

**Taleseddel med svar på samrådsspørgsmål AÅ og BA den 3. juni 2009:**

**Vedr. regeringens bæredygtighedsstrategi.**

Spørgsmål AÅ:

”Vil ministeren redegøre for de ændringer, der er i regeringens nye bæredygtighedsstrategi, når det drejer sig om målsætninger i forhold til CO2 udledningen, både generelt og i særdeleshed, når det drejer sig om transportsektorens CO2 udledning?”

Spørgsmål BA:

”Vil ministeren ligeledes redegøre for de ændrede målsætninger i forhold til energieffektivitet og andelen af vedvarende energi og oplyse, hvad baggrunden er for de reducerede ambitioner?”

Samrådsspørgsmålene er stillet efter ønske fra Pia Olsen Dyhr (SF).

**Samlet svar på begge spørgsmål**

**Jeg vil svare på de to samrådsspørgsmål samlet.**

**Det fremgår ikke klart af spørgsmålet, men jeg går ud fra, at der med ”ændringer” menes ændringer i den endelige strategi for bæredygtig udvikling ”Vækst med omtanke” fra marts i år sammenholdt med regeringens debatoplæg ”Grønt ansvar” fra juni 2007 om strategi for en bæredygtig udvikling.**

## **Fornøjelse at svare**

**Tak for denne mulighed for at gennemgå den udvikling, der er forekommet på klima- og energimålsætningerne siden 2007. Det er jeg glad for, fordi regeringens målsætninger fra debatoplægget ”Grønt ansvar” nu er blevet omsat til bredt funderede politiske aftaler eller bindende EU-mål - og det endda i skærpet form for flere af dem.**

## **Energipolitisk aftale, EU’s klima- og energipakke og transportaftale**

**I februar 2008 vedtog alle partier som bekendt undtagen Enhedslisten som bekendt den energipolitiske aftale, der sætter nationale mål for vedvarende energi, nationale mål for reduktion af bruttoenergiforbrug og nationale mål for energibesparelser.**

**I december 2008 blev EU’s klima- og energipakke vedtaget. Den sætter ambitiøse bindende mål for reduktion af drivhusgasserne og fremme af vedvarende energi.**

**Og i januar i år vedtog alle partier – igen undtagen Enhedslisten - aftalen ”En grøn Transportpolitik”.**

**Det er selvfølgelig målsætningerne i disse aftaler, der er gengivet i regeringens strategi ”Vækst med omtanke”. Alt andet ville være lidt besynderligt.**

**Og lad os så se på de enkelte målsætninger:**

### **Vedvarende energi**

**I debatoplægget fra 2007 fremgår det, at 30 pct. af bruttoenergiforbruget i 2025 skal dækkes af energi fra vedvarende energikilder. Med EU’s klima- og energipakke har Danmark fået som mål at 30 pct. af det endelige energiforbrug i 2020 skal dækkes af vedvarende energi.**

**Der er tale om forskellige opgørelsesmetoder. Men EU-målet for 2020 flugter med det mål, regeringen satte sig for 2025.**

**Målsætningen er altså ikke, som der ellers postuleres i spørgsmålet, blevet reduceret. Men**

**der er i mellemtiden - med den nationale energiaftale og EU-aftalen blevet fastlagt to mål for henholdsvis 2011 og 2020. Og det fremgår direkte af energiaftalen, at resultatet af EU's byrdefordeling for vedvarende energi vil være bindende for dansk energipolitik frem til 2020.**

**Så stopper udviklingen selvfølgelig ikke i 2020. Regeringen har et langsigtet mål om, at Danmark skal være uafhængig af fossile brændsler. Det kræver en vedvarende indsats for fremme af VE.**

### **Energispareindsatsen**

**I debatoplægget "Grønt ansvar" indgik der - med baggrund i regeringens udspil til en energiaftale fra 2007 - en målsætning om, at regeringen ville øge målet for energispareindsatsen til 1,25 pct. årligt.**

**I den endelige bæredygtighedsstrategi indgår det, at der årligt, i tråd med energiaftalen, skal gennemføres energieffektiviseringer på 1,5 pct. af det endelige energiforbrug svarende til 10,3**

**PJ pr. år eller til 110.000 boligers energiforbrug.**

**Der er altså tale om en betydelig styrkelse af indsatsen – og ikke om reducerede ambitioner sådan som man kunne tro af samrådsspørgsmålet.**

**Lad mig også nævne, at det i den energipolitiske aftale fra februar 2008 er fastlagt, at bruttoenergiforbruget skal reduceres med 4 pct. i 2020. I de sidste 25 år er det som bekendt lykkedes at holde forbruget nogenlunde konstant – på trods af at Danmarks økonomi er vokset kraftigt i samme periode. Fremover skal det direkte falde. Det siger næsten sig selv, at det er ambitiøst. Energibesparelser og energieffektivisering er de centrale virkemidler med henblik på at nå målet.**

**Så jeg må altså melde hus forbi, når det gælder samrådsspørgsmålets postulat om, at regeringen skulle have sænket sine ambitioner inden for vedvarende energi og**

**energieffektivitet. Regeringen har tværtom – med bred politisk opbakning - fastholdt og hævet ambitionsniveauet.**

### **Drivhusgasreduktioner**

**Jeg vil nu gå videre til målene for drivhusgasreduktionerne, som der jo er tradition for bliver fastlagt internationalt. Da debatoplægget blev udsendt i juni 2007, var EU's stats- og regeringschefer netop på forårstopmødet blevet enige om fælles målsætninger på klima- og energiområdet. Målsætningerne blev udmøntet i Kommissionens klima- og energipakke fra januar 2008, som også indeholdt forslag til byrdefordelingen mellem landene. Den danske regering arbejdede hårdt for at få aftalen på plads allerede i 2008. Og Danmark var blandt de tre lande, der påtog sig den største reduktionsforpligtigelse uden for kvoteområdet, nemlig en 20 pct. reduktion i 2020 set i forhold til 2005.**

**Ændringen i forhold til 2007-udspillet er med andre ord, at målsætningerne er blevet**

**bindende og fordelt mellem de enkelte lande, hvor Danmark altså ligger helt i top uanset hvordan man gør det op - både på mål for vedvarende energi og mål for non-ETS.**

## **Transport og CO2**

**Med hensyn til transportsektoren er der i ”Vækst med omtanke” to bindende målsætninger, som direkte påvirker transportsektoren.**

**Danmark skal - som jeg netop nævnte – samlet set reducere udledningen af drivhusgasser med 20 pct. i 2020 i forhold til 2005 for de sektorer, der ikke er omfattet af CO2-kvotestystemet. Det vil sige transport, landbrug og boliger.**

**Transportsektoren skal yde sit til opfyldelsen af kravet om en reduktion på mindst 20 pct. af CO2-udledningen fra de ikke-kvotestemte sektorer.**

**Regeringen har sammen med forligspartierne bag transportaftalen sat som mål at begrænse transportens emissioner og CO2-udledning**

**omkostningseffektivt. Det handler dybest set om at få reduceret mest CO2 til færrest mulige omkostninger.**

**En sådan omkostningseffektiv indsats kræver dog en tværgående prioritering mellem de ikke-kvotebelagte sektorer. Regeringen har igangsat et sådant arbejde, og vil, som også tidligere annonceret, til efteråret fremlægge en samlet klimastrategi for det ikke-kvoteregulerede område.**

**Desuden har vi i EU forpligtet os til at sikre, at mindst 10 pct. af energiforbruget i transportsektoren i 2020 udgøres af vedvarende energi. De første skridt i den retning er netop taget i fredags med vedtagelsen af lov om bæredygtige biobrændstoffer – igen med bred opbakning i Folketinget ligesom støtten til elbiler og mange andre ting skal sikre, at vi når målet.**

**Det er disse målsætninger, der er lagt til grund i arbejdet med en CO2-strategi for transportsektoren, og som indgår i den aftale om en grøn transportpolitik, som alle Folketingets partier**



**undtagen Enhedslisten vedtog tilbage i januar i år.**

**En aftale som altså også SF var med til at indgå og ikke mindst spørgeren var tilfreds med at dømme ud fra udtalelser til pressen.**

**Transportsektoren udgør en særlig udfordring i klimapolitikken, da den samlede CO<sub>2</sub>-udledning fra transporten er steget støt de sidste mange år. Ikke bare i Danmark men i langt de fleste industrialiserede lande. Det er en udfordring som bl.a. USA, Kina og mange lande i EU slås med, hvorfor da også både USA og Kina for nylig har indført strengere krav til bilers brændstofsudnyttelse.**

**Og stigningen er sket konstant de sidste årtier under skiftende regeringer.**

**Det er derfor særligt glædeligt, at vi nu i Danmark med transportaftalen har en aftale om initiativer, der skal sikre, at vi får knækket kurven for transportsektorens opadgående**

**CO2-udledning samt lever op til vores internationale reduktionsforpligtelser.**

**For man må jo sige, at det aldrig tidligere er lykkedes nogen regering at knække kurven for transportområdet.**

### **Pejlemærket**

**I regeringens debatoplæg indgik der et pejlemærke om, at transportsektorens CO2-udslip skulle begrænses med 25 procent i 2030 i forhold til 1988.**

**Pejlemærket stammer fra regeringens bæredygtighedsstrategi "Fælles Fremtid – udvikling i balance" fra juni 2002 da VK-regeringen lige var kommet til.**

### **Bindende mål er mere ambitiøse end 'pejlemærker'**

**Det er rigtigt at pejlemærket var overordentligt ambitiøst. Men nu er et pejlemærke jo noget man orientere sig efter, mens bindende mål er langt mere konkrete og forpligtende. Der har ikke i arbejdet frem mod transport-aftalen**

**eller i forhandlingerne med partierne om aftalen været fokus på det gamle pejlemærke for indsatsen frem til 2030 men på de konkrete bindende og i forvejen ambitiøse mål for transportområdet. Og det er det, der nu afspejler sig i regeringens bæredygtighedsstrategi.**

## **Konklusion**

**Jeg vil gerne som konklusion gentage, at regeringen har faktisk hævet ambitionsniveauet gennem de håndgribelige og bindende mål, som dels følger af de hjemlige politiske aftaler og dels de mål, som vi har forpligtet os til ved EU's klima- og energipakke. Og det er heldigvis sket med bred politisk opbakning i Folketinget.**