

Udledningerne af drivhusgasser i Danmark stammer fra en række forskellige kilder. Dette demonstrerer også udfordringen ved klimapolitikken: At sikre at reduktionen af drivhusgasser sker på en retfærdig, balanceret og omkostningseffektiv måde på tværs af alle udledende sektorer. Der skal ikke nødvendigvis ske en reduktion på 20 pct. indenfor hver enkelt sektor, der udleder drivhusgasser – men vi har et ansvar for at finde reduktioner, der samlet set gi-

ver en reduktion på 20 pct. i udledningerne uden for det kvotebelagte område.

Det danske samfund har som helhed vist sig i stand til at skabe økonomisk vækst samtidigt med, at vi har reduceret udledningerne af drivhusgasser. Det gælder både i de kvotedækkede sektorer (energi og storindustri) og i de ikke-kvotedækkede sektorer (primært landbruget, boliger, erhverv). Kun på transportområdet er udledningerne vokset i de forgangne år.

Centrale, nye klimapolitiske initiativer på ikke-kvoteområdet

Initiativ:	Skønnet effekt ¹ (i 2020):
Energiaftalen	2,6 mio. tons CO ₂
Skattereform	0,6 mio. tons CO ₂
Transportaftalen ²	0,7-1,5 mio. tons CO ₂
Udspil om Grøn vækst i landbruget	0,7 mio. tons CO ₂

¹ Der knytter sig en række usikkerhedsmomenter til beregning af estimaterne. Dertil kommer en forventet effekt bl.a. som følge af øget forskningsindsats, der ikke indgår i de beregnede potentialer.

² Med Aftalen om en grøn transportpolitik sikres en reduktion af transportsektorens CO₂-udledning i 2020. Størrelsen af reduktionen afhænger af, hvor hurtigt de rene teknologier slår igennem og effekten af den grønne omlægning af bilafgifterne. Regeringen vil i folketingssamlingen 2009-10 fremlægge forslag med henblik på at indføre en grøn kørselsafgift. Først på det tidspunkt kan der laves et egentlig skøn for reduktionen i transportsektorens CO₂-udledning. Det angivne interval udgør derfor en illustration af den mulige effekt af den samlede transportaftale.

Selvom vi som samfund således allerede har foretaget en omstilling på en række områder er det også vigtigt at erkende, at vi stadig har et arbejde foran os, for at nå de mål, vi har sat os for i EU's klima- og energiaftale. Derfor har regeringen indenfor de senere år taget en række markante klimapolitiske initiativer, der har haft til formål at sænke udledningerne indenfor den ikke-kvotebelagte sektor.

Energiaftalen fra februar 2008 er en hjørnesten i regeringens klima- og energipolitik. Aftalen bidrager til opfyldelsen af den danske Kyoto-forpligtelse og sigter mod at opfylde målsætningen om 30 pct. vedvarende energi i 2020. Udover at hæve afregningspriserne på strøm fra landvindmøller og rejse 400 MW nye havvindmøller er partierne bag energiaftalen enige om at styrke incitamenterne for etablering af biomasse og biogas.

Aftalen om en grøn transportpolitik fra januar 2009 er en langsigtet og sammenhængende plan for at nedbringe drivhusgasudledningen

fra transportsektoren, der omfatter investeringer på i alt 94 mia. kr. i perioden 2009-2020, hvoraf to-tredjedele udmøntes til en udbygning af den kollektive transport. Målsætningen er at knække kurven for transportens drivhusgasudledning. Allerede her og nu igangsættes en række af CO₂-reducerende tiltag bl.a. energieffektiv kørsel og optimering af aerodynamik for store lastbiler, der skal sikre øget energieffektivitet i transportsektoren med virkning også på kort sigt.

Foruden en markant styrket kollektiv transport lægger transportaftalen op til en grøn omlægning af bilbeskatningen, hvor registreringsafgiften sættes ned samtidig med der indføres grønne kørselsafgifter i hele landet. Hertil kommer, at aftalen sikrer øget cyklisme. Samtidig vil regeringen understøtte udbredelsen af elbiler og andre nye transportteknologier. Derfor er brint- og el-biler afgiftsfritaget frem til 2012, og regeringen har tilkendegivet, at elbiler i perioden fra 2012-2015 vil blive begunstiget med en markant