vorig jaar op hoofdlijnen werd vastgelegd. Daarin werd afgesproken dat de EU de uitstoot van broeikasgassen in 2030 heeft teruggebracht met netto 55% ten opzichte van 1990. Het Fit For 55- pakket gaat om een herziening van een aantal Europese richtlijnen. Dit zijn de belangrijkste:

- De Energiebesparingsrichtlijn (EED)
- De Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED)
- Het Europese emissiehandelsstelsel (ETS, industrie, energie)
- De richtlijn voor de niet-ETS sectoren (ESR, gebouwen, verkeer, landbouw)
- De emissiestandaarden voor auto's en busjes
- De richtlijn energieprestaties gebouwen (EPBD)
- De richtlijn energiebelastingen
- De richtlijn landgebruik, landgebruiksveranderingen en bosbouw (LULUCF)
- Nieuw: De koolstofgrensbelasting (CBAM)

Dit massieve pakket kan een belangrijke stap zetten naar aanzienlijke CO2 reductie. Het is echter zeer de vraag of de Europese Commissie het doel van netto 55% uitstootvermindering waar kan maken met deze maatregelen. De lobby vanuit de fossiele industrie, landbouw en auto-industrie voor afzwakking van de ambitie op allerlei onderwerpen is enorm. En de uitvoeringstijd is kort. Het pakket moet nog worden uitonderhandeld en zal naar verwachting op zijn vroegst in 2023 in werking gaan treden. Sommige maatregelen (zie hieronder) treden zelfs pas in 2026 of later in werking. Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste maatregelen in dit pakket en de waardering van Milieudefensie, Natuur & Milieu, Greenpeace en de Natuur en Milieufederaties, onderverdeeld in 9 onderwerpen. Daarbij toetsen wij het pakket ook aan de 65% reductie vereiste die in Europees verband nodig is voor het halen van de 1,5 graden doelstelling van het klimaatakkoord van Parijs.

Onderwerp	Maatregelen 'Fit For 55'	Waardering klimaatorganisaties
1. Ambitieniveau	Het pakket moet voorzien in een <u>netto</u> Europese broeikasgasreductie van minimaal 55% ten opzichte van 1990. Hierover zijn de Europese lidstaten het eerder al eens geworden.	Het nieuwe reductiedoel van de EC is een stap vooruit maar helaas nog onvoldoende om in lijn te zijn met de doelstelling uit het Parijsakkoord. Om 1.5 graden opwarming binnen bereik te houden moet de Europese uitstoot in 2030 met 65% zijn teruggebracht. ¹

¹<https://caneurope.org/can-europe-calls-for-an-increase-of-the-eu-s-2030-climate-target-to-at-least-65/>

	<p>Dit wordt alleen voor de niet-ETS sectoren (<i>Effort Sharing</i>, gebouwde omgeving, verkeer, landbouw) doorvertaald naar nationaal bindende doelen. Het EU doel voor de niet-ETS sectoren is 40% reductie in 2030 t.o.v. 2005.</p> <p>Het nieuwe niet-ETS-doel voor Nederland gaat van 36% reductie in 2030 t.o.v. 2005 naar 48%. (De Klimaat- en Energieverkenning 2020 raamt de niet-ETS reductie in 2030 op 35% in 2030 bij huidig beleid.)</p>	<p>Het EU doel van 55% bevat ook een deel compensatie van emissie via CO2-vastlegging in bodem en vegetatie (LULUCF, zie hieronder). Het gaat dus niet om 55% <u>emissiereductie</u> in 2030. Dit was wel het standpunt van Nederland op basis van het regeerakkoord. Kijk je alleen naar emissiereductie dan gaat het om 52.8%.²</p> <p>Europese doelen moeten <u>nationaal</u> bindend worden gemaakt, anders kunnen sommige lidstaten achterover leunen, terwijl anderen ferme nationale doelstellingen afgeven. Duitsland toont leiderschap door zich een nationaal doel te stellen van 65% broeikasgasreductie in 2030. Het Verenigd Koninkrijk gaat voor 68% en Denemarken voor 70%. Nederland is aan zijn stand verplicht om ook voor minimaal 65% reductie te gaan.</p> <p>Het EU doel voor de niet-ETS sectoren moet minimaal 50% zijn om het doel van 65% in 2030 te kunnen halen.</p>
<p>2. Hernieuwbare energie en biomassa</p>	<p>Er komt een Europees hernieuwbare energiedoel van 40% in 2030. Die wordt zeer beperkt vertaald naar nationale doelen. Er komen een aantal nationale doelen op sectorniveau maar die zijn niet allemaal bindend of het ambitieniveau ligt nog niet vast. Alleen voor hernieuwbare energie in verwarming en koeling komt er een nationaal bindend doel van 1,1% groei per jaar. Bij de industrie is het hernieuwbare energiedoel van 1.1% groei per jaar indicatief.</p>	<p>Het is belangrijk dat het Europese hernieuwbare energiedoel <u>nationaal</u> bindend wordt gemaakt, anders gaan lidstaten achterover leunen. Nu valt het EU doel uiteen in vaak niet bindende subdoelen per sector, dat geeft weinig garantie dat de 40% in 2030 wordt gerealiseerd. Daarnaast schiet dit doel ook tekort om in lijn te zijn met het Parijsakkoord, het zou tenminste 50% moeten zijn.³</p> <p>Alle biomassa uit bossen blijft onterecht als klimaatneutraal bestempeld, terwijl het decennia kan duren voordat bomen die worden verbrand voor energie weer zijn teruggegroei. In de tussentijd verhoogt deze bio-energie de concentratie CO2 in de atmosfeer. Het rapport van het Europese Joint Research Centre 'The use of woody</p>

² <https://caneurope.org/position-paper-on-the-revision-of-the-eu-lulucf-regulation/>

³ <https://www.greenpeace.org/static/planet4-eu-unit-stateless/2020/09/20200929-NGO-analysis-EC-2030-climat-plan.pdf>

		<p>biomass for energy production in the EU'⁴ stelt dat houtige biomassa veelal geen korte termijn klimaatwinst oplevert. In de RED (Richtlijn Hernieuwbare Energie) moet daarom dit deel van de houtige biomassastromen uitgesloten worden.</p> <p>Bio-energie kan niet gelijk worden gesteld aan zonne- of windenergie. Alleen biomassa die aantoonbaar op korte termijn klimaatwinst oplevert, zonder dat het met meer hoogwaardigere toepassingen concurreert en geen negatieve effecten op biodiversiteit heeft zou ondersteund mogen worden. Om te kunnen vaststellen of biomassa klimaatwinst oplevert, moet ook transparantie in de productieketen gebracht worden. Transparantie moet een van de voorwaarden zijn voor het laten meetellen van biomassa voor het behalen van de doelstelling.</p>
3. Energiebesparing	<p>Er komt een bindend Europees energiebesparingdoel van 36%. Er komt een nationaal bindend doel van 1.5% energiebesparing per jaar.</p>	<p>Het energiebesparingdoel is niet ambitieus genoeg en zou 45% moeten zijn, om in lijn te zijn met 65% broeikasgasreductie. Het is te laag om uiteindelijk een klimaatneutraal energiesysteem mogelijk te maken.</p> <p>Het was beter geweest om ook het doel voor 2030 nationaal bindend te maken om het volle potentieel van maatregelen op nationaal niveau te benutten.</p>
4. Industrie en energiesector	<p>Het Europese emissiehandelsysteem voor de industrie en energiebedrijven (ETS) wordt aangescherpt met als doel om in 2030 61% uitstoot te reduceren.</p> <p>Er komt vanaf 2026 een</p>	<p>Goed dat het ETS eindelijk impact gaat maken. Maar er zit veel meer in het vat, juist bij deze sectoren. De uitstootreductie zou 70% in 2030 moeten zijn.⁵</p> <p>De nationale CO2-heffing voor de industrie blijft voor Nederland hard nodig, want de ETS-prijzen blijven te laag om vergroening van de industrie in Nederland af te dwingen. Sterker</p>

4

[https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC122719#:~:text=The%20use%20of%20woody%20biomass%20for%20energy%20production%20in%20the%20EU,-Forests%20are%20often&text=The%20EU%20has%20conceived%20the%20\(2020\)%20380\)%20was%20adopted](https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC122719#:~:text=The%20use%20of%20woody%20biomass%20for%20energy%20production%20in%20the%20EU,-Forests%20are%20often&text=The%20EU%20has%20conceived%20the%20(2020)%20380)%20was%20adopted)

5 <https://caneurope.org/emissions-trading-system-ets-can-europe-position/>

	<p>koolstofgrensbelasting voor cement, staal, aluminium, kunstmest en import van elektriciteit van buiten de EU. Dat betekent dat deze sectoren buiten de EU gaan betalen voor export naar de EU. Europese industrie die eronder valt gaat betalen voor alle uitstoot en krijgt dus geen gratis rechten meer. Overige industrie blijft wel gratis rechten krijgen.</p> <p>De ETS opbrengsten worden ingezet voor klimaatbeleid.</p> <p>In de Richtlijn Energiebelastingen blijven de vrijstellingen voor de industrie in tact en ook het gereduceerde tarief voor grootverbruikers.</p>	<p>nog, de Nederlandse CO2-heffing moet hoger, omdat bij een nationaal doel van minimaal 55% reductie ook de industrie meer moet gaan doen.</p> <p>Positief dat de ETS opbrengsten worden aangewend voor klimaatbeleid. Goed dat er een koolstofgrensbelasting komt. De opbrengst van de grensbelasting moet gaan naar klimaatbeleid. De Europese industrie moet dan ook echt gaan betalen voor alle uitstoot en ook geen subsidie ontvangen voor export. We pleiten ervoor om alle gratis rechten voor de industrie af te schaffen, zodat de vervuiler gaat betalen, en met de opbrengst kan vergroenen.</p> <p>De Richtlijn Energiebelastingen neemt als uitgangspunt dat de vervuiler moet betalen en vrijstellingen worden geschrapt, maar maakt dat niet waar door de vrijstellingen en lage tarieven voor de zware industrie niet aan te pakken.</p>
<p>5. Wegverkeer</p>	<p>De verkoop van benzine- en dieselauto's wordt verboden vanaf 2035 en er komen strengere CO2 normen voor auto's en bestelwagens.</p> <p>Een verhoogde bijmengdoelstelling van 13% minder broeikasgasintensiteit voor brandstoffen</p> <p>Er komen subdoel van 2.6% groene waterstof of synthetische brandstof, en 2.2% geavanceerde biobrandstof in 2030.</p> <p>Een handelsmechanisme voor de levering van elektriciteit wordt verplicht.</p> <p>Er komt vanaf 2026 een emissiehandelsysteem voor het wegverkeer. De opbrengst wordt voor 50% gebruikt om</p>	<p>Het is goed dat er een duidelijke einddatum komt voor de verkoop van nieuwe auto's en bestelwagens komt met een fossiele verbrandingsmotor. Nederland zet in op 100% zero-emissie nieuw verkoop in 2030. Dat zou Europees ook moeten gelden. De tussendoelstellingen voor 2025/2027 moeten in ieder geval omhoog om genoeg aanbod van elektrische voertuigen te waarborgen.</p> <p>Wij pleiten voor grote terughoudendheid bij het eventueel verhogen van de bijmengdoelen in het wegverkeer. De wegverkeerssector moet zo veel en zo snel mogelijk volledig rechtstreeks geëlektrificeerd worden.</p> <p>De bijmeng van schadelijke biobrandstoffen gemaakt uit voedselvoeder-, en energiegewassen moet gestopt worden.</p> <p>Er zijn te weinig grondstoffen zoals gebruikt frituurvet voor het maken van 'geavanceerde' biobrandstoffen in Nederland en de EU. Grootschalige import zuigt de oorspronglanden leeg en als de gemiste oliën</p>

	<p>lage inkomens tegemoet te komen. Dat gaat via een Social Climate Fund dat gevuld wordt met 72,2 miljard euro voor de periode 2025 - 2032.</p>	<p>daar worden vervangen door palm of soja olie is de totale klimaatwinst negatief.</p> <p>De route voor decarbonisatie in het wegverkeer gaat via beprijzen (kilometerheffing), emissienormen, en het aanjagen van fiets, OV en elektrisch (deel)vervoer.</p> <p>Het verplichte handelsmechanisme voor elektriciteit, zoals Nederland dat al heeft, is daarom goed maar de geschrapte multiplier moet ook worden behouden als beloning voor energie-efficiëntie.</p> <p>Belangrijk is dat het emissiehandelssysteem niet in de plaats komt van de bijmengverplichting en emissienormen. Evenzeer belangrijk is dat de opbrengst inderdaad gericht wordt ingezet om mensen met een lager inkomen tegemoet te komen of te helpen aan duurzame mobiliteitsoplossingen.</p>
<p>6. Luchtvaart</p>	<p>In de Richtlijn Energiebelastingen wordt invoering van accijns voorgesteld voor vluchten binnen Europa, met een ingroeipad van 10 jaar vanaf 2023. Deze geldt alleen voor de intra-Europese vluchten en voor alle vluchten van privé/business jets. Cargo-vluchten zijn uitgezonderd.</p> <p>Tot 2026 ontvangt de luchtvaart gratis ETS emissierechten voor vluchten binnen Europa.</p> <p>Intercontinentale vluchten blijven uitgezonderd van het ETS, om ICAO ruimte te geven om met een compensatieprogramma (CORSIA) te komen voor</p>	<p>Het is positief dat de EC eindelijk aandacht heeft voor de uitstoot van de luchtvaart. Het is duidelijk dat ook de luchtvaart een evenredige bijdrage moet leveren aan het behalen van de klimaatdoelen.</p> <p>De luchtvaart kan helaas niet met innovatie alleen emissies voldoende reduceren. Er worden geen technische verbeteringen voorzien die het klimaatprobleem tijds kunnen oplossen, als ook onderstreept door wetenschappers in de recente technische briefing in de Tweede Kamer⁶</p> <p>Krimp is noodzakelijk om de sector in lijn te brengen met de klimaatdoelen van Parijs. De EU moet daartoe maatregelen nemen. Bijvoorbeeld door de gehele Europese luchtvaart een CO2-plafond op te leggen om te borgen dat emissies nooit meer hoger worden dan piekjaar 2019 en in lijn met de Parijsdoelstellingen dalen richting 2030 en</p>

⁶ https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2021A02775

	<p>vluchten buiten de EU.</p> <p>Er komt een bijmengverplichting voor 'geavanceerde biobrandstof' en synthetische brandstof (E-fuels) die oploopt van 5% in 2030 naar 63% in 2050.</p>	<p>2050.</p> <p>Het is goed dat er eindelijk stappen worden genomen voor het belasten van de luchtvaart. Maar de kerosinebelasting is te laag en wordt te laat (vanaf 2023) gefaseerd ingevoerd waardoor het pas in 2033 volledig ingevoerd is. Dat is veel te traag. Bovendien moet de accijns gaan gelden voor alle kerosine, die op EU vliegvelden getankt wordt. Ook moet de accijns gelden voor cargo-vluchten.</p> <p>Er moeten geen gratis emissierechten meer worden verstrekt aan de luchtvaart onder het EU-ETS. Bovendien moet het ETS gaan gelden voor alle vluchten (niet alleen voor de intra-Europese vluchten).</p> <p>Het CORSIA compensatieprogramma zorgt niet dat de CO2-uitstoot van vluchten buiten de EU daalt. De compensatie onder CORSIA laat ruimte voor een groei van de CO2-uitstoot en garandeert niet dat CO2-uitstoot daadwerkelijk wordt gecompenseerd.</p> <p>Het is goed dat besloten is om eerste generatie plantaardige biobrandstoffen van voedselgewassen en recycled carbon fuels uit te sluiten voor de bijmengverplichting. Maar het aandeel van biobrandstoffen in luchtvaart moet fors lager en ten koste gaan van de inzet ervan in het wegtransport. E-fuels moeten alleen geproduceerd worden met <i>additioenele</i> groene elektriciteit. Hernieuwbare brandstoffen zijn schaars en bij een te grote inzet met risico's op fraude en schade aan biodiversiteit. Bovendien heeft vliegen op hernieuwbare brandstof nog altijd een fors klimaatopwarmend effect door wolkenvorming en NOx-uitstoot.</p>
<p>7. Gebouwde omgeving</p>	<p>Er komt een emissiehandelsysteem voor de gebouwde omgeving, vanaf 2026. De opbrengst wordt voor 50% gebruikt om lage inkomens tegemoet te komen. Dat gaat via een Social Climate Fund dat</p>	<p>Wij zijn kritisch over het onderwerpen van de gebouwde omgeving aan CO2-emissiehandel. We moeten voorkomen dat mensen met een lager inkomen in een tochtig huis het hardst geraakt worden. Daarom is het een voorwaarde dat de compensatie goed wordt vormgegeven, zodanig dat woonlastenneutraliteit voor lage en</p>

	<p>gevuld wordt met 72,2 miljard euro voor de periode 2025 - 2032.</p> <p>Jaarlijks moet 3% van de publieke gebouwen gerenoveerd worden door lidstaten.</p> <p>Lidstaten moeten jaarlijks het percentage duurzame warmte en koude in gebouwen met 1,1% verhogen.</p>	<p>middeninkomens gegarandeerd kan worden door de woningen van deze groepen versneld te isoleren.</p> <p>Het is een goede stap dat de Europese Commissie een normering voorstelt om publieke gebouwen te renoveren en van lidstaten vraagt om het aandeel duurzame warmte en koude jaarlijks te verhogen. Nederland moet ervoor zorgen dat deze maatregelen in lijn met wat nodig is voor het anderhalve graden doel van Parijs worden doorgevoerd.</p>
8. Scheepvaart	<p>De scheepvaart wordt onder het ETS gebracht, net als de luchtvaart, maar pas vanaf 2026. Het gaat om scheepvaart binnen de EU en 50% van de uitstoot van scheepvaart naar havens buiten de EU.</p> <p>Het aanbieden van walstroom wordt verplicht gemaakt en er komt een doelstelling voor de broeikasgasintensiteit van scheepsbrandstoffen. Die loopt op van 6% reductie in 2030 naar 75% reductie in 2050.</p> <p>Er komen accijns op scheepsbrandstoffen voor scheepvaart binnen de EU.</p>	<p>Het is goed dat de scheepvaart onder het ETS wordt gebracht, maar 2026 is te laat en er moeten dan geen gratis rechten worden verstrekt, ook niet voor scheepvaart naar havens buiten de EU.</p> <p>Het pakket kan leiden tot een nieuwe lock-in van stookolie naar LNG, wat nog steeds een schadelijke fossiele brandstof is. Er is meer focus nodig op een switch naar duurzame oplossingen zoals groene waterstof en ammonia. Biobrandstoffen zijn geen oplossing. In 2050 moet de (internationale) scheepvaart klimaatneutraal zijn.</p> <p>De accijns op scheepsbrandstoffen gelden voor alle scheepsbrandstoffen die in de EU verkocht worden, onafhankelijk van de klant of waar die klant het wil gebruiken.</p>
9. Landbouw en natuur	<p>Een doelstelling van 310 miljoen ton CO2 verwijdering uit de atmosfeer door extra opslag in bodem en vegetatie, via meer natuur, minder ontwateren en betere landbouw.</p>	<p>De ambitie is zwak, een verdubbeling tot 600 miljoen ton CO2 vastlegging is nodig. Wel goed dat dit doel nationaal bindend gemaakt wordt.</p> <p>Het is vreemd dat deze eenmalige CO2-vastlegging opgeteld wordt bij de emissiereductie om zo te komen tot 55% reductie in 2030. Daarmee is de CO2-vastlegging de facto compensatie. Dat wijzen we af. De 55% doelstelling moet gaan over</p>

		emissiereductie. CO2-vastlegging komt daar nog bovenop.
--	--	---------------------------------------------------------