

SAMLENOTAT

Klima-, Energi- og Bygningsministeriet

Rådsmøde (energi) den 15. juni 2012

25. maj 2012

Dagsorden

Lovgivningsmæssige drøftelser

1. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om transeuropæisk infrastruktur og om ophævelse af Beslutning 1364/2006

KOM(2011) 658

- *Fremskridtsrapport*

s. 2

2. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om sikkerhed ved offshore olie og gas prospekterings-, efterforsknings- og produktionsaktiviteter

KOM(2011) 688

- *Fremskridtsrapport*

s. 14

Ikke-lovgivningsmæssige drøftelser

3. Kommissionens meddelelse om Energikøreplanen 2050

KOM (2011) 885

- *Rådskonklusioner*

s. 25

1. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om transeuropæisk infrastruktur og om ophævelse af Beslutning 1364/2006

KOM(2011) 658 final.

Opdateret notat.

1. Resumé

Kommissionen offentliggjorde den 19. oktober 2011 sit forslag til forordning om transeuropæisk energiinfrastruktur. Forslaget lægger op til retningslinjer for prioritering og gennemførelse af infrastrukturprojekter af fælles europæisk interesse. Forslaget vil strømline godkendelsesprocedurer i medlemslandene for at reducere sagsbehandlingstiden for projekter af fælles interesse samt at øge offentlighedens involvering og accept af vigtigheden af sådanne projekter. Forslaget indeholder procedure for kontakt mellem medlemsstater vedrørende sådanne projekter, og omfatter videre udvælgelsesprocedurer for en strategisk liste over projekter af fælles europæisk interesse. Samtidig ophæves eksisterende forordning om retningslinjer for de transeuropæiske net på energiområdet (TEN-E-program). Eventuel medfinansiering til visse projekter vil blive reguleret i et separat instrument, som er fremsat samtidig med infrastrukturforslaget. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 171 og 194. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal. Forslaget er sat på rådsmødets dagsorden med henblik på en statusorientering.

2. Baggrund

Baggrunden for Kommissionens forslag er, at der er behov for en større intensiv indsats for at modernisere og udvide den europæiske energiinfrastruktur og for at sammenbinde netværk over grænser for at møde de fælles målsætninger for CO₂-reduktion og vedvarende energi samt bidrager til forsyningssikkerhed og effektive energimarkeder.

3. Formål og indhold

Kommissionens forslag til forordning lægger op til fælles retningslinjer for udbygning af europæisk infrastruktur, og til at Europa-kommissionen i perioden 2014-2020 kan yde økonomisk støtte til visse energiprojekter af fælles europæisk interesse.

Forslaget giver prioritet til 12 strategiske trans-europæiske infrastrukturkorridorer og områder, idet der etableres en strategisk liste over projekter inden for el, gas, olie og CO₂ (lagring) af fælles europæisk interesse. I den sammenhæng foreslås etablering af en udvælgelsesproces baseret på regionale ekspertgrupper og en rådgivende rolle for Agenturet for Energiregulatorernes Samarbejde (ACER), hvor en europæisk liste over projekter af fælles interesse opdateres hvert andet år, og hvor den endelige beslutning om projekter tages af Kommissionen. Ekspertgrupperne og ACER skal overvåge og evaluere implementeringen af projekterne. Kommissionen kan udnævne koordinatore til at bistå projekter med vanskeligheder.

Forslaget etablerer et regime for godkendelse af projekter af fælles interesse. Det indebærer blandt andet udpegning af en national kompetent myndighed, der skal koordinere og overse godkendelsesprocessen, sætte minimumsstandarder for gennemsigtighed og inddragelse af offentligheden samt fastsætte maksimal sagsbehandlingstid på 3 år. Forslaget indeholder også bestemmelser som under særlige omstændigheder kan tillade projekter af fælles europæisk interesse at blive gennemført af grunde som vitale hensyn til offentlighedsinteresser selv om de berører habitat- og naturinteresser.

Forslaget indeholder en metode og en proces for udarbejdelse af harmoniserede cost-benefit analyser for sådanne projekter. På grundlag heraf gives nationale myndigheder og ACER ansvaret for at allokere omkostninger for grænseoverskridende projekter i overensstemmelse med de involverede medlemslandes fordele ved projektet. Nationale myndigheder pålægges også at yde passende incitamenter gennem tariffer for gennemførelse af sådanne projekter såfremt de af gode grunde står over for højere risici.

Endelig afgør forslaget betingelser for, at visse projekter af fælles interesse ville kunne opnå finansiel bistand under Connecting Europe Faciliteten (fremsat som separat instrument).

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har endnu ikke afgivet sin udtalelse.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen argumenterer i forslaget for at energiinfrastruktur har trans-europæisk eller i alle tilfælde grænseoverskridende natur eller konsekvenser. Medlemslandenes reguleringer er ikke indrettet på grænseoverskridende projekter og individuelle nationale administrationer har ikke kompetence til at beskæftige sig med sådanne projekter i deres helhed. Ud fra et økonomisk perspektiv kan udvikling af energinetværk bedst opnås når det planlægges ud fra et europæisk perspektiv, som omfatter såvel EU som medlemslandenes aktiviteter med respekt for begge respektive kompetencer. Således mener Kommissionen, at nærhedsprincippet er respekteret.

Regeringen er enig i, at nærhedsprincippet er overholdt, idet den nødvendige og væsentlige udbygning af grænseoverskridende energiinfrastruktur ikke kan gennemføres alene ved initiativer på medlemsstatsniveau, men kræver samordning på fællesskabsniveau. Samtidig bør der ikke ændres afgørende ved medlemslandenes kompetence vedrørende godkendelse af placering mv. af infrastrukturprojekter.

6. Gældende dansk ret

De omhandlede emner er i dag i hovedsagen reguleret i Planloven, Elforsyningsloven, lov om energinet.dk, lov om naturgasforsyning og Kontinentalsokkeloven.

7. Konsekvenser

En vedtagelse af forslaget kan medføre tilpasning af dansk lovgivning.

Forslaget har ingen statsfinansielle konsekvenser, men vurderes at kunne medføre visse administrative konsekvenser særligt når det gælder rapporteringsforpligtelser i forhold til projekter af fælles interesse. Et separat instrument i Connecting Europe Facility-pakken til finansiering af visse projekter har konsekvenser for EU's budget.

Forslaget skønnes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget skønnes ikke at medføre væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet.

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Forslaget har været i høring hos en bred kreds.

Der er modtaget høringsvar fra 7 eksterne høringsparter: Advokatrådet (ingen kommentarer), CO Industri (CO), Dansk Energi (DE), Dansk Industri (DI), Energinet.dk (ENDK), Miljøbevægelsen NOAH (NOAH), Verdensnaturfonden (WWF) og Vindmølleindustrien (VIND).

Høringsvarene fra organisationerne er i det følgende resumeret efter emner.

Generelt

CO-industri tilslutter sig fuldt ud udkastet, som lægger op til en modernisering og udvidelse af den europæiske energiinfrastruktur. I takt med at EU, herunder Danmark, skal satse mere ambitiøst på vedvarende energi, bliver det afgørende at energiinfrastrukturen udvides, så det mest optimale energieffektivitet i EU kan optimeres.

DE hilser Kommissionens forslag til forordning velkommen. DE er enig i, at der er behov for massive investeringer til at modernisere og udvikle den europæiske energiinfrastruktur for at sikre et velfungerende europæisk energimarked med konkurrence, høj forsyningssikkerhed og integrering af vedvarende energi.

DI er grundlæggende positiv over for udkastet. DI finder det nødvendigt og godt, at EU sætter fokus på den strategiske betydning af grænseoverskridende energiinfrastruktur. DI fremhæver, at en udbygning af den grænseoverskridende energiinfrastruktur er en forudsætning for at skabe et reelt indre marked for energi. Et reelt indre marked for energi er en grundforudsætning for at kunne sikre en omkostningseffektiv omstilling af det europæiske energisystem til at være baseret på en langt højere andel af vedvarende energikilder samt opretholde forsyningssikkerheden under denne omstilling.

ENDK betragter overordnet set den nye retsakt på energiinfrastrukturuområdet, som en god opfølgning på sidste års infrastrukturpakke. Retsakten indeholder væsentlige elementer af ENDK's prioriteter på infrastrukturuområdet. Dette gælder særligt det store fokus på samfundsøkonomiske kriterier for udvælgelsen af projekter med primært grænseoverskridende fordele samt planlægningen af energiinfrastruktur baseret på regionale analyser.

VIND ser meget positivt på EU's retsakt om energiinfrastruktur, idet det er essentielt at samarbejdet mellem medlemslandene øges og procestiden for godkendelse af infrastrukturprojekter reduceres markant. VIND er enig i, at der i relation til udbygningen af infrastrukturen er behov for fokus på planlægnings- og godkendelsesprocesserne, tilpasning af reguleringen, da det bliver nemmere at gennemføre projekter, der involverer flere medlemslande, samt sikring af det finansielle grundlag for projekterne fx via Connecting Europe Facility. VIND vil, med henblik på styrkelsen af det europæiske elmarked og høj andel af vedvarende energi, herunder vindkraft, opfordre den danske regering til at arbejde for:

- Etableringen af et offshoregrid i Nordsøen, som skal binde Nordsølandene sammen med et stort eltransmissionsnet. Offshoregrid'et skal endvidere have koblet havvindkraftværker direkte på transmissionsnettet.

- I relation til planlægningsarbejdet af offshoregrid i Nordsøen, at inddrage aspektet om, at den danske del af Nordsøen har de mest omkostningseffektive sites til udbygning af havvindkraft i Nordsøen.
- Forbedring af de nuværende flaskehalse i eltransmissionen fra hele det nordlige Tyskland og sydpå til de store forbrugscentre i det centrale Europa.

WWF finder det afgørende for såvel EU's forsyningssikkerhed og opfyldelsen af EU's klima- og energimål, at infrastrukturen i Europa opgraderes, så den nødvendige integration af vedvarende energi frem mod 2050 muliggøres. Det vil have stor betydning såvel for de danske ambitioner om 100 % vedvarende energi som for den grønne omlægning, der skal ske i resten af Europa. WWF finder det positivt, at der lægges op til, at en af prioriteterne af fælles europæisk interesse er etableringen af et offshore-elnet i Nordsøen, der skal bane vejen for fremtidige offshore vindparker. Det er også positivt, at smart grid er et af de prioriterede tematiske områder.

Godkendelsesprocedurer

DE finder det positivt, at forordningen introducerer nye rammer for hurtig og smidig godkendelse og etablering af transmissionsforbindelser, som effektivt kan nedbringe de ofte langsomme og ukoordinerede godkendelsesprocesser, som finder sted i Europa. DE udtrykker håbe for, at den særlige tilladelsesprocedure (one-stop-shop) kan få en afsmittende positiv effekt på tilladelsesproceduren for øvrige projekter. DE opfordrer videre til, at forordningen kommer til at skabe klare retningslinjer for, hvilke EU-hensyn medlemsstaterne skal tage i forhold til godkendelse af udbygning på eget territorium, så den paneuropæiske tilgang til udbygningen ikke mistes på foranledning af nationale hensyn.

ENDK støtter, at der sættes fokus på myndighedstilladelser og koordinering mellem de nationale myndigheder, da problemer på dette område har forsinket infrastruktur projekter i dele af EU. Særligt når det gælder samspillet mellem myndigheder i 2 lande vil det være fremmende med en forenklet godkendelsesprocedure.

Udvælgelse af projekter af fælles interesse

DE er positive over for, at processen om udvælgelsen af forbindelser er adskilt fra processen om finansiering. DE finder det vigtigt at signalere, at kun projekter af "fælleseuropæisk interesse" kan modtage EU-støtte, men samtidig bakke op om, at de resterende udbygningsplaner også er vigtige og ikke må stagnere. DE finder det også væsentligt at sikre, at også forbindelser, der endnu ikke er på de systemansvarliges bruttoliste for udbygninger, kan komme i betragtning. DE opfordrer yderligere til, at der skabes klarere retningslinjer for Kommissionens endelige beslutning om en "Union wide list". DE finder, der mangler retningslinjer for i hvilke tilfælde, Kommissionen kan tilsidesætte anbefalingerne og selv redigere listen.

DI fremfører, at processen til udvælgelse af "projekter af fælles interesse" fremstår meget ufleksibel, idet den tilsyneladende altovervejende er bundet op på ten-year network development plans (TYNDP). DI argumenterer, at der kan være projekter, som opfylder alle kriterier for at være af fælles interesse, men som af den ene eller anden årsag ikke er på den seneste TYNDP. Desuden kan der være projekter, som forventeligt kommer på den næste TYNDP, men dermed også forsinkes indtil næste TYNDP udarbejdes. Dette er ikke hensigtsmæssigt, givet projekterne opfylder kriterierne af fælles interesse. Der bør derfor være en mulighed for at få dispensation eller lignende til projekter af fælles interesse i den periode, der ligger mel-

lem to TYNDP'er. DI opfordrer til, at kriterierne for projekter af fælles interesse (artikel 4) enten direkte eller indirekte bør henvise til European Energy Programme for Recovery (EPR) for at sikre sammenhæng til de infrastrukturprojekter, der under EPR er udpeget til at bidrage til at nå vigtige EU-energi- og klimapolitiske målsætninger.

ENDK noterer sig, at EU Kommissionen får den afgørende rolle i udvælgelse af projekter af fælles europæisk interesse. Projekterne vil fremgå af en særlig EU liste, der opdateres hvert andet år. Uagtet at listen laves på baggrund af indstillinger fra medlemslande, TSOer og andre vigtige beslutningstagere sker der en forflytning af "governance" (beslutningskompetence) fra medlemslandsniveau til EU niveau. ENDK mener imidlertid, at behovet for at skabe incitamenter til udvikling af vigtig infrastruktur berettiger EU Kommissionens forslag om særlige rettigheder og procedurer for udvalgte projekter. Dette gælder specielt projekter, hvor omkostninger fordeles skævt mellem to lande eller, hvor fordelene primært er regionale frem for nationale. ENDK støtter særligt, at de 10-årige netudviklingsplaner (TYNDP), der laves af de europæiske TSOer, er det afgørende udgangspunkt for indstillingen af projekter af fælles europæisk interesse. El- og gastransmissionsprojekter skal være en del af den senest offentliggjorte TYNDP for at kunne blive indstillet til de regionale koordinationsgrupper og videre til optagelse på EU Kommissionens liste over projekter af fælles europæisk interesse. Kravet om TYNDP blev indført som en del af 3. liberaliseringspakke, og ENDK betragter det som et oplagt næste skridt, at EU Kommissionen nu gør TYNDP til det planlægningsmæssige grundlag, hvorudfra de vigtige europæiske projekter udpeges. Samtidig bliver betydningen af TYNDP i denne sammenhæng indirekte bindende, da projekter fjernes fra den særlige EU liste og dermed mister berettigelsen til støtte, hvis de ryger ud af TYNDP. Det store fokus på TYNDP og herunder den regionale planlægning kan bidrage til, at medlemsstaterne i højere grad orienterer sig mod grænseoverskridende infrastrukturforbindelser.

WWF finder ikke, at prioriteringen mellem vedvarende energi og fossile brændsler er så klar i forslaget, som EU's klimamål lægger op til. WWF finder, at det med fordel kan fremgå tydeligere, at projekter der fremmer vedvarende energi skal prioriteres højt. Samtidig bør det fremhæves, at gas primært betragtes som et overgangsbrændsel i overgangen til et energisystem baseret på vedvarende energi, og at nye gasledninger derfor skal vurderes i det lys. Desuden finder NOAH nye transnationale olieledninger og CCS-infrastrukturprojekter problematiske, da langsigtede investeringer heri arbejder imod målsætningerne om at omlægge energiforsyningen til vedvarende energi.

Omkostninger og Cost-benefit analyser

DE finder, at den paneuropæiske tilgang med europæisk samfundsøkonomi som beregnings- og udvælgelsesgrundlag er helt essentielt for at sikre, at de mest gavnlige transmissionsforbindelser prioriteres.

DI finder, at det er et nødvendigt skridt, at der sættes fokus på, hvordan omkostningerne skal fordeles mellem lande, der er med i grænseoverskridende projekter. Det vil formodentlig i praksis vise sig at være en vanskelig øvelse. Det er derfor meget vigtigt, at der udvikles transparente metoder til at vurdere, hvordan berørte lande påvirkes af givne allokationsbeslutninger, og at der er en fælles forståelse af, hvordan dette gøres op. DI fremhæver videre, at udkastet til forordning lægger op til, at omkostningerne til investeringerne i energiinfrastrukturen altovervejende bæres af energiforbrugerne over nettariffler og flaskehalsbetalinger. Der er tale om betydelige omkostninger. Det bør derfor mere eksplicit fremgå, at cost-benefit-analyser af

projekter af fælles interesse i bred forstand skal tage højde for erhvervslivets konkurrenceevne – herunder særligt konsekvenserne for arbejdspladser og den energiforbrugende, konkurrenceudsatte industri. Ligeledes bør det eksplicit fremgå, at cost-benefit-analyserne skal adressere ændringer i konkurrenceevnen inden for EU mellem lande som følge af omkostningsallokeringen (som går i tariffene) af specifikke projekter. Lande, der er længere fremme i skoene, får højere omkostninger, som skader de specifikke landes energiforbrugende industri. I forhold til investeringer i energiinfrastruktur og Smart Grid bør det af forordningen fremgå, at investeringer i Smart Grid bør ske under en samfundsøkonomisk afvejning i forhold til investeringer i øget netkapacitet.

ENDK opfatter den finansielle del af de nye EU retsakter som et positivt forsøg på at adressere den aktuelle udfordring med udbygning af vigtig europæisk energiinfrastruktur. Dog må det stadig være førsteprioritet at arbejde for stabil og gennemsigtig national regulering på europæisk plan, der giver mulighed for et rimeligt afkast og en planlægning baseret på samfundsøkonomiske kriterier. Hermed sikres en mere ensartet incitamentsstruktur for investeringsbeslutninger på europæisk plan. ENDK understreger, at EU Kommissionen bør være opmærksom på ikke at erstatte behovet for vigtig ny regulering med en økonomisk støtteordning, der potentielt set kan accelerere kampen om støttemidler på europæisk plan. Dette betyder også, at det må være en forudsætning for tildeling af økonomisk støtte til infrastrukturprojekter (via CEF), at støttemidlerne ikke modregnes af nationale myndigheder i form af beskatning eller gennem skærpede krav til forrentningen af den foretagne investering. ENDK anfører videre, at EU Kommissionen lægger op til, at ENTSOE og ENTSOG¹ skal udvikle de metodiske værktøjer, der i sidste ende er med til at afgøre, hvornår et projekt er af europæisk interesse og hvornår det vurderes ikke at være kommercielt attraktivt - og dermed kan blive støtteberettiget. ENDK vurderer, at dette arbejde vil blive en stor udfordring for de europæiske TSOer, men er samtidig enig i EU Kommissionens tilgang og store fokus på TSOernes kompetencer som det grundlæggende fundament for planlægningen. ENDK finder det videre positivt, at cost-benefit analyse metoden danner grundlaget for bestemmelsen af omkostningsallokeringen ved grænseoverskridende investeringer. Hermed kan det sikres, at omkostninger i højere grad fordeles efter, hvor projekterne udgør de største fordele. ENDK noterer sig, at kommercielle investorer betragtes som mulige "project promoters", der ligesom TSOer, DSOer m.fl. kan søge om at få optaget et projekt på EU Kommissionens liste. Dette sker via en ansøgning til den regionale gruppe. I lyset af denne mulighed og det øgede handlerum for private/kommercielle aktører finder ENDK det særligt vigtigt, at retsakten understreger, at et projekt skal være en del af den seneste TYNDP, for at det kan blive indstillet til at blive optaget på EU Kommissionens liste over projekter af europæisk interesse. ENDK finder, at det er helt afgørende at bevare dette udgangspunkt i TYNDP, da det er en garant for, at der ligger en regional samfundsøkonomisk analyse bag projektindstillingen. ENDK forventer, at netop dette udgangspunkt i TYNDP fremover kan skabe et forøget pres på TSOerne for at optage nye projekter i TYNDP. Der vil blive behov for transparens omkring både den nationale indmelding af projekter til de regionale investeringsplaner og selve TYNDP processen på ENTSO plan. ENDK noterer sig også, at et medlemsland skal godkende de investeringer der finder sted inden for grænserne af et medlemsland. ENDK bemærker yderligere, at ACER² kan sætte retningslinjerne for fordelingen af omkostningerne ved grænseoverskridende investeringer såfremt de regionale myndigheder ikke kan blive enige. Dette giver en ny stærk rolle til ACER og kan forhåbentlig reducere risikoen for, at langvarige forsinkelser af projekter pga. uenig-

¹ Sammenslutning af de europæiske systemoperatører for henholdsvis el og gas

² Agenturet for Samarbejde mellem Energimyndigheder

hed om omkostningsfordelingen kan undgås. En forudsætning for dette er dog, at ACER tildeles tilstrækkelige ressourcer til at opfylde den stigende mængde opgaver, som de tildeles.

Regulatorerne

DE vil gerne fremhæve, at de ser et behov for at sikre, at regulatorernes kompetencer er tilstrækkelige i forhold til deres rolle i de regionale arbejder samt tilstrækkelige i forhold til omkostningsallokering af forbindelser af fælles interesse.

De Regionale Grupper

DE finder ikke, at forordningen er så eksplicit om rolle- og ansvarsfordelingen for de Regionale Grupper. DE opfordrer derfor til, at rolle- og ansvarsfordelingen i disse grupper samt gruppernes egentlige mandat klarlægges yderligere, så arbejdet ikke i praksis kommer til at hvile på de systemansvarlige alene, men er et homogent samarbejde mellem systemansvarlige, regulatorer, myndigheder og projektiværksættere.

DI opfordrer til, at der i Annex III, i forhold til arbejdet i de regionale grupper, tilføjes et tekststykke, der lægger op til, at der i regi af hver gruppe er mulighed for at vurdere alternative transmissionsforbindelser, der ikke er omfattet af TYNDP'en.

ENDK betragter det som positivt, at TSOerne er med i de vigtige regionale grupper, der rangordner og indstiller projekter af europæisk interesse til EU Kommissionen. Denne gruppe af "stakeholders" er ifølge ENDK særligt vigtige, når det kommer til den samlede proces vedr. planlægning, godkendelser og investeringer i energiinfrastruktur i Europa. Derfor forventer ENDK, at de regionale grupper i høj grad kan være med til at sætte skub i den regionale europæiske planlægning.

Dækning af infrastruktur til olie og CO2 samt elmotorveje

CO-industri glæder sig over, at Carbon Capture and Storage (CCS) nævnes i relation til dette udkast. CO-industri ser CCS som en god teknologi, som led i at reducere EU's samlede CO2-udslip. En teknologi som også Danmark bør satse på ift. at reducerer sit CO2-udslip.

NOAH anfører, at den danske regering bør arbejde for, at oliekorridorer, elmotorveje og grænseoverskridende kuldioxidnet fjernes fra forordningen. NOAH argumenterer, at det at kunne demonstrere, hvordan et velfærdssamfund kan udvikles og samtidig omstille energiforsyningen til at være 100 % vedvarende og baseret på bæredygtige hjemlige ressourcer, vil være det fornemste bidrag et lille land som Danmark kan yde til løsningen af den aktuelle klimakrise. NOAH anfører videre at ambitionen i forslaget ikke handler om en hurtig lokal/national omstilling i EU's medlemslande med udgangspunkt i de lokale vedvarende energiressourcer, men er derimod en vision om et Europa som ét sammenhængende energisystem, hvor billig transport af energi over landegrænser og nord-syd via nye elmotorveje skal balancere en asymmetrisk udvikling i VE og mindske behovet for national/regional kapacitet for lagring og konvertering af el og varme. Et grundlæggende problem ved forslaget til forordning er, at der forudsættes en meget langsom omstilling, der er helt ude af proportion med det globale 2-graders drivhusgasbudget på i størrelsesordenen 830 Gt CO2e fra nu og frem til 2050. NOAH finder det yderligere slående, at der i forslagets Bilag IV, der omhandler "regler og indikatorer vedrørende kriterier for projekter af fælles interesse", slet intet står om CO2-net. Der gælder tilsyneladende ingen kriterier for at prioritere netop CO2-net. Tilsvarende i Bilag V vedr. "cost-benefit-analyse for energisystemet som helhed" står der heller ingen krav til eller ram-

mebetingelser for gennemførelse af en cost-benefitanalyse for et CO₂-nets og CCS' betydning for energisystemet som helhed. NOAH er imod visionen om EU som et samlet energisystem, hvor de enkelte lande ikke bliver selvforsynende med vedvarende energi og hvor elmotorveje udveksler a-kraft-el, CCS-kulkraft-el, solcelle-el fra syd og vind-el fra nord i et ikke-bæredygtigt europæisk energi-mix. NOAH er ikke imod regional udveksling af el over landegrænser, når spidssituationer kræver dette, men landene skal som udgangspunkt netto være selvforsynende og med 100 % vedvarende bæredygtig energi. NOAH mener, at den danske regering skal arbejde for, at europæiske elmotorveje fjernes fra forslagets bilag I og II. Slutte- lig anfører NOAH at olie er snart fortid og pipelines for råolie fortjener efter NOAH's mening ikke særlig EU-støtte.

EU-2050-mål og allokering af midler

DE anfører, at med EU's mål om 80-95 % reduktioner i drivhusgasemissionerne i 2050 bør indpasning af VE-kapacitet til havs og sammenkoblingen af det europæiske el-transmissionsnet være en hel central karakter. Investeringshorisonten for energiinfrastruktur er af en længde, som gør, at de investeringer markedet foretager nu, er afgørende for opfyldelsen af 2050-målene.

DI finder det meget positivt, at der rent økonomisk med Connecting Europe Facility, som er en del af udspillet, sker en markant opprioritering af energiinfrastrukturen (i forhold til den hidtidige TEN-E).

WWF anfører, at Kommissionens samlede nye infrastrukturpakke ikke i tilstrækkelig grad afspejler Europas langsigtede klimamål om en 80-95 % reduktion af drivhus-gasserne i 2050. Et klarere fokus på 2050-målet vil tydeliggøre, i hvilken retning de nødvendige investeringer skal gå. Det gælder i prioriteringen imellem udbygning af de forskellige transnationale el-, gas- og olieledninger. Men det gælder også i prioritering af EU-midler til henholdsvis energi- og transportinfrastruktur, hvor der i den samtidigt udsendte finansielle retsakt *Connecting Europe Facility* lægges op til at allokeres langt flere midler til transportinfrastruktur. Dette selv om en omfattende udbygning af vejinfrastrukturen strider direkte imod målet om at reducere drivhusgasudledningerne betragteligt og samtidig udgør en trussel mod biodiversitet og naturinteresser. WWF opfordrer til at arbejde for, at der – bl.a. med en klar reference til EU's reduktionsmål for 2050 – tydeligere lægges op til, at infrastrukturprojekter, der understøtter en grøn omlægning af energisystemet, skal prioriteres højere, samt for at der skabes en bedre balance i prioriteringen af EU's budgetmidler til udviklingen af hhv. energi- og transportinfrastruktur.

Forslagets bestemmelser vedrørende høring af interessenter

DI anfører, at forordningen lægger op til en procedure for offentlig høring, hvoraf det eksplis- cit bør fremgå, dels at der skal ske formel skriftlig høring af relevante interessenter, dels at in- dustrien og dens organisationer er blandt relevante interessenter. Specifikt i forhold til arbej- det i de regionale grupper, skal der opfordres til, at der skabes en mere fast procedure for de høringer, der skal finde sted og herunder muligheden for at vurdere alternative transmissions- forbindelser, der ikke er omfattet af TYNDP'en.

ENDK fremhæver, at det er positivt, at der er stor fokus på transparens og tidlig offentlig in- volvering for at sikre offentlig accept af energiinfrastrukturprojekter, hvilket er i tråd med er-

faringerne i ENDK. Dette vil især blive vigtigt, når beslutningerne i højere grad flyttes til EU-niveau.

Sagen blev behandlet i Klima- og Energipolitisk Specialudvalg den 3. november 2011. Følgende bemærkninger blev fremført:

NOAH påpeger, at formuleringen omkring ”grønne elementer” bør være mere fokuseret, idet formuleringen alene er for svag. NOAH mener desuden, at forslagens inddragelse af olie, elmotorveje og CO2 oplagring er udtryk for forkert prioritering. I et fossilfrit samfund er olie og CO2 oplagring overflødig. Elmotorveje kan mod intentionerne styrke kul og atomkraft som bærende energigrundlag og derved undergrave VE og 100% fossilfrihed.

Dansk Naturfredningsforening spurgte til forslagens pkt 3. om habitat- og naturinteresser er en henvisning til Habitatsdirektivet (art. 6, stk. 4)

Det Økologiske Råd tilslutter sig synspunkterne omkring Olie og CO2 fremført af NOAH. Gas bør kun ses som en midlertidig løsning. Eludbygningen er positiv, så længe fokus er på fossilfrihed. I den sammenhæng mener ØR generelt, at forslaget mangler en tydeligere henvisning til 2050 mål.

Dansk Energi påpeger, at investeringshorisonten for infrastruktur bør tage udgangspunkt i 2050. Dansk Energi påpeger desuden, at også projekter uden for det ti-årige planlægningsprogram (TYNDP) bør kunne inddrages. Samtidig er det vigtigt, at det er de helt overordnede samfundsmæssige økonomiske hensyn, der driver beslutningen, også udover TSO'erne. Balancen mellem bureaukrati og transparens skal afvejes, idet Skandinavien måske er eksempel på ubureaukratisk tilgang, men ikke på transparens. Bureaukrati er således nødvendigt for at sikre transparens. Dansk Energi påpeger afslutningsvis, at DK bør arbejde for flere penge til energi uagtet, at der samlet set er risiko for, at det samlede beløb til alle tre sektorer bliver skåret i forhandlingerne.

Greenpeace støtter holdningerne fremført af Det Økologiske Råd omkring stor fokus på carbonbaseret (gas, olie og CCS) infrastruktur og understreger 2050 og reduktionen af GHG som det styrende mål.

WWF støtter Det Økologiske Råd mht. olie og CO2 og Dansk Energi i forhold til at få flere penge til energiinfrastruktur.

Sagen blev behandlet i Klima-, Energi, og Bygningspolitisk Specialudvalg den 26. januar 2012. Følgende bemærkninger blev fremført:

Greenpeace: Anførte at inklusionen af CCS i infrastrukturforslaget står i kontrast til VE mål, og også regeringens mål om først at tage stilling til CCS i 2020. Derfor bør CCS ikke kunne modtage finansiel støtte. Det vides endvidere ikke endnu om CCS bliver kommercielt bæredygtigt, hvorfor det under alle omstændigheder er for prematurt at investere i CCS. Understregede vigtigheden af fokus på 2050 reduktionsmål.

NOAH: Anførte, at det var uklart at Regeringen anføre det som positivt at blive transitland, når transport over lange afstande på generelt plan bør minimeres.

Det Økologiske Råd: Påpegede, at der tilsyneladende var et problem i transmissionen af el i Tyskland. Tyskland er ét prisområde, men der er flaskehalse i Nord-Syd retning.

Dansk Energi: Støttede DØR i, at der er flaskehalsproblemer i Tyskland og, at det går ud over kapacitetsudvekslingen mellem DK og DE. Derfor meget vigtigt, at PCI projekter også kan udpeges uden for TYNDP-regi.

Sagen blev behandlet i Klima,- Energi, og Bygningspolitisk Specialudvalg den 22. maj 2012. Følgende bemærkninger blev fremført:

DØR: Mente, at regeringens holdning kunne strammes op i forhold til ønsket om at fremme af grønne elementer. DØR savnede en klarere målbeskrivelse i stedet for instrumenter som ”markedet” og ”markedsregler”.

WWF: Støttede DØR omkring en klarere målsætning og reference til 2050 målsætning.

NOAH: Anførte, at der med markedsdrevet også kunne lægges, at man ikke aktivt støtter CCS finansielt, derfor et fleksibelt udgangspunkt. Vigtigt at cost-benefit analysegrundlag indgår så tidligt som muligt i projektudvælgelsesproces.

Greenpeace: Støttede DØR og spurgte ind til omfanget af ”grønne elementer”, og om det kunne specificeres nærmere, hvad der menes med det. Evt. kan der i stedet skrives ”fremme af VE”. Netudbygning bør i alle tilfælde kun foretages i begrænset omfang.

Dansk Energi: Positive overfor, at regeringen støtter inklusion af projekter uden for TYNDP, og understregede vigtigheden af et europæiske og ikke kun regionalt perspektiv for prioriterede projekter.

Dansk Fjernvarme: anførte, at der er risiko for, at lokale initiativer, herunder energispareindsatser, vil blive overset ved en stor udbygning af infrastrukturen og de deraf forøgede importmuligheder. Lokale initiativer bør derfor indgå i et beregningsgrundlag, således at import ikke svækker lokalindsatser på f.eks. energieffektiviseringsområdet.

Vedvarende Energi: Støttede Dansk Fjernvarme og foreslog, at fokus ikke er importinfrastruktur, men blot infrastruktur. VE foreslog endvidere, at lokalindsats og den lokale dimension indgår i den cost-benefit analyse som relevant alternativ til nye forbindelser. Støttede endvidere DØR omkring en kobling til målet om et lavemissionssamfund.

Vindmølleindustrien: Pointerede, at såvel det lokale såvel som det transnationale logisk set må indgå i en samlet vurdering og, at beskrivelsen evt. kunne udvides i forhold til dette aspekt.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

En række lande har understreget hvor følsomt spørgsmålet om godkendelsesprocedurer er. Flere lande har udtrykt en vis bekymring mht. finansiering. Set i lyset af behovet for fiskal konsolidering finder disse lande det nødvendigt at begrænse antallet af projekter, der kan gøre sig berettiget til EU-finansiering.

Visse lande støtter en moderniseret infrastruktur, men savner forslag til forbedring af rammebetingelserne mhp. styrkelse af virksomheders investeringslyst. Man finder det er godt med et regionalt fokus, men det er nødvendigt også at henvise til eksisterende regionale samarbejdsfora som fx det pentilaterale samarbejde³, for derved at undgå overlappende foranstaltninger. Andre lande ønsker en uddybende analyse af, hvordan VE-udbygningen vil påvirke nettet som helhed. Der er tilfredshed med, at olie er blevet medtaget i pakken. Et enkelt medlemsland finder desuden, at der også er behov for investeringer internt i medlemsstaterne.

De fleste lande har fortsat undersøgelsesforbehold på store dele af forslaget. Det endelige billede har således endnu ikke har tegnet sig i forhold til landenes interesser. Der har generelt været givet udtryk for, at markedet skal bære infrastrukturprojekterne.

Det danske formandskab har koncentreret indsatsen omkring drøftelse af forslagets udvælgelseskriterier for særligt prioriterede projekter og sammensætningen af de regionale grupper. Der fokuseres i drøftelserne på landenes indflydelse på udvælgelsen af projekter, idet Kommissionen deltager i alle regionale grupper, og efterfølgende får indflydelse på eventuelt at tilføje nødvendige projekter på listen over europæiske infrastrukturprojekter. Der har særligt været fokus på, hvorvidt Kommissionen går ind og foretager prioriteringen af de projekter, som de regionale grupper indstiller.

Forslagets bestemmelser omkring den juridiske gyldighed af lister over prioriterede projekter (PCI) har været drøftet mellem Rådets og Kommissionens juridiske tjenester. Således mener Rådets jurister ikke, at PCI-listerne kan være juridisk gyldige i forhold til traktaten med mindre listerne godkendes ikke kun af de udpegede regionale grupper og Kommissionen, men også af Rådet og EP. Der er derfor valgt en løsning med delegerede retsakter for PCI-listen.

Forslagets bestemmelser omkring tilladelser til infrastrukturprojekter er forslaget mest udfordrende. Bestemmelserne har kun summarisk været berørt endnu, men flere lande har tilkendegivet, at de har problemer af forfatningsmæssig karakter i forhold til bestemmelserne. Derudover efterspørges der mere fleksibilitet omkring Kommissionens forslag om tidsfrister og rollen for én udpeget kompetent myndighed i et nationalt one-stop shop setup.

I forbindelse med anvendelse af cost-benefit analyser og samfundsøkonomisk tilgang ved udvælgelse af projekter af fælles europæisk interesse er der generelt enighed om vigtigheden af transparens. Der er dog forskellige holdninger til, hvornår cost-benefit analysen skal foreligge – skal det være før udvælgelse af projekter i de regionale grupper, før Kommissionens endelige indføjning på liste over projekter, eller efter godkendelse men før evt. vurdering af medfinansiering. Der indgår drøftelser om tariffåvirkning samt om omkostningsdeling mellem de involverede lande, idet en cost-benefit analyse teoretisk set kan vise, at infrastruktur kommer andre egne mere til gode, end dér hvor forbindelserne etableres.

Endelig drøftes mulighederne for støtte og finansiering af projekterne i det tilhørende forslag til forordning om "Connecting Europe Facility" (CEF). som forhandles i Rådets arbejdsgruppe for budgetspørgsmål.

³ Samarbejdsforum for Frankrig, Benelux-landene og Tyskland.

10. Regeringens generelle holdning

Danmark ser positivt på, at der nu lægges op til at prioritere de europæiske el- og gasinfrastrukturprojekter af hensyn til Europas energiforsyningsikkerhed, velfungerende energimarkeder og indpasning af vedvarende energi. Danmark lægger vægt på, at infrastrukturforslaget understøtter EU's køreplan for omstilling til en lav-emissionsøkonomi i 2050. Omstillingen af det europæiske energisystem er nødvendigt for at nå EU's langsigtede mål om drivhusgasreduktioner.

I udvælgelsen af projekter indgår en række kriterier, som er i god overensstemmelse med dansk energipolitik. Overordnet set forekommer forslaget at være administrativt tungt, herunder med en lang række rapporteringsforpligtelser for medlemslandene, hvoraf flere forekommer unødvendige.

I de skandinaviske lande er der en lang tradition for ubureaukratisk samarbejde mellem landene, ligesom der er en lang erfaring med udvikling af det nordiske elmarked. Erfaringer herfra vil Danmark bruge i forbindelse med de kommende forhandlinger om forslaget.

Forslaget tilsigter bl.a. at væsentligt reducere den tid, der medgår til godkendelsesprocedurerne for PCI-projekter. Hensigten med hurtigere godkendelsesprocedurer støttes derfor i sit udgangspunkt, men udformningen af bestemmelser vedrørende den administrative godkendelsesprocedure for PCI-projekter bør tage fornødent hensyn til den ofte vanskelige politiske proces i medlemsstaterne.

Fra dansk side vil der lægges vægt på at fremme prioriteringer af grønne elementer, som fremmer vedvarende energi, der bidrager til opfyldelsen af EU's 2020 såvel som 2050 klima- og energimålsætninger.

Det er endvidere holdningen, at investeringer i infrastruktur som udgangspunkt skal være drevet af markedet under hensyn til udbygningen af vedvarende energi og forsyningsikkerhed. En forudsætning er imidlertid, at indre markedsreglerne fungerer effektivt. Der kan være tilfælde, hvor reglerne ikke er helt tilstrækkelige, for eksempel i forhold til at sikre, at også store vertikalt integrerede selskaber tager de nødvendige initiativer til udbygning af energiinfrastruktur, som kan skabe mere sammenhængende markeder og åbne op for større konkurrence.

Fra dansk side ønsker man ikke, at forordningen skal kunne føre til, at projekter med en i øvrigt god projektøkonomi skal kunne komme i betragtning til at modtage støtte. Danmark er dog opmærksom på, at der kan være et begrænset antal projekter af strategisk regionalpolitisk interesse, særligt af hensyn til integration af vedvarende energi og forsyningsikkerheden, som har behov for støtte. Udvælgelsen af projekter bør baseres på anvendelse af cost-benefit analyser og samfundsøkonomisk tilgang på regionalt niveau, og som så vidt muligt også omfatter relevante lokale alternativer og et europæisk perspektiv.

Endelig finder man fra dansk side, at det også bør være muligt at udpege projekter af fælles interesse uden for TSO'ernes tiårige netinvesteringsplan (TYNDP).

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg på mødet den 14. november 2011 til orientering.

2. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om sikkerhed ved offshore olie og gas prospekterings-, efterforsknings- og produktionsaktiviteter.

KOM(2011) 688 Final

Opdateret notat

1. Resumé

På baggrund af bl. a. ulykken på boreplatformen "Deepwater Horizon" i Den Mexicanske Golf, hvor 11 personer omkom og der skete en omfattende olieforurening af havet og kysterne, Montara hændelsen i Australien i august 2009, hvor der skete forurening af havet, samt to hændelser i Nordsøen (Gullfaks C i maj 2010 og Gannet F i 2011), der havde potentiale for en større ulykke, har Kommissionen udsendt forslag til forordning om sikkerhed ved offshore olie- og gasaktiviteter. Forslaget til forordning supplerer eksisterende EU-lovgivning. Forslaget har baggrund i en meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet af 10. oktober 2010: "Facing the challenge of the safety of offshore oil and gas activities". I forslaget foreslås en række initiativer på EU-niveau til at reducere risikoen for større ulykker offshore og forbedre forureningsberedskabet samt om selskabernes miljøansvar. Endvidere indeholder forslaget krav til en national kompetent myndighed, herunder dens funktion og uafhængighed af interessekonflikter med den myndighed, som varetager den økonomiske udvikling i medlemsstaten, specielt for så vidt angår udstedelse af koncessioner og opkrævning af afgifter, gebyrer m.v. Endelig indeholder forslaget krav om offentlig deltagelse i forbindelse med behandling af ansøgninger om koncessioner offshore svarende til, hvad der er gældende på miljøområdet. Forslaget vil medføre en række ændringer af den danske lovgivning om sikkerhed og miljø i forbindelse med offshore olie- og gasaktiviteter. Forslaget kan have statsfinansielle konsekvenser til etablering af den nationale kompetente myndighed, til udførelse af nye opgaver, der forventes pålagt myndigheden i forordningen samt til det lovgivningsarbejde, der forventes at blive en konsekvens af forordningen. Formandskabet lægger op til at præsentere en fremskridtsrapport på energirådsmødet den 15. juni 2011.

2. Baggrund

Forslaget til lovgivning er fremsat på baggrund af en række nylige større ulykker ved offshore boreoperationer (boreplatformen "Deepwater Horizon" i Den Mexicanske Golf, hvor 11 personer omkom og der skete en omfattende olieforurening af havet og kysterne, Montara hændelsen i Australien i august 2009, hvor der skete forurening af havet, og Usumacinta i Mexico i 2007, hvor 22 omkom), samt to hændelser i Nordsøen (Gullfaks C i maj 2010 og Gannet F i 2011), der begge havde potentiale for en større ulykke.

Kommissionen udsendte på baggrund af Deepwater Horizon ulykken i april 2010 den 10. oktober 2010 en meddelelse: "Facing the challenge of the safety of offshore oil and gas activities". Heri foreslås en række initiativer på EU-niveau til at forbedre sikkerhedsniveauet og forureningsberedskabet samt om selskabernes ansvar. Initiativerne omfatter både forslag til EU-lovgivning og en række administrative tiltag. Nogle af initiativerne er ændringer af produktsikkerhedsdirektiverne (maskindirektivet, trykudstyrsdirektivet og ATEX-direktivet) til også at omfatte udstyr på mobile boreplatforme og brøndkontroludstyr generelt.

Rådet har den 3. december 2010 vedtaget rådskonklusioner, der er overvejende positive overfor skitseforslagene i meddelelsen.

Endvidere har Europa-Parlamentet vedtaget resolutioner vedr. offshoresikkerhed den 10. oktober 2010 og den 13. september 2011.

Efterfølgende er der udsendt en række rapporter fra de amerikanske myndigheder, de involverede selskaber og de britiske og norske sikkerhedsmyndigheder, som redegør for mulige årsager til ulykken.

Endvidere er der afholdt en række møder mellem Kommissionen med Nordsølandene som medvært og de øvrige medlemsstater, der har offshore olie- og gasaktiviteter, herunder Danmark.

Forslaget til lovgivning er i form af en forordning med hjemmel i artikel 192 og 194 i Traktaten om EU's Funktionsmåde (TEUF) og tager udgangspunkt i meddelelsen, rådskonklusionerne, parlamentsresolutionerne, konklusioner og anbefalinger i de udsendte rapporter samt ikke mindst de ovennævnte møder mellem Kommissionen og offshorelandene. Dog er initiativerne vedrørende ændring af produktsikkerhedsdirektiverne ikke medtaget i forslaget, idet arbejdet hermed antages at finde sted i den del af Kommissionen, der har ansvaret for disse initiativer (DG Enterprise).

Forslaget behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget indeholder nogle bilag, der uddyber en række af forordningens artikler. Der foreslås en procedure, hvorved bilagene løbende opdateres af Kommissionen ved delegerede akter og i samarbejde med medlemsstaterne.

Forslaget har været behandlet på en række arbejdsgruppemøder i rådsregi, senest den 24. april 2012, hvor en 2. revision af forslaget blev behandlet. På baggrund heraf er der udarbejdet en fremskridtsrapport, som forelægges af formandskabet på rådsmødet den 15. juni 2012.

3. Formål og indhold

Formålet med forslaget til forordning er at reducere risikoen for større ulykker ved offshore olie- og gasaktiviteter i EU og at begrænse konsekvenserne, hvis en sådan ulykke alligevel finder sted.

Forslaget pålægger operatørerne en række tiltag til imødegåelse af større ulykker ved offshore olie- og gasoperationer, samt etablering af et beredskab til håndtering af konsekvenserne, hvis ulykken alligevel er sket. Tiltagene omfatter bl.a. anvendelse af tredjepartsvurdering af nærmere angivne sikkerhedsmæssige forhold. Endvidere stilles der krav om miljøansvar og samtykkeprocedurer. Der stilles også krav om en national kompetent myndighed til udførelse af opgaver i henhold til forslaget. Den kompetente myndighed skal i sine funktioner være uafhængig af interessekonflikter med den myndighed, der varetager den økonomiske udvikling i medlemsstaten, specielt for så vidt angår udstedelse af koncessioner og opkrævning af afgifter, gebyrer m.v.

Forslaget indeholder ikke bestemmelser, der ændrer produktsikkerhedsdirektiverne til at omfatte mobile boreplatforme og brøndkontroludstyr, som det var nævnt i meddelelsen af 10. ok-

tober 2010. Kommissionen forventes i stedet at igangsætte udarbejdelse af sådanne ændringer med tilhørende harmoniserede standarder efter de sædvanlige procedurer herfor.

Derudover er der krav om de nationale myndigheders indrapportering til Kommissionen om ulykker og andre hændelser og anden deling af information.

Endvidere stilles der krav om transparens i form af offentliggørelse af forskellig form for information, som nærmere bestemmes ved delegerede akter til Kommissionen.

Endelig er der krav om en offentlig deltagelse i procedurerne for tildeling af koncessioner offshore. Retningslinjerne herfor er de samme som gælder for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet.

Kommissionen har ved en beslutning af 19. januar 2012 oprettet et EU Offshore Myndighedsudvalg, der skal rådgive Kommissionen. Udvalget består af repræsentanter fra medlemslandenes offshoremyndigheder og mødtes første gang den 8. maj 2012.

Der tillægges beføjelser til Kommissionen i form af delegerede retsakter til at opdatere bilag til forordningen i takt med den tekniske udvikling. Disse forventes udstedt efter en høring af medlemsstaternes eksperter via EU Offshore Myndighedsudvalget.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om den kommende lovgivning. Europa-Parlamentet er medlovgiver og behandlingen af forslaget er delt mellem udvalget vedrørende industri, forskning og energi, ITRE (Industry, Research and Energy), udvalget vedr. miljø, offentlig sundhed og fødevarer sikkerhed, ENVI (Environment, Public Health and Food Safety) og juridisk udvalg, JURI (Legal Affairs). Det vides endnu ikke, hvornår forslaget vil blive sat på udvalgenes dagsorden.

5. Nærhedsprincippet

For så vidt angår forholdet til nærhedsprincippet, begrundes Kommissionen lovgivning på EU-niveau med bl.a. at offshoreindustrien opererer på tværs af landegrænser, at lovgivningen i de forskellige medlemsstater er på forskelligt niveau og så forskellige, at sammenligning af selskabernes præstationer og deling af information er vanskelig og fortsat vil være det, samt at den nationale udvikling ikke vil være tilstrækkelig til at mindske den ikke uvæsentlige sandsynlighed for og konsekvenserne af en større ulykke i EU. Endelig anfører Kommissionen at handling alene fra medlemsstaternes side vil være utilstrækkeligt til at opnå tilstrækkelig beskyttelse (herunder forureningsansvar) af miljøet og opfylde forpligtelser i henhold til havstrategidirektivet.

Regeringen finder, at en fælles EU-regulering af området efter de principper, der er indeholdt i forslaget, vil være i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Danmark har gennemført følgende direktiver på offshoreområdet:

- Rådets direktiv 89/391/EØF af 12. juni 1989 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet.

- Rådets direktiv 92/91/EØF af 3. november 1992 om minimumsforskrifter for forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed i den borerelaterede udvindingsindustri (ellefte særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. 1, i direktiv 89/391/EØF).
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF af 30. maj 1994 om betingelser for tildeling og udnyttelse af tilladelser til prospektering, efterforskning og produktion af kulbrinter.
- Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, som ændret senest ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet.
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/9/EF af 23. marts 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om materiel og sikringssystemer til anvendelse i eksplosionsfarlig atmosfære, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 af 29. september 2003.
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/23/EF af 29. maj 1997 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om trykbærende udstyr, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 af 29. september 2003.
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/42/EF af 17. maj 2006 om maskiner og om ændring af direktiv 95/16/EF (omarbejdning) (EØS-relevant tekst).
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/35/EF af 21. april 2004 om miljøansvar for så vidt angår forebyggelse og afhjælpning af miljøskader, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/21/EF af 15. marts 2006.
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF af 7. september 2005 om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser.
- Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, som ændret senest ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 af 29. september 2003.
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/99/EF af 19. november 2008 om strafferetlig beskyttelse af miljøet.
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle.

Direktiverne er gennemført ved

- lov om anvendelse af Danmarks undergrund (lovbekendtgørelse nr. 889 af 4. juli 2007 med senere ændringer) med tilhørende bekendtgørelser,
- lov om sikkerhed m.v. for offshoreanlæg til efterforskning, produktion og transport af kulbrinter (offshoresikkerhedslov) (lov nr. 1424 af 21. december 2005 med senere ændringer) med 34 tilhørende bekendtgørelser, samt
- lov om beskyttelse af havmiljøet (lovbekendtgørelse nr. 929 af 24. september 2009 med senere ændringer) med tilhørende bekendtgørelser.

7. Konsekvenser

Forslaget kan have betydelig indvirkning på den danske myndighedsstruktur. I Danmark er tilsynet med sikkerhed og sundhed forankret i en særlig enhed i Energistyrelsen, Offshoresikkerhedsenheden, der er funktionsmæssigt adskilt fra den enhed, Ressourceenheden, der foretager indstilling om tildeling af koncessioner til ministeren, fører tilsyn med olie/gasressourcer og opkræver rørledningsafgift. Øvrige afgifter opkræves af SKAT. Disse to

enheder refererer til hver sin vicedirektør, men samme direktør og minister. Forhold vedrørende udledning til havet og oliespildsberedskab varetages af Miljøstyrelsen, mens administration af vurderinger af virkninger på miljøet (VVM) i forbindelse med udbygningsgodkendelser og borer varetages af Offshoresikkerhedsenheden i samarbejde med Miljøstyrelsen. Principielle sikkerheds- og sundhedsmæssige spørgsmål, de overordnede linjer for forståelsen af sikkerheds- og sundhedslovgivningen offshore, samt udarbejdelsen af regler og vejledninger på området varetages endvidere i samarbejde med arbejdsmarkedets parter og andre myndigheder på offshoreområdet, herunder Miljøstyrelsen, i Offshoresikkerhedsrådet.

Lovmæssige konsekvenser.

Gennemføres Kommissionens forslag til EU-regulering i form af en forordning vil det nødvendiggøre ændringer af lovgivningen, der er nævnt i afsnit 6. Selvom dansk lovgivning indholdsmæssigt allerede i dag lever op til forordningens krav, vil det på grund af, at en forordning er direkte gældende, være nødvendigt at tilpasse lovgivningen til forordningen. Denne tilpasning vil formentlig være omfattende, idet det vil kræve ændring af tre love og mere end 34 bekendtgørelser, herunder skal bestemmelser i lovgivningen vedrørende forordningens indhold ophæves.

Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget kan have statsfinansielle konsekvenser, da der kan være omkostninger forbundet med eventuelle ændringer af den eksisterende myndighedsfunktion for at opfylde kravene til den nationale kompetente myndighed. Der vil være behov for nærmere vurdering af de statsfinansielle konsekvenser af forslaget. Som udgangspunkt afholdes evt. additionelle udgifter inden for allerede eksisterende ramme.

Forslaget forventes ikke at medføre samfundsøkonomiske konsekvenser.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget forventes ikke at medføre væsentlige administrative konsekvenser for offshoreindustrien, idet de forventede administrative byrder i forslaget overordnet set svarer til den nugældende nationale lovgivning.

Beskyttelsesniveauet

Forslaget forventes ikke at ændre beskyttelsesniveauet for sikkerhed og miljø i Danmark, idet eksisterende dansk national lovgivning allerede indeholder samme beskyttelsesniveau. I EU som helhed forventes forslaget at øge beskyttelsesniveauet for sikkerhed og miljø i form af en reduktion af sandsynligheden for større ulykker ifølge Kommissionens udmeldinger.

8. Høring

Forslaget blev sendt i offentlig høring den 1. november 2011 med frist den 15. november 2011. Følgende bemærkninger blev afgivet:

Danish Operators finder, at Kommissionens begrundelse for at foreslå en omfattende forordning på visse områder er upræcis og baseret på en række forudsætninger, som der antagelig kan stilles spørgsmålstejn ved.

Danish Operators er af den opfattelse, at en fælles lovgivning på EU-plan bør være i form af direktiver i stedet for en forordning, hvilket vil give mulighed for, at hvert af medlemslande-

ne, i det omfang det er nødvendigt, kan tilpasse sin allerede meget effektive og omfattende nationale lovgivning.

Danish Operators udtrykker bekymring for, at forslaget kan have en negativ effekt på de sikkerhedsstandarder, der er opbygget gennem årene, og som er baseret på en funktionsrettet lovgivning og krav om kontinuert forbedring af sikkerheden. Overgangen fra at indføre EU-direktiver og national lovgivning i en forordning og dermed nødvendigheden af at ophæve næsten hele den nationale lovgivning vil svække den kompetence, der er opbygget hos de nationale myndigheder såvel som det arbejde, der udføres i trepartsarbejdssamarbejdet mellem industrien, arbejdstagere og myndigheder i Offshoresikkerhedsrådet.

Bilagene i forordningsforslaget efterlader et indtryk af en meget detaljeret regulering af præskriptiv karakter, hvilket, kombineret med delegationen til Kommissionen, reducerer værdien af den funktionsrettede lovgivning i Danmark.

Danish Operators mener endelig at miljøansvarsdirektivet ikke skal udvides udover territorialgrænsen. I stedet håndteres olieudslip i internationalt farvand bedst i et internationalt regi, som f.eks. Den Internationale Maritime Organisation, IMO.

DONG E&P udtaler, at sikkerhed har høj prioritet og at DONG E&P til stadighed ønsker at medvirke til at bidrage til forbedringer, både indenfor sikker drift og miljøforhold i olie- gasindustrien. DONG E&P værdsætter EU's nuværende initiativ, men deler den øvrige olie- og gasindustri bekymring omkring form og indhold i forslaget til forordningen, som det tidligere bl.a. er fremført af OGP, Danish Operators og Danmarks Rederiforening. DONG E&P ønsker, at den danske model for lovgivningsarbejdet bibeholdes også i dette tilfælde.

DONG E&P foreslår derfor, at EU's initiativ udformes som et direktiv, der vil give mulighed for at bevare den danske model, samt bibeholde de gennemarbejdede lovgivning, som allerede er implementeret. I den sammenhæng giver DONG E&P udtryk for bekymring over, at der i forslaget delegeres yderligere myndighed til EU-Kommissionen, hvilket kan underminere den danske model og dansk praksis uden at dette vil føre til en forbedring for sikkerhed og miljøforhold.

DONG E&P har konstateret, at forslaget forsøger at detailregulere en lang række områder, hvoraf størstedelen er på plads i den danske lovgivning. Dette medvirker til, at en del forhold er beskrevet upræcist, eller i direkte modsætning til de nuværende regler uden at det synes at medvirke til forbedring af sikkerheds- og miljøforholdene. DONG E&P forudser et stort og tidskrævende arbejde for at få dette på plads, hvis EU ønsker at bibeholde det præskriptive format og kan derfor også af disse grunde ikke anbefale denne fremgangsmåde.

DONG E&P finder, at den verifikation, som foreslås i forslaget at skulle udføres af en tredjepart, kan foregå indenfor den enkelte operatørs organisation, hvis det i organisationen sikres, at verifikationen er uafhængig af den øvrige operation.

Foreningen af Rådgivende Ingeniører (FRI) har på vegne af en række rådgivende ingeniørfirmaer, hvoraf nogle arbejder i offshorebranchen, udtalt, at man som udgangspunkt ikke mener, set med danske øjne, at der er behov for en fælles EU lovgivning på området, specielt ikke med specifik udgangspunkt i "Macondo" ulykken sidste år i Den Mexicanske Golf. Begrun-

delsen herfor er at de betingelser som førte til Macondo ulykken, såsom store vanddybder, er så ganske forskellige fra betingelserne i den danske Nordsø, og at områder nær Danmark, hvor der findes f.eks. store havdybder, er områder udenfor EU, bl.a. Nordatlanten, Norske Havet og Barentshavet.

FRI udtaler, at det, i stedet for at drage forhastede konklusioner på basis af enkeltulykker og implementere ny lovgivning, der adresserer specifikke ulykker, findes mere rigtigt at samle erfaringer fra store ulykker, såvel sikkerheds- og miljømæssigt, fra land og offshore ved revidering af eksisterende lovgivning for alle relevante industriområder.

FRI foretrækker, at man baserer reguleringen offshore på internationale standarder og at EU skal presse på for at få disse opdateret, så erfaringer og generelle konklusioner fra nyere ulykker implementeres. Med hensyn til lovgivning og anvendelse af accepterede standarder, ser man en klar tendens til, at lovgivning og standarder bliver mindre og mindre præskriptive og mere og mere "funktionsbaserede" og rettede mod specifikke mindstemål for f.eks. sikkerhed og miljø. Dette princip synes ikke implementeret i forslaget.

På sigt finder FRI det fornuftigt at implementere en fælles europæisk sikkerhedstilsynsmyndighed og tilhørende fælles europæisk, harmoniseret ramme-lovgivning. Et sådant tiltag bør dog implementeres helt sammenhængende, og ikke på basis af enkelt-ulykker.

FRI finder, at hvis man alligevel ønsker at implementere forslaget, bør det overvejes om forslaget kan kortes kraftigt ned og gøre det til en ren rammelovgivning, samt om forordningen ikke burde kombineres med det eksisterende Seveso II direktiv omhandlende storulykker på landanlæg og f.eks. Borehulsdirektivet og om man kan lade andre direktiver udgå, således at regelværkerne ikke blot vokser og dermed bliver mere og mere uoverskuelige.

Man bør også overveje om det for olie- og gasaktiviteter er fornuftigt at skelne mellem on- og offshore, da mange operationer i forbindelse med olie og gas foregår onshore, men ganske kystnært.

Med hensyn til virkninger på miljø er disse installationer imidlertid klart mere kritiske end de fleste egentlige offshore anlæg langt til havs. Ydermere ser man visse steder olie- og gasbrønde på land, som ligger i egentlig bymæssig bebyggelse, hvilket er kritisk såvel sikkerheds- som miljømæssigt.

FRI er af den opfattelse, at den i forslaget omtalte uafhængige 3. parts verifikation ikke kun bør fokusere på sikkerhedskritiske elementer, men mere bredt på elementer i processikkerheden.

FRI finder, at det virker vidtrækkende at forsøge at få EU baserede firmaer til at arbejde i henhold til EU lovgivning, når de opererer udenfor EU området.

Vedrørende forslagets bestemmelser om transparens mener FRI, at man bør overveje kravene om transparens for så vidt angår beredskabsplaner i forbindelse med terror mod offshoreanlæg.

Generelt bør det være så få personer som muligt, der har kendskab til sådanne forholdsregler, såvel på operatørside som på myndighedsside.

Vedrørende forslaget bestemmelser om efterforskning af store ulykker finder FRI, at det er væsentligt, at efterforskning af store ulykker omfatter svigt på alle niveauer helt fra det lokale niveau, hos eventuelt verificerende tredje part, hos myndigheder, det politiske system og på overordnet samfundsniveau.

Greenpeace anerkender, at hensigten med forordningen er prisværdig, men desværre er forslaget i dets nuværende form utilstrækkeligt og kun en skygge af, hvad der blev stillet i udsigt efter oliekatastrofen i den Mexicanske Golf.

Greenpeace understreger, at hvis EU og Danmarks målsætning om at begrænse den globale temperaturstigning til maksimalt to grader skal overholdes, er der ikke råd til en fortsat udvidelse af de globale fossile reserver. Hvis den allerede opdagede mængde fossile brændstoffer afbrændes, vil det resultere i en temperaturstigning på langt over de to grader. Den danske regering bør arbejde for, at dette kommer til udtryk i forordningen.

Greenpeace vil på det kraftigste anbefale, at den danske regering arbejder for at forordningen også kommer til at omfatte europæiske olie- og gasselskaber, der opererer i andre regioner. Sikkerhedskravene bør være ensartede for europæiske virksomheder overalt, hvor end de opererer. Greenpeace finder det beklageligt, at forordningen i den nuværende form tillader, at europæisk baserede olieselskaber fortsat foretager særligt risikable borer i ekstremt udsatte områder såsom Arktis.

Greenpeace konstaterer, at den statslige myndighed stadig ifølge forslaget skal fastholde det overordnede ansvar for at regulere olie- og gasplatforme uden overnationalt tilsyn eller kontrol. Forslaget fastslår endvidere, at uafhængigheden fra økonomiske interesser skal sikres. For vitterligt at sikre dette, vil Greenpeace kraftigt anbefale, at der i EU-regi etableres en myndighed, der skal kontrollere de nationale kontrolmyndigheder. Dette vil bidrage til, at nationaløkonomiske hensyn ikke tilsidesætter sikkerheden.

Greenpeace finder, at forslaget overser nødvendigheden af finansielle garantier, der skal sikre, at operatørerne har de økonomiske midler til at opfylde den fulde erstatningspligt, der vil blive indført med forordningen. Hvis ikke der stilles krav om en sådan garanti, vil der altid være en reel risiko for, at udgifterne i sidste ende skal betales af skatteyderne.

Greenpeace anbefaler på det kraftigste, at den danske regering arbejder for at krav om VVM-redegørelser med forordningen udvides til at blive obligatoriske for alle offshore olie- og gasaktiviteter og ikke som nu, hvor operatører kun er påkrævet at udarbejde en VVM-redegørelse, såfremt mængden af olie og gas overstiger en forud defineret daglig mængde. Selvom offshoreaktiviteterne ikke når produktionsgrænsen i VVM-direktivet, kan boringen stadig have signifikant miljøpåvirkning.

Greenpeace finder det vigtigt, at der sikres den bredest mulige adgang til informationer. Dette bør inkludere adgang til olieselskabets beredskabsplan, den uafhængige tredjepartsvurdering og den af selskabet stillede økonomiske garanti.

Endelig finder Greenpeace, at såfremt en konkret boring potentielt kan have negative, grænseoverskridende påvirkninger, bør det kræves at en høringsproces finder sted i alle potentielt berørte lande – og at disse initieres sideløbende med høringsprocessen i det medlemsland, hvor operationen skal finde sted.

Advokatrådet konstaterer, at forslaget stiller krav om, at hver enkelt medlemsstat etablerer en "whistleblower"-ordning, som kan tage imod anonyme henvendelser vedrørende sikkerheds- eller miljørisici. Fordelene ved en sådan ordning er i sagens natur, at sådanne ordninger kan forhindre risici i at have uønskede konsekvenser. Ulemperne ved sådanne ordninger er omvendt den mangel på retssikkerhed en indrapporteret virksomhed vil kunne opleve som følge af de anonyme henvendelser. Advokatrådet har fremsendt forslag til en ordlyd, der kan ind sættes i forslaget, således at virksomheder sikres mod at blive unødigt begrænset i deres virksomhed som følge af ubegrundede eller chikanøse rapporter til whistleblower-ordningen.

Sagen blev desuden behandlet i Klima- og Energipolitisk Specialudvalg den 3. november 2011. Følgende bemærkninger blev fremført:

Greenpeace gav udtryk for, at samlenotatet kunne forstås sådan, at der i Kommissionens forslag ikke blev stillet spørgsmål ved sikkerheden i Nordsøen. Greenpeace savnede en henvisning til Gullfaks C hændelsen i 2010 og gav dermed udtryk for, at sikkerheden i Nordsøregionen er langt fra tilfredsstillende, og vi skal passe på med ikke at være for selvtilfredse. Derudover påpegede de en interesse i at sikre mest mulig transparens omkring bl.a. bered skabsplaner. Energistyrelsen oplyste, at der i forklaringsteksten til forordningsforslaget også er refereret til Gullfaks C samt endnu en hændelse i 2011, hvilket nu er reflekteret i samlenotatet.

Danish Operators understregede som reaktion på Greenpeaces kommentar, at der allerede er meget høj sikkerhed i Nordsøen, men at man selvfølgelig fra deres side også var villig til at bygge videre på denne. Danish Operators støttede det danske notat og gav udtryk for, at operatørerne altid er indstillet på den højeste mulige sikkerhed.

Danmarks Rederiforening var tilfredse med det danske notat. De udtrykte dog en vis bekymring for, om der på et senere tidspunkt ville komme et forordningskrav for 3. landeoperationer. Afslutningsvist var de tilfredse med punktet omkring de offentlige procedurer, så længe disse ikke forsinkede processerne unødigt.

Sagen blev behandlet i Klima-, Energi- og Bygningspolitisk Specialudvalg den 22. maj 2012. Følgende bemærkninger blev fremsendt til mødet fra Dansk Metal på vegne af CO-Industri:

Dansk Metal finder, at Kommissionens begrundelse for at foreslå en omfattende forordning på visse områder er upræcis og baseret på en række forudsætninger, som der antagelig kan stilles spørgsmål ved.

Dansk Metal er af den opfattelse, at en fælles lovgivning på EU-plan bør være i form af direktiver i stedet for en forordning, for at give mulighed for, at hvert af medlemslandene, i det omfang det er nødvendigt, kan tilpasse sin i forvejen detaillerede og omfattende nationale lovgivning.

Dansk Metal udtrykker ligeledes bekymring for, at forslaget får en negativ effekt på de sikkerhedsstandarder, der er opbygget gennem årene, baseret på en funktionsrettet lovgivning med krav om kontinuerlig regulering i forhold til den teknologiske og sociale lovgivning.

Overgangen fra den indførte lovgivning på baggrund af direktiver til en blanding med forordninger vil medføre en nødvendighed med at ophæve næsten hele den nationale lovgivning, vil svække den kompetence der er opbygget hos de nationale myndigheder, og besværliggøre det arbejde der udføres i trepartssamarbejdet mellem myndigheden og industrien, med arbejdsgivere og arbejdstagere under Offshoresikkerhedsrådet.

Bilagene i forordningsforslaget efterlader et indtryk af meget detaljeret præskriptiv regulering, hvilket sammen med delegationen til Kommissionen, reducerer værdien af vor funktionsrettede lovgivning i Danmark.

Dansk Metal finder at man bør overveje om miljødelen kan kombineres med andre eksisterende direktiver og lade de anlægsrettede dele af forordningen indgå sammen med revisionen af borehulsdirektivet så regelværket ikke blot vokser og bliver mere og mere uoverskueligt.

Dansk Metal kan ligeledes følge den indstilling som kommer fra RMT, Oil&Gas UK og UNITE ved joint UK Industry and Trade Union Position Paper, af 18 april 2012 og OGP Position paper on EU Commission proposal for a Regulation of Safety on Offshore oil and gas prospecting, exploration and production activities (COM (2011) 688 Final) med deres anbefalinger om regulering ved implementering ved direktiv frem for forordning.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Kommissionen lægger vægt på en forordning for at få en ensartet lovgivning i EU og for at kunne gennemføre lovgivningen hurtigt. Et klart flertal af medlemsstaterne, herunder hovedparten af Nordsølandene, er imod en forordning, bl.a. fordi det, som for Danmarks vedkommende, vil medføre omfattende ændringer af en veletableret og velfungerende national lovgivning. Disse lande peger på et direktiv som et bedre instrument, idet implementeringen heraf vil kunne tilpasses eksisterende national lovgivning. Landene har fremhævet, at argumentet for en forordning gående på, at lovgivningen kan indføres hurtigt, i praksis ikke vil have den ønskede effekt, idet tilpasningen af den nationale lovgivning i praksis vil have samme varighed som implementeringen af et direktiv. I den mellemliggende periode indtil lovgivningen er på plads, kan reguleringen af sikkerhed og miljø offshore medføre uklare forhold på grund af forskellene i forordningens begreber og den nationale lovgivning.

Nordsølandene står for langt den største del af produktionen af olie og gas i EØS, ca. 85 pct. Blandt disse lande er der ét land der har givet udtryk for, at der er så stor modstand mod en forordning hos medlemsstaterne, at det er sandsynligt, at der ikke kan opnås enighed om denne sag i den nuværende Kommissions funktionsperiode, medmindre der sker en ændring til et direktiv. Et andet land har tilkendegivet, at hvis en forordning fastholdes, vil man benytte sig af retten i EØS-traktaten til ikke at lade forordningen gælde med den begrundelse, at den ikke har betydning for samhandlen.

Endvidere er der ikke enighed om forslagets bestemmelser om den nationale kompetente myndighed. Flertallet af lande finder bestemmelserne om den nationale kompetente myndighed unødigt omfattende og ønsker, at organiseringen af den kompetente myndighed overlades til medlemsstaterne selv. Medlemsstaterne har en forskellig opbygning af deres myndighedsfunktioner, f.eks. har lande med en lille offshoresektor typisk en simpel opbygget myndighedsstruktur.

Endelig er de fleste medlemsstater imod forslaget vidtgående hjemmel til brug af delegerede retsakter, idet denne bør indskrænkes til kun at omfatte bestemmelser om krav til information.

10. Regeringens generelle holdning

Med henblik på fortsat at udnytte forekomsterne af olie og gas i EU i lyset af Montara og Macondo ulykkerne byder regeringen Kommissionens forslag til lovgivning med henblik på at opnå et øget niveau for offshore sikkerhed og miljøbeskyttelse i de europæiske farvande velkommen. Regeringen støttede Rådets vedtagelse af rådskonklusionerne om opfølgning på meddelelsen fra oktober 2010.

Regeringen har dog samme holdning som flertallet af de øvrige Nordsølande til valg af lovgivningsinstrument, således at et direktiv vil være en mere hensigtsmæssig form. Begrundelserne er de samme som er fremsat af de øvrige Nordsølande, jf. pkt. 9.

Regeringen er enig i, at målet er at sikre, at de højeste standarder anvendes i forbindelse med offshore olie- og gasaktiviteter i hele Europa, hvilket afspejles i det foreliggende forslag.

Regeringen hilser forslaget princip om, at operatørerne har ansvaret for at imødegå større ulykker og at forurenere betaler, velkommen. Dette svarer til gældende dansk lovgivning.

Endvidere hilses kravet om, at der ved tildeling af koncessioner tages hensyn til ansøgenes kapacitet til at kunne efterleve de myndighedskrav, der stilles til de konkrete aktiviteter i forbindelse med udnyttelsen af koncessionen, velkommen.

Endelig hilses kravene om en kvalificeret myndighed velkommen under forudsætning af, at organiseringen af myndighedernes funktion overlades til medlemsstaterne under hensyntagen til de nationale forhold, herunder at undgå unødvendige omkostninger for medlemsstaterne.

Regeringen støtter Kommissionens forventede initiativ til at revidere produktsikkerhedsdirektiverne efter de procedurer, der gælder for disse.

Regeringen støtter initiativer til at stimulere samarbejdet mellem de nationale tilsynsmyndigheder og Kommissionen med henblik på, at viden på nationalt og EU niveau kombineres for at opnå en styrket indsats for at imødegå større ulykker i EU.

Endvidere støtter regeringen, at EU samarbejder med internationale fora såsom International Regulators Forum (IRF) og at EU drager nytte af regionalt samarbejde mellem lande med offshoreaktiviteter, som f.eks. North Sea Offshore Authorities Forum (NSOAF). Danmark er medlem af begge fora.

myndighedernes funktion overlades til medlemsstaterne under hensyntagen til de nationale forhold, herunder for at undgå unødvendige omkostninger for medlemsstaterne.

Sagen skønnes at burde forelægges Folketingets Europaudvalg med henblik på orientering.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering på udvalgets møde den 18. november 2011.

3. Kommissionens meddelelse om Energikøreplanen 2050

KOM (2011) 885

Nyt notat

1. Resumé

Energikøreplanen 2050 er en analyse, som undersøger metoder til dekarbonisering af energisystemet i EU i lyset af de udfordringer, der er forbundet med at opfylde EU's langsigtede dekarboniseringsmål under hensyntagen til energiforsyningsikkerheden og konkurrenceevnen. Baggrunden for meddelelsen er således EU's mål om at reducere drivhusgasemissionerne med 80-95 pct. i forhold til 1990-niveauerne inden 2050.

Centrale budskaber i meddelelsen er bl.a.:

- *at dekarbonisering af energisektoren er mulig og på lang sigt muligvis billigere end de nuværende politikker;*
- *at usikkerhed er en væsentlig hindring for investeringer, at det haster med at udarbejde strategier for tiden efter 2020, hvis man vil undgå dyre omstillinger senere;*
- *at medlemsstater og investorer har brug for konkrete milepæle, hvorfor næste skridt er at fastlægge den politiske ramme for 2030, som med rimelighed kan forudses, og som står i fokus for de fleste nuværende investorer;*
- *at bl.a. betydelige energibesparelser og en betydelig stigning i andelen af vedvarende energikilder er karakteristisk for samtlige dekarboniseringsscenarier, og*
- *at europæisk tilgang til energiudfordringen ifølge meddelelsen vil øge sikkerheden og solidariteten og sænke omkostningerne sammenlignet med parallelle nationale ordninger.*

Meddelelsen har i første omgang ingen direkte konsekvenser for dansk lov. Det er dog hensigten, at Energikøreplanen vil afføde en EU-proces, hvor der tages yderligere lovgivningsmæssige skridt i EU med henblik på at fremme opfyldelse af EU's dekarboniseringsmål. På grundlag af meddelelsen har formandskabet udarbejdet et sæt rådskonklusioner med henblik på vedtagelse på rådsmødet den 14. juni 2012.

2. Baggrund

Europa-Kommissionen har den 15. december 2011 offentliggjort sin meddelelse om en ny energikøreplan – ”Energikøreplanen 2050”, (KOM(2011) 885).

Baggrunden for meddelelsen er EU's forpligtelse til at reducere drivhusgasemissionerne med 80-95 pct. i forhold til 1990-niveauerne inden 2050 i forbindelse med de nødvendige reduktioner, som de udviklede lande skal foretage som gruppe. Energikøreplanen 2050 opstiller en række scenarier for udviklingen af den europæiske energisektor og bidrager til at skitsere udfordringerne i forhold til at nå EU's langsigtede drivhusgasreduktionsmål i energisektoren under hensyn til energiforsyningsikkerhed og konkurrenceevne.

Der er tale om et sektorspecifikt bidrag til EU-Kommissionens 2020 flagskibsinitiativ for bæredygtig vækst. Energikøreplanen 2050 skal ses i sammenhæng med:

- EU's køreplan for omstilling til en lav-emissionsøkonomi i 2050 – ”Low Carbon Economy Roadmap 2050” offentliggjort i marts 2011, med det overordnede formål, at identificere en omkostningseffektiv vej til at reducere EU's udledninger af drivhusgas-

ser med de 80-95 pct. i 2050. Dette mål tilsluttede Det Europæiske Råd sig i oktober 2009, og det svarer til den reduktion, der kræves af i-landene, hvis verdens middeltemperatur ikke skal stige mere end 2 grader.

- EU's hvidbog om transport "Transport 2050" offentliggjort i marts 2011.
- Energieffektiviseringsplanen for 2020 offentliggjort i marts 2011.
- EU's køreplan for et ressourceeffektivt Europa offentliggjort i september 2011.

Meddelelsen påpeger, at 2020-målsætningerne for vedvarende energi, energieffektivisering og drivhusgasreduktion ikke er tilstrækkelige til at nå 2050-dekarboniseringsmålet. Det skaber usikkerhed om, hvad der skal følge efter 2020-dagsordenen, såvel hos investorer, offentlige myndigheder som borgere, og denne usikkerhed er en væsentlig hindring for de nødvendige investeringer.

Meddelelsen er oversendt til Rådet den 22. december 2011 i dansk sprogversion. Europa-Parlamentet skal ikke høres, men det forlyder, at der vil blive udarbejdet en egeninitiativrapport.

3. Formål og indhold

Den overordnede målsætning med Energikøreplanen 2050 er at undersøge metoder til dekarbonisering af energisystemet i EU og i denne forbindelse undersøge de udfordringer, der er forbundet med at opfylde EU's langsigtede dekarboniseringsmål og samtidig garantere energiforsyningsikkerheden og konkurrenceevnen.

Der analyseres 5 reduktionsscenarier (2,3,4,5 og 6) knyttet til målet om et kulstoffattigt og ressourceeffektivt energisystem i 2050 (80-95 pct. reduktion i udledningen i forhold til 1990). Alle reduktionsscenarier forudsætter en global klimaafteale og et velfungerende globalt marked for CO₂. Der sammenlignes med 2 referencescenarier (hhv. (1) et scenarium med fuld implementering af EU's klima- og energipakke og (2) et scenarium, der derudover omfatter effekten af forslagene til energieffektivitetsdirektiv og energibeskatningsdirektiv). Se nedenstående skema.

	Scenarier
1	Status quo (fælles referencescenarium) Anvendes også i "Køreplan for omstilling til en konkurrencedygtig lavemissionsøkonomi i 2050" og i hvidbogen "Transport 2050".
1a	Scenarium for aktuelle politiske initiativer (opdateret referencescenarium)
2	Scenarium for høj energieffektivitet
3	Scenarium for diversificerede forsyningssteknologier (Er en gengivelse af scenariet "Effektive og bredt anerkendte teknologier" i køreplanen frem mod en lavemissionsøkonomi og i hvidbogen om transport på baggrund af scenarium 1a.)
4	Scenarium for en stor andel af vedvarende energikilder
5	Scenarium for forsinket CCS (CO ₂ -opsamling og -lagring) og høj atomkraft andel.
6	Scenarium for en lille andel af atomenergi og høj CCS andel

Alle dekarboniseringsscenarier medfører en reduktion af drivhusgasemissionerne på 80 pct. og en reduktion af de energirelaterede CO₂-emissioner på 85 pct. inden 2050 sammenlignet med 1990. Desuden forudsættes de samme kumulative emissioner i løbet af beregningsperioden. I 2030 er de energirelaterede CO₂-emissioner 38-41 pct. lavere, og de samlede drivhusgasemissioner er 40-41 pct. lavere.

Meddelelsen fremhæver, at den gennemførte analyse af scenarier er vejledende og undersøger virkningerne, udfordringerne og mulighederne ved mulige metoder til modernisering af energisystemet. Der er ikke tale om "enten-eller"-løsningsmodeller, men der fokuseres på fælles elementer, som er i fremvækst og støtter en mere langsigtet investeringshorisont.

Det understreges, at en omstilling af det europæiske energisystem til at nå dekarboniseringsmålene er afgørende af hensyn til klimaet, sikkerheden og økonomien. Beslutninger, som træffes i dag, former allerede nu energisystemet for 2050. For at foretage den nødvendige omstilling af energisystemet i tide skal EU ifølge meddelelsen have meget større politiske ambitioner og en større følelse af, at det haster.

Den modelbaserede analyse viser, at dekarboniseringen af energisektoren kan gennemføres ved forskellige kombinationer af energieffektivitet, vedvarende energikilder, atomenergi og CO₂-opsamling og -lagring (CCS), og at dekarbonisering af energisektoren er mulig, og på lang sigt muligvis billigere end de nuværende politikker.

Analysen bygger på en række generelle forudsætninger, hvoraf en af de væsentligste er, at der iværksættes en global klimaindsats. Desuden antages det, at atomkraft fortsat er acceptabel i enkelte EU-lande, og at CCS kommercialiseres over tid.

Analysen viser:

- At de samlede energisystemomkostninger, under de givne forudsætninger, i dekarboniseringsscenarierne ikke er højere end i reference-scenarierne.
- Dekarboniseringsscenarierne har væsentlig lavere priser på og udgifter til fossile brændsler, men omvendt væsentlig højere investeringsomkostninger.
- Dekarboniseringsscenarierne giver samme eller bedre energiforsyningsikkerhed end referencescenarierne. EU's eksterne energiudgifter til import af olie, gas og kul vil blive væsentligt lavere under dekarboniseringen som følge af et væsentligt fald i importmængderne og -priserne.
- Der er behov for en integreret tilgang, og det er muligt at opnå et sikkert, konkurrencedygtigt og dekarboniseret energisystem i 2050.
- At dekarboniseringsscenarierne har en række elementer, såkaldte "no regrets"-muligheder, som kan reducere emissionerne på en effektiv og økonomisk forsvarlig måde.
- Alle dekarboniseringsscenarierne omfatter betydelige forbedringer af energieffektiviteten.
- Alle dekarboniseringsscenarierne indebærer, at andelen af vedvarende energi i 2030 vil stige til ca. 30 pct. af det samlede bruttoenergiforbrug, og når op på mindst 55 pct. af det samlede bruttoenergiforbrug inden 2050.
- Den øgede anvendelse af vedvarende energikilder samt forbedringerne af energieffektiviteten kræver en moderne, pålidelig og intelligent infrastruktur, herunder lagring af elektricitet.

- Med tilstrækkelig transmissionskapacitet og et mere intelligent forsyningsnet kan håndteringen af den varierende vind- og solenergi i visse lokalområder også imødekommes gennem vedvarende energikilder andre steder i Europa. Derved kan behovet for og omkostninger til lagring, reserve- og grundlastkapacitet reduceres.
- At atomenergi bidrager til lavere systemomkostninger og priser på elektricitet. Atomenergi er mest udbredt i scenariet for forsinket CCS.
- CCS bidrager betragteligt til dekarbonisering i nogle af dekarboniserings-scenarierne og er mest udbredt i scenariet med atomenergibegrænsninger.
- Forudsat, at udviklingen af CCS-teknologien lykkes, vurderes kul fortsat at spille en vigtig rolle i forhold til en bæredygtig og sikker forsyning i fremtiden.
- Olie forbliver sandsynligvis en del af energimikset, også i 2050, og vil primært forsyne dele af passager- og godstrafikken over store afstande.
- Elektricitet vil udgøre en væsentlig større del af det endelige energiforbrug i alle dekarboniseringsscenarierne med en andel på 36-39 pct. inden 2050.
- Omkostningerne er ujævnt fordelt på tværs af sektorerne, idet den største omkostningsstigning for husholdningerne stammer fra højere omkostninger til direkte udgifter til energieffektivitet i forbindelse med udstyr, køretøjer og isolering.
- Emissioner af andre miljø- og sundhedsskadelige stoffer reduceres væsentligt i dekarboniseringsscenarierne. Besparelserne opnået herved er ikke indregnet i omkostningsberegningerne.

Meddelelsen fremhæver, at der fortsat kan være brug for støtte (f.eks. energisubsidier) efter 2020 for at sikre, at udviklingen og udbredelsen af nye teknologier fremmes på markedet, og den skal udfases, efterhånden som teknologierne og forsyningskæderne modnes, og svaghederne på markedet afhjælpes. Offentlige støtteordninger i medlemsstaterne skal være målrettede, forudsigelige, begrænsede i deres anvendelsesområde og afbalancerede og omfatte udfasningsbestemmelser.

Meddelelsen peger desuden på, at den sociale dimension af køreplanerne for dekarbonisering er afgørende, da overgangen til en lavemissionsøkonomi vil kræve en tilbundsående ændring i flere sektorer, hvilket påvirker virksomheder, beskæftigelse og arbejdsvilkår. Der skal tages fat på almen og faglig uddannelse på et tidligt tidspunkt for at undgå arbejdsløshed i visse sektorer og mangel på arbejdskraft i andre.

Meddelelsens klare budskab er, at investeringer kan betale sig, for så vidt angår vækst, beskæftigelse, energisikkerhed og lavere brændstofomkostninger. Omdannelsen skaber et nyt grundlag for den europæiske industri og kan øge konkurrenceevnen. Det fremhæves, at for at opnå dette nye energisystem skal 10 forhold være opfyldt:

1. Energi 2020 strategien skal opfyldes fuldt ud.
2. Energisystemet og samfundet som helhed skal være meget mere energieffektivt.
3. Der skal fortsat lægges særlig vægt på at udvikle vedvarende energi. EU's målsætning om 20 pct. vedvarende energi har indtil videre vist sig at være en effektiv drivkraft for udviklingen af vedvarende energi i EU, og der skal tages rettidigt hensyn til mulighederne for at nå milepælene for 2030.
4. Større offentlige og private investeringer i F&U og teknologisk innovation er afgørende for at fremskynde markedsføringen af alle CO₂-besparende løsninger.

5. Det indre energimarked skal gennemføres fuldt ud inden 2014.
6. Energipriserne skal afspejle omkostningerne bedre, navnlig til de nye investeringer, der er nødvendige i hele energisystemet.
7. Der skal hurtigst muligt udvikles en ny energiinfrastruktur og -lagringskapacitet i EU og dens nabolande.
8. Sikkerheden for alle energiformer skal fortsat være i top.
9. Der skal gennemføres en bredere og mere koordineret EU-tilgang til internationale energirelationer.
10. Medlemsstaterne og investorerne har brug for konkrete milepæle. Køreplanen frem mod en lavemissionsøkonomi indeholder allerede milepæle for drivhusgasemissionerne. Næste skridt er at fastlægge den politiske ramme for 2030 som med rimelighed kan forudses, og som står i fokus for de fleste nuværende investorer.

Køreplanen vil blive opdateret regelmæssigt under hensyntagen til den seneste udvikling. Energikommissær, Günther Oettinger fremhævede på pressekonferencen for offentliggørelsen af Energy Roadmap den 15. december 2011, at den fremlagte meddelelse skal ses som et diskussionsoplæg, og at en samlet langsigtet strategi gerne skulle være forhandlet på plads i løbet af de næste 2 år. Der er således fra Kommissionens side lagt op til, at meddelelsen er begyndelse på en længerevarende forhandlingsproces. I den forbindelse planlægger Kommissionen en VE-meddelelse for vedvarende energi i 2. kvartal, og det er fortsat uklart, om der heri vil blive foreslået mere konkrete tiltag. Endvidere planlægger Kommissionen en meddelelse om status for det ”Indre marked”, ligeledes i 2. kvartal, som også kommer til at spille en væsentlig rolle.

På baggrund af meddelelsen har formandskabet udarbejdet et udkast til et sæt rådskonklusioner.

Et centralt element i konklusionerne er en invitation til Kommissionen om at udarbejde et forslag til en politisk ramme for 2030. Endvidere fremgår som centralt element at disse bl.a. baseres på de energipolitiske elementer fra energikøreplan 2050 som under alle omstændigheder vil kunne svare sig at forfølge, dvs. de såkaldte ”no-regrets optioner”. Der er her tale om fremme af energieffektivitet, vedvarende energi og infrastruktur. I tillæg til disse ”no-regrets optioner” foreslår konklusionsteksten også som element i en 2030 ramme at bidrage til at fremme bæredygtige lavkulstofteknologier - ”low carbon technologies”.

Der foreslås endvidere en henvisning til, at det haster med at omstille energisektoren, samt til at bl.a. en pris på CO₂, herunder gennem EU's kvotehandelssystem ETS, er et centralt og effektivt instrument til at opnå CO₂-reduktioner, under hensyntagen til hvad der sker i tredjelande.

Endelig fremhæves gas som spillende en rolle i omstillingen, behovet for optimal og bæredygtig udnyttelse af nationale energiressourcer (”domestic energy resources”), implementering af det indre marked og en generel understregning af medlemslandenes suverænitæt i forhold til national energiforsyning og behov for særligt fokus på at fremme konkurrenceevne og energisikkerhed på linje med bæredygtighed.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig. Forslaget vil blive behandlet i ITRE-udvalget. ITRE forventes også at udarbejde en egen initiativrapport, men givet det sene tidspunkt for en første behandling i EP, vil resultaterne heraf næppe kunne foreligge så betids, at de vil kunne påvirke udformningen af rådskonklusionerne i juni.

ENVI forventes desuden at have interesse grundet koblingen til klimakøreplanen.

5. Nærhedsprincippet

Der redegøres ikke for nærhedsprincippet, da der kun er tale om en meddelelse fra Kommissionen.

6. Gældende dansk ret

Meddelelsen har i første omgang ingen direkte konsekvenser for dansk lov. Det er dog muligt, at Energikøreplanen vil afføde en EU-proces, hvor der tages yderligere lovgivningsmæssige skridt i EU med henblik på at fremme opfyldelse af EU's dekarboniseringsmål.

7. Konsekvenser

Meddelelsen baserer sig på en analyse og har derfor i sig selv ingen konsekvenser for statsfinanserne, samfundsøkonomien, miljøet eller klima. En evt. udmøntning af mål og konklusioner som opfølgning på køreplanen kan have signifikante statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

Lovmæssige konsekvenser

Meddelelsen har i første omgang ingen direkte konsekvenser for dansk lov. Det er dog muligt, at Energikøreplanen vil afføde en EU-proces, hvor der tages yderligere lovgivningsmæssige skridt i EU med henblik på at fremme opfyldelse af EU's dekarboniseringsmål.

Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Meddelelsen medfører ikke i sig selv statsfinansielle konsekvenser, administrative konsekvenser for det offentlige eller konsekvenser for EU's budget. De forudsætninger, der opstilles i meddelelsen, for at nyskabe EU's energisystem i forlængelse af de skitserede scenarier, kan have væsentlige statsfinansielle konsekvenser.

Meddelelsen har i sig selv ikke samfundsøkonomiske konsekvenser. I det omfang elementer af målsætningerne i meddelelsen på et senere tidspunkt gennemføres, kan dette medføre signifikante samfundsøkonomiske konsekvenser.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Meddelelsen medfører ikke i sig selv administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Beskyttelsesniveauet

Meddelelsen skønnes ikke i sig selv at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Energistyrelsen sendte den 16. december 2011 Kommissionens meddelelse om Energikøreplanen 2050, KOM(2011) 885, i høring med svarfrist den 6. januar 2012. Den danske sprogversion af meddelelsen blev eftersendt den 22. december 2011.

Der blev modtaget svar fra Dansk Industri, Dansk Energi, Dansk Erhverv, CO-industri, DONG Energy, Energinet.dk, Landbrug & Fødevarer, Danmarks Naturfredningsforening, TEKNIQ Installatørernes Organisation, Vindmølleindustrien, WWF Verdensnaturfonden, Greenpeace, NOAH, Det Økologiske Råd, Danmarks Naturfredningsforening, 3F-Fagligt Fælles Forbund, Dansk Fjernvarme og Organisationen Vedvarende Energi, mens Advokatrådet og Forbrugerrådet meddelte, at de ingen bemærkninger havde.

De indkomne høringssvar er generelt positive overfor Kommissionens meddelelse, men der peges på en række forhold som kan opdeles i nogle overordnede temaer:

Mål, milepæle og sammenhæng med stramning af EU's emissionshandelssystem - ETS

Flere høringssvar peger samstemmende på, at meddelelsen burde have foreslået konkrete målsætninger eller milepæle for en grøn omstilling.

Dansk Industri (DI) havde gerne set, at køreplanen var mere specifik i forhold til at opsætte milepæle for 2030. Det samme gør sig ifølge DI gældende i forhold til diskussionen af videreførelse af den nuværende regulering i EU's energi- og klimapakke frem mod især 2030.

DONG Energy peger på, at Kommission ikke nævner bindende energipolitiske målsætninger i meddelelsen, men konstaterer, at "næste skridt er at fastlægge den politiske ramme for 2030". Det er ifølge Dong Energy skuffende, når det set fra et investorperspektiv er afgørende at eliminere denne usikkerhed i markedet. Det foreslås, at det danske EU-formandskab tager opfordringen til sig om nye vedtagne bindende VE-mål i 2014 og arbejder for, at det næste skridt bliver taget under dansk EU-formandskab.

Landbrug & Fødevarer fremhæver, at der bør indledes drøftelser af rammerne efter 2020, herunder i første omgang med politikker, mål og milepæle for perioden 2020-2030.

Danmarks Naturfredningsforening (DN) understreger, at investorerne har behov for at vide mål, retning og udviklingshastighed. Helt konkret peges på et behov for at fastsætte klare mål, som rækker udover 2020. Der bør ifølge DN fastsættes mål for andelen af vedvarende energi i 2025, 2030 osv. samt for energieffektiviseringsmål efter 2020. Endvidere peges på, at rammerne for investeringer bør sikres, således at vind, sol og geotermi i fremtiden udgør grundstammen i et kommende europæisk energisystem.

TEKNIQ Installatørernes Organisation er enige i behovet for allerede nu at udstikke de langsigtede mål for udviklingen i energisektoren med henvisning til, at dette er af afgørende betydning for investeringsklimaet i energisektoren. Ligeledes sætter TEKNIQ pris på den høje prioritering af energieffektivisering

Vindmølleindustrien opfordrer til, at Danmark arbejder for, at der opstilles bindende målsætninger, herunder en klar køreplan for den beslutningsproces, der i 2014 resulterer i vedtagelse af bindende VE-mål på 45 pct. i perioden fra 2021 – 2030. Det foreslås endvidere, at det danske formandskab arbejder for at sikre, at 2020-målsætningerne for de enkelte EU-lande reali-

seres frem mod 2020, idet disse målsætninger er afgørende for den videre proces frem mod et lavemissionssamfund i Europa i 2050.

WWF Verdensnaturfonden synes, at der på europæisk plan bør gås efter 100 % vedvarende energi i 2050. Det påpeges, at dette både er teknisk og økonomisk muligt – og nødvendigt ud fra et klimavidenskabeligt synspunkt, men vil kræve en klar politisk forpligtelse og en stærk indsats i årene frem mod 2020 og 2030. Samtidig understreges vigtigheden af, at der ikke som resultat af en 2030-proces mistes fokus på 2020, med risiko for at udskyde de nødvendige tiltag. Særligt peges på energibesparelsesområdet, som et område, hvor EU er langt fra at nå målsætningerne – og hvor der er stærkt brug for en øget indsats på den korte bane frem mod 2020.

Energinet.dk understreger, at Energikøreplanen 2050 bør være en mulighed for at indlede drøftelser af nye bindende EU mål for vedvarende energi i 2030.

Greenpeace finder, at 30 % VE i 2030 ikke er tilstrækkeligt ambitiøst og peger på, at andre studier viser, at mere end 40 % vil kunne være realistisk, ligesom det skitserede energieffektivitetsscenario ikke er på ambitionsmæssig højde med 20 % målet i 2020, som EU allerede har forpligtet sig til.

Kvotehandelsystemet

Flere høringssvar finder, at meddelelsen skal vurderes i lyset af behovet for at reformere eller justere EU's kvotehandelsystem.

Dansk Energi ser et behov for bindende EU-mål for CO₂-udledningen i 2030 og 2040 frem til 2050, hvis målet om 80-95 pct. CO₂-reduktion og ønsket om en grøn omstilling af den europæiske energisektor skal indfries. Samtidig bør det nuværende CO₂-mål i 2020 øges til 30 pct., ifølge Dansk Energi, med henblik på at sikre en tilstrækkelig pris på CO₂-udledningen, så investeringer i CO₂-neutrale teknologier også realiseres, som var forudsat tilbage i 2009 med beslutningen om CO₂-reduktionsmålet på 20 pct. Dette vil ifølge Dansk Energi give en rimelig sikkerhed for, at der er en CO₂-pris fremover i levetiden af kraftværkerne - hvad enten det er vind eller kul. Samtidig foreslås sikret, at udsvingene i CO₂-prisen reduceres, som vi kender det fra den danske kronens tilknytning til euroen, hvor kursen følger et fastlagt bånd. Dette vil ifølge Dansk Energi sikre investeringerne i CO₂-neutrale teknologier i hele EU, og ikke kun i de få områder, hvor der gives tilstrækkelige subsidier som kompensation for den nuværende politiske usikkerhed.

DONG Energy understreger, at Energikøreplanen 2050 bør starte en proces, der munder ud i CO₂-reduktionsmål for perioden efter 2020, som sikrer en tilstrækkelig høj pris på udledning af CO₂. En mulighed eksisterer i forbindelse med lovbehandlingen af direktivet om energieffektivisering. Her er det muligt at ændre auktioneringsforordningen i henhold til direktiv 2003/87/EF (kvotehandelsdirektivet) og tilbageholde en passende mængde kvoter for derefter igennem at reetablere de oprindeligt tilsigtede incitamenter til investeringer i CO₂-fri energi-produktion. Dong Energy mener, at en model, der kan sikre en minimumspris på CO₂, som afspejler den nødvendige marginalpris for den langsigtede omstilling af energisystemet, bør overvejes.

WWF Verdensnaturfonden fremfører, at det længe har været klart, at EU's CO₂-reduktionsmål for 2020 er alt for lavt sat. Et 2030-fokus må ifølge WWF Verdensnaturfonden aldrig blive en undskyldning for ikke at gøre nok frem mod 2020, og det er afgørende, at nye 2030-mål bliver tilstrækkeligt ambitiøse. Derfor er det ifølge WWF Verdensnaturfonden også vigtigt at undgå, at der på baggrund af energikøreplanen opstår en idé i de europæiske lande om, at vedvarende energi maksimalt kan dække ca. 30 % af den europæiske energiforsyning i 2030. For det vil ifølge WWF Verdensnaturfonden ikke være ambitiøst nok i et 2050-perspektiv.

NOAH understreger, at der er stor forskel på 80 og 95 % CO₂-reduktion i 2050, og at dette fjerne mål ikke siger noget om, hvor store drivhusgasudledningerne sammenlagt vil blive fra nu og til 2050.

Det Økologiske Råd mener, at udgangspunktet i 80 % reduktion af de totale udslip af drivhusgasser i 2050 er for lavt og bør hæves til mindst 95 %. Planens anvendte reduktioner i udledning af CO₂ fra energisektoren på 85 % bør ifølge Det Økologiske Råd hæves til 100 %. Målet for 2020 ønskes hævet til 25 % i rene hjemlige reduktioner – og for 2030 til 60 % i alt, herunder mindst 45 % ved hjemlige reduktioner. Det fremhæves også, at EU's kvotesystem kun kan bringes på fode ved at reducere kvotetildelingen væsentligt, at udtage kvoter fra auktionering og reducere overførselsretten af ubrugte kvoter til næste periode til næsten nul.

Danmarks Naturfredningsforening - (DN) fremhæver, at Energikøreplanen 2050 efterlader indtryk af, at der i kommissionen stadig er stor tillid til EU's kvotesystem. EU's kvotesystem har dog ifølge DN langt fra indfriet forventningerne, da kvoteprisen i lange perioder er alt for lav. Problemet med kvotepriserne og hele kvotesystemet er ikke adresseret i rapporten. Den lave kvotepris betyder, ifølge DN, at incitamentet til at investere i energieffektive teknologier eller anden vedvarende energi er ikke-eksisterende på nuværende tidspunkt. DN mener, at dette problem skal løses, hvis EU's kvotesystem stadig skal udgøre en central del af energi- og klimapolitikken. DN peger endvidere på, at EU's energipolitik udgør en vigtig del af EU's klimapolitik, det er således gennem energipolitikken, at EU skal hente store dele af sine CO₂-reduktioner. Desværre fremgår denne sammenhæng ikke tydeligt, ifølge DN, idet der ingen klare målsætninger er for energi eller klima efter 2020, og det således ikke er beskrevet, hvilken effekt de enkelte scenarier har for CO₂-reduktioner.

Hensyn til konkurrenceevne

Dansk Industri lægger vægt på, at den politiske og tekniske diskussion om rammerne for EU's energi- og klimapolitik efter 2020 tager højde dels for udviklingen i de internationale klimaforhandlinger, dels for mulighederne for at opnå forsyningssikkerhed og adgang til konkurrencedygtige energipriser.

Dansk Energi peger på, at der ingen kvantificering eller opgørelse er af, hvilke industrielle muligheder der er i en grøn omstilling. På dette punkt er Energikøreplanen ifølge Dansk Energi skuffende læsning og særdeles ufuldstændig som et seriøst beslutningsgrundlag for fremtidige energi- og klimapolitiske målsætninger.

Landbrug & Fødevarer lægger vægt på, at fastholdelsen af europæisk konkurrenceevne i energiintensive industrier beror på en global klimainsats. Det er derfor ifølge Landbrug & Fødevarer afgørende, at EU ikke fastlægger sin politik isoleret, men at der løbende tages hen-

syn til den internationale udvikling, f.eks. i forhold til CO₂-emissioner og negative følger for konkurrenceevnen. EU bør samtidigt ifølge Landbrug & Fødevarer arbejde vedvarende for et styrket globalt niveau i klimaindsatsen.

TEKNIQ Installatørernes Organisation finder, at Kommissionen har en vigtig opgave med at skabe forståelse for, at forandringerne ikke kommer af sig selv eller er gratis.

Teknologi valg

Der peges i en stor del af høringssvarene på enkelte teknologier eller forsyningsformer som enten bør op- eller nedprioriteres, herunder energieffektivitet, vedvarende energi, gas, atomkraft og CO₂-opsamling og -lagring (CCS).

Energi effektivitet

3F finder, at det er vigtigt at sikre, at medarbejderne på de enkelte virksomheder inddrages i forbindelse med energieffektiviseringer for herigennem at mindske energiforbruget yderligere.

Dansk Fjernvarme savner en nærmere analyse af potentialet for energieffektivitet i forbindelse med energikonvertering og transmission. Der er ifølge Dansk Fjernvarme en for ensidig fokus på energieffektivitet i slutforbruget i Energikøreplanen. En række af initiativerne i det kommende energieffektivitetsdirektiv burde ifølge Dansk Fjernvarme være mere fremtrædende i Energikøreplanen, herunder f.eks. kraftvarmepligt.

Greenpeace finder, at energieffektivitetsscenariet bør være mere ambitiøst, da det ikke engang er på højde med 20 % målet i 2020 som EU allerede har forpligtet sig til.

Vedvarende energi

3F synes der mangler fokus på f.eks. bølgeenergi og 2. generations bioethanol samt de muligheder, der ligger i bioraffinering. En produktion af bølgeenergi vil ifølge 3F alene i Danmark kunne medføre op til 15.000 nye arbejdspladser, 2. generations bioethanol mellem 4.000 og 10.000 arbejdspladser og bioraffinering op til 30.000 arbejdspladser. Og på europæisk plan vil disse beskæftigelsesmuligheder, ifølge 3F, være meget større. Ligeledes fremhæves bedre udnyttelse og genbrug af affald som vigtig.

Vindmølleindustrien ser positivt på EU-kommissionens robuste anerkendelse af vindkraft som den bærende energikilde i fremtidens europæiske energisektor.

Biomasse

Landbrug & Fødevarer peger på, at Danmark har klare styrkepositioner i forhold til anvendelsen af restprodukter fra landbruget, og Danmark bør derfor have et særligt ansvar og interesse i at fremme dette område. Det er ifølge Landbrug & Fødevarer vigtigt at sikre, at den stigende mængde vedvarende energi tilvejebringes på en bæredygtig måde, hvorfor der bør etableres bæredygtighedskriterier for fast biomasse - som minimum på europæisk plan.

Danmarks Naturfredningsforening, peger på, hvis en øget satsning på biomasse ikke skal medføre uoverskuelige negative konsekvenser for natur, miljø og fødevarerproduktion, er det meget vigtigt at udarbejde gode kriterier for bæredygtig biomasse. I denne forbindelse understreges vigtigheden af at adressere problemerne omkring ”ILUC” (Indirect land use change), men også den faktiske CO₂-gevinst ved brug af biomasse skal inddrages.

Energinet.dk peger på, at det er væsentligt at sikre udviklingen af et marked for biogas og andre VE-gasser. Dette kan ifølge Energinet.dk ske via virtuel handel på baggrund af certifikater, der kan handles på det indre marked. Sideløbende ønskes sikret mulighed for, at biogas kan transporteres via den eksisterende gasinfrastruktur, når den har den rette gaskvalitet. Samtidig peges på, at forgasning vil sikre bedre mulighed for genanvendelse af fosfor og knappe metaller.

Gas

Energinet.dk støtter EU Kommissionens betragtninger om, at naturgas vil komme til at spille en vigtig rolle i forbindelse med en europæisk udfasning af olie og kul. Samlet set er det ifølge Energinet.dk derfor vigtigt at fastholde et sammenhængende syn på energisektoren, hvor forskellige energiformer anvendes komplementært frem for konkurrerende. Eksempelvis peges på, at gassystemet og elsystemet kan understøtte hinanden, da gassen bl.a. giver mulighed for at opbevare energi fra vindmøller over tid og flytte energien over store afstande uden spændingstab.

DONG Energy deler opfattelsen af, at gassens rolle er afgørende for ”dekarboniseringen” af energisystemet som erstatning for kul og som komplementær produktionskapacitet for variable vedvarende energikilder.

Det Økologiske Råd mener, at naturgas skal spille en rolle frem mod 2030, men skal herefter gradvist erstattes af biogas. Anvendelse til ren opvarmning bør ifølge Det Økologiske Råd afvikles.

WWF Verdensnaturfonden mener, at naturgas primært spiller en rolle i den fremtidige europæiske energipolitik som et overgangsbrændsel, og at anvendelsen derfor er kraftigt aftagende på længere sigt.

Atomkraft

Danmarks Naturfredningsforening mener ikke, at atomkraft bør spille nogen rolle i fremtidens energiforsyning, eftersom atomkraft er forbundet med meget farligt affald, som skal deponeres mange år frem i tiden, samt at atomkraft drives af uran, som langt fra er en vedvarende ressource. Derudover udgør atomkraft ifølge Danmarks Naturfredningsforening et sikkerhedsmæssigt problem med uoverskuelige konsekvenser til følge, hvis det går galt.

Organisationen Vedvarende Energi mener ikke atomkraft vil være en væsentlig kilde til reduktion af drivhusgasudslip. Udover atombrændselskædens forbrug af fossilt brændsel, gør atomkraftens omkostninger og sikkerhedsproblemer, ifølge Organisationen Vedvarende Energi, den uegnet som erstatning for fossil energi.

NOAH fremhæver, at atomkraft er en falsk løsning på klimaproblemet, fordi den for det første slet ikke er CO₂-neutral, som det tit hævdes, og for det andet fordi den medfører uacceptabel risiko mange generationer frem.

Det Økologiske Råd fremfører, at planens fokus på atomkraftteknologi bør fjernes, bl.a. fordi atomkraft skaber sikkerhedsproblemer.

Greenpeace er glade for, at køreplanen viser, at Europa kan klare sig uden atomkraft.

CO₂-opsamling og -lagring (CCS)

Dansk Energi mener, at der bør sættes stærkt på kombinationen af CCS og biomasse på termiske anlæg, hvilket for alvor vil kunne reducere CO₂-udledningen.

Danmarks Naturfredningsforening (DN) mener ikke, at CCS er en løsning, der skal sættes på i Europa. DN betragter CCS som affaldsdeponering; og investering i CCS er en investering i en fossil energiform, som i stedet skal udfases.

NOAH fremhæver, at CCS møder næsten lige så stor folkelig modstand i Tyskland, Holland og Danmark som atomkraften. Og CCS mangler stadigvæk at blive demonstreret i stor skala. Men selv hvis modstanden kunne overvindes og teknologien kunne blive til det, man lover, så står der ifølge NOAH tilbage, at CCS kommer alt for sent til at kunne levere de nødvendige reduktioner. Derfor er CCS, ifølge NOAH stadigvæk alene en plan for at bevare kul- og gasindustriens position; og CO₂-udledningerne fra de fossile brændsler vil helt sprænge CO₂-budgettet.

Det Økologiske Råd fremfører, at planens fokus på CCS teknologi bør fjernes, bl.a. fordi CCS øger brændselsforbruget.

WWF Verdensnaturfonden er stærkt kritiske over for CCS og formuleringer i Energikøreplanen om, at *"der er behov for en CO₂-infrastruktur, som ikke findes for øjeblikket, og planlægningen skal snart sættes i gang."*

Greenpeace er glade for, at køreplanen viser, at Europa kan klare sig uden kul med CCS.

Det indre marked og infrastruktur

Energinet.dk foreslår med henvisning til Infrastrukturpakken, at eventuelle rådskonklusioner bør have et særligt fokus på grænseoverskridende infrastruktur, der kan sikre udnyttelse af de komparative fordele inden for det indre marked og understøtte den europæiske energieffektivitet.

Vindmølleindustrien foreslår, at det danske formandskab sikrer den videre fremdrift i realiseringen af et reelt indre marked for handlen med el i 2014, idet et integreret fysisk og økonomisk europæisk el-marked vil sikre en samfundsøkonomisk og forsyningssikkerhedsmæssig gevinst på tværs af EU-landene i takt med den øgede VE-udbygning. Vindmølleindustrien foreslår, at det danske EU-formandskab tager initiativ til en trepartsdrøftelse mellem kommissionen, parlamentet og energiministre i juni 2012 med fokus på fremdriften på infrastrukturområdet.

Organisationen Vedvarende Energi – (OVE) mener ikke, at meget lange forsyningsledninger eller afhængighed af import af el fra vedvarende energi fra f.eks. Nordafrika er en langsigtet, økonomisk løsning. OVE mener, at rollen for gas som et overgangsbrændsel er overvurderet, og at udfasningen af fossil gas bør starte senest i 2025 og ikke som foreslået omkring 2035. OVE mener heller ikke, at EU bør fremme gastransmissionsledninger, som foreslået med "Southern Corridor".

F&U og den sociale dimension

Energinet.dk støtter køreplanens betragtninger om, at der i betydeligt omfang bør satses på forskning i bæredygtig energi, samt skabes incitament til etablering af forsøgsprojekter, der kan demonstrere de praktiske muligheder ved nye teknologier samt disses samspil med den eksisterende infrastruktur. Private investorer bør ifølge Energinet.dk spille en væsentlig rolle i den sammenhæng.

3F fremhæver behov for investering i F&U samt andre teknologiske innovationer, da dette er et meget vigtigt område, og at der kunne ses på de finansieringsmuligheder, der ligger i pensionselskaberne. 3F synes også, at det er vigtigt, at der i den sociale dimension indgår både beskæftigelsesmuligheder og tab af arbejdspladser, uddannelse af medarbejderstyrken - så den er gearret til fremtidens krav - samt arbejdsmiljøpåvirkninger ved nye energiformer m.m.

Landbrug & Fødevarer fremhæver, at der er brug for en styrket indsats for forskning, udvikling, demonstration og markedsmodning. Særligt bør der investeres i nye teknologier som anden- og tredjegerationens biobrændstoffer. Danmark har ifølge Landbrug & Fødevarer klare styrkepositioner i forhold til anvendelsen af restprodukter fra landbruget, og Danmark bør derfor have et særligt ansvar – og interesse – i at fremme dette område. Landbrug & Fødevarer fremhæver også, at beskæftigelse, borgerinddragelse og lokal og regional udvikling utvivlsomt er vægtige emner, der kan styrkes gennem en intelligent energipolitik. Det bør bare aldrig være energipolitikens primære ærinde ifølge Landbrug & Fødevarer. Det fremhæves i forlængelse heraf, at den danske regering derfor bør være fast i holdningen på, at europæisk energipolitik ikke er, og ikke bør være, europæisk socialpolitik. Energipolitik bør således ikke være et middel til socialpolitisk omfordeling, ifølge Landbrug & Fødevarer.

Det Økologiske Råd mener, at der bør tages afstand fra at undtage fattige husholdninger og konkurrenceudsatte virksomheder fra energiafgifter. Disse bør i stedet støttes via hhv. industripolitikken og de sociale systemer.

Vindmølleindustrien foreslår, at det danske EU-formandskab arbejder for en effektivisering af de offentlige planlægningsprocesser angående etablering af ny infrastruktur og opstilling af ny vedvarende energiproduktionskapacitet.

Valg af scenarium og modeltekniske begrænsninger

Flere hørings svar finder, at de valgte scenarier ikke formår at tegne et tilstrækkeligt retvisende billede af Europas mulige udviklingsspor. Der rejses endvidere en del kritik af Kommissionens modelberegninger i Energikøreplanen 2050. Dels en række forbehold for tolkningen af resultaterne fra Primes modellen, dels kritik af de anvendte forudsætninger herunder antagel-

sen om et globalt marked for CO₂ samt forudsætninger for brændselspriser og teknologiudvikling mv.

Dansk Erhverv kan overordnet støtte bestræbelserne på at skabe en teknologineutral ramme for de forskellige landes politikker på området, og Dansk Erhverv kan derfor generelt tilslutte sig de mål, der sættes op af Kommissionen.

Dansk Industri – (DI) mener, at omstillingen af energisektoren skal drives på markedsvilkår og af de mest omkostningseffektive løsninger. Som skitseret i energikøreplanen er DI enig i, at energieffektivisering, øget elektrificering, mere vedvarende energi og decentral energiforsyning vil være helt centrale elementer i en omstilling af energiforsyningen til at udlede langt mindre CO₂. Efter DI's opfattelse er et stort fokus på energieffektivisering endvidere forudsætningen for en omfattende indfasning af vedvarende energi, hvorfor de enkelte scenarier ikke kan stå alene.

DONG Energy savner en kombination af de enkelte scenarier. Det er således, ifølge Dong Energy, ikke urealistisk, at vejen frem mod 2050 vil være kendetegnet af både markant VE-udbygning og betydelige energibesparelser. Den mulighed forfølges ifølge Dong Energy ikke i analysen.

CO-industri fremhæver, at det er vigtigt at sikre fleksibilitet mellem de forskellige kategorier. F.eks. bør indsatser vedrørende energibesparelser eller energirenovering også kunne rumme visse VE-initiativer, som ligeledes føres til reduktion af fossilt energiforbrug som f.eks. udvikling og installation af lokal VE-produktion på virksomheder og i privatboliger.

Det Økologiske Råd synes, at der skal sættes på scenariet med høj fokus på energieffektivitet og vedvarende energi – kun dette opfylder kravene.

WWF Verdensnaturfonden mener, at det kunne have været hensigtsmæssigt at have udarbejdet et scenarium med såvel store energibesparelser og en høj andel vedvarende energi.

Antagelsen om et globalt marked for CO₂

Dansk Industri mener, at scenarierne for omstilling også skal vurderes i forhold til den situation, hvor der først på længere sigt indgås en global klimaaftale – eller hvor der er en fragmenteret situation med regionsvise fremskridt.

CO-industri peger på, at det antages, at der opnås enighed om en global klimaaftale inden 2020, hvilket kan gøre energikøreplanen skrøbelig.

Dansk Energi peger på, at det er meget besynderligt, at der ikke er lavet nogen scenarier, der viser en omstilling i EU, hvor resten af verden ikke gør det, og hvor priserne og forsyningerne med fossile brændsler er markant mere pressede.

DONG Energy savner beregninger, der kombinerer ”dekarboniseringsscenerierne” med mindre optimistiske antagelser om en fælles global indsats mod klimaforandringer.

Forudsætninger for brændselspriser og teknologiudvikling mv.

Dansk Industri (DI) har forstået på kritikere af PRIMES-modellen, at investeringsomkostninger (up front omstillingsomkostninger) ofte undervurderes i modeller af den type, som PRIMES tilhører. DI kan være bekymret for, at der fokuseres for meget på konklusionen om, at det på langt sigt ikke vil være dyrere at omstille økonomien, set i forhold til at få tilstrækkeligt afdækket, hvordan fordelingen af den økonomiske byrde for sektorerne vil være på kort- og mellemlangt sigt. DI anerkender, at det er vanskeligt så langt ud i fremtiden at opstille scenarier og estimere omkostningerne. Alligevel er det ifølge DI bemærkelsesværdigt, at alle scenarier vurderes at koste det samme. Disse pointer illustrerer om ikke andet, at man skal være varsom med at overfortolke resultatet af PRIMES-analyserne. Derfor er energikøreplanen ifølge DI netop også et analytisk input til en kommende politisk og teknisk diskussion og ikke en færdig facitliste for en grøn omstilling.

Dansk Energi (DE) fremhæver, at der kan stilles, og bliver stillet mange spørgsmål ved om selve modellen, der bruges til fremskrivningerne og scenarierne, nu også er anvendelig. F.eks. virker det, ifølge DE, som om energieffektiviseringer generelt ses som mere omkostningskrævende end hvad andre modeller og DE's erfaringer tilsiger. DE finder endvidere, at Kommissionens fremskrivninger af olieprisen synes besynderlig. En langsigtet oliepris fra 2030 og frem til 2050 på 109\$ virker meget optimistisk, hvilket også har stor betydning for gaspriserne, og dermed på omkostninger ved CO₂-opsamling og -lagring (CCS), al den stund gas stadig forventet handlet indekseret i forhold til olieprisen i en rum tid fremover. En lav oliepris øger omkostningerne ved en grøn omstilling særligt i transportsektoren. Derfor kommer de meget sparsomme økonomiske oplysninger ud med et misvisende billede, der undervurderer de positive effekter ved en CO₂-neutral omstilling. DE peger også på, at der ingen kvantificering af omkostninger er ved de forskellige scenarier. Det angives, at infrastrukturomkostningerne er på mellem 1.500-2.200 mia. € frem til 2050 alt efter hvor meget vedvarende energi, der kommer ind i energisystemet. Hvorvidt dette er korrekt skal, ifølge DE, ikke kunne siges, men det alternative tal for omkostninger til importeret brændsel og øget energiafhængighed af andre regioner bør også fremgå.

Vindmølleindustrien foreslår, at der igangsættes en form for "Cost-roadmap" for de forskellige energiteknologier, der viser et sammenligneligt billede af "Cost of Energy" for de forskellige teknologier.

WWF Verdensnaturfonden fremfører, at omkostningsforventningerne for den vedvarende energi er meget konservative, især vindkraft og geotermi. I energikøreplanen forventes således kun langsomme, begrænsede omkostningsreduktioner for de vedvarende energikilder, bortset fra solenergi. Dermed afviger energikøreplanens beregninger, ifølge WWF Verdensnaturfonden, fra andre modelberegninger og lærekurver for VE-teknologier, der peger i retning af langt større forventelige omkostningsreduktioner, bl.a. for vindkraft. I modsætning hertil står energikøreplanens forventninger til omkostningsreduktioner for atomkraft og CO₂-opsamling og -lagring (CCS). Da CCS fortsat er på et tidligt udviklingsniveau, må forudsigelser om omkostningsudvikling behandles med forsigtighed, ifølge WWF Verdensnaturfonden, hvorfor forventningen om en 45 % reduktion for CCS-teknologi frem mod 2050 virker højt sat. Tilsvarende peges på, at der kan stilles spørgsmålstejn ved, om der er empirisk grundlag for antagelserne om omkostningsreduktioner på næsten 20 % for atomkraft frem mod 2050, specielt når øgede sikkerhedskrav tages med i betragtning. WWF Verdensnaturfonden fremfører også, at energikøreplanen efter al sandsynlighed undervurderer olieprisudviklingen.

Greenpeace finder, at flere antagelser i Energikøreplanen særligt favoriserer fossile brændsler og atomkraft, herunder:

- VE omkostninger antages at være for høje, f.eks. solceller.
- De forventede omkostningsreduktioner for vindmøller og geotermi er for forsigtige.
- Atomkrafts omkostningsreduktioner er for optimistiske set i forhold til hvad markedet viser, og der er endvidere ikke taget højde for de fulde omkostninger herunder affaldsbortskaffelse, afvikling og forsikring.
- Optimistiske antagelser om omkostningsreduktioner for CO₂-opsamling og –lagring (CCS).
- CO₂ reduktioner i forbindelse med CCS udgør kun 80-90 %. (IPCC)
- Optimistiske antagelser om olie- og kulprisudviklingen.

Organisationen Vedvarende Energi gør opmærksom på at beregningernes forudsætninger ser ud til at være til ugunst for vedvarende energi.

Sagen blev desuden behandlet i Klima-, Energi og Bygningspolitisk Specialudvalg den 22. maj 2012. Følgende bemærkninger blev fremført:

WWF understregede, at det var meget vigtigt, at der ikke kommer mål, der fokuserer på lavemission i stedet for vedvarende energi, da dette ville åbne døren for en række uheldige teknologier der absolut ikke er vedvarende. Dette synspunkt støttede Det Økologiske Råd, Greenpeace og Vedvarende Energi.

NOAH nævnte, at det ville være gavnligt, hvis målet om at reducere udledningerne af drivhusgasser med 80 – 95 % i 2050 blev præciseret, således at man fokuserede på den høje ende af dette spektrum.

Organisationen Vedvarende Energi efterlyste analyser, der viser hvad konsekvenserne ville være på nationalt plan, da de tror der er stor forskel i hvordan de enkelte lande analyserer potentialet.

Dansk Fjernvarme mente, at nye analyser med fordel kunne inkludere varmesektoren, da den ikke var medregnet i nogle af de modeller, der blev brugt for tiden.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er en generelt konstruktiv tilgang til formandskabets forslag til rådskonklusioner fra medlemsstaternes side. Kommissionen har også generelt støttet formandskabet. Kommissionen lægger vægt på sit ønske om at præsentere en ramme for 2030 ultimo 2013 eller primo 2014.

Hvor der generelt synes bred støtte til ”no-regrets” optionerne, tegner sig der imidlertid en splittelse mellem hovedparten af landene, der stiller sig positivt i forhold til at acceptere Energy Roadmap 2050 som udgangspunkt for videre drøftelser og analyser om EU’s strategi for energisektoren efter 2020, og de medlemsstater, som forholder sig kritisk hertil og som bl.a. kobler fremskridt på en post-2020 ramme til fremskridt på en global klimaafteale og resultatet af nye analyser, der skal sættes i gang. Et medlemsland synes særligt afvisende og må forventes

tes at blive særligt vanskeligt at overtale til at støtte at arbejdet med en 2030 ramme skydes igang.

En større gruppe af lande synes desuden at foretrække en teknologineutral sti mod en dekarboniseret energisektor i 2050, mens enkelte lande fremhæver ønsket om mere vægt på energi-effektivisering kombineret med en høj andel af vedvarende energi.

Det kan heller ikke afvises, at andre medlemsstater vil kunne volde besvær, ud fra det synspunkt at der ikke kan træffes beslutning om igangsættelsen af arbejdet med en post-2020 ramme på baggrund af Energy Roadmap alene, og at der skal flere analyser til.

Særligt værd at bemærke fra forhandlingerne er, at der har været pres fra flere medlemsstater for at fjerne eller revidere centrale elementer, herunder tekstens fremhævelse af at det haster med at beslutte en politisk ramme efter 2020 med et fokus på 2030, samt henvisningen til at alle scenarier i Energy Roadmap 2050 peger i retning af ca. 30 % VE i 2030.

Hovedparten af medlemslandene står bag en reference til gassens vigtige rolle i omstillingen, ligesom der synes bred opbakning til en reference til behovet for optimal og bæredygtig udnyttelse af nationale energiresourcer. Det bemærkes i øvrigt, at flere medlemsstater fremhæver medlemslandenes suverænitet i forhold til national energiforsyning og behovet for at tage hånd om konkurrenceevne, herunder at adressere carbon lækage spørgsmål.

I de videre drøftelser forventes kun få medlemslande at ville pege på et behov for en snarlig fastlæggelse af nye klima- og energimål eller milepæle for 2030.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen vil arbejde for en ambitiøs grøn vækst dagsorden i Europa, der kan bidrage til at skabe ny vækst og beskæftigelse i Europa og til bæredygtig og effektiv brug af ressourcer. I lyset af den økonomiske situation er det afgørende, at det sker på en måde, der understøtter den økonomiske genopretning og understøtter konsolidering af de offentlige finanser. Løsningen skal være omkostningseffektiv og tage hensyn til virksomhedernes konkurrenceevne.

Regeringen lægger vægt på, at EU lever op til målet om at reducere udledningerne af drivhusgasser med 80-95% i 2050. Regeringen hilser Energikøreplan 2050 velkommen som et godt udgangspunkt for at bidrage til denne dagsorden og iværksætte drøftelser om muligheder for at sikre en langsigtet udvikling mod en dekarboniseret energisektor karakteriseret ved resourceeffektivitet, bæredygtighed, energisikkerhed, konkurrenceevne, og solide offentlige finanser.

Regeringen vil arbejde for, at meddelelsen bidrager til at fremme, at EU når sine langsigtede klima- og energimål og bidrager til at understøtte arbejdet for, at der i EU fastlægges bindende mål for drivhusgasudledning, energibesparelser og vedvarende energi – også efter 2020 – og at der arbejdes for at denne bl.a. skal baseres på at fremme energieffektivitet, udbygning med vedvarende energi, reduktion af drivhusgasudledningen og infrastrukturudbygning efter 2020. Desuden arbejder regeringen for at EU's målsætning for reduktion af CO₂-udledningen i 2020 sættes op fra 20 pct. til 30 pct. Den private sektor og herunder offentlig private-partnerskaber har en vigtig rolle i forhold til at finansiere denne omstillingsproces. Inden, der

træffes beslutning om evt. implementering af konkrete initiativer, skal der foretages grundige økonomiske analyser, således at der sikres fornuftig sammenhæng mellem mål, midler og finansiering.

Regeringen støtter i det lys vedtagelsen af de foreslåede rådskonklusioner.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg. Folketingets Europaudvalg modtog revideret grund- og nærhedsnotat om Energikøreplanen 2050 den 6. februar 2012.