

Endnu en sommer, endnu et spildt år

Der er truffet alarmerende få beslutninger til gavn for klimaet i det forgangne folketingsår

Af Thomas Færgeman og Martin Lidegaard, direktør og formand i CONCITO, Danmarks grønne tænketank

Endnu et folketingsår er slut, og det er tid til at gøre status. Hvilke beslutninger blev truffet og hvilke konsekvenser vil de få?

Set fra klimaets synsvinkel, blev det et trist år. Folketingssamlingen bød på fire afgørende udspil, der tilsammen kunne have reduceret det danske CO₂-udslip inden for transport, landbrug og bygninger med 25-50 % over de næste ti år. Vel at mærke på en effektiv, økonomisk og samfundsgavnlig måde.

I stedet blev klimaet valgt fra, og en stadig større regning sendt videre. I marts måned mødtes verdens dygtigste klimaforskere på Københavns Universitet for at mejsle i videnskabelig granit, hvor meget det haster med at få bragt udslippet af drivhusgasser ned. Og dog valgte Danmark at gøre tæt på ingenting ved sit eget udslip. En detaljeret gennemgang af folketingsåret viser, at Danmark - der i forvejen ligger i top fem for udledning af CO₂ per capita i EU – efter alt at dømmes kommer til at købe sig fra en meget betydelig del af sine CO₂-forpligtelser i udlandet, både i 2012 og 2020. Det gælder ikke mindst i forhold til de sektorer, der netop dækker transport, landbrug og boliger:

Først indgik et overvældende flertal af Folketingets partier den største trafikaftale i Danmarks historie. Aftalen var mere grumset end grøn. Den indeholdt gode initiativer som genopretning af det danske skinnenet, udvidelse af jernbanen på påtrængende steder og en større indsats for cyklisterne. Men den indeholdt også alvorlige tilbageslag for klimaet, især den voldsomme udvidelse af det danske motorvejsnet, der med sikkerhed vil føre til mere biltrafik og øget CO₂-udslip. Forligets vigtigste tema, principbeslutningen om at indføre kørselsafgifter i Danmark, blev ledsaget af en melding fra et bredt flertal om halvering af registreringsafgiften, der risikerer at udhule den gavnlige virkning af kørselsafgiften. Den mest optimistiske vurdering af aftalen er, at den fører til status quo i udledningen af CO₂ fra transportsektoren frem mod 2020, mens den realistiske vurdering desværre giver et resultat med et stigende CO₂-udslip.

Alternativt kunne Christiansborg have valgt at indfase en kørselsafgift nu i form af en kilometerafgift og benytte provenuet til at nedsætte indkomstkatten i stedet for registreringsafgiften, og man kunne have satset på en offensiv udbygning af jernbanen i stedet for motorvejene de næste ti år. Dermed kunne vi have nået mellem 20 og 30 % CO₂-reduktion indenfor transportsektoren for de samme penge – og med en positiv virkning for både arbejdsmarkedet og det øvrige miljø.

Efter transportforliget kom turen til en række store offentlige udgiftspakker i kølvandet på den finansielle krise. 100 milliarder kroner blev givet til bankerne, små 10 milliarder kroner blev givet i skattelettelser, og der kan udbetales op til tre gange så meget gennem den særlige SP-opsparring. Endelig blev der etableret en lille renoveringspulje på halvanden milliard, hvor private kunne søge 25 % tilskud til private renoveringer - fra samtalekøkkener til isolering. En detaljeret klimavurdering af alle disse pakker lader sig ikke gøre på nuværende tidspunkt. Men hvis den lille renoveringspulje i heldigste fald fører til en mindre CO₂-reduktion i kraft af de energibesparelser, som nogle private husholdninger måske vil prioritere, vil disse reduktioner med stor sandsynlighed

blive ædt af skattelettelse og frigivelse af SP. Disse midler vil nemlig gå til et øget privatforbrug, ikke mindst rejser, og den samlede effekt vil efter alt at dømme blive negativ for klimaet. Bankpakken giver ingen positiv klimaeffekt.

Alternativt kunne Christiansborg have målrettet fx 10 milliarder kroner til at dække 25 % af de private og kommunale renoveringer de næste år, mod at disse renoveringer blev langsigtede og energirigtige. Ifølge den sidste rapport fra Statens Byggeforskningsinstitut på området, ville dette have kunnet føre til en 25 % reduktion af varmekonsumet i boligsektoren. Regeringen kunne også have valgt at investere i elbesparelser eller i et mere grønt erhvervsliv. I alle tilfælde ville man have fået en stor klimaeffekt og en betydelig større beskæftigelseseffekt for de samme penge, da en lang række studier påviser en større beskæftigelseseffekt af grønne investeringer.

Det næste store forlig blev skattereformen, der ifølge regeringens egne beregninger vil føre til en CO₂-reduktion på 0,6 mio. tons CO₂, svarende til ca. en procent af Danmarks samlede udslip af drivhusgasser.

Alternativt kunne Christiansborg have valgt at gennemføre en grøn skattereform, fx med en dobbelt så stor stigning i de grønne afgifter og en tilsvarende sænkning af indkomstkatten, hvorved man skønsmæssigt ville kunne have opnå 10-15 % CO₂ reduktion i de ikke kvotebelagte områder – transport, landbrug og bygninger - frem mod 2020.

Endelig lancerede regeringen sidst i april sit længe ventede udspil ”Grøn vækst”, der skulle være århundredets plan for et landbrug i harmoni med natur og miljø og i samtidig økonomisk vækst. Grøn Vækst bestod imidlertid hovedsagligt af en række gamle mål, som ikke er blevet opfyldt, eller som Danmark er tvunget til at opfylde ifølge EU. Klimaet er forbigået som selvstændigt indsatsområde, og sammenlagt beregnes Grøn Vækst af regeringen til at give en reduktion på 8 % af landbrugets udledning af drivhusgasser – svarende til 1,5 % af den samlede danske udledning.

Alternativt kunne regeringen have satset helhjertet på at lave biogas af gyllen, dyrke de lavtliggende, våde marker og lave dem om til natur, plante marginale jorder til med pil samt satse mere på at lagre kulstof i jorden. Med sådanne initiativer, kunne erhvervet inden 2020 halvere sit udslip og sænke den samlede, danske drivhusgasudledning med 10 %.

Den fuldstændig manglende sammenhæng mellem skåltalerne om klima på Christiansborg og den faktisk førte politik er alarmerende. Det skader miljøet, og gør det vanskeligt for Danmark at opfylde sine forpligtelser. Men det betyder også, at vores erhvervsliv mister et kæmpe potentiale og vi selv en lang række sidegevinster, mens lande som USA og Kina nu har sadlet om og satser massivt inden for de samme områder.

Folketingssamlingen 2008-2009 er et katalog af forspildte chancer i forhold til vor tids største udfordring: klimaforandringerne. Man sidder tilbage og spørger sig selv: Hvorfor? Eller rettere: Hvorfor ikke?

Alle refererede tal og analyser kan findes på www.concito.info

Oversigt over klimaeffekten af de fire vigtigste tiltag i folketingsamlingen 2008-9

	Potentiale for reduktion inden 2020	Faktisk gennemførte politik
Trafikforlig	20-30%	0%
Offentlige vækstpakker	25%	0%
Skattereform	15%	1%
Grøn vækst	50%	8%

Tallene for trafikforliget dækker potentialet for CO₂-reduktion i transportsektoren, tallene for de offentlige vækstpakker dækker potentialet for reduktion i varmemeforbruget, tallene for skattereformen dækker potentialet for CO₂-reduktion i de ikke kvote belagte sektorer samlet og tallene for grøn vækst dækker potentialet for reduktioner af drivhusgasser fra landbruget. For trafikforliget og de offentlige vækstpakker vurderes den faktisk gennemførte politik at føre til en stigning i CO₂-udslippet, men da det på nuværende tidspunkt ikke er muligt at gennemføre præcise beregninger, er de sat til nul.