

slag om bæredygtighedskriterier for biobrændstof. EU har desuden i december 2007 fremlagt et direktivforslag om reduktion af bilers CO₂-udledning. Forslaget indebærer, at bilfabrikanterne skal sikre, at den gennemsnitlige CO₂ udledning fra nye biler skal ned på 130 g CO₂/km i gennemsnit fra 2012. Tunge biler får lov at udlede væsentlig mere end lette biler, og overskridelser bliver straffet økonomisk. Forslaget bør ikke give incitament til eksempelvis vægtforøgelse af biler med henblik på at opnå lempeligere krav til deres CO₂-udledning, men derimod incitament, der tilskynder producenter til at reducere deres udslip, og at det samtidigt sikres, at også producenter af små biler tilskyndes til at udlede mindre CO₂.

Regeringen har besluttet, at der skal udarbejdes et samlet katalog over mulige initiativer på transportområdet. Transportsektorens CO₂-emissioner er steget konstant de seneste mange år ligesom i alle øvrige EU-lande, og den hidtidige vurdering af reduktionspotentialer og -omkostninger for transport og landbrug har været, at omkostningerne ofte er høje. I den energipolitiske aftale støttes et bredt spektrum af VE-kilder indenfor transportområdet. Brintbiler afgiftsfritages og det samme gør elbiler indtil 2012, og der laves en støtteordning til elbiler. Den kommende investeringsplan for transportinfrastrukturen skal også ses i sammenhæng med CO₂-emissionerne. Der indgår herunder overvejelser om en væsentlig udbygning af en mere effektiv og moderne kollektiv transport med henblik på, at en større andel af fremtidens transport ud fra hensyn til både fremkommelighed, klima og miljø skal løftes af den kollektive trafik.

Regeringens målsætning er, at biobrændstoffer mv. skal udgøre 5,75 pct. i 2010 samt 10 pct. i 2020 af brændstofanvendelsen i landtransport. Dette svarer til EU's målsætning. Til opfyldelse af målsætningen kan kun anvendes biobrændstoffer, som opfylder EU's kommende bæredygtighedskriterier (økonomisk, miljømæssigt, socialt). Forligspartenerne drøfter, om Kommissionens forslag til bæredygtighedskriterier skal sættes som danske krav, indtil de er vedtaget og gennemført i EU. Virkemidler til opfyldelse af målsætningen tilpasses, når der i EU er truffet beslutning om, hvilke brændstoffer der kan medregnes. Dette kan f.eks. også omfatte el til el-biler, plug-in hybridbiler mv.

På det Europæiske Råds møde i marts 2008 tilkendegav regeringsscheferne, at pakken bør

færdigforhandles inden udgangen af 2008. Regeringen arbejder aktivt for at sikre dette og ser gerne, at der er opnået enighed om pakken inden klimakonferencen i Poznan i december 2008 af hensyn til mulighederne for at indgå en ambitiøs klimaaftale for perioden efter 2013 på klimakonferencen i Danmark i december 2009. En vedtagelse af pakken vil sende et stærkt signal til resten af verden om, at EU er i front på disse områder og er villig til at forpligtige sig til reel handling nu for at stoppe klimaforandringer.

Sideløbende med klima- og energipakken har EU fortsat arbejdet for at fremme energibesparelser, og nye initiativer er på vej. Initiativerne skal sikre den vejledende målsætning om, at der frem til 2020 skal spares 20 pct. på EU's energiforbrug. Regeringen prioriterer en ambitiøs og dynamisk EU-indsats på besparelsesområdet højt. Danmark har således spillet en meget aktiv rolle for at fremme f.eks. ECO-design af produkter og kravet til energieffektive biler.

CO₂-lagring

Den danske regering er positivt indstillet overfor etablering af et regelsæt for CO₂-lagring på EU-plan. Sammen med en ambitiøs indsats for at øge andelen af vedvarende energi og fortsatte energibesparelser kan CO₂-lagring føre frem mod de langsigtede mål for reduktion af udledninger af drivhusgasser. Det er dog Danmarks holdning, at fremme af CO₂-lagring overordnet set ikke må påvirke indsatsen indenfor vedvarende energi og energibesparelser i negativ retning.

Da udslippet fra CO₂-lagre kan have alvorlige konsekvenser for mennesker og miljø, lægger regeringen afgørende vægt på, at eventuel lagring af CO₂ sker miljø- og sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Klimakonferencen i 2009

Med EU's klima- og energipakke og den danske energipolitiske aftale er der skabt et godt grundlag for klimakonferencen i København i december 2009. Konferencen vil blive en kolossal udfordring, og den kan få afgørende betydning for klima- og energipolitiske udvikling såvel globalt som i Danmark.

Ved FN's klimakonference i december 2007 på Bali nåede man til enighed om en køreplan for det videre arbejde frem til klimakonferencen i København 2009, hvor en ny global aftale skal indgås. Køreplanen betyder, at forhandlingerne frem mod COP15 i København i 2009 vil køre vi-