

## Europas miljø — Tilstand og udsigt 2005 Sammendrag

### Europæiske forbedringer, lokale valg, globale konsekvenser

Europæerne værdsætter deres miljø — Eurobarometerundersøgelser viser, at en stor majoritet (over 70 %) ønsker, at beslutningstagerne lægger lige så stor vægt på miljøet som på økonomiske og sociale hensyn. Som enkeltindivider er europæerne parate til at gøre noget for miljøet, selv om de ville gøre endnu mere, hvis de blev bedre informeret om miljøvenlige valg, som koster lidt eller slet ingenting. De ville også gøre mere, hvis de følte sig sikre på, at deres medborgere gjorde det samme.

I løbet af de sidste 30 år er der blevet gjort meget for at forbedre miljøet i Europa. Der sælges for det meste kun blyfri benzin. Ozonnedbrydende chlorfluorcarbon (CFC) er blevet udfaset. Emissioner af nitrogenoxider fra vejtransport er blevet reduceret med ca. 90 % sammenlignet med, hvad de ville have været, hvis bilparken ikke var udstyret med katalysatorer. Svovldioxid emissioner fra elproduktion er også reduceret betragteligt primært på grund af indførelse af røggas afsvovlings teknikker.

Øget behandling af spildevand fra byområder afhjælper følgevirkninger fra forurening i Europas floder, søer og flodmundinger. Hele 18 % af Den Europæiske Unions territorium er beskyttede naturområder, hvilket er afgørende for at kunne opretholde økosystemerne og bevare den biologiske mangfoldighed. Skovarealerne stiger lidt, og enkelte områder regenererer hurtigere end tidligere. Disse og mange andre fremskridt er med til at forbedre folks sundhed og livskvalitet.

Men der venter stadig store udfordringer forude. Den største er klimaændringerne, som allerede har givet sig udslag i stadig hyppigere tilfælde af ekstreme vejrtilstande, regional vandmangel og smeltning af polarisen. Andre miljøprioriteringer er luftforurening og kontrol med kemikalier med henblik på at reducere sundheds- og miljøkonsekvenserne, bevare landressourcerne som produktionsressource og som reservoir for biodiversitet, forbedre såvel kvaliteten som kvantiteten af ferskvand samt sikre sunde have.

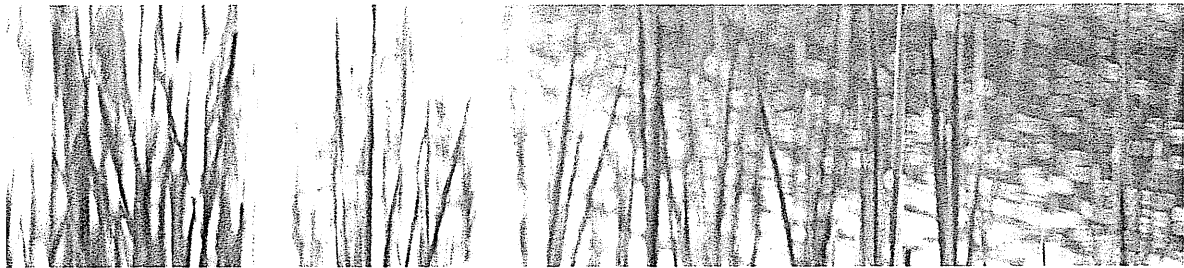
Især vores have er vigtige økosystemer, idet de opretholder mange af de økologiske produkter og serviceydelser, som vi er afhængige af.

Svarene på nogle af disse udfordringer kan findes i øget anvendelse af vedvarende energikilder som vind- og solkraft som erstatning for nogle af de begrænsede ikke-vedvarende ressourcer, som både udviklingslande og industrilande konkurrerer om at udnytte.

Mange af de miljøproblemer, vi står overfor i dag, har rod i den måde, hvorpå vi i Europa udnytter vores landressourcer, strukturen i økonomien og vores levevis. Dette er forhold, som er vanskelige at ændre. Mest mærkbart er det, at der er sket et skift i miljøfokus fra produktion til forbrug. En større bevidsthed om sundheds- og miljøkonsekvenser vil have en positiv indvirkning på de valg, vi træffer i det daglige med hensyn til, hvad vi skal købe, hvor vi skal bo og arbejde, og hvor vi skal rejse hen.

Forbruget i husholdningerne i EU-15 er steget med en tredjedel mellem 1990 og 2002. Det forudsiges, at der vil ske en fordobling i EU-25 inden 2030, dog med store forskelle mellem indkomstgrupper og regioner. I en stadig mere globaliseret økonomi påvirker de valg, forbrugerne træffer, uanset hvor de befinder sig, i stadig større grad ikke kun Europas miljø, men også miljøet i mange andre dele af verden. Der er behov for en bedre forståelse af potentielle indvirkninger, og følgelig øget forskning, for at vende nogle af de nuværende og fremtidige negative tendenser.

EU-25's 'økologiske fodaftryk' — det anslåede landområde, der behøves for at producere de ressourcer, vi forbruger, og absorbere det affald, vi genererer — er ca. fem 'globale hektarer' pr. person, eller ca. halvdelen af USA's økologiske fodaftryk, men fortsat større end Japans. Det er også mere end det dobbelte af gennemsnittet for lande som Brasilien, Kina og Indien. Allerede i dag ligger det samlede globale forbrug af naturlige ressourcer ca. 20 % over den årlige regenereringstakt. Dette kaldes 'at leve af kapitalen frem for af renterne'.



## Stigende urbanisering og ændringer i arealudnyttelsen

Næsten tre fjerdedele af Europas befolkning bor i byer og forstæder, hvilket vil sige ca. 10 % af EU's samlede landområde. Dette kan virke som håndterbare størrelser, men intensiteten i arealudnyttelsen og konkurrerende interesser i arealudnyttelsen kan få konsekvenser for store dele af Europa langt fra det sted, hvor den egentlige arealudnyttelse finder sted.

Nye analyser viser, at bygningen af boliger, kontorer, forretninger, fabrikker og veje har givet yderligere 800 000 hektar produktive arealer nye kunstige overflader, og at kontinentets byområder i perioden 1990–2000 dermed blev udvidet med 6 %. Dette svarer til tre gange størrelsen af Luxembourg og udgør en betydelig reduktion af naturkapitalen. Den lave pris på god landbrugsjord, sammenlignet med prisen på allerede urbaniseret jord, er en af de væsentligste faktorer bag den bymæssige spredning.

Også turismen er i kraftig vækst, en udvikling, som delvis skyldes billige flyrejser og det faktum, at Europas befolkning bliver stadig rigere og lever længere. Turismen bidrager også til byspredningen, især i baglandet til byer langs kysten, for eksempel langs den kraftigt udbyggede Middelhavskyst. Dårligt planlagt turistbyggeri kan desuden øge presset på områder, der allerede lider under vandstress.

I takt med at byområderne vokser, øges også presset på arealerne og vandet i de omkringliggende områder. Denne vækst påvirker vigtige 'serviceydelser', som vi forventer at få gratis fra naturen, for eksempel naturlig filtrering af grundvand i de vandførende lag, hvor vi henter drikkevandet, bevarelse af vådområder

og af den genetiske mangfoldighed, som findes i store områder med mindre landbrug. Fjernelse af skovbevoksning kan ændre regnvandsafstrømningen radikalt og forårsage jordskred og andre problemer og samtidig øge risikoen for oversvømmelser i flere områder.

## Klimaændringerne er her

Klimaændringerne er på vej. Den gennemsnitlige temperatur i Europa er gennem de sidste 100 år steget med 0,95 °C og forventes at stige med 2–6 °C i løbet af det kommende århundrede. I nogle områder vil landbruget sandsynligvis drage nytte af længere vækstsæsoner, men i andre vil alvorlig vandmangel og mere alvorlige (og mindre forudsigelige) vejr-situationer gøre landbrugserhvervet mere risikofyldt.

Med de stigende havtemperaturer bliver der øget risiko for algeopblomstring, dvs. giftigt planteplankton, som er skadelig såvel for livet i havet som for mennesker. Dyreplankton — som udgør bunden af fødekæden — og fisk, som har dyreplankton som den vigtigste næringskilde, har en tendens til at følge temperaturudviklingen. Faktisk er nogle arter vandret ca. tusind kilometer mod nord. Dyre- og plantearter på land er også i bevægelse. Men desværre kan ikke alle arter flytte på sig. Alpine arter, der lever i højtliggende områder, har snart ikke flere muligheder.

Dette er baggrunden for, at ministrene i EU er blevet enige om et mål for at begrænse den langsigtede globale stigning i gennemsnitstemperatur til max. 2 °C over de før-industrielle niveauer. De har også angivet, at det kan blive nødvendigt at stabilisere CO<sub>2</sub>-koncentrationerne et godt stykke under 550 ppm for at nå dette mål, hvilket nødvendiggør, at industrilandene inden 2050 opnår nedskæringer i drivhusgasemissionerne på ca. 60–80 % i forhold til niveauet i 1990. Med EU's kvotehandelssystem og foranstaltninger som det europæiske klimaændringsprogram er EU på kort sigt godt på vej til at opfylde Kyoto-målene. Midtvejsmålet for 2020 — en reduktion på 15–30 % i drivhusgasemissionerne i forhold til 1990-niveauer — vil dog blive vanskeligere at nå.

Scenarie-undersøgelser foretaget af EEA fastslår, at nøglen til en økonomi med lav kulstofemission primært handler om tre tiltag: Nedsættelse af energiforbruget, øget andel af vedvarende energi og øget energieffektivisering, både når det gælder produktion og brug af energi, især gennem yderligere

---

energibevarende foranstaltninger. Anvendelsen af vedvarende energikilder til kraftproduktion stiger gradvist, mens muligheden for at øge anvendelsen af kernekraft til produktion af elektricitet forbliver et åbent — og meget omdiskuteret — spørgsmål i de fleste lande.

## Langsom udvikling i styringen af energiefterspørgslen

Siden 2000 er øget effektivitet inden for energiproduktionen og faldende energiefterspørgsel i industrien blevet udlignet af stigende energiforbrug hos forbrugerne og i servicesektoren. Der bruges et stadigt større antal elektriske hjælpemidler i hjemmene. Undersøgelser viser at elektriske hjælpemidler sat på stand-by nu udgør 3–13 % af elforbruget i hjemmene.

Inden 2030 ventes efterspørgslen på energi i Europa at stige med nær ved 20 %. Dette er meget mindre end væksten i BNP, men udviklingen går ikke desto mindre i den gale retning set i forhold til det, der er nødvendigt for at få bugt med klimaændringerne. Omkostningseffektive foranstaltninger til forbedring af energieffektiviteten bruges stadig i for ringe grad.

Mere effektive kombinerede kraftvarmeværker vil kunne øge energiudnyttelsen. CO<sub>2</sub>-udvinding og -lagring kan fungere som en overgangsteknologi. Endelig vil markedsbaserede virkemidler og bestemmelser kunne anvendes til at fremme energieffektiviserings tiltag i bygninger, køretøjer og forbrugsvarer og dermed medvirke til at nedsætte efterspørgslen.

På mellemlang sigt vil vedholdende investeringer i vedvarende energikilder, i energieffektivisering og i hydrogen som energikilde være med til at gøre Europa mindre afhængig af fossilt brændstof. Sidstnævnte er især af interesse for transportsektoren, som er den hurtigst voksende bidragsyder til Europas stigende energibehov og CO<sub>2</sub> emissioner. Desværre forventes denne tendens at fortsætte i de kommende årtier. Især luftfart forventes at fordoble sin andel af den samlede transport mellem 2000 og 2030.

Ved at fastsætte ambitiøse mål og målsætninger for nedsættelse af emissioner af drivhusgas har EU udvist ansvarligt lederskab. EU har derved også erkendt, at det er alt for risikabelt at forholde sig passivt. Et skift til kulstoffattige energikilder som foreslået i EEA-scenarier vil medføre højere energiregninger for forbrugeren. Men ikke at foretage sig noget har også en pris. Dét viser adskillige undersøgelser, som har behandlet denne problemstilling. En af undersøgelserne anslår, at 'samfundets omkostninger ved kulstof', dvs. omkostningerne for det globale samfund for hver ton kulstof, der slippes ud i atmosfæren, er ca. 60 euro pr. ton. Andre undersøgelser anslår langt højere omkostninger. Forskellige skøn afhænger af, hvilken pengemæssig værdi der sættes på de langsigtede påvirkninger af klima, landbrug, luftkvalitet, vandforsyninger og sygdomme.

Når man tager i betragtning, at drivhusgasemissionerne i EU-25 udgør fra 5–25 tons kulstof pr. person afhængig af, hvilket land man bor i (svarende til 300–1 500 euro pr. person), sættes det hele i perspektiv. Dette skal sammenlignes med de anslåede meromkostninger på 45 EUR/person i 2030 ved en kulstoffattig økonomi, noget som selvfølgelig er langt billigere.

## Vi er sundere, men vi udsættes stadig for forurening

Europa har gjort store fremskridt med at reducere mange former for luftforurening. Især har man fået bugt med smog i mange områder og reduceret syrerregn. Høje koncentrationer af fine partikler og især ozon i jordhøjde er dog stadig årsag til helbredsproblemer i mange byer og omkringliggende områder. Ozon i jordhøjde er også skadelig for økosystemerne og markafgrøderne i store dele af Europas landområder.

Selv om emissionerne er reduceret, forekommer disse forurenende stoffer stadig i høje koncentrationer, ofte over eksisterende grænseværdier. Udsættelse for koncentrationer fører til en nedgang i forventet levetid, forårsager for tidlig død og generel forværring af helbredstilstanden. Den øgede transportmængde, 30 %

---

for gods og 20 % for passagerer i løbet af de seneste 10 år, har medført, at betydelige teknologiske forbedringer ikke har ført til nogen væsentlig samlet reduktion i emissionerne.

Europa mister 200 millioner arbejdsdage om året som følge af sygdom, der har relation til luftforurening. Desuden anslår OECD, at 6,4 % af dødsfald og sygdomstilfælde hos mindre børn i Europa skyldes luftforurening. Dette tal er uforholdsmæssigt stort i de nye EU-medlemsstater. Analysen, som den tematiske strategi for luftforurening bygger på, blev udgivet i september 2005 og har vist, at selv om den eksisterende lovgivning bliver gennemført i sin helhed, så vil konsekvenserne for menneskers helbred og for økosystemerne fortsat være store.

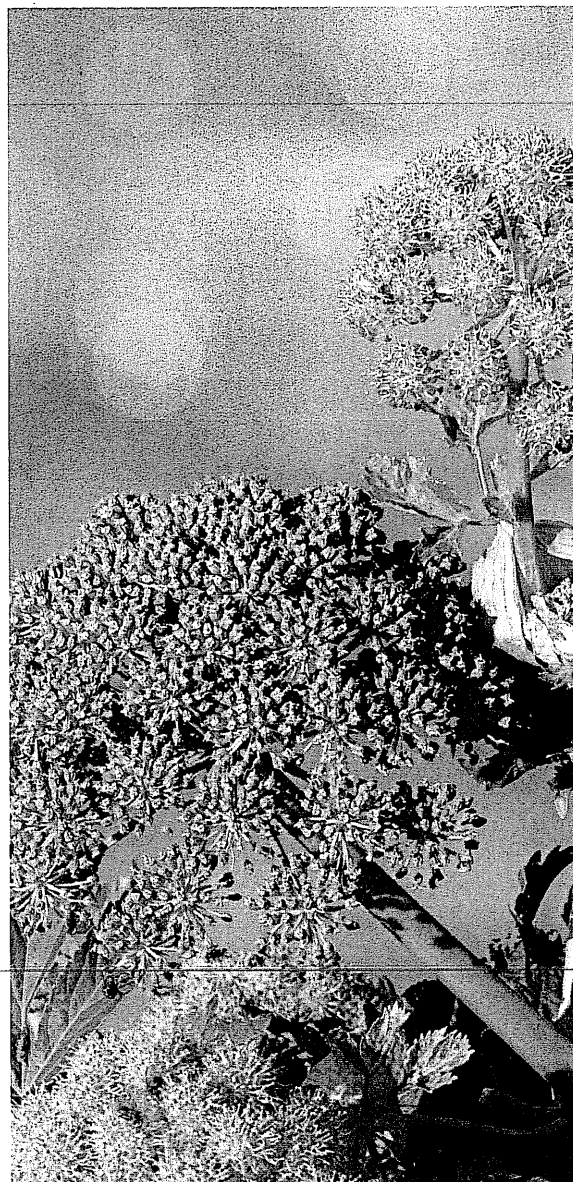
Alle forbedringer i transportteknologierne, fra hybridbiler til hydrogendrevne biler, spiller en rolle for at reducere eksponeringen. Det gælder også byplanlægning, som bør omfatte integrerede transportmåder som reelle alternativer til biltransport i mange byer.

Europas borgere udsættes også for en voksende blanding af kemiske forurenende stoffer i madvarer og moderne forbrugsvarer, herunder møbler, beklædning og husholdningsprodukter. Forbindelsen mellem kemiske stoffer og det øgede antal tilfælde af kræft i reproduktionsorganerne (testikel-, prostata- og brystcancer) og leukæmi hos børn fremhæves i stigende grad. Der mangler uigenkaldelige beviser, men den allestedsnærværende forekomst af kemikalier i blodprøver og i miljøet vækker selvfølgelig bekymring.

### **Forebyggelse af forurening betaler sig**

Der er gjort en betydelig indsats for at rense Europas spildevand og reducere industriaffald, som forurener vand. Men der er stadig et stykke vej, før rådsdirektivet om rensning af byspildevand er fuldt ud gennemført. Indtil nu er der opnået fremskridt gennem kapitalinvesteringer og avanceret vandbehandlingsteknologi.

Tendenserne viser, at der vil blive opnået yderligere reduktioner af spildevandsforureningen især i EU-10-landene, takket være midler fra EU's struktur- og samhørighedsfonde fra og med 2007. Erfaringerne med spildevandsbehandlingspolitik gennem de seneste 20 år viser, at investeringer i behandlingskapaciteter,



---

kombineret med realistiske økonomiske incitamenter med henblik på nedsættelse af forurening ved kilden, er den mest omkostningseffektive måde at reducere en sådan forurening på.

Gennem retningslinjer som nitratdirektivet har Den Europæiske Union søgt at reducere forureningen fra landbruget. I mellemtiden har investeringer foretaget af vandindustrien sikret god kvalitet af drikkevand. Udvaskning i Europas floder og grundvand forekommer stadig som følge af brug af organiske og mineralske gødningsstoffer og pesticider. Selv om det forventes, at brugen af sådanne kemiske stoffer vil mindskes i EU-15, forventes brugen af mineralske gødningsstoffer at stige med 35 % inden 2020 i EU-10, efterhånden som landbruget intensiveres.

Der vil fortsat være problemer med kvaliteten af grundvandet i mange områder af Europa, da det kan tage årtier, inden de forurenende stoffer trænger ned i jorden og ud i floderne, søerne og vandforsyningerne. Forebyggelse i form af ændrede driftsmetoder er mere omkostningseffektive end oprensning, især på lang sigt.

## **Foringelse af vores naturressourcer**

Tilstanden for verdens fiskebestande illustrerer faren ved at drive rovdrift på naturforekomsterne og skade økosystemernes funktioner. Fisk er verdens sidste store kilde til vildt mad. FN's Fødevarer- og landbrugsorganisation (FAO) skønner, at 75 % af verdens fiskebestand overfiskes, og at populationer af rovfisk i toppen af fødekæden som tun og hajer bliver færre i antal.

Da mange af Europas fiskebestande er blevet forringet, er de europæiske fiskeflåder flyttet til fjernere farvande, støttet af bilaterale aftaler og subsidier. Disse flåder har spillet en rolle med hensyn til det, der hedder, at 'vi fisker nedad i fødekæden' ved at fange betydelige mængder af arterne i toppen af fødekæden. Dette har medført, at mange kommercielt betydningsfulde arter og selve økosystemets struktur er truet.

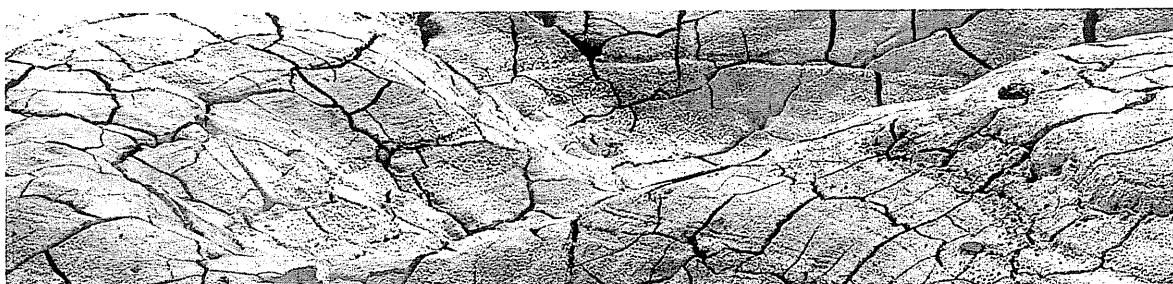
Når det gælder naturressourcer på land, er 18 % af Europas landarealer udpeget som beskyttede områder i Natura 2000-netværket, hvilket bidrager til at sikre økosystemernes sundhed og mangfoldighed. Ikke desto mindre udsættes Europas landskaber, som er en væsentlig del af vores kulturarv og vigtig for biodiversiteten, for omfattende og potentielt uigenkaldelige indgreb. Disse indgreb eller forandringer påvirker såvel de enkelte arter som økosystemernes funktioner.

De største tab af habitater og økosystemer for biodiversitet ud over kontinentet gennem 1990'erne lå inden for lyngheder, underskov og tundra samt forskellige vådområder. Mange af de tilbageværende vådområder er gået tabt i forbindelse med kystudvikling, bjergreservoirer og anlægsarbejder i forbindelse med floder. Selv om en større del af Europa i dag er dækket af træer i forhold til de senere år, er også mange skove blevet fældet med større intensitet end tidligere.

Disse tab har konsekvenser for de enkelte dyre- og plantearter. Til trods for bevaringstiltag, som en del af den europæiske strategi om at værne om vilde planter og dyreliv og deres naturlige leveområder, er mange arter fortsat truet, herunder 42 % af Europas naturligt forekommende pattedyr, 15 % af fuglene, 45 % af sommerfuglene, 30 % padderne, 45 % af krybdyrene og 52 % ferskvandsfiskene.

Europas jordbund er særdeles varieret, idet der findes mere end 300 vigtige jordarter ud over kontinentet. Jord, som går tabt, kan efterhånden bygges op igen gennem naturlige processer, men det kan tage så meget som 50 år at producere bare nogle få centimeter ny jord. Jordbunden bør derfor betragtes som en ikke-vedvarende ressource. Jord udsættes for pres fra mange sider – erosion, forsegling, forurening, tilsaltning. Frem til i dag har dette område vist sig at være et særligt vanskeligt område, og jordbunden forventes fortsat at udgøre en udfordring på linje med forventede fremtidige udviklinger i Europa inden for urbanisering, intensivt landbrug og industrialisering/afindustrialisering.

På hele kontinentet stiger efterspørgslen efter vand fortsat, især inden for husholdningssektoren. I de nye medlemsstater forventes vand til husholdninger at



stige med 70 % i det kommende tiår. Der bruges også mere vand til vanding af levnedsmiddelafrøder, især i Sydeuropa, hvor der allerede er tegn på vandstress. Klimaændringer forventes at øge og forværre dette problem. Tilgængeligheden på lang sigt af rigelige, pålidelige og rene vandforsyninger vil blive endnu vigtigere i sammenhæng med fremtidig planlægning af arealudnyttelse, især omkring Middelhavet.

Gennem det sidste årti har Europa opnået en relativ adskillelse af økonomisk vækst og materiale- og energiforbrug. I absolutte tal har ressourceanvendelsen dog været konstant. Der er store forskelle mellem EU-landene, og materialeintensiteten varierer fra ca. 11 kg/euro af BNP til mindre end 1 kg/euro. Disse forskelle kan delvis forklares ud fra forholdet mellem økonomisk aktivitet i industrien og i servicesektoren. Ikke desto mindre er ressource- og energiproduktiviteten i Vesteuropa i gennemsnit fire gange højere end i de nye EU medlemslande. Dette skaber store muligheder for at opnå en bedre balance i ressourceproduktiviteten mellem EU-15 og EU-10 gennem teknologioverførsel og andre tiltag.

## **Integration, innovation og markedsreform**

EU's vellykkede miljøpolitik gennem de sidste 30 år har stort set været koncentreret om punktkilder, der var lette at få øje på. Problemerne er hovedsagelig søgt løst ved reguleringer og teknologiske nyskabelser. Udfordringen er nu at udvikle og gennemføre en langsigtet politik for de økonomiske sektorer, som bidrager mest til at sprede forureningskilder.

Selv om dette resulterer i en sammenhængende, langsigtet og samtidig fleksibel politik, som har bred støtte fra befolkningen, vil det sandsynligvis tage flere årtier, før der opnås betydelige fremskridt. Det betyder, at folkeoplysning og udbredelse af bevidstgørende foranstaltninger bliver stadig vigtigere for at kunne udforme miljøpolitikken på en effektiv måde.

For at politikken kan være effektiv må den også tilskynde til adfærdsændringer blandt Europas

forbrugere og fokusere på mindre miljøskadelige aktiviteter, især inden for transport-, energi- og landbrugssektorerne. Langsigtede institutionelle reformer, og en økonomisk planlægning, som tilskynder til større miljøeffektivitet, kan medvirke til at fremme sådanne aktiviteter. Disse vil kunne understøttes af markedsbaserede virkemidler. For eksempel vil fjernelse af miljøskadelige subsidier og indførelse af støtte til udvikling og brug af miljøinnovation inden for produktion, energi, transport og landbrug i høj grad være konstruktive tiltag på vej mod mere bæredygtige økonomiske aktiviteter.

Der er allerede fastsat miljømål på mange politikområder i EU, og der er afsat betragtelige summer til at fremme tiltag og adfærd, der ligger på linje med miljømålene, for eksempel i forbindelse med den fælles landbrugspolitik. I betragtning af at ændringer i arealanvendelsen får så vidtrækkende konsekvenser, kan Europa ikke desto mindre drage fordel af øget samarbejde på tværs af sektorerne med det formål at opnå en mere afbalanceret udvikling og territorial samhørighed, for eksempel mellem regional-, by- og transportplanlægning og anvendelsen af EU's struktur- og samhørighedsfonde.

Transportsektoren egner sig godt som prøvesag til understregning af fordelene ved mere integrerede tiltag. Denne sektor har et stort antal indbyrdes forbundne drivkræfter og forskellige former for pres, der påvirker miljøet. På den ene side har sektoren opnået væsentlige reduktioner i emissionerne af luftforurenende stoffer såsom ozonforgængere og forsurende stoffer. Men på den anden side stiger emissionerne af drivhusgasser stadig i takt med, at behovet for transport (gods- og passagertransport) overhaler de forbedringer, der er opnået for energirelaterede emissioner gennem teknologiske forbedringer og strengere bestemmelser.

I takt med udvikling af byerne har transportinfrastrukturen konsekvenser for arealanvendelsen på tre måder. Den bidrager til overtagelse af god landbrugsjord, forseglor jordbunden i stadig hurtigere tempo og forårsager fragmentering af habitater overalt i Den Europæiske Union. Desuden

---

udsætter den en stor del af befolkningen for høje støjniveauer.

Vores stigende ønske om mobilitet på vejene og i luften har resulteret i, at transportsager kommer øverst på den miljøpolitiske dagsorden på alle planer, fra det kommunale til det globale. Dette afspejler de store udfordringer, der omgiver transportområdet, fra lokale hensyn (byplanlægning og byudformning) til globale (drivhusgasser og klimaændringer).

Langsigtede, mere overordnede løsninger har givet gode resultater. Beskatning af benzin illustrerer effektiviteten af en langsigtet omlægning af økonomiske incitamenter ved hjælp af markedsbaserede virkemidler. Amerikanske og europæiske bilteknologier er grundlæggende ens. Ikke desto mindre har europæiske brændstofafgifter på ca. 50 % tilskyndet til ændret forbrugeradfærd. Sammen med politisk pres for at anvende ny teknologi, har disse faktorer gjort nye europæiske biler næsten dobbelt så brændstofbesparende inden for de sidste årtier som deres modstykker i USA, hvor brændstofafgiften er meget lavere. Undersøgelser viser, at der kunne opnås betragtelige besparelser i energiintensiteten ved en tilsvarende tilgang til prisfastsættelsen på energi.

## Hvad vi kan gøre

Skatte- og afgiftsreformer kan bidrage til et sundere og mere bæredygtigt miljø. En gradvis omlægning af skatte- og afgiftsgrundlaget fra beskatning af 'gode ressourcer' som investeringer og arbejde hen imod beskatning af 'dårlige ressourcer' som forurening og ineffektiv anvendelse, ville også bidrage til at internalisere prisen på tjenester og produkter. Dette vil give mere fornuftige prissignaler til markedet.

Politiske beslutningstagere kunne også udarbejde supplerende tiltag for at sikre, at miljøafgifter ikke skaber social uretfærdighed. De, som er dårligt stillede i samfundet, bruger generelt en større del af deres indtægt på basale behov som mad, vand og energi. Undersøgelser har vist, at afgifter på



---

elektricitet i særdeleshed ramte de fattige, mens transportafgifter er forholdsvis skånsomme mod de fattige, som har begrænset adgang til private transportmidler. Forureningsafgifter rammer generelt alle samfundsgrupper ligeligt.

Politiske beslutninger, der lægger mere skat på forbrug og mindre på arbejde, kan også give et bredere skatte- og afgiftsgrundlag i betragtning af, at den erhvervsaktive del af befolkningen bliver stadig mindre, samtidig med at befolkningen ældes.

De syv tematiske strategier, der blev udarbejdet i forbindelse med det 6. Miljøhandlingsprogram, politikken for sektorintegration og Den Europæiske Unions strategi for en bæredygtig udvikling tilskynder en langsigtet planlægning.

Ved hjælp af en langsigtet, sammenhængende politik kan man omstrukturere incitamenterne og bruge økonomiske virkemidler, markedspriser og skatter/afgifter til at reducere de stigende og stadig mere åbenlyse omkostninger ved at bruge klodens naturressourcer. Det vi opnår ved miljøeffektivitet kan også medvirke til at forbedre

Europas konkurrenceevne. Bedre energi- og ressourceproduktivitet i Europa kan også delvis være med til at udligne de konkurrencemæssige fordele, som de nye økonomier i Asien og Sydafrika har.

Ikke desto mindre er der væsentlige barrierer for en effektiv gennemførelse af beslutninger på alle styringsniveauer i EU. Undersøgelser foretaget af EEA tyder på, at hvordan institutionerne er bygget op, kan være lige så vigtig som udformningen af selve politikken.

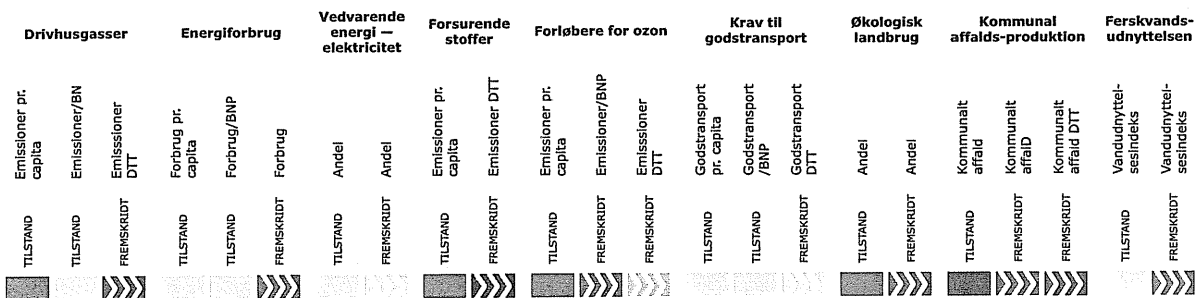
Eurobarometer-undersøgelsen i 2005 viser, at miljøgevinsterne, som er opnået i løbet af de sidste ti år, har støtte i opinionen, og at borgerne i Europa er parat til at gøre mere. Denne rapport viser da også, at der skal gøres mere såvel af regeringerne som af borgerne for at få en økonomisk udvikling, som står i forhold til jordens bæreevne.

Ved at skabe et dygtigere, renere, mere konkurrencedygtigt og mere sikkert europæisk samfund er Europa godt placeret til at tage ledelsen på dette område. Sådanne fremskridt vil fremme forbedringer i den globale miljøeffektivitet og sikre verdens miljøkvalitet.



# Danmark

Danmark er det førende land i Europa inden for vedvarende energi, vandanvendelse og økologisk landbrug, men når man kigger på tallene pr. indbygger, klarer Danmark sig mindre godt på visse områder. Det gælder f.eks. kommunal affaldsproduktion og emissioner i luften, selv om det her er lykket at nå meget tæt på målet.



## Drivhusgasemissioner

I 2002 lå drivhusgasemissioner i Danmark 1 % under niveauet i basisåret. Hvis basisåret justeres for handel med elektricitet i 1990, lå drivhusgasemissionerne i 2002 9 % under niveauet for basisåret med en distance-to-target indikator (afstand-til-målet-indikator) på + 3.5 procentpoint. De væsentligste faktorer for faldende emissioner, hvad angår 2001, var nedgangen i forbruget af fossilt brændsel i husholdningerne og industrien samt nedgang i emissionerne fra landbrugsjord. Mellem 1990 og 2002 opvejede store nedgange i emissioner fra landbrugsjorden og fra husholdningerne øgede emissioner fra vejtransporten. Fremskrives emissionerne med de nuværende virkemidler opnås målet for 2010 ikke. Danmark vil ikke nå Kyoto-målet på basis af disse prognoser uden supplerende tiltag. Danmark har til hensigt at nå Kyoto-målet ved hjælp af Kyoto-mekanismer og yderligere danske omkostningsbegrænsende tiltag.

## Energiforbrug

I perioden 1990–2003 øgedes det danske bruttoenergiforbrug (justeret for brændstofforbrug forbundet med udenrigshandel med elektricitet og med klimatiske variationer i forhold til et år med normalt vejr) med 1 %, mens BNP for den samme periode øgedes med 30 %. I samme periode har effektivitetsforanstaltninger medført en nedsættelse af korrigerede CO<sub>2</sub>-emissioner på 14,9 %. Det samlede nationale elforbrug steg med 14,2 % i samme periode.

## Vedvarende elektricitet

Andelen af vedvarende energi er steget gradvist i løbet af perioden. I 2003 udgjorde vedvarende kilder, herunder affald, 24,8 % af det nationale elforbrug. Vindenergi udgjorde hovedparten af forbruget (15,8 %), men biomasse er også blevet mere betydningsfuld og bidrog med 4 % i 2003.

## Emissioner af forsurende stoffer

I 1990 var den relative andel af syreækvivalenter næsten ens for de tre gasarter. I 2003 var den vigtigste forureningsfaktor i Danmark ammoniakkvælstof og de relative bidrag for SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og NH<sub>3</sub> var hhv. 9 %, 40 % og 51 %. Fra 1980 til 2003 faldt SO<sub>2</sub>-emissionerne med 93 %. Denne store reduktion skyldes navnlig etableringen af afsvovlingsanlæg og brug af brændstoffer med lavere svovlindhold i offentlige elværker og fjernvarmeanlæg. Fra 1985 til 2003 faldt NO<sub>x</sub>-emissionerne med 32 %, andelen fra offentlige elværker og fjernvarmeanlæg faldt i denne periode med 47 % på grund af installation af lav-NO<sub>x</sub>-brændere og denitrificerende anlæg. I Danmark stammer næsten alle NH<sub>3</sub>-emissioner fra landbrugsaktiviteter. De samlede emissioner af ammoniak faldt med 32 % fra 1985 til 2003. Dette skyldes en stærk dansk miljøpolitik gennem de seneste 20 år.

Befolkning: 5 387 000  
 Areal: 43 090 km<sup>2</sup>  
 BNP: 162 099 millioner euro



## Emissioner af forløbere for ozon

Emission af NMVOC (non-Methane Volatile Organic Compounds) i Danmark kommer fra mange forskellige kilder og kan opdeles i to hovedgrupper: Ufuldstændig forbrænding og afdampning. Køretøjer beregnet til vejtransport er stadig de væsentligste bidragydere til emission fra ufuldstændig forbrænding, selv om emissionerne er gået ned siden indførelsen af katalysatorer i 1990. Fordampningsemissioner stammer hovedsagelig fra brug af opløsningsmidler. Emissioner fra energivirkningsheder øgedes gennem 1990'erne pga. øget brug af stationære gasmotorer, der har langt højere emission af NMVOC end konventionelle dampkedler. De samlede menneskeskabte emissioner faldt med 39 % mellem 1985 og 2003, hovedsagelig på grund af øget brug af katalysatorer i biler og reduceret emission fra brug af opløsningsmidler. Med hensyn til NO<sub>x</sub> henvises til teksten under syredannende gasarter.

## Krav til godstransport

Tendensen i udviklingen inden for transportsektoren har ikke rigtig bevæget sig i en bæredygtig retning. Indenrigsgodstransport viser muligvis svage tegn på afkobling, hvorimod der ikke sker et skift hen imod jernbanetransport. Hvad angår passagertransport er der tegn på nogen afkobling. Storebæltsforbindelsen (indviet i 1998) har også betydet en væsentlig nedgang i indenrigslufttransporten og har øget intercity-trafikken (og vejtransport). Den nye metro i København har medført øget brug af tog i hovedstadsområdet.

## Arealer med økologisk landbrug

Den relativt høje procentdel af arealer med økologisk landbrugsdrift i Danmark skyldes en kombination af et markedsstyret behov for økologiske mælkeprodukter og offentlig støtte til omlægning til produktion af økologisk salgsafgrøde med henblik på at nedsætte de miljømæssige følgevirkninger fra landbruget. Den store stigning i økologiske arealer sidst i 1990'erne blev fulgt af en stagnation efter 2000 på grund af faldende markedspriser på økologiske fødevarer.

## Kommunalt affald

På linje med andre europæiske lande er affaldsproduktionen fra husholdninger steget i de seneste 10 år, men er dog stabiliseret i de sidste par år. Størstedelen af dette affald går til forbrænding (60 % i 2003), 31 % genbruges og 6 % bruges til deponering. De danske mål er 33 % genbrug, 60 % forbrænding og 7 % deponering inden 2008.

## Brug af ferskvandskilder

Drikkevandsforsyningen i Danmark er baseret på grundvandsressourcer. Indførelsen af vandgifter og opfordring til øget bevidsthed i forbindelse med spild i distributionssystemerne har været brugt som incitament til bæredygtig anvendelse. Brug af vand til kunstig vanding afhænger i høj grad af vejrforholdene. Der har dog været en generel nedgang, især som følge af indførelsen af afgift på indvindingstilladelser. En nyere, vigtig opdagelse med hensyn til forbindelsen mellem vand og landbrug er, at siden indførelsen af den første handlingsplan for vandmiljøet i 1987 (Vandmiljøplanen), er de samlede emissioner af nitrogen (kvælstof) til kystnære vande faldet betragteligt. Faldet af nitrogen kan tilskrives en betydelig nedsættelse både i udvaskningen fra landbrugsjord og i udledningen af spildevand. Med korrektioner for variationer i afstrømningen anslås nedgangen i den marine kvælstofbelastning at være på ca. 40 %.

Yderligere oplysninger fås ved henvendelse til det pågældende nationale knudepunkt. Kontaktoplysninger findes på:  
[http://org.eea.eu.int/organisation/nfp-eionet\\_group.html](http://org.eea.eu.int/organisation/nfp-eionet_group.html)

# Scorekort

---

## Hvad er det?

Det er et værktøj, som viser EEA-medlemslandenes relative miljømæssige præstationer.

## Hvorfor?

For at fremme debatten blandt såvel politikere som borgere i EEA-medlemslandene og opnå fælles politisk erfaringsudveksling. Det giver læseren mulighed for at foretage de relevante sammenligninger mellem lande og emner i forhold til præstationsbenchmarks.

## Hvem?

Det er relevant for politikere, som er nødt til både at forstå ændringerne i miljøet, og hvordan de direkte eller indirekte er et resultat af den politik, der føres.

## Hvordan?

Det benytter ni indikatorer fra EEA's sæt af nøgleindikatorer: Drivhusgasemissioner, energiforbrug, vedvarende energikilder i elproduktionen, emissioner af forsurende stoffer, emissioner af forløbere for ozon, efterspørgsel efter godstransport, areal med økologisk landbrug, byaffald, udnyttelse af ferskvandsressourcer; (Udvælgelsen af de indikatorer, der er medtaget i 'scorecard', er EEA's ansvar og afspejler ikke nødvendigvis landenes prioriteringer).

## Brug af scorekortet

Resultaterne for hver indikator er vist efter befolkning, BNP og/eller som en afstand til målet. F.eks. ligger Litauens præstationer med hensyn til drivhusgasser inden for de øverste 25 % af værdiområdet pr. indbygger (lyseblå), inden for de midterste 50 % pr. BNP (blå) og er på vej til at nå sit mål (lysegrøn).

Farvenøglen er:

- rød — ikke på vej til at nå det politiske mål
- mørkegrøn — inden for 5 % fra målet
- lysegrøn — på vej til at nå målet
- lyseblå — inden for de øverste 25 % af værdiområdet
- blå — inden for de midterste 50 %
- mørkeblå — inden for de laveste 25 %.

Scorecard viser data for status i et enkelt år (2002 eller 2003) og for fremskridt opnået over ti år (sædvanligvis 1992–2002, vist som bokse med pile).

## Er scorekortet retfærdigt?

Det er ikke en samlet endelig analyse af landenes miljøpræstationer, selv om det dog afslører mønstre i de relative miljøpræstationer mellem EEA-medlemslandene. Grupperingen af landene i scorekortet fremhæver nogle af disse mønstre og nogle af de underliggende socioøkonomiske og geografiske faktorer. At landene står i den orden, de er nævnt, er ikke udtryk for en rangorden.

For at gøre 'scorecard' så retfærdigt som muligt fokuseres der ligeligt på nuværende situation og fremskridt opnået i tidens løb. Så det vil f.eks. vise, at et land har gjort gode fremskridt, selv om dets nuværende præstationer ikke er lige så gode. Endvidere giver tallene pr. indbygger et retfærdigt billede af præstationerne uanset landets størrelse, med mindre målet er specifikt relateret til BNP.

---

## Scorekortresultater

- Tyskland, England, Holland, Frankrig og Sverige har for nylig omstruktureret deres industrier og/eller har en lang tradition for miljøpolitikker. Disse lande har økonomier, som generelt er mindre energi- og emissionsintensive, men deres energiforbrug pr. indbygger er langt højere end i de ti nye medlemsstater. Portugal, Spanien og Irland har alle økonomier i rivende udvikling, de har vanskeligt ved at nå hvert af de miljømål, der er medtaget i scorekortet, og de har generelt emissionsintensive økonomier.
- Luxembourg, Slovenien, Belgien, Norge, Østrig, Italien, Danmark, Finland og Grækenland har vanskeligt ved at nå enten deres Kyoto- (byrdedeling) mål eller deres mål for emissioner af ozonforløbere. Der er betydelige forskelle inden for denne gruppe, men alle har relativt høje emissioner af ozonforløbere, stort energiforbrug pr. indbygger og store emissioner af drivhusgasser. Disse tendenser kan muligvis alle være et resultat af høj transportintensitet.
- De ti nye EU-medlemsstater med Bulgarien og Rumænien:
  - har økonomier med relativ høj energi- og emissionsintensitet,
  - er inden for rækkevidde af deres luftrelaterede mål,
  - har høj godstransportintensitet,
  - har de lavest registrerede mængder af byaffald på europæisk plan.

Kun Slovenien passer ikke ind i dette mønster og svarer i stedet mere til Belgien eller Norge, men er mere emissionsintensivt.

## Oplysning til læseren

Analysen for hvert land blev foretaget i samarbejde med det pågældende land, så der på landsbasis blev opnået yderligere synsvinkler på scorekortanalyserne. Valget af indikatorer er EEA's ansvar og afspejler ikke nødvendigvis de enkelte landes prioriteringer. For at gøre det muligt at opnå en dybere forståelse af problemerne på landsplan stammer visse af tallene her fra nationale kilder, hvorfor de muligvis ikke er fuldt ud sammenlignelige med de data, der er indsamlet af Eurostat, EEA eller andre internationale organer. EEA påtager sig det fulde ansvar for det endelige resultat.

---

### Uddrag af rapporten

European Environment — State and Outlook 2005, Landeanalyser

- 
- Cypern, Malta, Island, Tyrkiet, Liechtenstein og Schweiz kan ikke på behørig vis sammenlignes med andre. Flere af disse er for nylig blevet medlemmer af Det Europæiske Miljøagentur, og dataudvekslingsprocedurerne med disse lande er under etablering.

# Scorecard

## STATUS (2002/3)

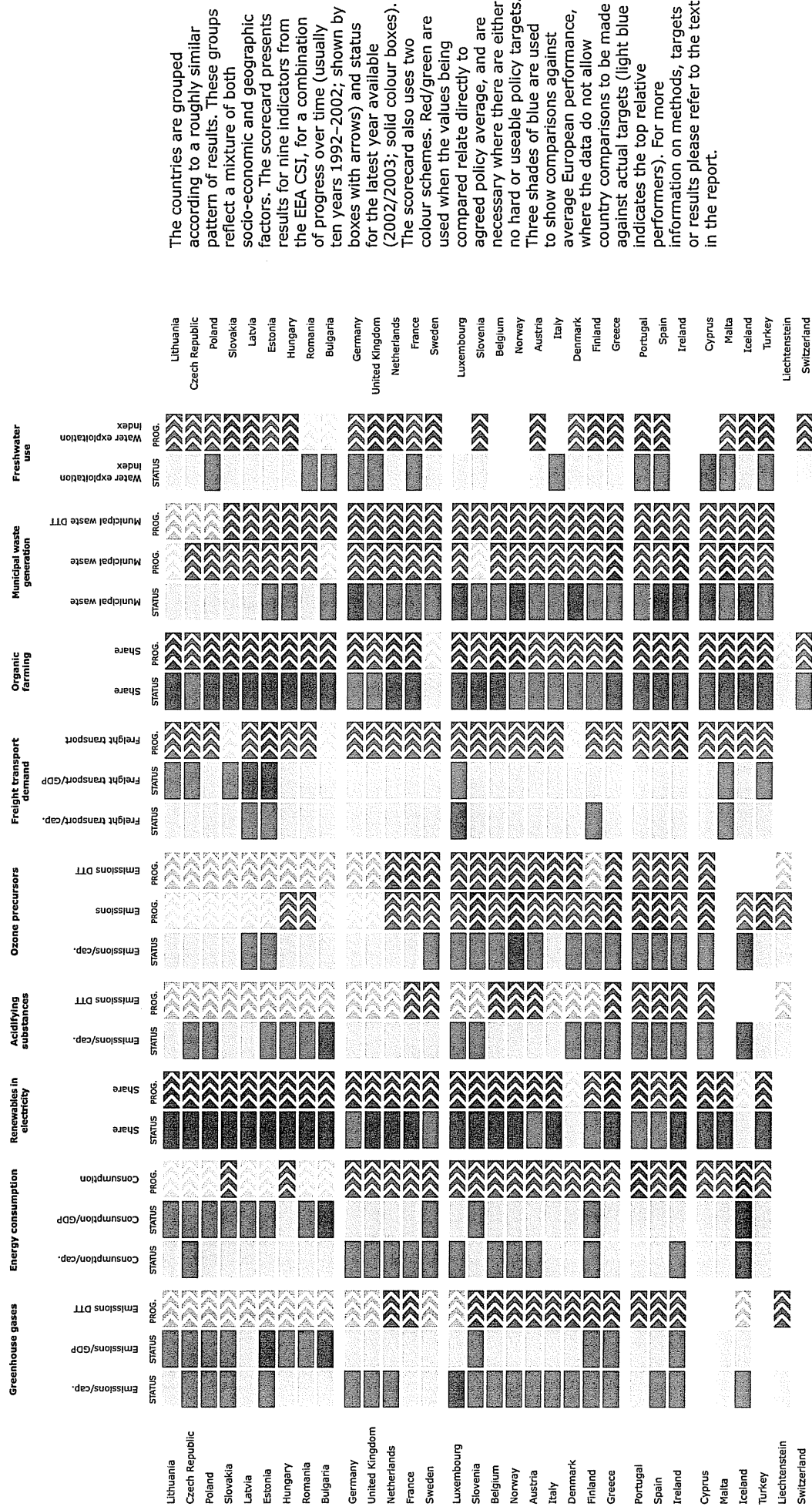
Top 25 % of indicator values  
 Middle 50 % of indicator values  
 Lowest 25 % of indicator values  
 Overall, the lighter the colour or tone the better the performance.

## PROGRESS (1992-2002/3)

Top 25 % of indicator values  
 Middle 50 % of indicator values  
 Lowest 25 % of indicator values  
 On track to meet the target  
 Within  $\pm 5$  percentage points of the target line  
 Not on track to meet the target

## Distance to target (DTT)

On track to meet the target  
 Within  $\pm 5$  percentage points of the target line  
 Not on track to meet the target



The countries are grouped according to a roughly similar pattern of results. These groups reflect a mixture of both socio-economic and geographic factors. The scorecard presents results for nine indicators from the EEA CSI, for a combination of progress over time (usually ten years 1992-2002; shown by boxes with arrows) and status for the latest year available (2002/2003; solid colour boxes). The scorecard also uses two colour schemes. Red/green are used when the values being compared relate directly to agreed policy average, and are necessary where there are either no hard or useable policy targets. Three shades of blue are used to show comparisons against average European performance, where the data do not allow country comparisons to be made against actual targets (light blue indicates the top relative performers). For more information on methods, targets or results please refer to the text in the report.

The listing of the countries does not represent an overall ranking