



Bruxelles, den 27.3.2013
COM(2013) 169 final

GRØNBOG

En ramme for klima- og energipolitikkerne frem til 2030

GRØNBOG

En ramme for klima- og energipolitikkerne frem til 2030

1. INDLEDNING

EU har en klar ramme til styring af sine energi- og klimapolitikker frem til 2020. Denne ramme integrerer forskellige politiske mål som f.eks. at reducere drivhusgasemissioner, sikre energiforsyning og fremme vækst, konkurrenceevne og beskæftigelse gennem en højteknologisk og omkostnings- og ressourceeffektiv tilgang. Disse politiske mål skal nås gennem tre overordnede mål for reduktion af drivhusgasemissioner, vedvarende energi og energibesparelser. Der er yderligere mål for den energi, der bruges i transportsektoren. Sideløbende hermed har EU indført reguleringsmæssige rammer til støtte for oprettelsen af et åbent, integreret og konkurrencepræget indre marked for energi, som fremmer energiforsyningssikkerheden. EU gør gode fremskridt mod opfyldelsen af 2020-målene ved at skabe et indre marked for energi og opfylde andre målsætninger for energipolitikken, men der skal nu overvejes en ny ramme for klima- og energipolitikkerne frem til 2030. Det er vigtigt, at der tidligt opnås enighed om rammen frem til 2030, af tre årsager:

- For det første indebærer lange investeringscykluser, at infrastrukturer, der finansieres i den nærmeste fremtid, stadig vil være på plads i 2030 og videre frem, og investorerne har derfor behov for vished og mindre reguleringsmæssig usikkerhed.
- For det andet vil en præcisering af målene for 2030 støtte fremskridtene hen imod en konkurrencedygtig økonomi og et sikkert energisystem ved at skabe større efterspørgsel efter effektive lavemissionsteknologier og fremme forskning, udvikling og innovation, som kan skabe nye muligheder for vækst og beskæftigelse. Dette mindsker igen både direkte og indirekte de økonomiske omkostninger.
- For det tredje forventes det fortsat, selv om forhandlingerne om en juridisk bindende international aftale om modvirkning af klimaændringer har været vanskelige, at der vil kunne opnås en international aftale inden udgangen af 2015. Før dette sker, vil der i EU skulle opnås enighed om en række spørgsmål, herunder EU's eget ambitionsniveau, således at der kan iværksættes et aktivt samarbejde med andre lande.

Denne ramme for 2030 skal være tilstrækkelig ambitiøs til at sikre, at EU er på vej til at opfylde mere langsigtede klimamål. Men den skal også afspejle en række vigtige ændringer, som er indtruffet siden den oprindelige ramme blev fastlagt i 2008-2009:

- konsekvenserne af den nuværende økonomiske krise
- de budgetmæssige problemer for medlemsstaterne og virksomhederne, som har vanskeligheder med at mobilisere midler til langsigtede investeringer
- udviklingen på EU's og de globale energimarkeder, bl.a. i relation til vedvarende energi, ukonventionel gas og olie og atomenergi
- de bekymringer, som husholdningerne har med hensyn til rimelige energipriser, og virksomhederne har med hensyn til konkurrenceevnen

- og de internationale partners forskellige grader af engagement og ambition for så vidt angår reduktion af drivhusgasemissioner.

Rammen for 2030 bør bygge på de erfaringer, der er gjort med de nuværende rammer; det, der har fungeret, det, der ikke har fungeret, og det, der kan forbedres. Den bør tage hensyn til den internationale udvikling og fremme en stærkere international klimaindsats. Desuden skal det præciseres, hvordan man bedst maksimerer synergierne og skaber balance mellem målene for konkurrenceevne, energiforsyningsikkerhed og bæredygtighed.

I rammen bør der også tages hensyn til det mere langsigtede perspektiv, som Kommissionen fastlagde i 2011 i køreplanen for omstilling til en konkurrencedygtig lavemissionsøkonomi i 2050, energikøreplanen frem til 2050 og hvidbogen om transport. Europa-Parlamentet har vedtaget beslutninger om de enkelte køreplaner¹. Disse køreplaner er udviklet i overensstemmelse med målet om at reducere udledningen af drivhusgasser med 80-95 % i 2050 i forhold til niveauerne i 1990 som en del af den nødvendige indsats i de udviklede lande som helhed. I disse køreplaners scenarier forudses især følgende:

- I 2030 vil drivhusgasemissionerne skulle være reduceret med 40 % i EU, for at vi kan være på vej til at opnå en reduktion af drivhusgasemissionerne på 80-95 % i 2050, i overensstemmelse med det internationalt vedtagne mål at begrænse den globale opvarmning til mindre end 2 °C.
- Større andele af vedvarende energi, forbedringer af energieffektivitet og bedre og mere intelligent energiinfrastruktur er ”no regret”-løsninger for omdannelsen af EU’s energisystem.
- For de vedvarende energikilders vedkommende viser politikscenarierne i energikøreplanen frem til 2050, at deres andel kommer til at ligge på ca. 30 % i 2030.
- Der er behov for betydelige investeringer for at modernisere energisystemet, både med og uden dekarbonisering, hvilket vil påvirke energipriserne i perioden frem til 2030.

Formålet med denne grøn bog er at høre de forskellige interesseparter for at indhente dokumentation og synspunkter, der kan støtte udarbejdelsen af rammen frem til 2030. Den indledes med en oversigt over den nuværende ramme og de hidtidige resultater, og derefter gøres der rede for de spørgsmål, som man gerne vil have de forskellige interesseparters input til. Sideløbende hermed gennemfører Kommissionen en høring om spørgsmål i forbindelse med de internationale forhandlinger om en nyt juridisk bindende aftale for klimaindsatsen samt politikken for at muliggøre demonstration af teknologier til kulstofopsamling og -lagring.

2. EU’S NUVÆRENDE POLITISKE RAMME OG HİDTİDİGE RESULTATER

Det centrale element i den nuværende politiske ramme er de tre overordnede mål, der skal nås senest i 2020: 1) et EU-mål for reduktion af drivhusgasemissionerne på 20 % i forhold til emissionerne i 1990, 2) en andel på 20 % af vedvarende energikilder i energiforbruget i EU med specifikke mål for medlemsstaterne og 3) en mindskelse af energiforbruget på 20 % i forhold til prognoserne. Derudover er der specifikke 2020-mål for vedvarende energi i transportsektoren (10 %) og dekarbonisering af transportbrændstoffer (6 %). I rammen tages

¹ Links til Europa-Parlamentets beslutninger og køreplanerne er anført i bilaget i afsnittet om de vigtigste referencedokumenter.

der også hensyn til medlemsstaternes forskellige energimix, økonomiske velstand og handlemuligheder, og derfor indeholder den mekanismer til at sikre en fair fordeling af indsatsen mellem dem. Den omfatter foranstaltninger til at imødegå risikoen for CO₂-lækage og dens konsekvenser for energiintensive industrisektorer. Den understøttes af et bredt sæt af EU's finansielle instrumenter og en strategisk energiteknologiplan (SET-planen). Endvidere har Kommissionen foreslået at revidere EU's lovgivning om beskatning af energiprodukter og elektricitet² for at fjerne overlappinger mellem de nuværende fiskale instrumenter. Rammen for 2020 suppleres af Energi 2020-strategien³, som vurderer udfordringerne og foranstaltningerne for at sikre et konkurrencedygtigt, bæredygtigt og sikkert energisystem.

2.1. Målet om en reduktion af drivhusgasemissioner på 20 % og gennemførelsesforanstaltninger

Målet om en reduktion af drivhusgasemissionerne på 20 % i 2020 i forhold til 1990 gennemføres via EU's emissionshandelssystem (EU ETS) og beslutningen om indsatsfordeling, som fastlægger reduktionsmål for de sektorer, der ikke er omfattet af ETS, og virkeliggørelsen støttes gennem EU's og medlemsstaternes politikker for at reducere emissionerne. I 2011 blev de drivhusgasemissioner, som er omfattet af klima- og energipakken, anslået til at ligge 16 % under 1990-niveauerne.

ETS frembringer en ensartet kulstofpris for store industrianlæg, elsektoren og luftfartssektoren. Det omfatter over 10 000 anlæg og næsten 50 % af EU's samlede drivhusgasemissioner. Denne ensartede pris sikrer, at klimamålene nås på en omkostningseffektiv måde, og at der gælder de samme vilkår for virksomhederne i hele EU. Kulstofprisen indgår nu i EU-virksomhedernes operationelle og investeringsmæssige beslutninger og har bidraget til betydelige reduktioner af emissionerne. Men det er ikke lykkedes at gøre den til en vigtig drivkraft hen imod langsigtede kulstoffattige investeringer. Trods det faktum, at ETS-emissionsloftet falder til ca. -21 % frem til 2020 i forhold til 2005 og fortsætter med at falde efter 2020, hvilket i princippet giver retlig garanti for, at det vil være nødvendigt at foretage store investeringer i kulstoffattige teknologier, medfører det nuværende store overskud af kvoter, som til dels skyldtes den økonomiske krise, at dette ikke afspejles i kulstofprisen. Den lave kulstofpris giver ikke investorerne tilstrækkeligt incitament til at investere og øger risikoen for afhængighed af kulstofintensive energiformer. Visse medlemsstater er bekymrede over denne udvikling og har truffet eller overvejer at træffe nationale foranstaltninger som f.eks. afgifter på kulstofintensive brændstoffer i ETS-sektorerne. Der er en voksende risiko for, at det indre marked trues af politisk fragmentering, hvor nationale og sektorspecifikke politikker underminerer ETS' rolle og de ensartede vilkår, det skulle skabe. I rapporten om kulstofmarkedet vurderes det nærmere, hvordan ETS fungerer⁴.

I beslutningen om indsatsfordeling er der fastsat nationale mål for drivhusgasemissioner i de sektorer, der ikke er omfattet af ETS. Det overordnede mål er, at der på EU-plan i 2020 skal opnås en emissionsreduktion på 10 % i forhold til 2005. Mange EU-politikker, herunder sektorspecifikke forskrifter og initiativer, har bidraget til at reducere emissionerne i disse sektorer. De spænder fra politikker, der forbedrer CO₂- og energieffektiviteten for biler, boligsektoren og energiforbrugende udstyr, til politikker for specifikke affaldstyper, miljø, landbrug og arealanvendelse (se bilag). Gennemførelsen af politikker med henblik på at nå

² KOM(2011) 169 endelig.

³ KOM(2010) 639 endelig.

⁴ Rapport om situationen på det europæiske kulstofmarked i 2012 (COM (2012) 652). Rapporten omfatter en høring om, hvordan overskuddet af kvoter under ETS kan afhjælpes, bl.a. gennem en udvidelse af de sektorer, ETS dækker.

målene for vedvarende energi og energieffektivitet bidrager også til emissionsreduktioner. De nationale mål er fordelt mellem medlemsstaterne efter økonomisk kapacitet. Nogle lande skal reducere emissioner i forhold til 2005, mens andre må tillade en begrænset vækst i emissionerne. Samlet set er EU på vej til at nå 10 %-målet, men der er fortsat store forskelle mellem medlemsstaterne. Halvdelen af dem skal stadig træffe yderligere foranstaltninger. Desuden har medlemsstaterne i henhold til beslutningen om indsatsfordeling mulighed for at nå deres mål på en fleksibel måde, enten gennem erhvervelse af internationale kreditter eller gennem handel med de medlemsstater, der overgår deres mål.

2.2. Målet for vedvarende energi og gennemførelsesforanstaltninger

EU gør fremskridt hen imod opfyldelsen af 2020-målet på 20 % energi fra vedvarende energikilder i det udvidede endelige energiforbrug. I 2010 var de vedvarende energikilders andel af energiforbruget i EU 12,7 % sammenlignet med 8,5 % i 2005. I perioden 1995-2000, hvor der ikke var nogen reguleringsmæssige rammer, voksede andelen af vedvarende energi med 1,9 % om året. Efter indførelsen af vejledende mål (2001-2010) voksede andelen af vedvarende energi med 4,5 % om året. Med retligt bindende nationale mål er væksten taget til, men skal op på gennemsnitligt 6,3 % pr. år, hvis det overordnede 2020-mål skal nås. Andelen af vedvarende energi i transportsektoren nåede op på 4,7 % i 2010 i forhold til kun 1,2 % i 2005. Inden for opvarmning og køling vokser andelen af vedvarende energi fortsat og forventes at blive næsten fordoblet i 2020. På baggrund af nedtrapningen af støtteordninger og den vanskeligere adgang til finansiering i forbindelse med den økonomiske krise er der dog brug for nye foranstaltninger i de fleste medlemsstater, hvis de skal kunne opfylde deres mål for 2020.

Kommissionen har gjort rede for situationen med hensyn til vedvarende energi i EU i 2012⁵. Der offentliggøres en ajourført statusrapport sideløbende med denne grøn bog. Investeringer i forskning og udvikling, innovation og anvendelse i stor skala i denne sektor har bidraget til, at omkostningerne ved teknologierne for vedvarende energi er blevet markant lavere. Der er store udfordringer knyttet til anvendelse i stor skala, f.eks. en fuldstændig integration af vedvarende energikilder i EU's elektricitetssystem på en sådan måde, at der tages hånd om uregelmæssigheder, og forbedring af samarbejdet mellem medlemsstaterne for at nå målene. Sammenkoblingen af EU's engrosmarkeder for elektricitet vil bidrage til at integrere vedvarende energi i elsystemet, og det samme vil indførelsen af intelligente net, som giver mulighed for at tilpasse produktion, netkontrol, lagring og forbrug til skiftende situationer på markederne. I forbindelse med overgangen til vedvarende energi vil der dog også skulle foretages store investeringer i transmissions- og distributionsnet, bl.a. via grænseoverskridende infrastruktur, for at fuldføre det indre energimarked. En anden vigtig udfordring er på længere sigt at sikre, at vedvarende energikilder bliver mere omkostningseffektive, således at der kun anvendes støtteordninger for de teknologier og de områder, som stadig har brug for det. Disse ordninger bør udformes med henblik på at undgå overkompensation, forbedre omkostningseffektiviteten, anspre store reduktioner af drivhusgasemissioner, styrke innovation og sikre bæredygtig anvendelse af råmaterialer og skal kunne tilpasses til omkostningsudviklingen for at undgå støtteafhængighed, være ensartede for alle medlemsstaterne og, især hvad angår biobrændstoffer, være i overensstemmelse med WTO-bestemmelserne.

2.3. Målet for energibesparelser og gennemførelsesforanstaltninger

2020-målet om at spare 20 % af EU's forbrug af primærenergi (sammenlignet med prognoser i 2007) er ikke juridisk bindende for medlemsstaterne, men der er dog gjort betydelige

⁵ Meddelelsen "Vedvarende energi: en stor aktør på det europæiske energimarked", COM(2012) 271.

fremskridt på dette område. Efter adskillige års vækst toppede forbruget af primærenergi i 2005/2006 (ca. 1 825 Mtoe) og har siden 2007 været svagt faldende (nåede i 2011 ned på 1 730 Mtoe). Denne tendens skyldes delvis den økonomiske krise, delvis de eksisterende politikkers effektivitet. Den kan også tilskrives EU-industriens lavere energiintensitet, der i 2010 var faldet til 149 ton olieækvivalent pr. million euro, fra 174 i 2000 og 167 i 2005.

Med vedtagelsen af energieffektivitetsdirektivet (EED) i 2012 findes der nu et omfattende regelsæt på EU-plan. Dette skal nu gennemføres fuldt ud af medlemsstaterne. EED vil bidrage til fremskridtene på dette område, selv om Kommissionens foreløbige analyse tyder på, at 2020-målet ikke kan nås med de nuværende politikker⁶. En del af problemet er, at der mangler hensigtsmæssige værktøjer til at overvåge fremskridt og måle virkninger på medlemsstatsniveau. En anden stor udfordring består i at mobilisere de midler, der er brug for til at sikre fortsat fremgang.

Siden 2009-2010 er der blevet vedtaget gennemførelsesforanstaltninger for energirelaterede produkter i henhold til direktiverne om miljøvenligt design og energimærkning. Disse foranstaltninger mindsker industri- og husholdningsprodukternes energibehov, hvilket medfører besparelser for slutbrugerne. Der er vedtaget foranstaltninger for en række elektroniske apparater, bl.a. husholdningsapparater som opvaskemaskiner, køleskabe, vaskemaskiner og fjernsyn, samt for dæk og en række industriprodukter som f.eks. motorer, ventilatorer og pumper. Det anslås, at de vedtagne foranstaltninger om miljøvenligt design og mærkning har resulteret i energibesparelser på ca. 90 Mtoe i 2020.

For at tage fat om problematikken med den energi, der forbruges i bygningsmassen, navnlig til opvarmning og køling, vedtog EU et revideret direktiv om bygnings energimæssige ydeevne (bygningsdirektivet) i 2010. Direktivet pålægger medlemsstaterne at anvende mindstekrav til energimæssig ydeevne for nye og eksisterende bygninger og samtidig sikre, at alle nye bygninger senest i 2021 er "næsten energineutrale bygninger". Imidlertid vil bygningssektorens nødvendige bidrag til at sikre lavere drivhusgasemissioner og reducere energiforbruget kunne blive undermineret af forsinkelser og ufuldstændige nationale gennemførelsesforanstaltninger til dette direktiv. Potentialet for omkostningseffektive besparelser i bygningssektoren anslås til 65 Mtoe i 2020. EU har støttet udviklingen af energieffektive teknologier, bl.a. gennem offentlige partnerskaber vedrørende energieffektive bygninger, grønne biler og bæredygtig produktion.

I transportsektoren har forordningerne om præstationsstandarder for lette erhvervskøretøjer ført til betydelige reduktioner af drivhusgasemissionerne, hvilket afspejles i gennemsnittet for CO₂-emissioner fra nye biler, som er faldet fra 172 g/km i 2000 til 135,7 g/km i 2011.

2.4. Forsyningssikkerhed og rimelige energipriser på det indre energimarked

Klima- og energipakken fra 2009 er ikke det eneste tiltag på dette område. I 2009 og 2010 vedtog EU omfattende lovgivning om det indre energimarked for elektricitet og naturgas og, i kølvandet på to gasforsyningskriser, forordningen om gasforsyningsikkerhed. Da ingen af de energipolitiske mål kan nås uden tilstrækkelige nettilslutninger, har Kommissionen også foreslået en forordning om retningslinjer for den transeuropæiske energiinfrastruktur, som Europa-Parlamentet og Rådet har opnået politisk enighed om. Den tager fat om udfordringerne på infrastrukturområdet for at sikre virkelig sammenkobling på det indre

⁶ Gennemførelsen af foranstaltningerne i hvidbogen om transport, yderligere foranstaltninger inden for miljøvenligt design, indførelse af intelligent måling og anvendelse af intelligente net med en deraf følgende efterspørgselsreaktion vil kunne bidrage til at indhente efterslæbet.

marked, integration af energi fra variable vedvarende energikilder og bedre forsyningssikkerhed⁷.

Der er etableret andre EU-foranstaltninger, f.eks. den strategiske energiteknologiplan for EU, for at fremme et teknologisk skifte gennem udvikling og demonstrationsprojekter for nye og innovative teknologier, f.eks. andengenerationsbiobrændstoffer, intelligente net, intelligente byer og intelligente netværk, ellagrning og elektromobilitet, kulstofopsamling og -lagring og næste generation af nukleare energikilder samt opvarmning og køling ved hjælp af vedvarende energikilder. I begyndelsen af 2013 fremlagde Kommissionen også et forslag til et direktiv om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, som vil blive støttet via den foreslåede revision af retningslinjerne for TEN-T.

Der var en række udfordringer, som ikke blev behandlet i forbindelse med klima- og energipakken i 2009. F.eks. blev den fornødne transmissions- og distributionsinfrastruktur ikke fastlagt. De forvaltningsmæssige udfordringer, der er forbundet med indførelsen af vedvarende energi, herunder håndtering af variabel forsyning af visse vedvarende energikilder (f.eks. vind- og solenergi), blev heller ikke behandlet fuldt ud, og man undervurderede den indvirkning, som de mange nationale støtteordninger for vedvarende energi skulle få for markedsintegrationen.

Den tredje energipakke tog fat på spørgsmålet om, hvordan man kan fremme konkurrencen på markedet, men behandlede ikke spørgsmålet om, hvorvidt der på markedet er de nødvendige incitamentter til at investere i produktion, distribution og transmission og lagerkapacitet i et system med større andel af vedvarende energi. Indtil de vedvarende energikilder bliver konkurrencedygtige, er det nødvendigt, at målet om et mere bæredygtigt energisystem går hånd i hånd med behovet for et fuldt liberaliseret og integreret energimarked, som kan mobilisere og fordele investeringer effektivt.

Nogle af de vigtigste udviklinger og tendenser, både i og uden for EU, er EU's voksende afhængighed af importeret energi og den teknologiske udvikling hos vores vigtigste konkurrenter, de nye forsyningsruter samt de nye energiproducenter i Afrika og Latinamerika. Alt dette vil påvirke energiomkostningerne og forsyningssikkerheden i EU.

3. CENTRALE SPØRGSMÅL I DENNE HØRING

Rammen for klima- og energipolitikkerne frem til 2030 vil bygge videre på de betydelige fremskridt, der allerede er gjort på dette område. Den skal bygge på erfaringerne fra den nuværende ramme og klarlægge, hvor der kan gøres forbedringer. Interesseparternes erfaringer og synspunkter, som så vidt muligt bør underbygges af solid dokumentation, er væsentlig for fire overordnede spørgsmål: mål, andre politiske instrumenter, konkurrenceevne og medlemsstaternes forskellige handlemuligheder.

3.1. Mål

De grundlæggende spørgsmål for en ny ramme for klima- og energipolitikkerne frem til 2030 vedrører målenes type, art og niveau, og hvordan de påvirker hinanden. Bør målene fastlægges på EU-niveau, nationalt niveau eller sektorniveau, og skal de være retligt bindende? Der er forskellige synspunkter på, hvilke mål og måltyper der er brug for.

⁷ For projekter, der er identificeret som projekter af fælles interesse, indfører forordningen foranstaltninger til at fremskynde tilladelsesprocedurer, bl.a. ved hjælp af en maksimal tidsfrist og strømlining af miljøvurderingsprocedurerne. Forordningen fastsætter også bedre incitamentter for investorerne gennem styrkede reguleringsbestemmelser og fastlægger betingelserne for finansiel EU-støtte fra Connecting Europe-faciliteten.

Erfaringerne med den nuværende ramme viser, at mål skaber politisk fremdrift, en langsigtet vision for investeringer og et benchmark til måling af fremskridt, men visse interesseparter hævder, at de nuværende mål og politikkerne for at nå disse mål ikke nødvendigvis er sammenhængende eller omkostningseffektive, eller at de ikke tager tilstrækkeligt hensyn til konkurrenceevne og teknologiernes økonomiske bæredygtighed og modenhed. 2030-rammen bør tage højde for den teknologiske udvikling over tid og fremme forskning og innovation. Derfor er der behov for at vurdere, hvilke mål der bedst, enklest og mest omkostningseffektivt kan anspore energi- og klimapolitikkerne frem til 2030, og om den nuværende tilgang kan strømlines, især i forbindelse med behovet for forskellige delmål, f.eks. i transportsektoren. Denne analyse bør også omfatte spørgsmålet om, hvorvidt det er hensigtsmæssigt kun at have et mål for drivhusgasemissionerne for 2030, under hensyntagen til andre mål som f.eks. forsyningssikkerhed og konkurrenceevne.

De nuværende klima- og energimål for reduktion af drivhusgasemissioner, andel af vedvarende energikilder og energibesparelser blev fastlagt med henblik på at støtte hinanden, og der er helt klart interaktioner mellem dem. Større andele af vedvarende energi kan medføre reduktion af drivhusgasemissioner, så længe de ikke erstatter andre kulstoffattige energikilder, og øget energieffektivitet kan bidrage til at nedbringe drivhusgasemissionerne og fremme virkeliggørelsen af målet for vedvarende energi. Der er åbenbare synergieffekter, men der kan dog også forekomme modstridende hensyn. F.eks. kan uventet store energibesparelser og uventet høj produktion af vedvarende energi føre til en lavere kulstofpris, fordi efterspørgslen efter emissionskvoter under ETS så falder. Dette kan igen svække ETS' prissignal for innovation og investeringer i energieffektivitet og anvendelse af kulstoffattige teknologier, uden at det påvirker virkeliggørelsen af det overordnede mål for reduktion af drivhusgasemissioner.

I en 2030-ramme med flere forskellige mål vil der udtrykkeligt skulle tages hensyn til disse interaktioner. Det bør også erkendes, at større andele af vedvarende energi og større energibesparelser ikke er nok til at opnå bedre konkurrenceevne eller forsyningssikkerhed. Det vil fortsat være nødvendigt med målrettede politikker, og der kan også blive behov for yderligere indikatorer, der mere direkte afspejler disse mål.

Der er bred enighed om, at det vil være nødvendigt med mellemliggende mål for reduktion af drivhusgasemissioner for at nå målet om en reduktion på 80-95 % frem til 2050. Det vigtigste er at beslutte sig for det mest hensigtsmæssige niveau for et sådant mellemliggende mål. Køreplanen for omstilling til en konkurrencedygtig lavemissionsøkonomi i 2050 peger i retning af, at en reduktion på 40 % i forhold til 1990 i 2030 vil være omkostningseffektivt. En reduktion på mindre end 40 % vil på længere sigt øge omkostningerne ved omstillingen til en lavemissionsøkonomi. Køreplanerne peger i retning af, at der kan opnås en reduktion af drivhusgasudledningen på 40 % i 2030 uden unødige ekstraomkostninger for vores energisystem, men at det vil være en udfordring at få mobiliseret de nødvendige midler til at dække anlægsomkostningerne i forbindelse med betydelige startinvesteringer.

Energikøreplanen for 2050 har vist, at andelen af vedvarende energikilder i energisystemet fortsat bør vokse efter 2020. Et 2030-mål for vedvarende energikilder vil skulle overvejes nøje, da mange vedvarende energikilder til den tid ikke længere vil være i den spæde fase og vil skulle konkurrere mere og mere med andre kulstoffattige teknologier. Det bør også overvejes, om der på EU-plan kan opnås en øget andel af vedvarende energikilder, uden at der fastlægges et specifikt mål, men ved at der via ETS og reguleringsmæssige foranstaltninger skabes de rette markedsvilkår. Udformningen af et eventuelt mål for vedvarende energi vil afhænge af, i) om det skønnes nødvendigt at fastlægge et mål for at sikre en øget andel af vedvarende energi efter 2020 og dermed fremme flere egne energikilder, mindsket afhængigheden af importeret energi og beskæftigelse og vækst, og ii) om dette kan nås, og i

så fald hvordan, uden at støtteordningerne for vedvarende energi får uønskede virkninger for energimarkederne, energipriserne og de offentlige budgetter. Det skal fastslås, om målene for vedvarende energi bedst kan nås med et nyt overordnet mål med eller uden delmål for sektorer som f.eks. transport, industri og landbrug og/eller andre særlige foranstaltninger. I forbindelse med alle mål eller politikker for vedvarende energi skal der tages hensyn til det stadig større evidensgrundlag for teknologiernes bæredygtighed, omkostninger, modenhed og innovationspotentiale.

EU's ramme for energieffektivitetspolitikken er netop blevet aktualiseret gennem vedtagelsen af EED, og i 2014 tages målet for 2020 op til revision. Drøftelserne om et energisparemål for 2030 skal ses i denne kontekst. Der er en række spørgsmål, som skal overvejes. For det første er energieffektivitet og de deraf følgende energibesparelser anerkendt i energikøreplanen frem til 2050 som en "no-regret"-løsning for energisystemet. Da der først vil foreligge dokumentation for det nuværende systems funktion i 2014 eller senere, er det afgørende, at der sikres sammenhæng mellem et eventuel energisparemål og andre mål. Det skal også overvejes, om energieffektiviteten bedst kan fremmes gennem mål, som fastlægges af medlemsstaterne eller for specifikke sektorer.

Det vil desuden være nødvendigt at overveje, om indikatoren for et sådant mål fortsat bør være absolut energiforbrug, eller om det vil være mere hensigtsmæssigt med et relativt mål vedrørende energiintensitet (f.eks. energiforbrug i forhold til BNP eller bruttoværditilvækst). Mens et absolut mål måske er bedre for det samlede besparelsesmål, vil et relativt mål kunne tage bedre højde for EU-økonomiens dynamik og de faktiske forhold i den økonomiske udvikling.

I modsætning til tilgangen for reduktioner af drivhusgasemissioner og vedvarende energi er denne tilgang til energieffektivitet baseret på en kombination af tilstræbte mål og bindende foranstaltninger. Behovet for EU-lovgivning (f.eks. rammedirektivet om miljøvenligt design, EED og bygningsdirektivet) under 2020-strategien er - i det mindste delvis - knyttet til den omstændighed, at der ikke er juridisk bindende energisparemål for medlemsstaterne. I forbindelse med retligt bindende mål for energibesparelser/energiintensitet vil medlemsstaterne skulle gives råderum til at nå målet, eventuelt med færre bindende foranstaltninger på EU-niveau. Ved en sådan tilgang vil der imidlertid skulle tages højde for, at en stor del af den EU-lovgivning, som bidrager til reduceret energiforbrug, også spiller en afgørende rolle for etableringen af det indre marked for disse produkter (f.eks. bestemmelserne om miljøvenligt design). Hvis målene fortsat er uforpligtende, bør det overvejes, om de nuværende konkrete foranstaltninger er tilstrækkelige, eller om der skal indføres nye foranstaltninger. Et centralt spørgsmål vil være, i hvilket omfang energimarkederne via prissignaler og som reaktion på efterspørgslen selv i tilstrækkelig grad vil tilskynde til forbedringer af energieffektivitet, herunder adfærdsændringer hos forbrugerne, og om ETS og dets indvirkning på elpriserne vil tilskynde til energibesparelser, også selv om der ikke findes specifikke mål eller foranstaltninger. Der skal tages hensyn til den relativt lave priselasticitet i energieferspørgslen i mange vigtige sektorer af økonomien, de forventede fremtidige niveauer samt ETS-prisens udsving.

3.2. De politiske instrumenters sammenhæng

2020-målene gennemføres gennem politiske instrumenter på EU-plan, der er tæt knyttet til det indre marked. Medlemsstaterne har større råderum ved gennemførelse af EU-lovgivning for vedvarende energi og energieffektivitet og drivhusgasemissioner uden for ETS, f.eks. i vejtransportsektoren. Dette har resulteret i forskellige nationale tilgange til støtteordninger for vedvarende energi, energi- og CO₂-afgifter, standarder for energimæssig ydeevne for bygninger og andre energieffektivitetspolitikker.

Det vil sandsynligvis være nødvendigt at kombinere forskellige instrumenter for at nå de forskellige politiske mål og håndtere markedshindringerne. Som anført ovenfor vil der være interaktion mellem disse instrumenter. Visse interesseparter har kritiseret den manglende sammenhæng mellem de forskellige politikker, netop fordi de indvirker på hinanden, og har desuden peget på, at der er behov for at forbedre forskellige klima- og energiforanstaltningers omkostningseffektivitet i betragtning af de teknologiske muligheder. Desuden bør de nationale foranstaltninger ikke føre til en fragmentering af det indre marked. Der bør lægges stærk vægt på investeringer i infrastruktur (navnlig netværk), der vil uddybe integrationen på det indre marked og sikre større bæredygtighed, konkurrenceevne og forsyningssikkerhed.

I rammen for 2030 bør der derfor findes den rette balance mellem de konkrete gennemførelsesforanstaltninger på EU-plan og medlemsstaternes fleksible muligheder for at opfylde målene på de måder, der bedst passer til de nationale forhold og samtidig er forenelige med det indre marked. Den nuværende balance i tilgangen mellem EU-instrumenter og medlemsstaternes mål/nationale instrumenter vil skulle vurderes nærmere, bl.a. hvad angår virkningerne af subsidier til fossile brændstoffer. Indsatsfordelingen vil ligesom hidtil også skulle vurderes.

Ud over reguleringsmæssige instrumenter yder EU også betydelig finansiel støtte i tilknytning til klimaændringer og bæredygtig energi, navnlig gennem samhørighedspolitikken, EU's forskningsprogrammer og fremover Connecting Europe-faciliteten. Målene for klimainsatsen vil udgøre mindst 20 % af EU's udgifter i perioden 2014-2020 og afspejles derfor i de relevante instrumenter for at sikre, at de bidrager til at styrke energisikkerheden og skaber en ressourceeffektiv og klimaresistent lavemissionsøkonomi, der øger Europas konkurrenceevne og skaber flere og grønnere job⁸.

Der vil skulle foretages en vurdering af den fremtidige adgang til internationale kreditter efter 2020. Anvendelsen af internationale kreditter kan begrænse omkostningerne, men de bidrager også til at skabe usikkerhed om, hvad der kræves internt, og har bidraget til kvoteoverskuddet i ETS. Endvidere har EU's industri og myndigheder via mekanismen for bæredygtig udvikling støttet konkurrerende sektorer, især i de nye vækstøkonomier som f.eks. Kina, Indien og Brasilien. Hvis man går fra projektbaseret kompensation til emissionshandel og andre markedsbaserede mekanismer, vil man muligvis bedre kunne tage hensyn til de enkelte landes forskellige handlemuligheder i relation til klimaændringer og støtte bestræbelserne på at udvikle et mere globalt kulstofmarked med bred international deltagelse.

For sektorer som skibsfart og luftfart omfatter den politiske indsats også en koordineret indsats for globalt aftalte standarder og politikker, hvormed der effektivt kan opnås globale emissionsreduktioner. Som et første skridt trådte det designindeks for energieffektivitet, som Den Internationale Søfartsorganisation har vedtaget, i kraft i 2013, og det forventes at dæmpe stigningen i drivhusgasemissionerne fra den internationale skibsfart.

3.3. Fremme af EU-økonomiens konkurrenceevne

Et af de grundlæggende mål for EU's energipolitik er at sikre, at energisystemet bidrager til EU's konkurrenceevne ved at sikre konkurrencedygtige interne og internationale energimarkeder og -priser, der kan konkurrere på internationalt plan og forsyner de endelige forbrugere med energi til rimelige priser. Dette er især vigtigt for sårbare husholdninger og de industrisektorer, der er udsat for international konkurrence, og for hvilke energi er en vigtig produktionsfaktor. Da elektricitet forventes at blive vigtigere, efterhånden som energisystemet ændres, er elomkostningerne særligt vigtige i perspektivet frem til 2030.

⁸ Som vedtaget af Det Europæiske Råd den 7.-8. februar 2013 for den flerårige finansielle ramme.

Energi- og klimapolitiske tiltag kan fremme efterspørgsel og vækst i en lavemissionsøkonomi. EU fører an inden for renere og mere energieffektive teknologier, produkter og tjenesteydelser samt økoteknologier, som tilsammen forventes at tilvejebringe ca. 5 mio. job i perioden frem til 2020⁹. Desuden bidrager mange af disse politikker til mindsket luftforurening og sundhedsmæssige forbedringer. Samtidig er disse politiske tiltag blevet kritiseret for at indvirke negativt på energipriserne, hvilket gør energiforsyningen mindre overkommelig for sårbare husholdninger og skader konkurrenceevnen for energiintensive sektorer, til trods for at de kan mindske industriens eksponering for energiomkostningerne og forbedre modstandsdygtigheden over for høje energipriser.

Engrospriserne på energi er steget moderat i EU, men tilsyneladende er slutbrugerpriserne på elektricitet for mange virksomheder og husholdninger steget kraftigere i reale termer i løbet af de sidste ti år. Ifølge energikøreplanen frem til 2050 vil denne tendens fortsætte i de kommende år. Udviklingen på de internationale markeder og udnyttelsen af ukonventionelle kulbrinter kan føre til større prisforskelle i EU sammenlignet med andre større industrielle økonomier som f.eks. USA, hvor skifergas nu er en stadig vigtigere energikilde. I 2012 var industrigaspriserne mere end fire gange lavere i USA end i Europa¹⁰. Det er klart, at denne tendens skyldes mange andre faktorer end EU's klima- og energipolitikker, og at engrospriserne på elektricitet i EU stadig i vid udstrækning afhænger af prisen på fossile brændstoffer. Medlemsstaternes beslutninger om told, afgifter og skatter har også en betydelig indvirkning på slutbrugerpriserne. Der skal tages hensyn til disse faktorer ved udformningen af nye politikker. De forskellige drivkræfter bag de nationale energiomkostninger, herunder beskatning, skal analyseres på en differentieret måde, da deres indvirkning på de samlede energiproduktionsomkostninger synes at variere meget. Der er en række spørgsmål, der i den forbindelse må tages op.

For det første er det afgørende, at lovgivningen om det indre marked gennemføres fuldt ud for at kontrollere priserne og fremme virkeliggørelsen af målene på en omkostningseffektiv måde, både ved hjælp af øget konkurrence på markedet og gennem en mere effektiv brug af energiinfrastruktur (via netregler).

For det andet er der behov for, at de interne (traditionelle og utraditionelle) olie- og gassressourcer fremover kan udnyttes på miljømæssigt forsvarlig vis, da de kan bidrage til at mindske EU's energipriser og importafhængighed.

For det tredje vil en yderligere diversificering af energiforsyningsveje kunne forbedre konkurrencen på energimarkederne, og der kan opnås store langsigtede besparelser via investeringer i energieffektivitet. En yderligere udbredelse af produktion af vedvarende energi skal ledsages af bedre netforvaltning, lavere omkostninger og bedre teknologiske præstationer samt fortsat støtte til innovation.

For det fjerde hersker der bekymring over, at der ikke alle andre steder udvises helt det samme engagement for at imødegå klimaændringerne som i EU, og at dette har indvirkning på konkurrenceevnen. Samtidig har EU's tilsagn om at reducere drivhusgasemissionerne med 20 % inden 2020 bidraget til de fremskridt, der er gjort siden klimakonferencen i København i 2009. Mere end 90 lande har nu afgivet tilsagn med forskellige ambitionsniveauer. Desuden har det internationale samfund bekræftet, at målet om at holde den globale opvarmning nede

⁹ Meddelelsen "Et opsving med høj beskæftigelse" (COM(2012) 173 final).

¹⁰ Ifølge IEA's data er de reale industrielle priser i Europa (OECD) steget med gennemsnitligt 38 % mellem 2005 og 2012, mens de i USA er faldet med 4 %. For husholdningerne steg de reale elpriser mellem 2005 og 2012 med 21,8 % i Europa (OECD) og med 8,4 % i USA. IEA "Energy Prices & Taxes, 4th Quarter 2012".

under 2°C skal fastholdes. Desuden er der adskillige lande, som er i færd med at gennemføre eller udvikle lovgivning til deres egne emissionshandelsordninger (Schweiz, Australien, New Zealand, Sydkorea, Kina og flere af USA's delstater). På trods af denne udvikling har EU's udspil om en reduktion af drivhusgasser på 30 % som betinget mål ikke mobiliseret tilsagn og foranstaltninger, der kan sikre, at den samlede indsats frem til 2020 er i tråd med målet om en opvarmning på under 2 °C. Derfor er det yderst vigtigt, at der samarbejdes yderligere med tredjelande, og at der via Durbanplatformen senest i 2015 nås frem til en aftale om perioden efter 2020. Dette endnu vigtigere i lyset af, at EU kun tegner sig for 11 % af de samlede drivhusgasemissioner, og at denne andel er faldende – så derfor er det nødvendigt med en effektiv international indsats for at imødegå klimaændringerne¹¹.

For det femte arbejder EU ihærdigt for, at der i de relevante internationale fora sikres global deltagelse og lige vilkår for alle inden for luftfart og søfart.

For det sjette er det klart, at højere ETS-priser og politikker, som tager sigte på at øge produktionskapaciteten inden for vedvarende energi gennem støtte eller præferencebehandling for at få dem på markedet, vil kunne øge elpriserne. Samtidig skaber ETS lige vilkår i EU og minimerer omkostningerne ved reduktion af drivhusgasemissioner i de omfattede sektorer. ETS omfatter også foranstaltninger til at begrænse virkningerne for konkurrenceevnen i energiintensive sektorer, der kan risikere CO₂-lækage. Disse foranstaltninger vil fortsætte indtil 2020. På baggrund af akkumuleringen af gratis kvoter i industrisektorer og adgangen til billige internationale kreditter vil virkningerne for disse sektorer sandsynligvis være beskedne, i det mindste frem til 2020. Statsstøttereglerne i forbindelse med ETS giver fra 2013 medlemsstaterne mulighed for at yde kompensation for visse indirekte ETS-omkostninger for de mest elektricitetsintensive sektorer. Endvidere giver statsstøttereglerne på miljøområdet i øjeblikket mulighed for, at industrien i specifikke tilfælde kan fritages for energirelaterede afgifter. I 2030-rammen vil det skulle overvejes, om denne tilgang bør videreføres, og i så fald hvordan.

Endelig bør det ved udformningen af rammen for 2030 overvejes, om ETS-relaterede indtægter vil kunne anvendes til yderligere at støtte innovationen i forskellige sektorer. I øjeblikket udnyttes denne mulighed primært gennem medlemsstaternes brug af auktionsindtægter inden for de tilladte statsstøttebegrænsninger, selv om der i den nuværende ramme er forudset finansiering af innovation i EU i form af NER300-ordningen, som kun omfatter projekter i forbindelse med vedvarende energi og kulstofopsamling og -lagring.

3.4. Hensyntagen til medlemsstaternes forskellige kapacitet

Medlemsstaterne er meget forskellige med hensyn til sammenlignelig velstand, industristruktur, energimiks, lageropbygning, kulstof- og energiintensitet, muligheder for udnyttelse af vedvarende energikilder og social struktur. De enkelte forbrugergrupper har forskellig kapacitet til at investere og tilpasse sig. Der bør tages hensyn til disse forskelle ved udarbejdelsen af en politisk ramme for 2030. Klima- og energimålene har forskellige virkninger for de enkelte medlemsstater og deres borgere, og ved udformningen af den nye ramme bør man vurdere de forskellige muligheder for at sikre et effektivt samarbejde og en fair fordeling af den nødvendige indsats.

Den nuværende energi- og klimapolitiske ramme afspejler medlemsstaternes forskellige kapacitet, i og med at indsatsen for at nå EU's klima- og energimål fordeles mellem medlemsstaterne med en mindre byrde for lavindkomstmedlemsstater. Auktionsindtægter

¹¹ Udsigterne til en ny global klimaaf tale behandles i en særskilt høringsmeddelelse: *Den internationale aftale om klimaforandringer 2015: Udformningen af den internationale klimapolitik efter 2020.*

omfordeles også delvis for at kompensere for omkostningsforskelle. Desuden er der i direktivet om vedvarende energi samarbejdsmekanismer, som giver mulighed for, at vedvarende energi, der produceres i én medlemsstat, kan bidrage til opfyldelsen af målet i en anden medlemsstat. Trods de potentielle økonomiske fordele for begge parter er denne ordning hidtil kun blevet brugt i Sverige og Norge. For at tage hensyn til de nationale forhold indeholder direktivet om energieffektivitet en "menu" med de forskellige fleksible muligheder, som medlemsstaterne kan anvende i forbindelse med deres årlige energisparemål på 1,5 %, bl.a. en gradvis indfasning af 1,5 % -målet, udelukkelse af ETS-sektoren, inkludering af energiomdannelses- og distributionssektoren og anerkendelse af en tidlig indsats. Disse forskellige muligheder kan anvendes kumulativt, men må ikke hindre de overordnede energibesparelser, der kræves i direktivet.

Det må overvejes, om der i 2030-rammen skal opretholdes lignende fordelingsredskaber, eller - afhængigt af ambitionsniveauet for de fremtidige mål og foranstaltninger og disses art - om der skal indføres alternative tilgange Differentierede mål for de enkelte medlemsstater kan bidrage til større retfærdighed, også selv om de muligvis vil hæmme virkeliggørelsen af målene for det indre energimarked. Men de kan også øge de samlede omkostninger, der er knyttet til virkeliggørelsen af målene, hvis de ikke kombineres med tilstrækkeligt fleksible handlemuligheder som f.eks. handelsmekanismer. Ved udarbejdelsen af en ramme for 2030 skal det overvejes, om medlemsstaterne gives tilstrækkelig fleksibilitet til, at de differentierede mål kan nås på en omkostningseffektiv måde. I den forbindelse bør det også tages i betragtning, at de medlemsstater, hvor der er størst behov for investeringer og flest muligheder for omkostningseffektiv reduktion af drivhusgasemissioner, udvikling af vedvarende energi, forbedret energieffektivitet osv., ofte har svagere økonomisk kapacitet til at udnytte disse muligheder. Desuden har nogle af disse medlemsstater vanskeligt ved at opnå tilstrækkelig støtte til ændringer i industriprocesser og energianvendelse, som kan indvirke på beskæftigelsen og udnyttelsen af egne energikilder. Adgangen til finansiering af investeringer, i form af direkte finansiering eller intelligent finansiering, indgår allerede i "værktøjskassen" for EU's politikker¹², men skal muligvis styrkes i perspektivet frem til 2030. Sådanne foranstaltninger vil kunne bidrage til en rimelig og retfærdig fordeling af indsatsen, samtidig med at de gør det lettere at opnå offentlighedens tilslutning og inddrage alle berørte parter i overgangen til en bæredygtig, sikker og konkurrencedygtig økonomi.

I forbindelse med den nye ramme vil der skulle udarbejdes og forelægges oplysninger specifikt for hver enkelt medlemsstat til brug for drøftelserne om en retfærdig indsatsfordeling, således at det sikres, at der ikke er nogen medlemsstat, som får pålagt en urimelig byrde.

4. SPØRGSMÅL

4.1. Generelt

- Hvilke erfaringer fra rammen frem til 2020 og den nuværende situation i EU's energisystem er vigtigst ved udformningen af politikker frem til 2030?

4.2. Mål

- Hvilke 2030-mål vil mest effektivt kunne fremme de klima- og energipolitiske mål? På hvilket niveau bør de gælde (EU, medlemsstaterne eller sektorspecifikt), og i hvilket omfang bør de være retligt bindende?

¹² F.eks. den foreslåede Europæiske Fond for Regionaludvikling for 2014-2020 og Connecting Europe-faciliteten.

- Har der været manglende sammenhæng i de nuværende 2020-mål, og hvordan kan der i så fald sikres bedre sammenhæng mellem potentielle 2030-mål?
- Er det hensigtsmæssigt at fastlægge mål for undersektorer som f.eks. transport, landbrug og industri, og i så fald hvilke? Er det f.eks. nødvendigt at fastlægge mål for vedvarende energi i transportsektoren i betragtning af CO₂-reduktionsmålene for personbiler og lette erhvervskøretøjer?
- Hvordan kan målene i 2030-rammen bedre afspejle, om de forskellige teknologier er økonomisk levedygtige og efterhånden modnes?
- Hvordan bør fremskridtene vurderes i forbindelse med andre aspekter af EU's energipolitik, f.eks. forsyningssikkerhed, som ikke nødvendigvis omfattes af de overordnede mål?

4.3. Instrumenter

- Er det nødvendigt at ændre andre politikinstrumenter og deres indbyrdes samspil, bl.a. mellem EU og de enkelte medlemsstater?
- Hvordan kan man bedst fastlægge specifikke foranstaltninger på EU-plan og nationalt plan, således at omkostningseffektiviteten under virkeliggørelsen af klima- og energimålene optimeres?
- Hvordan kan der bedst undgås en fragmentering af det indre energimarked, især i relation til behovet for at fremme og mobilisere investeringer?
- Hvilke foranstaltninger kunne man forestille sig for at opnå, at yderligere energibesparelser bliver så omkostningseffektive som muligt?
- Hvordan kan EU's forsknings- og innovationspolitikker bedste støtte virkeliggørelsen af 2030-rammen?

4.4. Konkurrenceevne og forsyningssikkerhed

- Hvilke elementer i rammen for klima- og energipolitikkerne kunne man styrke for bedre at fremme jobskabelse, vækst og konkurrenceevne?
- Hvilken dokumentation for CO₂-lækage findes der i den nuværende ramme, og kan der sættes tal herfor? Hvordan kan dette problem håndteres i 2030-rammen?
- Hvad er de særlige drivkræfter i de observerede tendenser for energiomkostninger, og i hvilket omfang kan EU påvirke dem?
- Hvordan tages der højde for usikkerheden vedrørende den indsats og det forpligtelsesniveau, andre industrilande og økonomisk vigtige udviklingslande påtager sig i de igangværende internationale forhandlinger?
- Hvordan kan man øge den reguleringsmæssige sikkerhed for virksomhederne, samtidig med at der skabes større fleksibilitet for at opnå en bedre tilpasning til skiftende forhold (f.eks. udviklingen i de internationale klimaforhandlinger og ændringer på energimarkedene)?
- Hvordan kan EU øge innovationskapaciteten i fremstillingsindustrien? Skal indtægterne fra kvoteauktionering spille en rolle i forbindelse hermed?

- Hvordan kan EU bedst udnytte udviklingen i egne konventionelle og ukonventionelle energikilder i EU for at bidrage til lavere energipriser og mindre afhængighed af import?
- Hvordan kan EU bedst forbedre energiforsyningssikkerheden internt ved at sikre, at det indre energimarked fungerer effektivt og fuldt ud (f.eks. gennem udvikling af nødvendige sammenkoblinger), og eksternt gennem en diversificering af forsyningsveje?

4.5. Kapacitets- og fordelingsaspekter

- Hvordan kan der i den nye ramme sikres en fair indsatsfordeling mellem medlemsstaterne? Hvilke konkrete skridt kan der tages for at tage hensyn til deres forskellige kapacitet til at gennemføre klima- og energiforanstaltninger?
- Hvilke mekanismer kan der overvejes for at fremme samarbejde og en fair indsatsfordeling mellem medlemsstaterne, samtidig med at man søger at finde de mest omkostningseffektive måder til at realisere de nye klima- og energipolitiske mål?
- Er der brug for nye finansieringsinstrumenter eller -ordninger til at støtte den nye 2030-ramme?

5. INDSENDELSE AF HØRINGSSVAR

Høringen vil være åben indtil den 2. juli. Yderligere oplysninger om, hvordan man kan bidrage til høringen:

http://ec.europa.eu/energy/consultations/20130702_green_paper_2030_en.htm

BILAG

Baggrundsinformation om energi- og klimaspørgsmål

1. RETSAKTER OM GENNEMFØRELSE AF DE OVERORDNEDE MÅL I KLIMA- OG ENERGIPAKKEN OG VIGTIGSTE POLITIKKER TIL STØTTE FOR DERES OPFYLDELSE

- (1) Direktiv 2009/28/ef om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og fastlæggelse af 20 %-målet for vedvarende energi i de enkelte medlemsstater.
- (2) Direktiv 2003/87/EF som ændret ved direktiv 2009/29/EF, hvori EU's emissionshandelsordning revideres ved fastlæggelse af et emissionsloft og harmonisering af tildelingen af kvoter til virksomheder.
- (3) Beslutning nr. 406/2009/EF (beslutning om indsatsfordeling), der fastlægger mål for de enkelte medlemsstaters reduktionen af drivhusgasemissioner i sektorer, der ikke er omfattet af ETS.
- (4) Forordning (EF) nr. 443/2009 (CO₂ og biler) om CO₂-standarder for nye personbiler.
- (5) Forordning (EU) nr. 510/2011 om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer.
- (6) Direktiv 2009/30/EF (direktivet om brændstofkvalitet) med henblik på at mindske livscyklussen for brændstoffers kulstofindhold.
- (7) Direktiv 2009/31/EF, som skaber en retlig ramme for CO₂-opsamling og -lagring.
- (8) Direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet, der fastlægger, hvilke foranstaltninger der skal tages af de enkelte medlemsstater.
- (9) Direktiv 2010/31/EU om bygningers energimæssige ydeevne.
- (10) Direktiv 2009/125/EF om krav til miljøvenligt design af energirelaterede produkter, herunder standarder.
- (11) Forordning nr. 2006/842/EF vedrørende fluorholdige drivhusgasser og direktiv 2006/40/EF vedrørende fluorholdige drivhusgasser fra mobile luftkonditioneringsanlæg.
- (12) Direktiv 99/31/EF, som fastlægger en gradvis udfasning af brugen af deponeringsanlæg for bortskaffelse af affald og reduktion af CH₄-emissioner.
- (13) Direktiv 1991/676/EØF om nitrater, bidrag til at begrænse N₂O-emissioner.
- (14) Direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport.
- (15) Rådets direktiv 2003/96/EF om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet.
- (16) Forordning 1222/2009 om mærkning af dæk for så vidt angår brændstofeffektivitet og andre vigtige parametre.
- (17) Forordning 228/2011 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1222/2009 for så vidt angår metoden til prøvning af vådgreb for C1-dæk.

- (18) Forordning 1235/2011 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1222/2009 for så vidt angår vådgrebsklassificering af dæk, måling af rullemodstand og verifikationsproceduren.
- (19) Forordning (EF) nr. 714/2009 af 13. juli 2009 om betingelserne for netadgang i forbindelse med grænseoverskridende elektricitetsudveksling og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1228/2003.
- (20) Forordning (EF) nr. 715/2009 af 13. juli 2009 om betingelserne for adgang til naturgas transmissionsnet og om ophævelse af forordning 1775/2005.
- (21) Afgørelse om regnskabsregler og handlingsplaner vedrørende drivhusgasemissioner og -optag i forbindelse med aktiviteter, der vedrører arealanvendelse, ændret arealanvendelse og skovbrug.

2. VIGTIGSTE REFERENCEDOKUMENTER

Køreplan for omstilling til en konkurrencedygtig lavemissionsøkonomi i 2050

http://ec.europa.eu/clima/policies/roadmap/index_en.htm

Energikøreplan 2050

http://ec.europa.eu/energy/energy2020/roadmap/index_en.htm

Hvidbog: En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem

http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm

Køreplan for et ressourceeffektivt Europa

http://ec.europa.eu/environment/resource_efficiency/about/roadmap/index_en.htm

Strukturreformer af det europæiske CO₂-marked: første rapport om situationen på det europæiske CO₂-marked i 2012

http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/reform/index_en.htm

Et fungerende indre energimarked

http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/internal_market_en.htm

Vedvarende energi: en stor aktør på det europæiske energimarked

http://ec.europa.eu/energy/renewables/communication_2012_en.htm

Europa-Parlamentets beslutning om en køreplan for omstilling til en konkurrencedygtig lavemissionsøkonomi i 2050

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2012-0086+0+DOC+XML+V0//DA>

Europa-Parlamentets beslutning om en køreplan for et fælles europæisk transportområde

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2011-0584+0+DOC+XML+V0//DA>

Europa-Parlamentets beslutning om energikøreplanen 2050

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2013-0088+0+DOC+XML+V0//DA>

