

Bryssel den 27.3.2013  
COM(2013) 169 final

## **GRÖNBOK**

**En ram för klimat- och energipolitiken fram till 2030**

# GRÖNBOK

## En ram för klimat- och energipolitiken fram till 2030

### 1. INLEDNING

EU har en tydlig ram för energi- och klimatpolitiken fram till 2020. Denna ram samordnar olika politiska mål, som att minska växthusgasutsläppen, trygga energiförsörjningen och främja tillväxt, konkurrenskraft och sysselsättning, genom en strategi som bygger på högteknologi, kostnadseffektivitet och resurseffektivitet. Dessa politiska mål ska nås genom tre överordnade mål för minskade växthusgasutsläpp, förnybar energi och energisparande. Kompletterande mål finns för energi som används inom transportsektorn. Parallellt har EU infört ett regelverk för att skapa en öppen, integrerad och konkurrenskraftig inre energimarknad som främjar en trygg energiförsörjning. Även om EU är på god väg att nå målen för 2020, skapa en inre energimarknad och uppfylla andra energipolitiska mål, är det nu dags att fundera på en ny ram för klimat- och energipolitiken fram till 2030. En tidig överenskommelse om ramen för 2030 är viktigt av tre skäl:

- Långa investeringscykler innebär att infrastruktur som finansieras under den närmaste tiden kommer att finnas kvar 2030 och därefter, och investerare behöver därför säkerhet och minskad regleringsrisk.
- Ett förtydligande av målen för 2030 kommer att stödja utvecklingen mot en konkurrenskraftig ekonomi och ett tryggt energisystem genom att skapa ökad efterfrågan på effektiv och koldioxidsnål teknik och främja forskning, utveckling och innovation, vilket kan skapa nya möjligheter till jobb och tillväxt. Detta i sin tur minskar både direkt och indirekt de ekonomiska kostnaderna.
- Förhandlingarna om ett rättsligt bindande internationellt klimatavtal har varit svåra, men fortfarande förväntas ett internationellt avtal i slutet av 2015. EU kommer innan dess att behöva enas om en rad frågor, bland annat den egna ambitionsnivån, för att kunna föra en aktiv dialog med andra länder.

Ramen för 2030 måste vara tillräckligt ambitiös för att se till att EU är på rätt väg mot de långsiktiga klimatmålen. Men den måste också avspegla ett antal betydande förändringar som har skett sedan den tidigare ramen antogs 2008–2009:

- Följderna av den pågående ekonomiska krisen.
- Medlemsstaternas budgetproblem och företagens svårigheter att finansiera långsiktiga investeringar.
- Utvecklingen på energimarknaderna i EU och globalt, bland annat när det gäller förnybar energi, okonventionell gas och olja samt kärnkraft.
- Hushållens oro för höga energipriser och företagens oro över konkurrenskraften.
- Den varierande graden av engagemang och ambitioner hos internationella partner vad gäller att minska utsläppen av växthusgas.

Ramen till 2030 måste bygga på erfarenheterna från den nuvarande ramen: vad som har fungerat, vad som inte har fungerat och vad som kan förbättras. Den bör ta hänsyn till den internationella utvecklingen och stimulera till mer långtgående internationella klimatinsatser.

Dessutom måste den beskriva hur man på bästa sätt kan maximera synergieffekter och hantera målkonflikter mellan konkurrenskraft, energiförsörjningstrygghet och hållbarhet.

Ramen bör också ta hänsyn till det långsiktiga perspektiv som kommissionen lade fram 2011 i färdplanen för ett konkurrenskraftigt utsläppssnålt samhälle 2050, energifärdplanen för 2050 och i vitboken om transporter. Europaparlamentet har antagit resolutioner om var och en av dessa färdplaner<sup>1</sup>. Färdplanerna togs fram mot bakgrund av målet att minska utsläppen av växthusgaser med 80–95 % fram till 2050 jämfört med 1990 års nivåer som en del av de insatser som behövde göras av de utvecklade länderna som grupp. De scenarier som presenterades i färdplanerna gav följande resultat:

- Fram till 2030 behöver utsläppen av växthusgaser i EU minska med 40 % för att vi ska klara en minskning av växthusgasutsläppen med 80–95 % fram till 2050, i enlighet med det internationellt överenskomna målet att begränsa den globala temperaturökningen till högst 2 °C.
- Högre andel förnybar energi, ökad energieffektivitet samt bättre och smartare energiinfrastruktur är ”no-regrets”-alternativ för omvandlingen av EU:s energisystem.
- Vad gäller förnybar energi anger scenarierna i energifärdplanen för 2050 en andel på ca 30 % år 2030.
- Omfattande investeringar krävs för att modernisera energisystemet, med eller utan utfasning av fossila bränslen, vilket kommer att påverka energipriserna under perioden fram till 2030.

Syftet med denna grönbok är att samråda med berörda parter för att få underlag och synpunkter för utarbetandet av ramen för 2030. Den inleds med en översikt av den nuvarande ramen och vad som har uppnåtts och sedan presenteras de frågor som de berörda parterna uppmanas lämna synpunkter på. Samtidigt genomför kommissionen ett samråd om frågor som rör de internationella förhandlingarna om ett nytt rättsligt bindande klimatavtal samt om sin strategi för att möjliggöra demonstration av teknik för avskiljning och lagring av koldioxid.

## **2. EU:S NUVARANDE POLITISKA RAM OCH VAD SOM HAR UPPNÅTTS**

Centrala för den nuvarande politiska ramen är de tre överordnade mål som ska nås senast 2020: 1) ett EU-mål för minskning av växthusgasutsläppen med 20 % jämfört med utsläppen 1990, 2) en andel förnybar energi på 20 % av EU:s energianvändning med särskilda mål för medlemsstaterna, 3) 20 % lägre energianvändning jämfört med prognoserna. Dessutom finns särskilda 2020-mål för förnybar energi inom transportsektorn (10 %) och utfasning av fossila bränslen i drivmedel (6 %). Ramen tar också hänsyn till medlemsstaternas olika energimixer, ekonomiska välstånd och handlingsförmåga, och innefattar därför mekanismer för att säkerställa att insatserna fördelas rättvist mellan dem. Den innehåller åtgärder för att undanröja risken för koldioxidläckage och dess konsekvenser för energiintensiva sektorer. Den stöds av en bred uppsättning av EU:s finansieringsinstrument och en strategisk plan för energiteknik (SET-planen). Kommissionen har dessutom föreslagit en översyn av EU:s lagstiftning om beskattning av energiprodukter och elektricitet<sup>2</sup> för att avlägsna överlappningar mellan befintliga skatteinstrument. Ramen för 2020 kompletteras genom

---

<sup>1</sup> Länkar till Europaparlamentets resolutioner och till färdplanerna finns i bilagan i avsnittet Viktiga referensdokument.

<sup>2</sup> KOM(2011) 169 slutlig.

Energi 2020-strategin<sup>3</sup> som bedömer utmaningar och åtgärder för att säkerställa ett konkurrenskraftigt, hållbart och tryggt system för energiförsörjning.

## **2.1. Målet för en minskning av växthusgasutsläppen med 20 % och genomförandeåtgärder**

Målet om en minskning av växthusgasutsläppen med 20 % till 2020 jämfört med 1990 ska nås genom EU:s utsläppshandelssystem och genom beslutet om insatsfördelning som fastställer minskningsmål för de sektorer som inte omfattas av utsläppshandeln. Uppnåendet av målet stöds genom EU:s och medlemsstaternas strategier för att minska utsläppen. 2011 beräknades utsläppen av växthusgaser som omfattas av klimat- och energipaketet vara 16 % under 1990 års nivå.

EU:s utsläppshandelssystem ger ett enhetligt pris på koldioxid för stora industrianläggningar, energisektorn och luftfartssektorn. Det omfattar mer än 10 000 anläggningar och nästan 50 % av EU:s totala växthusgasutsläpp. Det enhetliga priset säkerställer att klimatmålen uppfylls på ett kostnadseffektivt sätt och att företag i hela EU har lika villkor. Koldioxidpriset ingår nu som en faktor i drifts- och investeringsbesluten bland företagen i EU och har bidragit till betydande utsläppsminskningar. Men det har inte blivit en stark drivkraft i riktning mot långsiktiga investeringar för minskade koldioxidutsläpp. Utsläppshandelssystemets utsläppstak sänks med cirka 21 % till 2020 jämfört med 2005 och fortsätter att minska efter 2020, vilket i princip ger en rättslig garanti för att stora investeringar i koldioxidsnål teknik kommer att bli nödvändiga. Det nuvarande stora överskottet av utsläppsrätter, som delvis orsakats av den ekonomiska krisen, gör emellertid att detta inte avspeglas i koldioxidpriset. Det låga koldioxidpriset ger inte investerare tillräckliga incitament för att investera och ökar risken för inlåsning i koldioxidintensiva strukturer. Vissa EU-länder oroas av denna utveckling och har vidtagit, eller överväger att vidta, nationella åtgärder, exempelvis skatter för koldioxidintensiva bränslen i sektorer som ingår i utsläppshandeln. Det finns en ökande risk för fragmentering av strategier som hotar den inre marknaden, där olika strategier i olika medlemsstater och sektorer undergräver utsläppshandelns betydelse och de lika konkurrensvillkor som den skulle skapa. I rapporten om koldioxidmarknaden bedöms närmare hur EU:s utsläppshandelssystem fungerar<sup>4</sup>.

Beslutet om insatsfördelning fastställer nationella mål för växthusgasutsläpp i de sektorer som inte omfattas av utsläppshandeln. Sammantaget är målet en 10-procentig minskning av utsläppen på EU-nivå fram till 2020 jämfört med 2005. Flera av EU:s politiska åtgärder, inklusive sektorsspecifik lagstiftning och initiativ, har bidragit till att minska utsläppen i dessa sektorer. Det handlar både om åtgärder som förbättrar koldioxid- och energieffektiviteten för bilar, bostadssektorn och energianvändande utrustning och om specifika strategier för avfall, miljö, jordbruk och markanvändning (se bilaga). Genomförandet av strategier för att uppnå målen för förnybar energi och energieffektivitet bidrar också till utsläppsminskningar. De nationella målen fördelas mellan medlemsstaterna efter ekonomisk kapacitet. Vissa behöver sänka sina utsläpp jämfört med 2005 medan andra tillåts en begränsad ökning av utsläppen. Sammantaget är EU på rätt väg för att uppnå målet på 10 % minskning, men det finns stora skillnader mellan olika medlemsstater. Hälften av dem behöver fortfarande vidta ytterligare åtgärder. Dessutom gör beslutet om insatsfördelning det möjligt för medlemsstaterna att

<sup>3</sup> KOM(2010) 639 slutlig.

<sup>4</sup> Tillståndet för den europeiska koldioxidmarknaden 2012, COM(2012) 652. Rapporten behandlar möjliga sätt att åtgärda överskottet av utsläppsrätter, inbegripet en utvidgning av de sektorer som omfattas av utsläppshandeln.

uppnå sina mål på ett flexibelt sätt, antingen genom internationella krediter eller genom handel med medlemsstater som överträffar sina mål.

## **2.2. Målet för förnybar energi och genomförandeåtgärder**

EU gör framsteg mot att uppfylla målet för 2020 på 20 % förnybar energi i den slutliga energianvändningen (brutto). Andelen förnybar energi i EU var 12,7 % år 2010 jämfört med 8,5 % år 2005. Under perioden 1995–2000, då inget regelverk fanns, ökade andelen förnybar energi med 1,9 % per år. Efter införandet av vägledande mål (2001–2010) ökade andelen förnybar energi med 4,5 % per år. Rättsligt bindande nationella mål har lett till större ökningar, men ökningen behöver vara i genomsnitt 6,3 % per år för att nå det övergripande målet för 2020. Andelen förnybar energi i transporter uppgick till 4,7 % 2010 jämfört med endast 1,2 % 2005. Inom uppvärmning och kylning fortsätter förnybar energi att öka och dess andel bör nästan fördubblas fram till 2020. De flesta medlemsstater kommer dock att behöva vidta nya åtgärder för att nå sina mål för 2020, till följd av nedskärningar i stödsystem och större svårigheter att få tillgång till finansiering i samband med den ekonomiska krisen.

Kommissionen lämnade 2012 en lägesrapport om förnybar energi i EU<sup>5</sup>. En uppdaterad lägesrapport offentliggörs tillsammans med denna grönbok. Investeringar i forskning och utveckling, innovation och storskalig utbyggnad inom sektorn har bidragit till avsevärt lägre kostnader för teknik för förnybar energi. Det finns stora utmaningar i samband med storskalig utbyggnad, exempelvis att fullständigt integrera förnybara energikällor i EU:s elsystem på ett sätt som kan klara produktionsvariationer, och att förbättra samarbetet mellan medlemsstaterna för att nå målen. Sammankopplingen av EU:s grossistmarknader för el kommer att bidra till att integrera förnybar energi i elnätet liksom utbyggnaden av smarta nät som ger möjligheter att anpassa produktion, kontroll av näten, lagring och konsumtion till olika situationer på marknaden. Det kommer dock också att krävas enorma investeringar i överförings- och distributionsnät, och i gränsöverskridande infrastruktur, för att fullborda den inre energimarknaden så att den kan inbegripa förnybar energi. En annan stor utmaning är att över tiden säkerställa att förnybara energikällor blir mer kostnadseffektiva så att användningen av stödsystem begränsas till teknik och områden där sådana behov fortfarande finns. Dessa system bör utformas så att de undviker överkompensation, förbättrar kostnadseffektiviteten, uppmuntrar kraftigt minskade utsläpp av växthusgaser, stärker innovationen, garanterar en hållbar användning av råvaror, är möjliga att anpassa till kostnadsutvecklingen för att undvika bidragsberoende, är enhetliga för alla medlemsstater och, i synnerhet i fråga om biodrivmedel, säkerställer förenligheten med WTO.

## **2.3. Energisparmålet och genomförandeåtgärder för detta**

Målet för 2020 att minska EU:s primärenergianvändning med 20 % (jämfört med prognoser som gjordes 2007) är inte rättsligt bindande för medlemsstaterna, men betydande framsteg har dock gjorts. Efter flera års ökning nådde primärenergianvändningen en topp 2005/2006 (cirka 1 825 Mtoe) och har därefter minskat något sedan 2007 (till 1 730 Mtoe 2011). Denna trend beror delvis på den ekonomiska krisen och delvis på att befintliga strategier har varit verkningsfulla. Den beror också på att industrin inom EU har minskat sin energiintensitet – år 2010 var den 149 toe/miljon euro, en minskning från 174 toe år 2000 och 167 toe år 2005.

I och med antagandet av energieffektivitetsdirektivet 2012 finns nu en övergripande rättslig ram på EU-nivå. Denna måste genomföras fullt ut av medlemsstaterna. Energieffektivitetsdirektivet kommer att driva på utvecklingen på detta område, även om kommissionens preliminära analys visar att målet för 2020 inte kommer att nås med dagens

<sup>5</sup> Förnybar energi: en viktig faktor på den europeiska energimarknaden, COM(2012) 271.

politik<sup>6</sup>. Bristen på lämpliga verktyg för att följa utvecklingen och mäta effekterna på medlemsstatsnivå är en del av problemet. En annan stor utmaning är att mobilisera de resurser som krävs för att säkerställa den fortsatta utvecklingen.

Sedan 2009–2010 har genomförandebestämmelser för energirelaterade produkter antagits enligt ekodesigndirektivet och energimärkningsdirektivet. Dessa åtgärder minskar industri- och hushållsprodukters energibehov och leder till besparingar för slutanvändarna. Åtgärder har antagits för ett antal elektriska apparater, bl.a. för hushållsdiskmaskiner, kylskåp, tvättmaskiner och tv-apparater, för däck samt för industriprodukter som motorer, fläktar och pumpar. De ekodesign- och märkningsbestämmelser som antagits beräknas ge energibesparingar på omkring 90 Mtoe 2020.

Vad gäller byggnaders energianvändning, särskilt för uppvärmning och kylning, antog EU under 2010 ett omarbetat direktiv om byggnaders energiprestanda. Utöver medlemsstaternas skyldighet att tillämpa minimikrav avseende energiprestanda för nya och befintliga byggnader, ålägger direktivet dem att från och med 2021 se till att alla nya byggnader är näronnollenergibygnader. Förseningar och ofullständiga nationella åtgärder för att genomföra direktivet riskerar att undergräva byggnadssektorns nödvändiga bidrag till lägre växthusgasutsläpp och minskad energianvändning. Den kostnadseffektiva sparpotentialen i byggnadssektorn uppskattas till 65 Mtoe fram till 2020. EU har stött utvecklingen av energieffektiv teknik, bland annat genom offentliga partnerskap för energieffektiva byggnader, miljövänliga bilar och hållbar produktion.

Inom transportsektorn har de förordningar som fastställer utsläppsnormer för lätta fordon lett till avsevärt lägre växthusgasutsläpp – det genomsnittliga koldioxidutsläppet för nya bilar har minskat från 172 g/km år 2000 till 135,7 g/km år 2011.

#### **2.4. Försörjningstrygghet och överkomliga priser på den inre energimarknaden**

Klimat- och energipaketet från 2009 är inte det enda betydande arbetet på detta område. Under 2009 och 2010 antog EU omfattande lagstiftning om den inre marknaden för el och naturgas samt, efter två gasförsörjningskriser, förordningen om åtgärder för att trygga naturgasförsörjningen. Eftersom inget av de energipolitiska målen kan nås utan tillfredsställande nätförbindelser har kommissionen också föreslagit en förordning om riktlinjer för transeuropeiska energiinfrastrukturer. Europaparlamentet och rådet har nått en politisk överenskommelse om förslaget. Den tar upp infrastrukturmässiga utmaningar med att säkerställa verklig sammankoppling på den inre marknaden, integrera energi från olika förnybara energikällor samt öka försörjningstryggheten<sup>7</sup>.

Andra EU-åtgärder, t.ex. den europeiska strategiska planen för energiteknik, främjar en teknisk förändring genom utvecklings- och demonstrationsprojekt för ny och innovativ teknik, t.ex. andra generationens biobränslen, smarta nät, smarta städer och intelligenta nät, lagring av el och elektromobilitet, avskiljning och lagring av koldioxid, nästa generations kärnkraft och förnybar uppvärmning och nedkylning. I början av 2013 lade kommissionen också fram ett

---

<sup>6</sup> Genomförandet av åtgärderna i vitboken om transportpolitiken, ytterligare åtgärder för ekodesign, utbyggnad av smarta mätare och smarta nät med resulterande laststyrning bör bidra till att uppfylla målet.

<sup>7</sup> För identifierade projekt av gemensamt intresse inför förordningen åtgärder för att påskynda tillståndsförfaranden, bland annat genom en tidsgräns och genom effektiviserade förfaranden för miljöbedömning. Förordningen ger också ökade incitament för investerare genom förbättrade regler, och den fastställer villkoren för EU:s finansiella stöd inom den föreslagna Fonden för ett sammanlänkat Europa.

förslag till direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen som kommer att stödjas av den föreslagna översynen av riktlinjerna för de transeuropeiska transportnäten.

Ett antal utmaningar togs inte upp i samband med 2009 års klimat- och energipaket. Exempelvis fastställdes inte den nödvändiga överförings- och distributionsinfrastrukturen. Administrativa utmaningar kopplade till införandet av förnybar energi, däribland att klara av den varierande tillgången på vissa förnybara energikällor (t.ex. vind- och solenergi), beaktades inte heller fullt ut, och man underskattade de effekter på marknadsintegrationen som följer av ett stort antal nationella stödsystem för förnybar energi.

Det tredje energipaketet tog upp frågan om hur man kan stimulera konkurrensen på marknaden, men inte frågan om huruvida marknaden gav de nödvändiga incitamenten för att investera i produktion, distribution och överföring samt lagringskapacitet i ett system med större andel förnybara energikällor. Fram till dess att förnybara energikällor blir kostnadsmässigt konkurrenskraftiga måste målet om ett hållbarare energisystem gå hand i hand med behovet av en fullt liberaliserad och integrerad energimarknad som kan mobilisera och fördela investeringar på ett effektivt sätt.

Viktiga förändringar och trender inom och utanför EU är bland annat EU:s allt större beroende av energiimport, den tekniska utvecklingen hos unionens huvudkonkurrenter, de nya försörjningsvägarna samt framväxten av nya energiproducenter i Afrika och Latinamerika. Detta kommer att inverka på energikostnaden och försörjningstryggheten i EU.

### **3. HUVUDFRÅGOR FÖR DETTA SAMRÅD**

Ramen för klimat- och energipolitiken till 2030 kommer att bygga på de betydande framsteg som redan har gjorts på detta område. Den måste ta tillvara erfarenheterna från det nuvarande regelverket och ange vilka förbättringar som kan göras. De berörda parternas erfarenheter och synpunkter, om möjligt underbyggda med fakta, är väsentliga på fyra övergripande områden: mål, andra politiska instrument, konkurrenskraft, och medlemsstaterna olika handlingsförmåga.

#### **3.1. Mål**

Grundläggande frågor för en ny ram för klimat- och energipolitiken till 2030 avser målens typ, karaktär och nivå och hur de påverkar varandra. Bör målen vara på EU-nivå, på nationell nivå eller på sektornivå, och bör de vara rättsligt bindande? Det finns olika åsikter om behovet av mål och typer av mål. Erfarenheterna av den nuvarande ramen visar att mål ger politisk drivkraft, en långsiktig vision för investeringar och ett riktmärke för att mäta framstegen, men vissa berörda parter hävdar att de befintliga målen och strategierna för att nå dem inte nödvändigtvis är samstämmiga eller kostnadseffektiva, eller att de inte tar tillräcklig hänsyn till konkurrenskraft, ekonomisk bärkraft och teknikens mognadsgrad. Ramen för 2030 bör ta fasta på teknikens utveckling över tiden och främja forskning och innovation. Man behöver därför bedöma vilka mål som bäst, enklast och mest kostnadseffektivt kan driva energi- och klimatpolitiken fram till 2030, och om det är möjligt att förbättra den nuvarande strategin, särskilt vad gäller behovet av olika delmål inom exempelvis transportsektorn. Analysen bör även omfatta frågan om det skulle vara lämpligt att bara ha ett mål för växthusgasutsläppen 2030, med beaktande av andra mål som försörjningstrygghet och konkurrenskraft.

De nuvarande klimat- och energimålen för minskade växthusgasutsläpp, andelen förnybara energikällor och energibesparingar utformades för att stödja varandra och det finns en tydlig växelverkan mellan dem. Högre andelar förnybar energi kan ge minskade växthusgasutsläpp så länge de inte ersätter andra energikällor med låga koldioxidutsläpp, och ökad

energieffektivitet kan bidra till minskade växthusgasutsläpp och göra det lättare att nå målet för förnybar energi. Det finns uppenbara synergier men det finns också potentiella målkonflikter. Större energibesparingar och större produktion av förnybar energi än väntat kan exempelvis sänka koldioxidpriset genom minskad efterfrågan på utsläppsätter i utsläppshandelssystemet. Detta kan i sin tur försvaga utsläppshandelns prissignal för innovation och investeringar i effektivitet och utveckling av koldioxidsnål teknik samtidigt som möjligheterna att nå det övergripande målet för minskade växthusgasutsläpp inte påverkas.

En ram för 2030 med många olika mål måste ta hänsyn till sådana typer av växelverkan. Den bör också erkänna att högre andelar förnybara energikällor och större energisparande inte räcker för att ge ökad konkurrenskraft eller försörjningstrygghet. Det kommer fortfarande att krävas särskilda politiska åtgärder och det kan också behövas ytterligare indikatorer som mer direkt avspeglar dessa mål.

Det råder ett brett samförstånd om att det behövs etappmål för minskade växthusgasutsläpp om man ska kunna nå minskningsmålet på 80–95 % fram till 2050. Det viktigaste är att fastställa den lämpligaste nivån för ett sådant etappmål. I *Färdplan för ett konkurrenskraftigt utsläppssnålt samhälle 2050* föreslås att en 40-procentig utsläppsminskning till 2030 jämfört med 1990 års nivåer skulle vara kostnadseffektivt. En minskning på mindre än 40 % skulle på lång sikt öka kostnaderna för omställningen till en koldioxidsnål ekonomi. Färdplanerna anger att en 40-procentig minskning av växthusgasutsläppen till 2030 kan nås utan att kostnaderna för vårt energisystem ökar alltför mycket, men det kommer ändå att bli en utmaning att mobilisera de medel som behövs för att täcka kapitalkostnaderna för stora inledande investeringar.

Energifärdplanen för 2050 har visat att andelen förnybar energi i energisystemet måste fortsätta att öka efter 2020. Ett mål för andelen förnybar energi 2030 måste övervägas noggrant eftersom många förnybara energikällor i det tidsperspektivet inte längre kommer att vara i början av sin utveckling och i allt högre grad kommer att konkurrera med annan koldioxidsnål teknik. Man bör också överväga om en ökad andel förnybar energi på EU-nivå kan uppnås utan ett särskilt mål men med hjälp av utsläppshandelssystemet och regleringsåtgärder som skapar de rätta marknadsförutsättningarna. Utformningen av ett eventuellt mål för förnybar energi beror dels på om ett mål anses nödvändigt för att säkerställa ökade andelar förnybar energi efter 2020 och därigenom bidra till mer inhemska energikällor, minskat beroende av importerad energi och ökad sysselsättning och tillväxt, dels på om och hur detta kan åstadkommas utan att stödsystem för förnybara energikällor medför oönskade effekter på energimarknader, energipriser och offentliga budgetar. Det måste fastställas om mål för förnybar energi bäst kan uppnås genom ett nytt överordnat mål – med eller utan delmål för sektorer som transport, industri och jordbruk – och/eller andra särskilda åtgärder. Varje mål eller politik för förnybara energikällor måste beakta det växande faktaunderlaget om hållbarhet, kostnader, teknikens mognadsgrad och dess innovationspotential.

EU:s ram för energieffektivisering har nyligen uppdaterats genom antagandet av energieffektivitetsdirektivet, och under 2014 kommer en översyn att göras vad gäller målet för 2020. Diskussionerna om ett energisparmål för 2030 måste föras mot bakgrund av detta. Flera frågor behöver beaktas. Energieffektivisering, och de resulterande energibesparingarna, anges i energifärdplanen för 2050 som ett ”no-regrets”-alternativ för energisystemet. Även om faktaunderlaget om hur det nuvarande systemet fungerar inte kommer att vara fullt tillgängligt förrän 2014 eller ännu senare, är det viktigt att se till att ett eventuellt energisparmål är förenligt med övriga mål. Man behöver också fundera på om framsteg vad gäller energieffektivitet bäst kan åstadkommas genom mål för medlemsstaterna eller genom sektorsspecifika mål.

Det är också nödvändigt att överväga om indikatorn för ett sådant mål bör fortsätta att vara absoluta energianvändningsnivåer eller om ett relativt mål avseende energiintensitet skulle vara lämpligare (t.ex. energianvändning i förhållande till BNP eller bruttoföreläggsvärde). Ett absolut mål kan vara bättre för att nå det övergripande sparmålet, men ett relativt mål kan vara bättre när det gäller att beakta dynamiken i EU:s ekonomi och den ekonomiska utvecklingens realiteter.

Till skillnad från vad som gäller för växthusgasutsläpp och förnybar energi baseras den nuvarande strategin för energieffektivitet på en kombination av icke-bindande målsättningar och bindande åtgärder. Behovet av EU-lagstiftning (t.ex. ekodesigndirektivet, energieffektivitetsdirektivet, direktivet om byggnaders energiprestanda) inom ramen för 2020 sammanhänger, åtminstone delvis, med att det saknas rättsligt bindande energisparmål för medlemsstaterna. Varje rättsligt bindande energispar- eller energiintensitetsmål måste ge medlemsstaterna ett visst spelrum när det gäller att uppfylla målet, eventuellt med färre bindande åtgärder på EU-nivå. En sådan ansats måste dock ta hänsyn till att en stor del av den EU-lagstiftning som bidrar till minskad energianvändning också har en avgörande roll när det gäller att skapa en inre marknad för dessa produkter (t.ex. ekodesigndirektivet). Om icke-bindande målsättningar bibehålls måste man överväga om nuvarande konkreta åtgärder är tillräckliga eller om det krävs nya åtgärder. En huvudfråga är i vilken utsträckning energimarknader, genom prissignaler och laststyrning, i sig kan ge tillräckliga incitament för energieffektivisering, inklusive beteendeförändring hos konsumenter, och om utsläppshandelssystemet och dess påverkan på elpriserna kommer att ge incitament för energibesparingar även i avsaknad av särskilda mål eller åtgärder. Den relativt låga priselasticiteten hos energiefterfrågan i många viktiga sektorer av ekonomin och de prognostiserade nivåerna måste beaktas, liksom eventuella förändringar av priset i utsläppshandelssystemet.

### **3.2. De politiska instrumentens samstämmighet**

Målen för 2020 genomförs med hjälp av politiska instrument på EU-nivå som är nära knutna till den inre marknaden. Medlemsstaterna har större spelrum när de genomför EU-lagstiftning för förnybar energi och energieffektivitet liksom för växthusgasutsläpp som inte omfattas av utsläppshandelssystemet, t.ex. vägtransportsektorns utsläpp. Detta har lett till varierande utformning i medlemsstaterna vad gäller stödsystem för förnybara energikällor, energi- och koldioxidbeskattning, normer för energiprestanda för byggnader och andra energieffektiviseringsåtgärder.

En kombination av instrument kommer sannolikt att behövas för att hantera de olika politiska målen och marknadshindren. Dessa instrument kommer att växelverka med varandra på det sätt som beskrivs ovan. Vissa berörda parter har kritiserat den bristande samstämmighet mellan åtgärder som blir följden av denna växelverkan och har framhållit behovet av att öka kostnadseffektiviteten i olika klimat- och energiåtgärder, med beaktande av den tekniska genomförbarheten. Dessutom bör nationella åtgärder inte leda till fragmentering av den inre marknaden. Stor vikt bör läggas vid investeringar i infrastruktur, i synnerhet vad gäller nätverk, som kommer att fördjupa integrationen av marknaderna inom EU och säkerställa hållbarhet, konkurrenskraft och försörjningstrygghet.

Den politiska ramen för 2030 bör därför göra en avvägning mellan konkreta genomförandeåtgärder på EU-nivå och medlemsstaternas flexibilitet att uppfylla målen på de sätt som är bäst anpassade efter nationella förhållanden och samtidigt är förenliga med den inre marknaden. Den nuvarande avvägningen mellan instrument på EU-nivå och mellan medlemsstaternas mål/nationella instrument måste bedömas mer ingående, inbegripet

effekterna av subventioner för fossila bränslen. Dessutom måste man även fortsättningsvis överväga hur insatserna fördelas.

Utöver rättsliga instrument ger EU också betydande ekonomiskt stöd kopplat till klimatfrågor och hållbar energi, särskilt genom sammanhållningspolitiken och EU:s forskningsprogram, och i framtiden genom Fonden för ett sammanlänkat Europa. Klimatmålen kommer att utgöra minst 20 % av EU:s utgifter under 2014–2020 och måste därför avspeglas i lämpliga instrument för att garantera att de bidrar till att stärka energitryggheten och samtidigt skapa en koldioxidsnål, resurseffektiv och klimattålig ekonomi som ökar Europas konkurrenskraft och skapar fler och mer miljövänliga arbetstillfällen<sup>8</sup>.

Det behöver göras en bedömning av tillgången till internationella krediter efter 2020. Användningen av internationella krediter kan begränsa kostnaderna men skapar också osäkerhet om vad som krävs internt, och de har bidragit till överskottet av utsläppsrätter i EU:s utsläppshandelssystem. Dessutom har EU:s näringsliv och regeringar via mekanismen för ren utveckling subventionerat konkurrerande sektorer, särskilt i tillväxtekonomier som Kina, Indien och Brasilien. En övergång från projektbaserade kompensationer till utsläppshandel och andra marknadsmekanismer kan göra det lättare att ta hänsyn till länders olika förmåga att vidta klimatåtgärder och kan stödja utvecklingen av en mer global koldioxidmarknad med ett brett internationellt deltagande.

För sektorer som sjöfart och luftfart omfattar åtgärderna också en samordnad satsning på internationellt överenskomna standarder och strategier för att säkerställa globala utsläppsminskningar. Som ett första steg har det energieffektivitetsindex som beslutats inom Internationella sjöfartsorganisationen trätt i kraft 2013 och förväntas dämpa ökningen av växthusgasutsläppen från den globala sjöfarten.

### **3.3. Att öka konkurrenskraften i EU:s ekonomi**

Ett av de grundläggande målen för EU:s energipolitik är att se till att energisystemet bidrar till EU-ekonomins konkurrenskraft genom att säkerställa konkurrenskraftiga inhemska och internationella energimarknader och priser som är internationellt konkurrenskraftiga och som innebär att slutkonsumenterna får energi till rimligt pris. Detta är särskilt viktigt för sårbara hushåll och för industrisektorer som är utsatta för internationell konkurrens och för vilka energi är en viktig produktionsfaktor. Eftersom elektriciteten väntas bli viktigare allt eftersom energisystemet förändras, är elkostnaderna särskilt viktiga i perspektivet fram till 2030.

Energi- och klimatpolitiska åtgärder kan öka efterfrågan och tillväxten i den koldioxidsnåla ekonomin. EU är ledande vad gäller renare och energieffektivare teknik, produkter, tjänster och miljöteknik som sammantaget väntas skapa omkring 5 miljoner arbetstillfällen under perioden fram till 2020<sup>9</sup>. Dessutom bidrar många av dessa åtgärder både till minskad luftförorening och till hälsoförbättringar. Samtidigt har åtgärderna kritiserats för att ge negativ effekt på energipriserna, vilket gör energin mindre överkomlig för sårbara hushåll och försämrar energiintensiva sektors konkurrenskraft, trots att de kan minska industrins exponering för energikostnader och öka motståndskraften mot toppar i energipriset.

Medan energipriserna i grossistledet har ökat måttligt i EU finns det tecken på att slutkundspriserna på el för många företag och hushåll har stigit betydligt mer i reala termer under de senaste tio åren. Energifärdplanen för 2050 tyder på att denna utveckling kommer att fortsätta i framtiden. Utvecklingen på internationella marknader och utnyttjande av

<sup>8</sup> Detta beslutades vid Europeiska rådets möte den 7–8 februari om den fleråriga budgetramen.

<sup>9</sup> Meddelandet *Att skapa förutsättningar för en återhämtning med ökad sysselsättning*, COM(2012) 173 final.

okonventionella kolväten kan leda till större skillnad mellan priserna i EU och priserna i andra stora ekonomier, exempelvis USA där skiffergas nu är en växande energikälla. Under 2012 var industrins gaspriser mer än fyra gånger lägre i USA än i Europa<sup>10</sup>. Det är uppenbart att denna trend påverkas av många andra faktorer än EU:s klimat- och energipolitik och att grossistpriserna på el i EU fortfarande i stor utsträckning bestäms av priset på fossila bränslen. Medlemsstaternas beslut om taxor, avgifter och skatter har också stor påverkan på slutkundspriserna. Dessa faktorer måste uppmärksammas när ny politik utformas. De olika faktorer som påverkar de nationella energikostnaderna, inbegripet beskattning, måste analyseras på ett differentierat sätt eftersom deras påverkan på de totala kostnaderna för energiproduktion tycks variera kraftigt. Ett antal frågor måste beaktas i detta sammanhang.

För det första är det angeläget att fullständigt genomföra lagstiftningen för den inre marknaden så att priserna hålls nere och målen kan nås på ett kostnadseffektivt sätt, både genom ökad konkurrens på marknaden och genom en effektivare användning av energiinfrastruktur (med hjälp av nätföreskrifterna).

För det andra måste man möjliggöra ett framtida miljösäkert utnyttjande av inhemska olje- och gasreserver, både konventionella och okonventionella, eftersom de kan bidra till att minska EU:s energipriser och importberoende.

För det tredje kan en diversifiering av energiförsörjningsvägarna öka konkurrensen på energimarknaderna, och betydande långsiktiga besparingar kan åstadkommas genom investeringar i energieffektivitet. Fortsatt utbyggnad av förnybar energiproduktion måste åtföljas av en bättre nätförvaltning, minskade kostnader och bättre teknisk prestanda samt bibehållet stöd för innovation.

För det fjärde har det framförts farhågor om att engagemanget för att motverka klimatförändringen inte överallt är lika stort som i EU, och att detta påverkar konkurrenskraften. Samtidigt har EU:s åtagande att minska växthusgasutsläppen med 20 % till 2020 bidragit till de framsteg som gjorts sedan klimatkonferensen i Köpenhamn 2009. Över 90 länder har nu gjort utfästelser med varierande ambitionsgrad. Det internationella samfundet har också ställt sig bakom målet att begränsa den globala uppvärmningen till högst 2 °C. Dessutom genomför eller utarbetar flera länder lagstiftning för egna utsläppshandelssystem (Schweiz, Australien, Nya Zeeland, Sydkorea, Kina och flera av USA:s delstater). Trots detta har EU:s erbjudande om ett villkorat mål för minskning av växthusgasutsläppen med 30 % inte lett till utfästelser och åtgärder som säkerställer att de samlade insatserna fram till 2020 är i linje med tvågradersmålet. Därför är det mycket angeläget att samarbetet med tredjeländer fortsätter och att Durbanplattformen leder till ett avtal 2015 om perioden efter 2020. Detta är desto viktigare med tanke på att EU bara svarar för 11 % av de globala växthusgasutsläppen och att denna andel håller på att minska, vilket innebär att effektiva internationella åtgärder krävs för att hantera klimatförändringen<sup>11</sup>.

För det femte arbetar EU kraftfullt för framsteg i relevanta internationella forum inom luft- och sjöfart för att säkerställa globalt deltagande och lika villkor.

För det sjätte är det uppenbart att högre priser inom utsläppshandeln och strategier som syftar till att öka förnybara energikällors produktionskapacitet genom stöd eller förmånsbehandling

---

<sup>10</sup> Enligt IEA:s data ökade de reala elpriserna för industrin i Europa (OECD) i genomsnitt med 38 % mellan 2005 och 2012 samtidigt som de minskade med 4 % i USA. För hushållen ökade de reala elpriserna mellan 2005 och 2012 med 21,8 % i Europa (OECD) och med 8,4 % i USA. IEA *Energy Prices & Taxes*, 4<sup>th</sup> Quarter 2012.

<sup>11</sup> Utsikterna till ett nytt globalt klimatavtal behandlas i ett separat samrådsmeddelande 2015 års internationella klimatavtal: Utformningen av den internationella klimatpolitiken efter 2020.

för att få ut dem på marknaden kan leda till höjda elpriser. Samtidigt skapar utsläppshandeln lika villkor inom EU och minimerar kostnaderna för minskade växthusgasutsläpp i de sektorer som omfattas. Utsläppshandelssystemet innefattar också åtgärder för att begränsa effekterna på konkurrenskraften hos energiintensiva branscher som löper risk för koldioxidläckage. Dessa åtgärder kommer att finnas kvar fram till 2020. Mot bakgrund av ackumuleringen av gratis utsläppsrätter i industrisektorer och tillgången till billiga internationella krediter kommer effekterna på dessa sektorer sannolikt att vara måttliga åtminstone fram till 2020. Reglerna om statligt stöd i samband med utsläppshandelssystemet innebär att medlemsstaterna från och med 2013 får kompensera en del av utsläppshandelns indirekta kostnader för de mest elintensiva sektorerna. Dessutom är det enligt de nuvarande reglerna för statligt stöd på miljöområdet möjligt att bevilja industrin riktade undantag från energirelaterade skatter. Man behöver överväga om och hur denna strategi bör bibehållas i ramen för 2030.

Slutligen bör man vid utformningen av en ram för 2030 överväga om intäkter från utsläppshandeln skulle kunna användas för att ytterligare främja innovation inom olika sektorer. För närvarande utnyttjas denna möjlighet främst genom att medlemsstaterna använder auktionsintäkter inom tillåtna gränser för statligt stöd, men den befintliga ramen medger också en ny typ av unionsfinansiering i form av NER300 som är särskilt avsedd för förnybar energi och projekt för avskiljning och lagring av koldioxid.

### **3.4. Att ta hänsyn till medlemsstaternas olika förmåga**

Medlemsstaterna skiljer sig mycket åt vad gäller relativt välstånd, industristruktur, energimix, byggnadsbestånd, koldioxid- och energiintensitet, exploaterbara förnybara resurser och social struktur. Det finns också skillnader mellan olika konsumentgruppers förmåga att investera och anpassa sig. Denna variation måste beaktas vid utarbetandet av en politisk ram för 2030. Klimat- och energimål påverkar de enskilda medlemsstaterna och deras invånare på olika sätt, och som en del av den nya ramen behöver man bedöma olika alternativ för att möjliggöra effektivt samarbete och en rättvis fördelning av de insatser som krävs.

Den nuvarande energi- och klimatpolitiska ramen avspeglar medlemsstaternas olika förmåga genom att insatserna för att nå EU:s klimat- och energimål fördelas mellan medlemsstaterna, med en lättare börda på medlemsstater med lägre inkomster. Även auktionsintäkter omfördelas i viss mån för att kompensera för kostnadsskillnader. Det finns också samarbetsmekanismer i direktivet om förnybar energi som gör att förnybar energi som produceras i en medlemsstat kan räknas med i målet för en annan medlemsstat. Trots de potentiella ekonomiska fördelarna för båda sidor har dock detta system hittills inte använts, utom i Sverige och Norge. För att ta hänsyn till nationella förhållanden anger direktivet om energieffektivitet flera olika typer av flexibilitet som medlemsstaterna kan använda för sitt årliga sparmål på 1,5 %, bland annat en gradvis infasning av detta mål, uteslutning av utsläppshandelssektorn, inkludering av energiomvandlings- och distributionssektorn och erkännande av tidiga åtgärder. Dessa olika typer av flexibilitet kan användas samtidigt men får inte förhindra de totala energibesparingar som krävs enligt direktivet.

Man måste överväga om liknande fördelningsverktyg bör bibehållas i ramen för 2030 eller om, beroende på ambitionsnivån och utformningen av framtida mål och åtgärder, alternativa tillvägagångssätt krävs. Att ha differentierade mål per medlemsstat kan ge ökad rättvisa, även om det eventuellt kan motverka målen för den inre energimarknaden. Det kan dock också öka de totala kostnaderna för att uppfylla målen om dessa inte är förbundna med tillräcklig flexibilitet, exempelvis med hjälp av handelsmekanismer. En ram för 2030 måste beakta om det finns tillräcklig flexibilitet mellan medlemsstaterna för att göra det möjligt att kostnadseffektivt uppnå differentierade mål. I detta sammanhang bör man också ta hänsyn till

att de medlemsstater som bäst behöver investeringar och som har flest tillgängliga alternativ för kostnadseffektiva minskningar av växthusgasutsläpp, utveckling av förnybara energikällor, energieffektivisering osv., ofta har mindre ekonomiska resurser att utnyttja dem. Dessutom har några av dessa medlemsstater svårt att få tillräckligt stöd för förändringar av industriella processer och energianvändning som kan påverka sysselsättning och utnyttjande av inhemska energiresurser. Tillgång till finansiering för investeringar, både genom direkt finansiering och genom smart finansiering, ingår redan i EU-politikens verktyg<sup>12</sup> men kan behöva stärkas i perspektivet fram till 2030. Sådana åtgärder kan bidra till en rättvis och skälig insatsfördelning och samtidigt bidra till allmänhetens acceptans och engagera alla berörda parter i övergången till en hållbar, trygg och konkurrenskraftig ekonomi.

Medlemsstatsspecifik information kommer att behöva tas fram och redovisas som del av den nya ramen för att ge underlag för diskussionerna om rättvis insatsfördelning och säkerställa att ingen medlemsstat belastas med orimliga bördor.

#### **4. FRAGOR**

##### **4.1. Allmänt**

- Vilka lärdomar från ramen för 2020 och den nuvarande situationen för EU:s energisystem är viktigast för utformningen av politiken fram till 2030?

##### **4.2. Mål**

- Vilka mål för 2030 skulle vara mest effektiva när det gäller att främja klimat- och energipolitikens syften? På vilken nivå bör de gälla (EU-, medlemsstats- eller sektorsnivå) och i vilken utsträckning bör de vara rättsligt bindande?
- Har det förekommit motsättningar i de nuvarande målen för 2020 och hur kan man i så fall se till att de potentiella målen för 2030 blir mer samstämmiga?
- Är det lämpligt med mål för delsektorer, t.ex. transporter, jordbruk, industri, och i så fall vilka? Är exempelvis ett mål för förnybar energi nödvändigt för transporter, med tanke på målen för minskning av koldioxidutsläppen från personbilar och lätta nyttofordon?
- Hur kan målen i ramen för 2030 bättre avspegla teknikens ekonomiska bärkraft och förändrade mognadsgrad?
- Hur bör framsteg bedömas för andra aspekter av EU:s energipolitik, exempelvis försörjningstrygghet, som inte omfattas av de överordnade målen?

##### **4.3. Instrument**

- Är det nödvändigt att ändra andra politiska instrument och hur de interagerar med varandra, inbegripet mellan EU-nivå och nationell nivå?
- Hur bör särskilda åtgärder på EU-nivå och nationell nivå bäst utformas för att optimera kostnadseffektiviteten vad gäller att uppnå klimat- och energimålen?
- Hur kan fragmenteringen av den inre energimarknaden bäst undvikas, särskilt vad gäller behovet att stimulera och mobilisera investeringar?

---

<sup>12</sup> Exempelvis den föreslagna Europeiska regionala utvecklingsfonden för perioden 2014–2020 och Fonden för ett sammanlänkat Europa.

- Vilka åtgärder kan övervägas för att göra ytterligare energisparande så kostnadseffektivt som möjligt?
- Hur kan EU:s politik för forskning och innovation bäst stödja genomförandet av ramen för 2030?

#### **4.4. Konkurrenskraft och försörjningstrygghet**

- Vilka aspekter av den klimat- och energipolitiska ramen kan stärkas för att bättre främja jobbskapande, tillväxt och konkurrenskraft?
- Vilka uppgifter finns om koldioxidläckage inom den nuvarande ramen och kan detta kvantifieras? Hur kan detta problem hanteras i ramen för 2030?
- Vilka är de specifika faktorer som påverkar observerade trender i energikostnader och i vilken utsträckning kan EU påverka dem?
- Hur bör man hantera osäkerheten om vilka insatser och åtaganden som andra industriländer och ekonomiskt viktiga utvecklingsländer kommer att göra under de pågående internationella förhandlingarna?
- Hur man kan öka regleringssäkerheten för företag och samtidigt bygga in flexibilitet för anpassning till ändrade omständigheter (t.ex. framsteg i internationella klimatförhandlingar och förändringar på energimarknaderna)?
- Hur kan EU öka innovationsförmågan inom tillverkningsindustrin? Kan intäkterna från auktionerna på utsläppsrätter användas för detta ändamål?
- Hur kan EU bäst utnyttja utvecklingen av inhemska konventionella och okonventionella energikällor inom EU för att bidra till lägre energipriser och importberoende?
- Hur kan EU bäst öka energiförsörjningstryggheten internt genom att skapa en fullständigt och effektivt fungerande inre energimarknad (t.ex. genom utbyggnad av nödvändiga sammankopplingar) och externt genom att diversifiera energiförsörjningsvägarna?

#### **4.5. Aspekter som rör kapacitet och fördelning**

- Hur bör den nya ramen säkerställa en rättvis insatsfördelning mellan medlemsstaterna? Vilka konkreta åtgärder kan vidtas för att beakta medlemsstaternas olika förmåga att genomföra klimat- och energiåtgärder?
- Vilka mekanismer kan övervägas för att främja samarbete och en rättvis insatsfördelning mellan medlemsstaterna samtidigt som man eftersträvar att nå nya klimat- och energimål så kostnadseffektivt som möjligt?
- Behövs nya instrument eller arrangemang för finansiering för att stödja den nya ramen för 2030?

### **5. INLÄMNING AV SVAR TILL SAMRÅDET**

Samrådet pågår till och med den 2 juli. För närmare information om hur man deltar i samrådet, se

[http://ec.europa.eu/energy/consultations/20130702\\_green\\_paper\\_2030\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/consultations/20130702_green_paper_2030_en.htm)

## **BILAGA**

### **Bakgrundsinformation om energi- och klimatfrågor**

#### **1. RÄTTSAKTER FÖR GENOMFÖRANDE AV DE ÖVERORDNADE MÅLEN I KLIMAT- OCH ENERGIPAKETET OCH VIKTIGA ÅTGÄRDER SOM BIDRAR TILL DESSA MÅL**

- (1) Direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av förnybara energikällor och specifikation av målet på 20 % energi från förnybara energikällor per medlemsstat.
- (2) Direktiv 2003/87/EG ändrat genom direktiv 2009/29/EG om ändring av EU:s utsläppshandelssystem genom fastställande av ett utsläppstak och harmonisering av tilldelningen av utsläppsrätter till företag.
- (3) Beslut nr 406/2009/EG (beslutet om insatsfördelning) om fastställande av mål per medlemsstat för minskningar av växthusgasutsläppen inom sektorer som inte omfattas av EU:s utsläppshandelssystem.
- (4) Förordning (EG) nr 443/2009 om normer för koldioxidutsläpp från nya personbilar.
- (5) Förordning (EU) nr 510/2011 om fastställande av utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon.
- (6) Direktiv 2009/30/EG (bränslekvalitetsdirektivet) om minskning av koldioxidutsläppen från bränslen under hela livscykeln.
- (7) Direktiv 2009/31/EG om en ram för avskiljning och lagring av koldioxid.
- (8) Direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet och åtgärder som krävs på medlemsstatsnivå.
- (9) Direktiv 2010/31/EG om byggnaders energiprestanda.
- (10) Direktiv 2009/125/EG om upprättande av en ram för att fastställa krav på ekodesign för energirelaterade produkter, inbegripet standarder.
- (11) Förordning (EG) nr 842/2006 om fluorerade växthusgaser; och direktiv 2006/40/EG om utsläpp av fluorerade växthusgaser från luftkonditioneringssystem i motorfordon.
- (12) Direktiv 1999/31/EG om gradvis utfasning av bortskaffande av avfall genom deponering, minskning av metanutsläpp.
- (13) Direktiv 1991/676/EEG om nitrater, bidrar till att minska utsläppen av dikväveoxid.
- (14) Direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.
- (15) Rådets direktiv 2003/96/EG om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet.
- (16) Förordning (EG) nr 1222/2009 om märkning av däck vad gäller drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar.
- (17) Förordning (EU) nr 228/2011 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1222/2009 med avseende på metoden för provning av väggrepp på vått underlag för C1-däck.
- (18) Förordning (EU) nr 1235/2011 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1222/2009 vad gäller klassificering av väggrepp på vått underlag, mätning av rullmotstånd och kontrollförfarande.

- (19) Förordning (EG) nr 714/2009 av den 13 juli 2009 om villkor för tillträde till nät för gränsöverskridande elhandel och om upphävande av förordning (EG) nr 1228/2003.
- (20) Förordning (EG) nr 715/2009 av den 13 juli 2009 om villkor för tillträde till naturgasöverföringsnäten och om upphävande av förordning (EG) nr 1775/2005.
- (21) Beslut om bokföringsregler och handlingsplaner för utsläpp och upptag av växthusgaser till följd av verksamheter i samband med markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk.

## **2. VIKTIGA REFERENSDOKUMENT**

### **Färdplan för ett konkurrenskraftigt utsläppssnålt samhälle 2050**

[http://ec.europa.eu/clima/policies/roadmap/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/roadmap/index_en.htm)

### **Energifärdplan för 2050**

[http://ec.europa.eu/energy/energy2020/roadmap/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/energy2020/roadmap/index_en.htm)

### **Vitbok: Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem**

[http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011\\_white\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm)

### **Färdplan för ett resurseffektivt Europa**

[http://ec.europa.eu/environment/resource\\_efficiency/about/roadmap/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/resource_efficiency/about/roadmap/index_en.htm)

### **Strukturell reform av den europeiska koldioxidmarknaden – första rapporten: Tillståndet för den europeiska koldioxidmarknaden 2012**

[http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/reform/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/reform/index_en.htm)

### **För en välfungerande inre marknad för energi**

[http://ec.europa.eu/energy/gas\\_electricity/internal\\_market\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/internal_market_en.htm)

### **Förnybar energi: en viktig faktor på den europeiska energimarknaden**

[http://ec.europa.eu/energy/renewables/communication\\_2012\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/renewables/communication_2012_en.htm)

### **Europaparlamentets resolution om färdplanen för ett konkurrenskraftigt utsläppssnålt samhälle 2050**

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P7-TA-2012-0086&language=SV&ring=A7-2012-0033>

### **Europaparlamentets resolution om vitboken om ett gemensamt europeiskt transportområde**

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P7-TA-2011-0584&language=SV&ring=A7-2011-0425>

### **Europaparlamentets resolution om energifärdplanen för 2050**

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P7-TA-2013-0088&language=SV&ring=A7-2013-0035>