

mulighed for at deltage i et internationalt kvotehandelsystem, og at kvoter fra Joint Implementation og Clean Development Mechanism-projekter kan godskrives i Danmark. I de politiske drøftelser om videreførelse af kvoteordningen, som finder sted inden udgangen af 2001, vil regeringen tage brugen af mekanismerne op.

Den samlede beregning af udledningerne frem til og med 2008-12 bygger som nævnt på en række vigtige forudsætninger. Såfremt forudsætningerne ændres, kan dette medføre, at mankoen bliver reduceret eller forøget. Behovet for at gennemføre nye initiativer vil dermed også ændres, og det er vigtigt nøje at følge implementeringen af de eksisterende initiativer og vurdere mulige nye initiativer i alle sektorer.

#### 4.2 Status for Danmarks nationale klimaindsats

Danmarks klimaindsats er primært rettet imod de samfundssektorer, hvor aktiviteterne er forbundet med en betydelig udledning af drivhusgasser. Det drejer sig om energi, landbrug, transport og erhverv, samt husholdninger og affald. Indsatsen har haft til formål at opnå reduktioner bredt i samfundet og de steder, hvor reduktionsomkostningerne er lavest under hensyntagen til erhvervenes internationale konkurrenceevne.

På *energiområdet* gennemføres der generelt løbende analyser af udviklingen, herunder analyser af situationen på længere sigt efter Kyoto-protokollens første forpligtelsesperiode. Som det fremgår af afsnit 4.1, og som det nærmere er beskrevet i den *Energipolitiske Redegørelse 2001*, har Miljø- og Energiministeriet udarbejdet en ny samlet fremskrivning for udviklingen på energiområdet frem til 2012. Fremskrivningen viser, at Danmark med de allerede vedtagne virkemidler forventes at nå den nationale målsætning i *Energi 21* om 20 pct. reduktion af CO<sub>2</sub>-emissionen i 2005 i forhold til 1988. Dette skyldes ikke mindst den markante udbygning med vindmøller, som forventes at fortsætte bl.a. i form af havvindmøller.

Regeringens videre arbejde med henblik på at reducere energisektorens emissioner af drivhusgasser og dermed bidrage til opfyldelse af 21 pct.-målsætningen i relation til Kyoto-protokollen er nærmere beskrevet i den *Energipolitiske Redegørelse 2001*.

Energiforbruget til *transport* udgør en stadig stigende andel af det samlede energiforbrug – 24 pct. i 1999 – hvilket især skyldes stigningen i energiforbrug til vejtransport og udenrigsluftfart. Som angivet i *Klima 2012* lægger regeringen vægt på, at der gøres en indsats for at reducere transportsektorens energiforbrug og CO<sub>2</sub>-emissioner.

I år 2000 er der blandt andet indført energimærkning af nye biler. Desuden har skatteministerien nedsat en arbejdsgruppe om registreringsafgift på personbiler, som ser på muligheder for at omlægge registreringsafgiften efter bilernes energiforbrug og CO<sub>2</sub>-emissioner. Miljø- og Energiministeriet har endvidere iværksat en række demonstrationsprojekter, som indtager stat, amter og kommuner, og som bl.a. vil vise, hvordan fysisk planlægning konkret kan bidrage til at nedsætte det samlede transportarbejde og dermed CO<sub>2</sub>-udledningen, og hvordan transportknudepunkter kan indrettes, så de sikrer en samtidig realisering af deres erhvervmæssige, transportmæssige og miljømæssige potentiale.

Herudover vil Trafikministeriet samtidig med fremsendelsen af dette beslutningsforslag til Folketinget fremlægge en handlingsplan, som vil pege på de initiativer regeringen fremover vil igangsætte for at reducere CO<sub>2</sub>-emissioner fra transportsektoren. Som det fremgår af *Klima 2012* og Trafikministeriets virkemiddelkatalog *Begrænsning af transportsektorens CO<sub>2</sub> udslip - muligheder og virkemidler*, marts 2000, vil der kunne gennemføres virkemidler, der inden år 2010 bringer stigningen i CO<sub>2</sub>-emissioner fra den nationale transport til ophør. Disse nye initiativer er som i *Klima 2012* vurderet til at kunne bidrage med 0,8-1,0 Mt CO<sub>2</sub>-ækv., jf. afsnit 4.1.

I lyset af den kraftige vækst i udenrigsluftfartens energiforbrug vil Trafikministeriet og Miljø- og Energiministeriet i foråret 2001 igangsætte et arbejde, der bl.a. skal kortlægge danskernes energiforbrug til udenrigsrejser og vurdere muligheden for at opstille forslag til nye initiativer, som kan reducere energiforbruget fra denne transportform. Danmark støtter fortsat, at emissionerne af drivhusgasser fra udenrigsluftfart reduceres mest muligt gennem aftaler inden for EU og FN's internationale luftfartsorganisation (ICAO) og følger udviklingen på området nøje. Desuden arbejder Danmark fortsat for, at disse udledninger bliver omfattet af Kyoto-protokollen.

Med hensyn til søfartens emissioner af drivhusgasser har Miljø- og Energiministeriet i slutningen af 2000 udarbejdet en redegørelse om færgefartens energiforbrug og emissioner. Erhvervsministeriet har tilsvarende udarbejdet en redegørelse om reduktion af emissioner fra skibe. Det anbefales, at eventuelle danske initiativer tager afsæt i det internationale arbejde på området, og at generelle internationale initiativer på området fremmes, herunder f.eks. udarbejdelse af globale kriterier og parametre for miljøindeksering af skibe inden for FN's internationale søfartsorganisation (IMO).