

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg  
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2  
DK-1448 København K  
Tel. +45 33 92 00 00  
Fax +45 32 54 05 33  
E-mail: um@um.dk  
Telex 31292 ETR DK  
Telegr. adr. Errangeres  
Girokonto 300-1806

Bilag  
1

Journalnummer  
400.C.2-0

Kontor  
EUK

25. oktober 2005



Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Økonomi- og Erhvervsministeriets grundnotat om EU-Kommissionens Grønbog om energi-effektivitet, KOM(2005) 265 endelig.

*P. H. Orskov*



MODTAGET I UDENRIGSMINISTERIET/EU-KOORDINATIONSKONTORET

DEN 24. oktober 2005

NOTAT

Den 17. oktober 2005

J.nr.:

Ref.: PB/svf

## Grundnotat til Folketingets Europaudvalg

EU Kommissionens Grønbog om energieffektivitet  
KOM (2005) 265 endelig

### Resumé

*Grønbogen er en del af Kommissionens opprioritering af indsatsen for at fremme energibesparelser som et middel til at fremme konkurrenceevnen, til at fremme miljøbeskyttelsen og til at opfylde EU's Kyoto-forpligtelser og endelig til at øge forsyningsikkerheden. Med udgangspunkt i en identifikation af en række flaskehalse for realisering af energibesparelser indeholder grønbogen overvejelser om nye og forstærkende initiativer inden for en række områder. Der er bl.a. forslag om bedre oplysning til borgerne, bedre beskatning, mere målrettet statsstøtte, øget anvendelse af offentlige indkøb, forbedrede finansieringsinstrumenter og yderligere tiltag til forbedring af bygningers energieffektivitet. Grønbogen indeholder også overvejelser om initiativer til energieffektivisering på transportområdet.*

### 1. Status

Kommissionen vedtog den 22. juni 2005 "Grønbog om energieffektivisering – eller hvordan vi kan få mere ud af mindre". Grønbogen blev præsenteret på Rådsmødet (energi) den 29. juni 2005. Den danske udgave blev modtaget den 20. september 2005.

Grønbogen er et vigtigt element i kommissær for energi, Andris Piebalgs' energipolitiske prioriteringer, som gør en forbedring af energieffektiviteten til et hovedindsatsområde.

Grønbogen skitserer et ambitiøst program, der skal medvirke til at sikre realisering af omkostningseffektive energibesparelser svarende til 20 % af EU's nuværende energiforbrug.

Grønbogen indeholder 25 spørgsmål, som er tænkt som grundlaget for en bred debat frem til udgangen af marts 2006. Grønbogen er lagt frem via internettet i en offentlig høring, således at alle har mulighed for direkte at

svare på disse spørgsmål. Herefter vil Kommissionen i starten af 2006 fremlægge et forslag til en handlingsplan om energieffektivisering, ledsaget af konkrete handlingsforslag.

Det engelske formandskab lægger op til, at handlingsplanen bliver et af hovedpunkterne på rådsmødet (energi) den 1. december 2005. Formandskabet forventer, at det vil resultere i en identifikation af 1) de vigtigste prioriteringer og kriterier for handling, 2) de vigtigste barrierer og 3) niveauet for handling og naturen af instrumenterne. Formandskabet vil formentlig fremlægge rådskonklusioner, således at Rådet kan udstikke overordnede politiske retningslinjer om opfølgningen.

## **2. Formål og indhold**

Grønbogen tager udgangspunkt i, at der er flere gode grunde til at styrke energispareindsatsen

- *Konkurrenceevnen og Lissabon processen:* I grønningen anføres det, at en lang række undersøgelser viser, at EU kunne spare mindst 20% af sit nuværende energiforbrug på en omkostningseffektiv måde, svarende til 60 mia. € pr. år eller Tysklands og Finlands nuværende energiforbrug taget under ét. Der er ganske vist brug for betydelige investeringer i nyt energieffektivt udstyr og energitjenester for at disse sparepotentiale kan realiseres, men EU er blandt de første i verden på dette område, og energitjenesterne er ofte af lokal art. Dette betyder, at der vil skabes mange nye højt kvalificerede jobs i Europa. En række undersøgelser viser, at et sådant initiativ, direkte og indirekte, vil kunne skabe op til en million nye jobs i Europa. Da tiltagene i dette initiativ udelukkende består af omkostningseffektive energieffektivitetsforanstaltninger – som kan føre til nettobesparelser, selv om de nødvendige investeringer medregnes – vil en vellykket energieffektivitetsplan endvidere medføre, at en del af de 60 mia. €, der ikke bruges på energi, er reelle nettobesparelser, som forbedrer konkurrenceevnen og EU-borgernes levestandard. I de ovennævnte undersøgelser konkluderes det, at en gennemsnitlig EU-husstand - alt efter energiforbrug - vil kunne spare mellem 200 og 1 000 € pr. år på en omkostningseffektiv måde.

En effektiv energisparepolitik vil derfor ifølge Kommissionen kunne bidrage væsentligt til EU's konkurrenceevne og beskæftigelse – to centrale mål for Lissabon-dagsordenen. Da denne politik er rettet mod energieforsyningsspørgslen, hænger den sammen med EU's energiforsyningspolitik, bl.a. indsatsen for at fremme vedvarende energi, og indgår derfor i de prioriteringer, der første gang blev opstillet i grønningen fra 2000 "På vej mod en europæisk strategi for energiforsynings-sikkerhed". Endvidere får energieffektivitetsudstyr, -tjenester og -teknologi stadig større betydning i verden som helhed. Hvis Europa fastholder sin fremstående stilling på dette område og er først til at udvikle og anvende ny energieffektivitetsteknologi, vil det også åbne døren for betydelige handelsmuligheder.

- *Miljøbeskyttelse og EU's Kyoto forpligtelse:* I den forbindelse anføres det bl.a. i grønbogen, at energibesparelser uden tvivl er det mest effektive og billigste instrument til at mindske drivhusgasemissionerne og forbedre luftkvaliteten, særlig i tætbefolkede områder. Det vil derfor gøre det nemmere for medlemsstaterne at opfylde deres Kyotoforpligtelser. Herudover vil energibesparelser få en central plads i EU's mere langsigtede bestræbelser på at bekæmpe klimaændringerne gennem yderligere nedskæringer i emissionerne, som led i en kommende klimaplan for tiden efter 2012 under De Forenede Nationers rammekonvention om klimændringer.
- *Forsyningsikkerhed:* Her nævnes det, at ud fra den aktuelle udvikling kan det anslås, at EU i 2030 må dække 90% af sit oliebehov og 80% af sit gasbehov gennem import. Energieffektivitet er en vigtig nøgle til håndtering af dette problem. Gøres der en reel indsats for først at stabilisere EU's energiefteerspørgsel på det nuværende niveau og dernæst mindske det, ville det være et vigtigt bidrag til en sammenhængende og afbalanceret politik for sikre energiforsyninger til EU.

På baggrund heraf identificerer grønbogen flaskehalsene for realisering af de omkostningseffektive energibesparelser. Der peges f.eks. på mangel på passende incitament, mangel på information og mangel på tilgængelige finansieringsmekanismer.

Grønbogen peger på lang række initiativer og elementer, som kan medvirke til at overvinde disse flaskehalse. Nogle af de centrale forslag til handling er:

- *Opstilling af årlige handlingsplaner for energieffektivitet på nationalt plan.* Planerne kan indeholde foranstaltninger på nationalt, regionalt og lokalt plan med efterfølgende overvågning af resultaterne, både hvad energieffektivitet og omkostningseffektivitet angår. Planerne vil kunne suppleres med en 'benchmarking'- og 'peer review'-proces på europæisk plan, så medlemsstaterne nemt kan lære af de andres gode og dårlige resultater, og det sikres, at den bedste praksis hurtigt vinder indpas i hele EU
- *Bedre oplysning af borgerne,* f.eks. gennem mere målrettede informationskampagner og bedre varemærkning
- *Bedre beskatning,* så det sikres, at forureneren betaler, dog uden at det samlede afgiftsniveau hæves
- *Mere målrettet statsstøtte* (i tilfælde hvor offentlig støtte er berettiget), der står i rimeligt forhold til målet og tjener som incitament til effektiv energiudnyttelse

- *Anvendelse af offentlige indkøb* til at sætte skub i brugen af ny energieffektiv teknologi, f.eks. mere energieffektive biler og it-udstyr
- *Anvendelse af nye eller forbedrede finansieringsinstrumenter* på både EU- og nationalt plan som incitament, men ikke støtte, til indførelse af omkostningseffektive forbedringer i både virksomheder og husholdninger
- *Yderligere tiltag til at forbedre energieffektiviteten i bygninger*, der er omfattet af EF-direktivet om bygningers energimæssige ydeevne, og eventuel udvidelse af direktivet til også at omfatte mindre bygninger, uden at dette medfører ringere omkostningseffektivitet og unødige administrationsbyrder
- *Anvendelse af Kommissionens CARS 21-initiativ* til at fremskynde udviklingen af en ny generation af mere brændstofeffektive køretøjer.

### **3. Nærhedsprincippet**

Overordnet skal det nævnes, at grønbogen ikke indeholder forslag til retsakter og at en vurdering af nærhedsprincippet derfor ikke er direkte relevant. Men grønbogen lægger op til at der vil blive fremlagt konkrete forslag. Det nævnes således eksplicit, at en fremtidig styrket indsats bør omfatte aktiviteter såvel på fællesskabsniveau som på nationalt, regionalt og lokalt niveau. Der er selvstændige afsnit der beskriver mulige initiativer på alle disse niveauer.

Det er regeringens opfattelse, at en række kommende initiativer til fremme af energibesparelser med fordel kan gennemføres på EU-niveau. Dette er dels begrundet i, at der er tale om fælles markeder for energieffektiveringsteknologier og at der gennem fælles regulering derfor kan opnås større og billigere besparelser end gennem national regulering. Dels vil national regulering kunne medføre tekniske handelshindringer.

### **4. Gældende dansk ret**

I Danmark er der vedtaget en række love mv. som har til formål at fremme energieffektivisering og -besparelser. Bl.a. er alle de gældende EU-initiativer implementeret i dansk lovgivning. En række af de danske initiativer svarer godt til de tanker og forslag der skitseres i grønbogen.

### **5. Konsekvenser for Danmark**

#### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

Der er tale om en grønbog, som ikke indeholder konkrete forslag til nye initiativer. Der er derfor ingen umiddelbare konsekvenser i forhold til gældende dansk ret.

#### *Administrative konsekvenser*

Da grønbogen ikke indeholder konkrete forslag har den ingen administrative konsekvenser.

*Statsfinansielle konsekvenser*

Da grønbogen ikke indeholder konkrete forslag har den ingen statsfinansielle konsekvenser.

*Samfunds- og privatøkonomiske konsekvenser*

Da grønbogen ikke indeholder konkrete forslag har den ingen samfunds- og privatøkonomiske konsekvenser. Grønbogen tager udgangspunkt i at kommende nye initiativer til energibesparelser og øget energieffektivitet skal være omkostningseffektive.

*Beskyttelsesniveau*

Forbedret energieffektivitet og øgede energibesparelser som følge af kommende konkrete initiativer vil reducere emissionerne af såvel SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> som drivhusgasser. Dette vil have en positiv indvirkning på beskyttelsesniveauet.

**6. Høring**

Grønbogen blev sendt i høring den 9. august 2005 til 70 interessenter med en høringsfrist til den 29. august 2005. Efterfølgende er grønbogen sendt til høring hos yderligere 7 organisationer inden for transportområdet. Høringen blev gennemført på grundlag af den engelske udgave af grønbogen da den danske oversættelse på dette tidspunkt ikke var tilgængelig.

I det følgende resumeres de modtagne høringssvar kort:

*Dansk Energi* anfører indledningsvis, at det er helt afgørende at det indre el- og gasmarked bringes til at fungere stadigt mere effektivt. De ser energieffektiviseringer, som en væsentlig samfundsopgave, hvor energisektoren kan spille en væsentlig rolle. En effektiv energispareindsats bør være markedsorienteret, og det er vigtigt at se på hele energisystemet og ikke kun på enkelte energibærere eller sektorer. Derfor støtter de grønbogens helhedsorienterede tilgang. *Dansk Energi* nævner, at den store udfordring er at sikre, at de eksisterende energieffektive teknologier anvendes, og at der er brug for markedsmodning og markedstræk. Som midler hertil nævnes bl.a. den offentlige sektor, dynamiske mærkningsordninger samt normer, standarder og positivlister. Det nævnes, at den danske energisektor gerne ser ambitiøse miljømål for reduktion af for eksempel CO<sub>2</sub>, men det er helt afgørende at der er ens konkurrencevilkår på tværs af landegrænserne. Endelig nævner *Dansk Energi*, at det er logisk at inddrage energibesparelser i transportsektoren på linje med energibesparelser i andre sektorer.

*Dansk Industri* anfører indledningsvis, at det er positivt, at EU-Kommissionen lægger op til en åben dialog med aktørerne. I relation til Lissabonprocessen giver DI udtryk for, at det er deres vurdering, at politisk skabte job ikke bringer højere velstand til samfundet eller skaber flere job, end hvad der ellers ville finde sted – på EU-niveau. DI er enig i, at energieffektiviseringer er en væsentlig forudsætning for løsning af de klimapolitiske og ressourcemæssige udfordringer, som EU i lighed med

resten af verden står overfor. De nødvendige energieffektiviseringer er kun mulige gennem nye innovationer og investeringer i ny teknologi. EU's primære indsats må derfor baseres på en intensiveret forskning og udvikling. I forhold til argumenterne om forsyningssikkerheden lægger DI vægt på, at der skal være et økonomisk rationale bag energieffektiviseringstiltagene. DI finder at de økonomiske incitament er til stede og de er imod yderligere tilskud eller afgifter. De kan lede til dobbeltregulering, og de ser en risiko for at der med grønbogen lægges op til dobbeltregulering. DI finder at såvel bindende som indikative mål for energieffektiviseringsindsatsen er ineffektive og de kan derfor heller ikke støtte etablering af markeder for hvide certifikater.

*Energi Industrien i Dansk Industri (EI)* anfører indledningsvis, at det parallelle forløb med Kommissionens høring og diskussioner af grønbogen i rådsregi medfører en risiko for, at resultaterne af den deltaljede høring af de 25 spørgsmål ikke fuldt ud kommer til at indgå i den danske holdning. EI finder det positivt, at Kommissionen med grønbogen sætter et markant øget fokus på energibesparelser og spørgsmålet om, hvordan energieffektiviteten i EU kan øges. EI anfører, at der ikke er tvivl om, at energibesparelser og øget energieffektivitet har stor betydning for udviklingen i det samlede energiforbrug og tilsvarende for udviklingen i udslippet af klimagasser. Udfordringen består i at skabe rammerne for, at levedygtige investeringer i energibesparelser faktisk gennemføres. Der skal etableres ensartede og transparente rammer for alle EU-medlemsstater, hvor der anvendes midler, der bygger på markedsmæssige vilkår. EI finder, at Energy Service Companies (ESCO's) er et af de områder, der skal ses nærmere på. Endelig anføres det, at forskning, udvikling og demonstration spiller en afgørende rolle.

*Byggematerialeindustrien* anfører at de har specifikke interesser i de aktioner, der vedrører bygninger og byggeri, og her indtager EU's direktiv om bygningers energimæssige ydeevne en central rolle. Øget energieffektiviseringer i bygninger giver danske byggematerialeproducenter ny muligheder på et marked, hvor man allerede nu kan levere til konkurrencedygtige priser.

*Tekniq* anfører at grønbogen på en række områder beskriver elementer af energieffektiviseringen, som allerede i dag er en del af dansk energipolitik og lovgivning. Tekniq støtter initiativer, der fremmer effektiv energianvendelse, og giver udtryk for, at installatørerne spiller en væsentlig rolle heri. De anfører, at der bør fokuseres på gennemførelse af effektiviseringerne og at det skal ske så ubureaukratisk som muligt.

*Foreningen For Energi & Miljø (FFE&M)* er generelt positivt stemt over for grønbogen og dens målsætning om at fremme energieffektivisering. Foreningen finder, at grønbogen som sådan ikke skitserer nye overraskende initiativer, men at den samler trådene op fra en række udmærkede og allerede kendte initiativer. FFEM finder at skat på energi kan være et godt værktøj til at forøge energieffektiviteten, men det kræver at det fulde

provenu tilbageføres som tilskud. Foreningen finder, at der er en hårfin balance mellem, hvornår statsstøtte "booster" en teknologi og hvornår den forhindrer billiggørelse og udvikling. De støtter tanken om at "det offentlige går foran" og finder at energimærkningen af apparater har været en succes, men der er brug for en løbende opdatering, og mærkningen bør udvides til flere produkter. I forhold til energimærkningen af bygninger finder de at der er brug for konsekvent opfølgning og størst mulig omtale af mærkerne med henblik på at sikre, at de bliver alment kendte.

*Danmarks Tekniske Universitet (DTU)* finder det positivt, at Kommissionen søger at fremme energieffektiviseringen, men man finder, at de konkrete virkemidler synes at være relativt svage og målsætningen for uambitiøst. DTU finder, at besparelspotentialet snarere ligger over 40 %. Man savner en diskussion af grønne skattereformer, og DTU finder at man bør overveje at gøre grønbogens krav til minimumskrav, så progressive lande kan gå i spidsen. De finder, at det er positivt, at der lægges op til at bruge energiafgifter mere målrettet, og anfører at der er få konkrete forslag på transportområdet. I relation til teknologiudvikling anfører DTU, at EU i forbindelse med udvikling af nye teknologier bør overveje mulighederne for mere erhvervsuafhængig forskningsstøtte inden for den grundlæggende forskning. DTU finder det rigtigt at opmuntre forsynings-selskaberne til at sælge energitjenester. DTU støtter at information og uddannelse er to underbenyttede værktøjer.

*FDM* støtter overordnet ønsket om energieffektiviseringer også i transportsektoren. Det er et fremskridt både for trafikanter og samfundet, men FDM understreger, at borgernes bevægelsesfrihed er fundamental. FDM støtter Kommissionens ønske om i højere grad at lade bilafgifterne basere på CO<sub>2</sub>-udledning, men påpeger samtidigt at ønsket om at et forurenere-betaler princip bør gælde for alle transportformer. I relation til skift mellem transportformer anfører FDM, at selv meget store stigninger i antallet af rejser med bus og tog kun vil medføre meget små reduktioner i biltrafikken. Unionens trafikale problemer kan derfor ikke løses med offentlige transportmidler. FDM finder ikke at der er fagligt belæg for at kørselsafgifter vil føre til reduktion af CO<sub>2</sub> udledningen.

*Dansk Transport og Logistik (DTL)* hilser Kommissionens initiativ velkommen, idet det giver mulighed for en tværfaglig diskussion af energipolitikken. Som følge af de fortsat stigende oliepriser er energispørgsmålet mere aktuelt end nogensinde. DTL kommenterer en række af de konkrete spørgsmål, og anfører bl.a. vigtigheden af fortsat udvikling af Best Practice cases og teknologiudvikling og at anvendelse af fiskale instrumenter til fremme af energieffektivitet er interessant, men løftet om provenuneutralitet bør opfyldes. I forhold til evt. vejafgifter lægger DTL vægt på at de anvendes til forbedring af vejinfrastrukturen og ikke til anden infrastruktur. De ser et potentiale i forbindelse med udbud af opgaver, men det afgørende at det sker på en sådan måde at alle stilles lige.

*Oliebranchens Fællesrepræsentation (OFR)* hilser Kommissionens beslutning om øget fokus på energieffektivisering velkommen. OFR finder at en forbedret energieffektivisering kan hjælpe til at sikre den langsigtede forsyningssikkerhed med energi og til at reducere emissionen af drivhusgasser. Det er OFR's opfattelse, at fokus i første omgang skal rettes mod at forbedre energiforbrugende udstyrs effektivitet. Der er derfor en stor opgave i at ansvarliggøre og oplyse slutforbrugeren om valg og brug af energieffektivt udstyr. Efter OFR's opfattelse er der i dag ikke tilstrækkelig viden hos de relevante aktører. Det er vigtigt at gennemføre en nærmere analyse af barriererne for en øget indsats.

*Elsparefonden* finder det positivt, at EU Kommissionen har udsendt grønbogen. Elsparefonden finder, at den kommende handlingsplan bør indeholde krav til den offentlige sektor svarende til kravene herhjemme i cirkulæret om energieffektivisering i statslige institutioner. Der kan også stilles krav om energiledelse i offentlige bygninger. Elsparefonden finder, at energimærkning af apparater er vigtig, men den skal gøres mere dynamisk. Der er behov for et initiativ i forhold til standby forbruget. Fonden anfører, at de har gode erfaringer med informationskampagner på nationalt niveau, hvor der sættes på at påvirke såvel udbuds- som efterspørgselssiden.

*Energinet.dk* anfører at grønbogen kun i meget begrænset omfang inddrager spørgsmålet om prisfølsomt forbrug. De finder, at der er gode grunde til at se energieffektivisering hos forbrugeren og prisfølsomt forbrug i sammenhæng. Mange af barriererne og virkemidler er de samme.

*Organisationen for Vedvarende Energi (OVE)* foreslår, at Danmark byder initiativet med grønbogen velkommen, og aktivt støtter, at den leder frem til en langt større indsats for energibesparelser i EU med styrkelse og udbygning af de eksisterende ordninger for f.eks. mærkning, samt nye initiativer inden for forskning, udvikling, transport o.a. OVE foreslår, at der sættes en målsætning om, at der inden 2020 gennemføres økonomiske energibesparelser svarende til mindst 20 % af energiforbruget. Det bør kombineres med en målsætning om en reduktion i energiforbruget til 1990-niveau i de 15 "gamle" EU-lande. OVE finder, at der er behov for en styrkelse af forskningsindsatsen vedrørende energieffektivitet, og for en åbning for større deltagelse af små og mellem store virksomheder. I forhold til "Intelligent Energi Europa" bør der åbnes op for et antal mindre projekter, hvor der gives mere end 50 % i støtte. Sustainable Energy Forum hilses velkommen, men OVE finder, at det er vigtigt at NGO'er for bæredygtigt energi inviteres til at deltage i dette forum. OVE har herudover konkrete svar på spørgsmålene i grønbogen.

*Det Økologiske Råd (DØR)* ser EU Kommissionens udspil med en grønbog for energieffektivisering som et positivt og nødvendigt tiltag i EU's energi- og klimapolitik. Uden en markant satsning på det store og økonomiske attraktive besparelspotentiale vil EU ikke være i stand til at opfylde sine Kyoto forpligtigelser. DØR er enige med grønbogen i, at en

markant satsning på energibesparelser vil skabe gode arbejdspladser i EU. De finder, at det identificerede potentiale på 20 % for omkostnings-effektive besparelser er klart undervurderet. DØR finder det positivt, at grønbogen peger på en række økonomiske styringsmidler, herunder grønne skattereformer. De støtter også en forbedret og dynamisk energimærkning og at den offentlige sektor skal forpligtes til at "kick-starte" markedsintroduktionen af eksisterende og nye teknologier. DØR finder forslaget om at medlemslandene skal lave årlige handlingsplaner for energieffektivisering alt for svagt. Der bør være krav om ambitiøse samlede energiplaner.

*HTS – Handel, Transport og Serviceerhvervene samt Dansk Transportforskning* har meddelt, at de ikke har bemærkninger til Grønbogen

*Forbrugerrådet* har meddelt, at de ikke har ressourcer til at forholde sig til Grønbogen.

## **7. Forhandlingssituationen**

Medlemslandene har i foreløbige, generelle udmeldinger givet udtryk for opbakning til behovet for øget energieffektivitet og til de begrundelser, der er anført herfor i grønbogen (øget konkurrencedygtighed, øget forsyningssikkerhed og miljøforbedringer).

Medlemslandenes mere detaljerede og forskelligartede synspunkter må i øvrigt ses på baggrund af de meget betydelige forskelle i udgangspunktet – nogle lande har en meget lang tradition for en indsats på området, mens andre først lige er begyndt. Dertil kommer forskelle i klima, nationale ressourcer og sammensætning af energiforsyningskilder.

Delvist som følge af disse forhold har medlemslandene fremlagt en meget bred palet af instrumenter, hvormed landenes indsats for energieffektivisering bliver gennemført, bør gennemføres eller vil blive gennemført i fremtiden, hvad enten det drejer sig om retsakter, frivillige aftaler, forskning og udvikling, informationskampagner, subsidier, skatteincitament, internationalt samarbejde, og hvad enten disse fremgangsmåder finder anvendelse på henholdsvis fællesskabs-, nationalt, regionalt, lokalt eller individuelt niveau.

Medlemslandene er enige om, at en konsekvens af denne store diversitet er, at en politik der fokuserer på et enkelt instrument ikke vil være passende. Det optimale mix af instrumenter varierer for de enkelte lande og subsidiaritetsprincippet må derfor respekteres.

Medlemslandene understreger også, at den administrative byrde og udgifterne ved energieffektivitetsforanstaltningerne bør være så begrænsede som muligt; foranstaltningerne bør med andre ord være omkostningseffektive. Mange lande lægger vægt på, at man i overvejende grad bør benytte markedsbaserede instrumenter.

Beskatning nævnes af en række lande som et nøgleinstrument til at øve indflydelse på energiforbrugsmønstrene. Adskillige lande anser også offentlige indkøb som en effektiv og omkostningseffektiv måde at opnå et teknologi-løft, som kan føre til hurtigere markedsindtrængning af mere energieffektive produkter.

Adskillige medlemsstater peger på at frivillige aftaler med industrien har vist sig meget værdifulde i mange tilfælde.

### **8. Regeringens foreløbige, generelle holdning**

Den opprioritering af indsatsen for at fremme energieffektivisering, som grønbogen er udtryk for, ligger fint i forlængelse af regeringens politik således som den kommer til udtryk i den politiske aftale af 10. juni 2005 om den fremtidige energispareindsats og i "Handlingsplanen for en fornyet energispareindsats", september 2005. På en række punkter er der sammenfald mellem den danske handlingsplan og grønbogen. Det gælder f.eks. i forhold til begrundelserne for at fremme energibesparelser.

Regeringen prioriterer generelt internationale initiativer, herunder specielt EU-initiativer til fremme af energieffektivisering og energibesparelser højt. En internationalt koordineret indsats vil normalt forøge initiativernes effekt og reducere omkostningerne. Samtidig betyder det, at erhvervenes konkurrenceforhold ikke belastes i samme grad som ved national energiegang.

Med dette udgangspunkt vil regeringen positivt arbejde for at grønbogen følges op af konkrete initiativer til en styrkelse af den fælles indsats på områder, hvor handlinger nødvendigvis må ske på EU-niveau. Det gælder bl.a. i relation til energiforbrugende produkter, bygninger, transportmidler mv.

Fra dansk side kan man også støtte intentionerne om at styrke forskning og udvikling i relation til øget energieffektivitet og fjernelsen af finansielle hindringer, herunder udvikling af markeder for energitjenester. Regeringen kan også støtte, at de europæiske finansieringsmuligheder forbedres.

Regeringen støtter principielt også en øget prispenningsagtighed og inddragelse af de eksterne omkostninger samt undervisning og oplysning om energibesparelsesmuligheder.

Fra dansk side kan man støtte, at der ved revision af statsstøttebestemmelserne gives muligheder for lægge større vægt på foranstaltninger, der tager specielt sigte på at fremme miljøinnovation og øget produktivitet som følge af bedre energieffektivitet.

Fra dansk side kan man også støtte en indsats for at effektivisere og målrette de europæiske finansieringsmulighederne til især lokale og regionale energibesparelsesinvesteringer, herunder især de midler, der kanaliseres

gennem EU's fonde og internationale finansieringsinstitutioner.. Der er erhvervs- og eksportmæssige vækstmuligheder forbundet med sådanne investeringer, som må forventes fortrinsvis at falde i de nye medlemsstater med høj energiintensitet.

Energieffektive indkøbspolitikker i den offentlige sektor er et centralt element i den danske handlingsplan, og med udgangspunkt heri vil man støtte initiativer på dette område.

I relation til bygninger kan regeringen støtte en stramning af direktivet om bygningers energimæssige ydeevne, således at renoveringskravene kommer til at omfatte alle bygninger, uanset størrelse, og at der også kommer energimæssige krav i forbindelse med udskiftning af bygningsdele. Det vil svare til nye danske krav i energibestemmelserne i bygningsreglementet.

Med hensyn til apparater og andre energiforbrugende produkter støtter regeringen en revision af rammedirektivet om energimærkning, således at det udvides til at omfatte flere produkter, og således at opdateringen af mærkningen bliver mere dynamisk. Samtidig er det vigtigt med en hurtig implementering af normer for en række apparaters energiforbrug inden for rammerne af det nye Eco-design direktiv. Et prioriteret område bør være standby området.

I forhold til transportområdet er regeringen generelt positiv over for fælles EU-initiativer til fremme af bilers energieffektivitet, herunder energimærkning, normer, frivillige aftaler mv.

#### **9. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen blev nævnt til orientering i Folketingets Europaudvalg den 24. juni 2005, jf. samlenotat vedr. Rådsmøde (Transport, Telekommunikation og Energi) den 29. juni 2005, sendt til udvalget den 16. juni 2005.