



KLIMA- OG
ENERGIMINISTERIET

Redegørelse for rådsmøde (miljø) den 15. marts 2010 – klimadelen

Stormgade 2-6
1470 København K
Tlf. 3392 2800
Fax 3392 2801
kemin@kemin.dk
www.kemin.dk

Første punkt (klimadelen) på dagsorden var Kommissionens meddelelse om 'Europa 2020'. Kommissionens strategi om Europa 2020 var til politisk debat og viste bred støtte til Kommissionens meddelelse. Danmark ønskede øget fokus på energi, f.eks. understregedes nødvendigheden af øget energieffektivitet, af udbygning af intelligente el-net (smart grids), af energisikkerhed, af udvikling af energiinfrastrukturen samt nødvendigheden af incitamentskabelse for elbiler.

EU og international
energipolitik

19. marts 2010

/ 2102-0077

Andet punkt var formandskabets udkast til rådskonklusioner om klima samt Kommissionens meddelelse om opfølgning på COP15. Dette blev drøftet under ministerfrokosten. Der blev opnået enighed om en formulering af paragraf 3 hvor EU anfører, at en omfattende global juridisk ramme skal indeholde og bevare alle de essentielle elementer fra Kyoto Protokollen.

Efter frokostdrøftelserne gav den mexicanske miljøminister Elvira Quesada som kommende vært for COP16 et indlæg om de internationale klimaforhandlinger og processen frem mod mødet i Cancun.

Sidste punkt på dagsorden blandt klimapunkterne var en politisk drøftelse af forslag til forordning om præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjer (CO₂ from vans). Formandskabet gav en kort status for forordningsforslaget og derefter fik Klimakommissær Hedegaard ordet. Klimakommissæren brugte sit indlæg på at understrege transportsektorens og bilismens store andel i EU's emissioner og at ringe forbedringer af denne situation gjorde lovgivning nødvendig og ønskelig. Frivillige målsætninger havde vist sig ikke at give det nødvendige bidrag fra sektoren. Derfor bør der lægges vægt på, at det er teknisk muligt at overholde forordningen, at 2008 forordningen om personbilers udledninger allerede havde igangsat industriens arbejde med lavemissions-teknologi som erhvervskøretøjer kunne drage nytte af og at nettogevinsten for f.eks. mindre erhvervsdrivende ville være positiv, bl.a. pga. mindre udgifter til brændstof.

En række lande herunder Danmark gav udtryk for støtte til Kommissionens forordningsforslag, herunder det langsigtede 135 g/km mål i 2020. En anden gruppe lande mente at tidsplanen i Kommissionens forslag var urealistisk, at det ikke var teknisk muligt at implementere Kommissionens ambitioner, at forslaget manglede balance mellem miljømæssige og økonomiske hensyn, at finanskrisens betydning for bilindustrien skulle evalueres og tages højde for i forslaget.

Det blev konkluderet, at der generelt var en positiv stemning om, at lovgivning på området var nødvendig, men at der også var rejst spørgsmål som Kommissionen ville arbejde videre på at besvare.