



13. august 2013

Pressemeddelelse

Klimaplanen er et katalog af uprioriterede virkemidler

Det Økologiske Råd er skeptisk over for de samfundsøkonomiske beregninger i regeringens klimaplan, især på trafikområdet. Hvis man kun gennemfører de billigste tiltag, slipper transporten endnu en gang for CO₂-reduktion – og det vil være en stor fejl.

I dag udkommer regeringens klimaplan, som skal sikre 40 pct. reduktion i udledningen af klimagasser i 2020. Planen er først og fremmest et katalog af virkemidler – endnu uden prioritering. Regeringen har derimod beregnet, hvor mange tons CO₂-reduktion hvert virkemiddel kan bidrage med, og hvad det samfundsøkonomisk koster at gennemføre. Men desværre er beregningerne lavet på et snævert grundlag, mener Christian Ege, sekretariatsleder i Det Økologiske Råd.

”Vi er generelt skeptiske over for denne type af samfundsøkonomiske beregninger, bl.a. fordi man fokuserer snævert på, hvad det koster at reducere CO₂, og fordi man ikke inddrager de langsigtede effekter,” siger Christian Ege.

Energiforliget fra 2012 har allerede sikret 34 pct. reduktion i 2020. Den nye klimaplan skal nu anvise reduktioner for de sidste 6 pct. Transport og landbrug gik fri i energiforliget – så nu må de holde for. Isoleret set er de fleste tiltag i transport og landbrug dyre at gennemføre, men heldigvis reducerer mange af tiltagene i landbruget f.eks. også kvælstofforureningen, og en række af virkemidlerne over for transporten vil samtidig reducere luftforurening, støj, ulykker, trængsel og sikre mere motion til befolkningen, hvorved mange dyre sundhedsudgifter undgås.

I klimaplanen har man prøvet at inddrage disse andre effekter, og dermed giver en del tiltag i landbruget faktisk et samfundsøkonomisk overskud. Det samme gælder imidlertid ikke for transportsektoren, hvor de fleste tiltag stadig fremstår som dyrere for samfundet end de faktisk er. Det skyldes bl.a., at det tæller negativt, når man sparer benzin og diesel, fordi staten så mister afgiftsindtægter. Samtidig udelader man de positive samfundsøkonomiske effekter af øget motion i beregningerne. Og selv om luftforurening i princippet er med, gælder det ikke den værste kategori, nemlig de ultrafine partikler, fordi de endnu ikke har fået en grænseværdi i EU.

”Hvis man slavisk følger tallene i kataloget og kun gennemfører de billigste tiltag, vil transporten endnu engang stort se gå fri. Men det ville være en stor fejl”, siger Christian Ege.

”Transporten skal med, fordi reduktion af biltrafikken giver mange andre positive effekter. Og så skal vi pinedød i gang nu – på længere sigt bliver det den helt store opgave at slippe af med de fossile brændstoffer netop i transporten.”

Klimaplanen skal snarest omsættes til handling, mener Det Økologiske Råd. I landbruget skal store områder af såkaldte marginale jorde tages ud af drift og i stedet bruges til f.eks. vedvarende græs. Der skal også dyrkes flere efterafgrøder og produceres mere biogas.

På transportområdet skal vi øge afgiften på benzin og diesel indtil, der kan indføres intelligente kørselsafgifter – roadpricing. Den kollektive trafik skal forbedres, og der skal laves en national cykelstrategi, som omfatter en satsning på el-cykler - et godt alternativ til biler, også på de lidt længere strækninger. Endelig skal det offentlige stille krav om miljøvenlig transport af de varer, som de køber.

Kontakt: Christian Ege, sekretariatsleder i Det Økologiske Råd: Tlf.: 33 18 19 33 eller mobil: 28 58 06 98