

SAMLENOTAT

22. februar 2010

J.nr.

Ref. LHO/HAMAK/PERSO

Energidelen af rådsmøde (Miljø) den 15. marts 2010

6. **Forslag til forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjer inden for Fællesskabets integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissioner fra lette erhvervskøretøjer**
 - *Politisk drøftelse*

7. **Vedtagelse af rådskonklusioner: Opfølgning af klima konferencen i København COP15.**
 - *Eventuel vedtagelse af Rådskonklusioner*

6. Forslag til forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjer inden for Fællesskabets integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissioner fra lette erhvervskøretøjer

KOM(2009) 593 endelig

Nyt notat

1. Resumé

Kommissionens forslag fastsætter et gennemsnitligt emissionsloft for nye varebiler på 175 g CO₂/km fra 2014 og et langsigtet reduktionsmål på 135 g CO₂/km fra 2020.

Loftet på de 175 g CO₂/km skal indføres over 3 år således at 75% af bilfabrikantens nye varebiler skal imødekomme kravet i 2014, 80% i 2015 og samtlige nye varebiler fra 2016. Såfremt emissionsloftet overskrides, bliver bilfabrikanten pålagt en bøde.

Bilfabrikanterne kan gøre brug af forskellige fleksibilitetsmekanismer for at leve op til kravene, herunder dannelse af pools, hvor flere producenter kombinerer deres reduktionsmål.

Regeringen kan støtte den foreslåede regulering, da den vil bidrage til den danske reduktionsindsats udenfor det europæiske kvotehandelssystem.

Forslaget er sat på dagsordenen for rådsmødet (miljø) den 15. marts 2010 med henblik på politisk drøftelse.

2. Baggrund

Kommissionen har den 28. oktober 2009 fremlagt ovenstående forslag. Forslaget er modtaget i Rådet den 3. november 2009 og en dansk sprogversion er oversendt til Rådet den 12. november 2009.

3. Hjemmelsgrundlag

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEF artikel 175 og skal behandles efter proceduren for fælles beslutningstagen i TEF artikel 251.

4. Nærhedsprincippet

EU-Kommissionen vurderer, at forslagens formål ikke sikres tilstrækkeligt gennem tiltag i medlemsstaterne, da hensynet til at undgå barrierer i det indre marked, den grænseoverskridende karakter af klimaændringer og de mulige variationer i de nationale gennemsnitlige CO₂ udledninger for nye lette erhvervskøretøjer, ikke vil gøre det muligt for medlemsstater at implementere nationale tiltag, der skal sikre at en EU gennemsnitlig CO₂ udledning for nye køretøjer på 175 g.

Danmark er enig i EU-Kommissionens vurdering.

5. Formål og indhold

Forslaget fastsætter et gennemsnitligt emissionsloft for nye varebiler på 175 g CO₂/km fra 2014 og et langsigtet reduktionsmål på 135 g CO₂/km fra 2020.

Loftet på de 175 g CO₂/km skal indføres over 3 år således at 75% af bilfabrikantens nye varebiler skal imødekomme kravet i 2014, 80% i 2015 og samtlige nye varebiler fra 2016.

Den enkelte varebils emissionsloft fastsættes på baggrund af dens vægt, således at tunge varebiler må udlede mere end 175 g CO₂/km, mens lette varebiler må udlede mindre. Sammenholdes emissionerne fra samtlige en bilfabrikants biler vil emissionerne gennemsnitlig udgøre 175 g CO₂/km.

Såfremt emissionsloftet overskrides bliver bilfabrikanten pålagt en bøde. I perioden 2014-18 vil bøden pr. produceret bil for overskridelse på 1 g CO₂/km være på 5 euro, 2 g CO₂/km på 15 euro, 3 g CO₂/km på 25 euro og herefter 120 euro per gram. Fra 2018 vil bøden være på 120 euro per gram uanset overskridelsen.

Fabrikanten kan tildeles såkaldte "superkreditter", som indebærer, at lette erhvervskøretøjer med emissioner under 50 gram kan medregnes som 2,5 lette erhvervskøretøjer i 2014, 1,5 lette erhvervskøretøjer i 2015 og 1 let erhvervskøretøj fra 2016. Bestemmelsen skal skærpe incitamentet til at fremme lav-emissions køretøjer, herunder el-biler.

Fabrikanten kan endvidere få godskrevet op til 7 g CO₂/km når der monteres øko-innovative ordninger, såfremt det kan certificeres, at de bidrager til en reel CO₂ reduktion, som ikke er omfattet af de testcykler, som måler varebilernes CO₂-emission.

Endvidere har bilfabrikanterne mulighed for at danne sammenslutninger (pools), hvor sammenslutningen er den juridiske enhed som pålægges kravene om CO₂-emissionerne.

Forslaget indeholder en undtagelse for små serieproduktioner på under 22.000 køretøjer om året, som efter konsultation med EU-Kommisionen vil blive pålagt et individuelt CO₂-emissionsloft.

Medlemsstaterne pålægges at monitorere antallet af nyregistrerede varebiler m.v. og oversende oplysninger til EU-Kommissionen, som offentliggør en liste over bl.a. samtlige fabrikanter nyproducerede varebiler mht. CO₂-emissioner sammenholdt med faktiske emissionskrav for bilfabrikanten.

Forslaget indeholder ligeledes krav til revision og rapportering fra EU-Kommissionen, og bl.a. i 2014 skal EU-Kommissionen gennemføre en vurdering af tilgængeligheden af data om bilernes areal (længde x akselafstand) med henblik på at vurdere muligheden for at bruge areal frem for vægt som beregningsgrundlag for emissionsloftet. Viser dette sig muligt, skal EU-Kommissionen fremsætte et forslag til en revision af forordningen.

6. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal i henhold til TEF art. 175 høres. Der foreligger endnu ikke en udtalelse, og forslaget er endnu ikke kalendersat til behandling.

7. Gældende dansk ret

Der er i dag ikke dansk lovgivning, der sætter krav til lette erhvervskøretøjers CO₂ emissioner.

8. Konsekvenser for statsfinanserne, samfundsøkonomien, miljøet eller beskyttelsesniveauet

Statsfinansielle konsekvenser

I Danmark blev der i 2008 indregistreret ca. 33.000 nye varebiler, sammenholdt med ca. 150.000 nye personbiler. EU-Kommissionens anfører, at den gennemsnitlige udledning for varebiler er på ca. 200 g CO₂ /km i 2007 i EU som helhed.

EU-Kommissionen vurderer, at priserne på varebiler i gennemsnit vil stige med ca. 6% såfremt deres nuværende vægt opretholdes, men da der typisk vil være en relativ beskedent prisfølsomhed på denne type køretøjer, forventer Kommissionen ikke, at salget begrænses nævneværdigt. Kommissionens konsekvensanalyse tager hovedsagligt udgangspunkt i bilproducenternes adfærd.

Der er foretaget danske beregninger af forordningens økonomiske konsekvenser. I de danske beregninger er der taget udgangspunkt i Skatteministeriets beregningsmodeller, der anvendes ved beregning af effekterne ved isolerede danske omlægninger af bilafgifter. Disse modeller anvender normalt forudsætninger der afviger væsentligt fra de forudsætninger Kommissionen har stillet op til brug for vurderingen af forslaget. De sædvanlige danske forudsætninger baserer sig på erfaringer med omlægninger af de danske bilafgifter, og kan derfor tages som udtryk for de danske forbrugeres adfærdsmønstre og det forhold, at danske lovændringer næppe påvirker producenterne på samme måde som regler, der gælder for hele EU.

De danske beregninger viser et provenutab for statskassen på ca. 835 mio. kr. om året når forslaget er fuldt indfaset. Der tages udgangspunkt i, at fabrikanterne ikke fuldt ud indpasser varebilerne efter emissionslofterne og derfor betaler bøden. Desuden lægges det til grund, at fabrikanterne ikke formår at bringe sig ud af en samlet bødeposition ved brug af de mekanismer, der indeholdt i forslaget, som f.eks. pooling, anvendelse af superkreditter og brugen af innovativ grøn teknologi. Endelig antages det, at producenterne i højere grad vil overvælde bøderne på hver enkelt biltype, end hvis der var tale om en bilafgift, frem for at fordele bøderne jævnt på hele bilparken. Ifølge de danske beregninger vil små varebiler falde i pris, mens store varebiler vil stige i pris.

Samlet set vil varebilerne ifølge de danske beregninger blive dyrere og merprisen overvæltet på bilerne, hvilket vil afstedkomme et mindre salg af varebiler. Endvidere vil der som følge af mere energieffektive køretøjer, ligeledes være et fald i provenuet fra brændstofafgiften og den grønne ejerafgift, som fastsættes ud fra køretøjets energieffektivitet. Resultatet af beregningerne viser, at små varebiler kan blive mere prismæssigt attraktive end personbiler, hvilket kan medføre et stigende antal små varebiler på bekostning af personbiler.

Forslaget forventes at medføre en meget begrænset byrdeforøgelse for myndigheder i forbindelse med kravene om overvågning og indberetning ligesom det var tilfældet med forordningen om CO₂ for personbiler.

Forslaget har i sin nuværende form ingen konsekvenser for regioner og kommuner.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

I henhold til EU-kommissionens vurdering vil bilpriserne stige med 6 pct. Bilfabrikanten forventes i et vist omfang at overvælte prisstigningen på forbrugeren. Imidlertid vil forbrugeren samtidig opleve en besparelse i brændstofudgiften. Fortrængningsomkostningerne bliver ifølge EU-kommissionen samlet set -13,5 € (ca. 100 kr.) pr. ton CO₂ på EU niveau. Kommissionen vurderer derfor, at forslaget er samfundsøkonomisk omkostningseffektivt på EU-niveau.

Ifølge de danske beregninger vil de samfundsøkonomiske omkostninger være på 10.000 kr. pr. ton CO₂, når forslaget er fuldt indfaset. Den højere beregnede samfundsøkonomiske omkostning i Danmark skal ses i lyset af, at der tages udgangspunkt i det danske afgiftssystem, hvor påvirkningen af bilproducenternes adfærd alt andet lige må vurderes at være særdeles begrænsede. Det er desuden lagt til grund, at bøden ikke vil sikre at fabrikanterne opfylder kravet, ej heller ved brug af mekanismerne i forslaget omkring pooling, innovative grønne teknologier m.v. De samfundsmæssige omkostninger pr. ton CO₂ er lavere end ved forordningen om CO₂ for personbiler, hvor der blev gjort brug af den samme beregningsmetode.

Det må forventes, at Kommissionens beregninger vil være mest retvisende for EU som helhed, men forskellen fra de danske forudsætninger gør det dog vanskeligt at sammenligne Kommissionens konsekvensanalyse med de danske beregninger.

Erhvervsadministrative konsekvenser.

Som følge af forslaget skal bilproducenterne indberette data. Da Danmark ikke har nogen bilproduktion, vil forslaget ikke have væsentlige erhvervsadministrative konsekvenser.

Beskyttelsesniveauet

Kommissionen anfører, at gennemførelsen af forslaget på EU-niveau vil give en akkumuleret CO₂ reduktion frem til 2020 på omkring 60 Mt CO₂. Ved et langsigtet reduktionskrav på 125-160 g CO₂/km vil der for perioden 2010-2030 være tale om en akkumuleret CO₂ reduktion på 247-342 Mt CO₂.

Efter danske beregninger vurderes reduktionerne at være 150.000 tons CO₂ om året, idet bilfabrikanterne antages at betale bødefgiften frem for at tilpasse køretøjerne til emissionsløfterne. Da der er tale om beregninger for Danmark isoleret set, kan reduktionerne ikke overføres til EU niveau. Umiddelbart er der tale om væsentlig lavere CO₂ reduktioner end i Kommissionens beregninger. Uanset hvilke beregninger, der læges til grund, er der dog tale om en forbedring af beskyttelsesniveauet.

9. Høring

Forslaget er sendt i høring til 143 interessenter med høringsfrist den 12. november 2009.

Der er modtaget fire høringssvar fra henholdsvis det Økologiske Råd, Greenpeace, Dansk Erhverv og Dansk Fjernvarme, hvor de to sidstnævnte ikke havde bemærkninger til forslaget.

Det Økologiske råd anfører, at:

- Hensynet til at efterkomme bilfabrikanternes ønske bør ikke ske på bekostning af EU's CO2 reduktionsmål
- Forordningen bør indeholde klare og bindende CO2 reduktionsmål for 2012 og 2020
- Konsekvenserne ved at forslaget ikke omfatter minibusser bør belyses
- Hastighedsgrænser bør introduceres som et virkemiddel til at reducere CO2-udledningen fra lette erhvervskøretøjer.

Greenpeace anfører, at:

- En udskydelse fra 2012 til 2016 ikke vil imødegå udfordringen med at løse CO2 udfordringen
- Der er behov for et bindende langsigtet reduktionsmål for 2020.

Sagen har været drøftet i Klima- og Energipolitisk Specialudvalg den 10. februar 2010

Greenpeace bemærkede, at når man regner elbiler som zero-emissions, hvilket de reelt ikke er, muliggør det, at der reelt sker en større udledning fra andre biler, og at emissionslofterne dermed til dels kunne blive udhulet.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen hilser EU-Kommissionens initiativ velkommen, idet en reduktion af CO2-emissioner fra transportsektoren er blandt de store klima- og energipolitiske udfordringer. Forslaget adresserer såvel CO2 emissionerne som grønne tiltag – herunder gennem øget brug af grønne teknologier, som er centrale for Danmark.

EU-landene skal samlet set som led i klima- og energipakken, der blev vedtaget i december 2008, sikre at emissionerne uden for den kvotebelagte sektor – herunder transport - skal reduceres med 10% i 2020 i forhold til 2005 og samtidig skal 10 % af sektorens energiforbrug i 2020 udgøres af vedvarende energi.

Regeringen støtter Kommissionens foreslåede emissionslofter på 175 g CO2/km fra 2014 og 135 g CO2/km i 2020. Regeringen ønsker desuden undersøgt muligheden for at fremrykke indfasningen på linje med EU-Kommissionens meddelelse af 7. februar 2007 om en revision af Fællesskabets strategi til reduktion af CO2 emissioner fra person- og varebiler, der tog afsæt i et emissionsloft på 175 g CO2/km fra 2012 og 160 g CO2/km fra 2016. En del af de grønne teknologier inden for bilsektoren, der udvikles som følge af vedtagelsen af en forordning om CO2 for personbiler i december 2008, vil formentlig kunne anvendes ligeså hurtigt i varebiler. Regeringen ønsker det ydermere belyst, hvorvidt forordningen med fordel kan dække flere typer køretøjer, som f.eks. minibusser.

Forslagets mulighed for at undtage bilfabrikanter, der producerer under 22.000 køretøjer, med henblik på at EU-Kommissionen fastsætter specifikke krav for den enkelte fabrikant, bør ikke medføre at denne type køretøjer stilles lempeligere end de øvrige.

Endelig er det væsentligt at forordningen ikke giver fabrikanterne et incitament til at øge varebilens vægt, idet varebilens lasteevne således reduceres. Det er også væsentligt, at forord-

ningen reelt mindsker incitamentet til at skifte fra personbil til varebil af hensyn til at opnå reduktioner af CO₂ i transportsektoren. Dermed vil det beregnede provenutab og de samfundsøkonomiske omkostninger ved forordningen desuden blive minimeret for Danmark.

11. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forhandlingerne er i deres indledende fase, og der har kun været overordnede markeringer fra enkelte lande. Lande med varebilsfabrikanter har dog fremsat foreløbige forbehold, navnlig i forhold til den langsigtede målsætning på 135 g CO₂/km fra 2020 samt størrelsen og indfasningen af bøden. Andre lande har markeret tilslutning til Kommissionens forslag til målsætninger.

12. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

7. Vedtagelse af rådskonklusioner: Opfølgning af klima konferencen i København COP15.

Vedtagelse af rådskonklusioner

Nyt notat

1. Resumé

2. Baggrund

EU's medlemsstater skal vedtage konklusioner om opfølgning på COP15, hvor en majoritet af FN parterne tilsluttede sig den såkaldte Copenhagen Accord. Formandskabet fremlagde den 2. februar et udkast til konklusioner som skal vedtages på Miljørådsmøde d. 15. marts 2010.

Formandskabets udkast til konklusioner omfatter en beskrivelse af resultatet af COP15 – Copenhagen Accord, og EU's holdning til implementeringen af centrale elementer af akkorden, herunder fast start finansiering, finansiering på længere sigt, MRV, teknologi og REDD+, High Level Panel, samt de videre forhandlinger i de to AWG'er, indenfor hhv. konventionssporet og Kyoto protokol sporet.

Kommissionen fremlagde den 10. september 2009 en meddelelsen ”Stepping up international climate finance: A European blueprint for the Copenhagen deal” om finansiering af den internationale klimaindsats. Meddelelsen har dannet baggrund for EU's bidrag til både fast start finansiering og finansiering på lang sigt indenfor rammerne af Copenhagen Accord. Det forventes at Kommissionen vil fremlægge en meddelelse om opfølgningen på Copenhagen Accord inden miljørådsmødet d. 15. marts.

3. Hjemmelsgrundlag

Spørgsmålet om hjemmelsgrundlag er ikke relevant for rådskonklusioner.

4. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant for rådskonklusioner.

5. Formål og indhold

Det spanske formandskab fremlagde udkast til konklusioner d. 2. februar 2010. Formålet med konklusionsudkastet er at vedtage EU's holdning til opfølgningen af og implementering af Copenhagen Accord, samt holdning til det videre forhandlingsforløb op til COP16 i Cancun i december 2010.

Konklusionsudkastet anerkender resultatet af klima konferencen i København, COP15, selvom resultatet forbliver under EU's forventning og ambitionsniveau for en global kli-

maaftale. Anerkender at akkorden reflekterer politisk konsensus for en langsigt indsat imod klima forandringer, ligesom akkorden indeholder elementer, der skal sikre hurtig klimaindsats. Akkorden er et skridt hen imod en global juridisk bindende post-2012 aftale.

Konklusionsudkastet velkommer at en majoritet af parterne har associeret sig med akkorden og opfordrer flere til at gøre dette, idet både akkorden og implementering af handlinger her og nu skal være basis for et succesfuldt møde i Cancun (29. – 10. december 2010).

Det understreges at EU vil spille en ledende rolle frem mod mødet i Cancun, og det velkommes at Københavner Akkorden anerkender den videnskabelige basis for at den globale temperatur stigning skal holdes indenfor 2 grader.

Konklusionerne genbekræfter EU's uafhængige 20% reduktionsmålsætning i 2020 i forhold til 1990 emissionsniveau og at EU forsat tilbyder at øge sit reduktionsmål til 30% i 2020, hvis andre udviklede lande forpligter sig til sammenlignelige reduktionsmål og at udviklingslandene bidrager i forhold til deres ansvar og deres respektive kapacitet. Overvejer endvidere et behov for at vurdering af sammenlignelige emissionsscenerier (comparable pathways) for at nå det langsigtede mål, set i forhold til situationen efter konferencen i København og de reduktionsforslag der er kommet fra andre parter. Endvidere understregning af at der er særligt presserende tilpasningsbehov i de mest sårbare udviklingslande, de mindst udviklede lande og små lavtliggende østater, samt Afrika.

Genkalder at de udviklede lande har forpligtet sig til fast start finansiering på \$ 30 mia. i perioden 2010 – 2012, balanceret mellem finansiering til tilpasning og reduktionsindsats. EU har forpligtet sig til at give € 2,4 mia. om året til og med 2012 med støtte til særligt skov, teknologi og kapacitetsopbygning, samt til opbygning af et effektivt og transparent MRV system. Understreger at mobiliseringen af denne fast start skal ske hurtigt og fokuseret og at EU forud for Bonn sessionen i juni vil fremlægge en foreløbig rapport om EU's implementering af fast start finansiering.

De udviklede landes forpligtelse til at mobilisere \$ 100 mia. årligt til støtte til udviklingslandene fra 2020 genkaldes og velkommer det forberedende arbejde der nu pågår i det såkaldte High level Panel og ser gerne at dette arbejde afsluttes til Bonn sessionen i juni.

I konklusionsudkastet velkommes endvidere det videre arbejde og implementeringen af elementerne fra Copenhagen Accord, herunder MRV, REDD+ og en teknologi mekanisme. Det understreges at både bilaterale og regionale alliancer skal styrkes for at bygge bro mellem parterne mhp. at puste fornyet liv og give input til UNFCCC og sikre at de videre internationale forhandlinger kan lede til et succesfuldt resultat.

Endelig velkommes vedtagelsen af at både AWG-KP og AWG-LCA, altså arbejdsgruppen på kyoto protokollen og arbejdsgruppen på konventionssporet, begge fortsætter mhp. at levere resultater til Cancun mødet; og understreger vigtigheden af den politiske vejledning som Copenhagen Accord er udtryk for integreres ind i forhandlingsteksterne, ligesom det er vigtigt at UNFCCC levere i rette tid. På denne baggrund udtrykker EU villighed til positivt at vurdere alle forslag der fastholder muligheden for at nå 2 graders målet, ligesom EU vil være villig til at tilpasse sine forhandlingspositioner frem mod Cancun for at arbej-

det i begge spor målrettes og sikres et globalt resultat med fortsættelse af det juridiske rammeværk.

6. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet udtaler sig ikke om rådskonklusioner.

7. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Der er tale om rådskonklusioner, som ikke har umiddelbar retsvirkning i forhold til dansk lov. Det kan ikke forudses på nuværende tidspunkt om vedtagelse og udmøntning af konklusionerne kan nødvendiggøre tilpasninger i dansk lovgivning.

8. Forslagets konsekvenser for statsfinanserne, samfundsøkonomien og beskyttelsesniveauet

Konklusionerne har ikke umiddelbart konsekvenser for statsfinanserne, men det må forventes at få konsekvenser, når konklusionerne vedtages og de foreslåede foranstaltninger gennemføres. En nærmere vurdering af konsekvenser for statsfinanserne og samfundsøkonomien vil blive foretaget i forbindelse med gennemførelse af de konkrete foranstaltninger.

9. Høring

Udkast til konklusioner blev behandlet i Specialudvalget for Klima og energi onsdag d. 10. februar, hvor der fremkom følgende kommentarer:

Dansk Naturfredningsforening og WWF mente; at man manglede at se regeringen efterleve egne klimamål, herunder hvordan man havde tænkt sig at bidrage til opfyldelsen af 2graders-målsætningen; at man fra dansk side burde sikre, at der ift. klimafinansiering blev tale om nye og additionelle midler; at Danmark burde arbejde for en juridisk bindende aftale i Mexico. Greenpeace tilsluttede sig DN og WWF's synspunkter og tilføjede, at EU-landenes reduktionsmål ikke var tilstrækkelig i forhold til 2 graders-målsætningen. Med den nuværende udledning ville man nå op over 3 grader. EU burde gå i front på klimaområder, og dermed til 30 % og 40 % som led i en international aftale. Greenpeace præciserede, at man ikke anerkendte løftestangsprincippet, hvis målsætningen var 20-30 %. Ift. kravet om "immediate action" i CA, hvordan ville EU så handle? Greenpeace støttede forhandling i FN-sporet.. Greenpeace mente, at processen før og efter COP15 havde båret præg af svage politiske målsætninger, hvor landene alene havde gentaget velkendte holdninger. I CA fremgik krav om "immediate action", men dette fremgik ikke af EU's rådskonklusioner. Der skulle skelnes mellem off-sets og klimafinansiering. Man støttede målsætningen om at forhandle i High Level Panel. Bemærkede at Kyoto-protokollen ikke nævntes eksplicit. Kyoto-protollen burde føres videre. NOAH mente, at der var et juridisk spørgsmål ift. om statsministeren kunne henvende sig lande mhp. at få dem til at associere sig med CA, når den ikke blev vedtaget som en COP-beslutning. Var der tale om en konkurrent til FN-processen? Man burde klart satse på FN-sporet. Det måtte fremgå tydeligere. Derudover mente NOAH, at EU burde arbejde med målsætning om 30 %-reduktion og 40 % som led i en international aftale.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen kan generelt støtte udkast til rådskonklusioner, herunder at EU anerkender og arbejder aktivt for implementeringen af akkorden i alle dets aspekter. Regeringen støtter at EU på baggrund af akkorden, som er baseret på det videnskabeligt funderede 2 graders mål, understreger at der er behov for at lægge pres på ambitionsniveauet for både de udviklede landes reduktionsforpligtelser og for udviklingslandenes reduktionsindsatser i form af NAMAs op for at være i stand til at holde sig indenfor 2 graders målet.

Regeringen støtter at EU vil reducere sine udledninger med 20 pct. i forhold til 1990 under alle omstændigheder, og at man er parat til at påtage sig et reduktionsmål på 30 pct. i 2020 sammenlignet med 1990, forudsat, at andre i-lande forpligter sig til ”sammenlignelige” reduktioner, og at også udviklingslandene bidrager på baggrund af deres ansvar og respektive kapacitet.

Regeringen støtter i øvrigt EU's oplæg til implementering af Copenhagen Accord, herunder elementerne faststart finansiering, finansiering på lang sigt i 2020, MRV, REDD+ og teknologi mekanisme. Regeringen støtter og vil arbejde aktivt for at High Level Panel on Finance undersøger mulige bidrag og kilder til finansiering, herunder også mulige bidrag fra international luft- og skibsfart i overensstemmelse de vedtagelser, som måtte blive taget i ICAO og IMO. Danmark arbejder i den forbindelse for et globalt og flagneutralt markedsbaseret instrument til regulering af international skibsfart, som udvikles og implementeres i FN's søfartsorganisation (IMO). Regeringen vil tillige arbejde aktivt for, herunder i EU, for etableringen af Copenhagen Green Fund.

Regeringen ser endvidere en række mangler i udkastet til konklusioner som regeringen vil støtte og arbejde aktivt for:

- at EU's allerede vedtagne målsætninger fremgår af konklusionsudkastet,
- at udkastet i højere grad anviser EU's strategi for det videre forhandlingsforløb under UNFCCC og de to AWG'er mhp. at styrke tilliden mellem parterne og opbygge realistiske forventninger til Cancun mødet,

Regeringen arbejder endvidere for en effektiv og styret overgang fra projektbaserede mekanismer til sektorbaserede mekanismer særligt i de mest udviklede udviklingslande mhp. en god administration af offset kreditter og Regeringen baserer sine vurderinger på 2 graders målsætningen for at sikre den miljømæssige integritet af en ny aftale, herunder at undgå fænomener som ”varm luft” og ”double counting”.

11. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det forventes at EU generelt vil støtte implementeringen af Copenhagen Accord, som der lægges op til i udkast til konklusioner. Men det forventes at et flertal af MS vil arbejde for en bedre balance mellem fokus på implementering af Copenhagen Accord og det videre forhandlingsforløb under UNFCCC og de to AWG'er. Ligeledes vil et flertal af MS arbejde for at allerede vedtagne målsætninger fremgår af konklusionsudkastet.

12. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.