

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Skriftlige redegørelser

Energipolitisk redegørelse af 6/12 94.

(Redegørelse nr. R 3).

Miljø- og energiministeren (Svend Auken): Hjørnesteinen i dansk energipolitik er »Energi 2000«, som blev offentliggjort i april 1990 af den daværende KVR-regering. Målet er, at miljøbelastningen fra det samlede energisystem skal reduceres væsentligt. Først og fremmest skal CO₂-emissionen reduceres med 20 pct. senest år 2005. Det er en målsætning, et bredt flertal i Folketinget gentagne gange har bekræftet, og som regeringen står fast på.

Arbejdet med atter at få »Energi 2000« på rette spor startede allerede sidste år med »Energi 2000«-opfølgningen. Men hermed er arbejdet ikke slut. De seneste vurderinger viser, at der mangler 5-6 pct., før målet er i sigte, og usikkerheden omkring gennemførelsen af enkelte af de vigtigste initiativer betyder, at der er behov for nye initiativer – ikke mindst set i lyset af Brundtlandrapporten, Torontomålsætningen og FN's klimapanel, der alle anbefaler, at CO₂-emissionen halveres på længere sigt, og at de industrialiserede lande halverer deres brændselsforbrug pr. indbygger over de kommende 40-50 år for at sikre en globalt set bæredygtig udvikling.

Grønne afgifter på erhvervenes energiforbrug er et helt nødvendigt element i genopretningen. Som tidligere bebudet vil der ske en gradvis indførelse af grønne afgifter for erhvervslivet med fuld tilbageførelse af provenuet. Erhvervene vil snarest blive inddraget i forhandlingerne herom. Formålet er at sikre, at virksomhederne kan opnå omkostningsnedsættelser ved en mere miljørigtig adfærd, og at undgå, at erhvervslivets internationale konkurrenceevne forringes. De grønne afgifter er et middel til at sikre en miljømæssigt bedre produktion i Danmark. Siget er, at afgifter på erhvervenes energiforbrug skal bidrage med en reduktion i CO₂-udslippet på ca. 5 pct.

Herudover er der imidlertid behov for en yderligere indsats på andre områder. Det skyldes bl.a., at væsentlige initiativer har vist sig at blive forsinket i forhold til tidsplanen i »Energi 2000«-opfølgningen.

Forsinkelserne gælder konverteringen af elopvarmede bygninger til kollektiv forsyning. Her er der behov for yderligere initiativer, hvis brugerøkonomien ved omstillingen skal kunne betale sig for forbrugerne. Samfundsøkonomisk er det en god idé at omstille langt de fleste elopvarmede boliger i områder med kollektiv forsyning. Endvidere går det for langsomt med gennemførelsen af effektivitetsnormer for energiforbrugende udstyr som følge af behandlingen i EU. Regeringen vil presse på for enten at få Kommissionen til at komme med direktivforslag eller godkende nationale danske normer.

Internationalt går tendensen mod en liberalisering af energimarkederne. Samtidig har EU som helhed forpligtiget sig til at stabilisere CO₂-udledningen i år 2000. Åbringen af markederne må derfor ske på en måde, der er i overensstemmelse med miljøhensynet. Det skal være muligt at afveje mulighederne for energibesparelser og udbygning med ny kapacitet, herunder give muligheder for at kræve renere brændsler anvendt.

På transportområdet vurderer regeringen, at der på visse områder kan tages nye initiativer, der kan reducere miljøbelastningen, herunder CO₂-udledningen, for forholdsvis små omkostninger.

Denne energipolitiske redegørelse vil primært give en status for, hvordan det går med »Energi 2000«-opfølgingsarbejdet, samt se på de internationale perspektiver i lyset af liberaliseringen af energimarkederne. Den næste egentlige opfølgning på energihandlingsplanen, hvor der også vil blive taget stilling til nye initiativer, vil blive foretaget i slutningen af 1995 som planlagt. Samtidig med redegørelsen har Energistyrelsen offentliggjort Statusnotat 1994.

Vurdering af udviklingen i CO₂-emissionen

Energistatistikken for 1993 viser, at CO₂-emissionen fra energisektoren, inkl. transportområdet, i 1993 er reduceret med knap 3 pct. i forhold til 1988, når der korrigeres for udsving i handelen med elektricitet med nabolandene og for forskelle i klima i de enkelte år.

For år 2000 viser de seneste skøn fra Energistyrelsen en reduktion i CO₂-emissionen fra energiforbrug på omkring 10 pct. Skønnet forudsætter blandt andet, at de initiativer til energibesparelser og anvendelse af renere brændsler, som allerede er besluttet, gennemføres efter planen.

Klimakonventionens målsætning om stabilisering af udledningen af drivhusgasser på 1990-niveau i år 2000, hvor CO₂ er den væsentligste drivhusgas, skulle således kunne nås. Danmarks tilsagn til EU om at reducere med 5 pct. år 2000 – som bidrag til at nå Klimakonventionens CO₂-stabiliseringsmål for EU som helhed – er ligeledes opfyldt med en rimelig margin.

For 2005 er vurderingen mindre positiv. Således vurderes CO₂-emissionen kun at blive reduceret med 14-15 pct. i forhold til 1988. Målsætningen i »Energi 2000« om 20 pct.s reduktion af CO₂-emissionen vil ikke blive opnået uden nye tiltag.

Den forøgede aktivitet i Nordsøen har gjort Danmark selvforsynende med olie og naturgas, men den har også forøget CO₂-emissionen. Også den øgede økonomiske aktivitet indebærer alt andet lige en risiko for, at vi ikke kan nedbringe energiforbruget og CO₂-emissionen. Samtidig er stigningen i energiforbruget fra transportsektoren ikke fulgt op med tilstrækkelige nye initiativer til begrænsning af CO₂-udslippet.

Den forbedrede økonomi er også medvirkende til, at Danmark har råd og forpligtelse til at gribe ind over for den manglende CO₂-reduktion. Ellers kan vi vanskeligt forlange, at de øvrige lande gør en seriøs indsats for at reducere drivhuseffekten.

Fortsat løbende opfølgning

Planen om løbende at gøre status over opfølgningsarbejdet vil blive fulgt nøje. Den næste større revision vil komme allerede i slutningen af 1995. Nøgletemaerne i det fortsatte arbejde vil derfor bl.a. blive at følge op på planlagte og gennemførte initiativer, at introducere nye tiltag samt perspektivet efter år 2005.

For at leve op til målsætningen på kort og lang sigt er det imidlertid ikke nok, at der gennemføres lovgivningsmæssige, administrative, økonomiske og teknologiske tiltag. Det er afgørende, at den enkelte borger og erhvervslivet føler et ansvar for at bidrage til en bæredygtig udvikling både nationalt og internationalt. Den danske befolkning er i dag mere opmærksom på energi- og miljøspørgsmål end tidligere, men der er behov for yderligere initiativer, som kan være med til, at befolkningens holdninger, adfærd og livsstil ændres markant i forhold til energi- og miljøspørgsmål.

Afgifter på erhvervenes energiforbrug

Vurderingen af den fremtidige CO₂-emission understreger, at afgifter på erhvervenes energiforbrug er et nødvendigt instrument til opnåelse af CO₂-reduktionen. Det er samtidig det samfundsøkonomisk billigste virkemiddel. Afgifterne på erhvervslivets energiforbrug er i dag langt mindre end afgifterne på husholdningerne. Incitamentet til at spare på energiforbruget er derfor tilsvarende mindre. Denne afgiftsforskel skal indskrænkes.

Embedsmandsudvalget vedrørende grønne afgifter og erhvervene har vurderet, at et afgiftsniveau på 200 kr./t CO₂ vil kunne reducere emissionen med 5 pct. uden tab af konkurrenceevne og beskæftigelse. Kravet er, at afgiften indføres gradvis under hensyn til de særligt udsatte virksomheder, og at provenuet tilbageføres.

Med et afgiftsniveau på 200 kr./t CO₂ vil afgiftsniveauet stadig væk kun udgøre omkring 1/3 af afgiftsniveauet for husholdningerne.

Regeringen overvejer desuden at indføre en svovlafgift på brændsel som anbefalet af embedsmandsudvalget vedrørende grønne afgifter. Afgiften vil kunne medvirke til at reducere de samfundsøkonomiske omkostninger ved at leve op til det forhøjede krav om, at SO₂-udledningen skal reduceres med 80 pct. i år 2000 i forhold til 1980.

En reduktion af udledningen med 80 pct. betyder ikke, at udledningen er under naturens tålegrense. Der må derfor på længere sigt forventes krav om yderligere reduktioner i SO₂-udledningen, ikke mindst da Danmark er nettoeksportør af SO₂ til vore nabolande.

Som tidligere oplyst agter regeringen efter forhandlinger med erhvervene at fremsætte lovforslag om grønne afgifter til ikrafttræden i 1996.

Status for væsentlige initiativer

En række af de væsentligste initiativer i »Energi 2000«-opfølgningen har vist sig at blive forsinket i forhold til oprindelig forudsat. Det gælder først og fremmest normer og elvarmekonvertering. Det skal der rettes op på. Ellers bliver CO₂-målsætningen endnu sværere at nå. Derimod gennemføres integreret ressourceplanlægning i elsektoren helt efter planen.

Med integreret ressourceplanlægning indføres der nu en metode, hvorefter elselkaberne i

planlægningen skal afveje mulighederne for energibesparelser med udbygning af ny kapacitet. Herved øges mulighederne for at reducere energiforbrug og miljøbelastning med de laveste samfundsøkonomiske omkostninger. Planlægningen skal ske hvert andet år, første gang i 1995. Regering og Folketing vil på baggrund af indberetningerne fra elsektoren få et bedre grundlag for at fastlægge de midler, staten bør tage i anvendelse for at nå de energipolitiske mål på elområdet.

Effektivitetsnormer for energiforbrugende udstyr er et vigtigt virkemiddel til reduktion af energiforbruget og CO₂-emissionen, især i husholdningerne og i servicesektoren. Der er nu fremsendt bekendtgørelser for effektivitetsnormer for vaskemaskiner og opvaskemaskiner til notifikation i Europa-Kommissionen. Kommissionen har svaret og udbedt sig yderligere kommentarer på en række spørgsmål, samtidig med at den finder de foreslåede normer ude af proportion med målsætningen. Regeringen vil nu indlede drøftelser med Kommissionen om indvendingerne.

Normer for køle-/fryseapparater til husholdningsbrug afventer et forslag til direktiv fra Kommissionen. Forslaget var forventet fremsat omkring årsskiftet 1993/94, men på grund af uenighed internt i Kommissionen er det endnu uvist, hvornår forslaget fremlægges. Danmark presser kraftigt på over for Kommissionen for at få fælles regler på området og har nu igangsat forberedelserne for at kunne notificere høje danske normer for køle-/fryseapparater i lighed med hollændernes forslag fra 1991.

Konverteringen af elopvarmede bygninger til kollektiv forsyning går alt for trægt. Et udvalg bestående af myndigheder og forsyningsselskaber afleverede i juni 1994 en rapport om konvertering af elopvarmede bygninger til kollektiv varmforsyning. Ifølge rapporten er der god samfundsøkonomi i at omstille omkring 70.000 bygninger. Rapporten viste dog også, at brugerøkonomien specielt for bygninger i fjernvarmeområder ofte ikke er attraktiv som følge af de betydelige udgifter til etablering af centralvarmeanlæg m.v. Dette modsvares dog af betydelige besparelser i elselskaberne. Bortfaldet af statstilskuddet til forbedring af helårsboliger vil forværre brugerøkonomien ved omstilling til fjernvarme og naturgas.

Energiselskaberne vil om kort tid komme med et udspil til, hvordan konverteringen kan gennemføres. Såfremt dette ikke sker i et om-

fang som forudsat i »Energi 2000«-opfølgningsplanen, kan det blive nødvendigt med nye initiativer.

Regeringen er opmærksom på problemerne for varmforsyningen i områder uden kollektiv forsyning. Varmeforsyningsmulighederne, herunder elvarmekundernes specielle problemer, er derfor ved at blive kortlagt for disse områder. Regeringen vil herefter overveje, om der er behov for at gennemføre særlige initiativer for at fremme en mere energi- og miljørigtig forsyningsform i disse områder, herunder kombinationsløsninger for varmforsyningen, f.eks. med anvendelse af solvarme og biomasse.

På bygningsområdet træder det nye bygningsreglement i kraft den 1. april 1995. Hermed skærpes kravene til energiforbruget i nybyggeri. Der er dog stadig behov for at følge op over for unødigt energiforbrug i den eksisterende bygningsmasse, f.eks. i forbindelse med renovering af eksisterende byggeri, luksussommerhuse og lign. Det vil yderligere indgå i overvejelserne, om kravene til energiforbruget i nybygninger yderligere bør skærpes efter 5-10 år.

Udbygningen med vedvarende energi indgår i »Energi 2000«-opfølgningsplanen som et væsentligt element for en fremtidig bæredygtig energiforsyning.

På vindområdet forventer elværkerne at have opfyldt målet om at udbygge med 100 MW vindkraft i første kvartal af 1996. Erfaringerne viser, at der er god grund til allerede nu at drøfte nye initiativer, som kan sikre en videreførelse af vindkraftudbygningen i elværksregi. Regeringen vil tage initiativ til, at en sådan drøftelse indledes.

En løsning af placeringsproblemerne for vindmøllerne er væsentlig for at sikre fortsat opstilling af vindmøller. Kommunerne er pålagt at fremlægge forslag til kommuneplaner med egnede placeringssteder. Regeringen vil nøje følge fremdriften og indholdet i dette planarbejde.

Med biomasseaftalen blev der igangsat et udviklingsforløb, der sikrer anvendelse af en betydelig del af landbrugets og skovbrugets overskudsmængder af halm og træflis. Gennemførelsen af aftalen, der strækker sig frem til år 2000, vil bidrage til at gøre energiforsyningen mere miljøvenlig. Regeringen følger derfor nøje elværkernes konkretisering af biomasseaftalen, herunder mulighederne for at øge anvendelsen af træflis.

Ud over de fastsatte mængder i biomasseafta-

len er der mulighed for at anvende de braklagte arealer til alternative produktionsformål, f.eks. til dyrkning af energiafgrøder. Regeringen har i den forbindelse givet dispensationer, som gør det muligt at gennemføre forsøg med dyrkning af helsæd og energikorn samt anvendelse af disse afgrøder i varme-, kraftvarme- og kraftværker. Omfanget af adgangen til dyrkning af energiafgrøder må dog også fastsættes under hensyntagen til andre miljømålsætninger end CO₂-reduktionen. Regeringen støtter derfor initiativer, der i en bred miljømæssig og samfundsøkonomisk sammenhæng kan føre til en realisering af energiafgrødernes forventede miljøfordele.

Regeringen følger udviklingen på vedvarende energi-området nøje og vil i forbindelse med opfølgningen i 1995 tage stilling til, om der er behov for at igangsætte yderligere nye initiativer på området.

Transportsektoren

Regeringen fremlagde i december 1993 en trafikpolitisk redegørelse, »Trafik 2005«, med overvejelser over, hvordan væksten i CO₂-emissionen i transportsektoren kan reduceres. Uden nye tiltag er vurderingen, at CO₂-emissionen vil stige med 13 pct. i år 2005. Denne stigning er en medvirkende årsag til, at CO₂-målet kan blive vanskeligt at nå.

Ved vurdering af, om der skal ske yderligere initiativer inden for transportsektoren eller andre sektorer, må der lægges vægt på, hvor omkostningerne ved CO₂-reduktion er mindst. Der skal derfor gennemføres beregninger for hele energisektoren, inkl. transport, der kan påvise, hvor det ud fra en samfundsøkonomisk betragtning er billigst at gennemføre reduktioner.

Det vurderes på det foreliggende grundlag, at der på visse områder i transportsektoren er yderligere muligheder for forholdsvis billige CO₂-reduktioner. Disse muligheder kan med fordel udnyttes, sådan at transportområdet i højere grad bidrager til at nå CO₂-målet.

Dette er også i tråd med transportpolitikken i EU, der skal sikre integrationen af de miljømæssige hensyn. En større del af transportbehovet må dækkes af kollektiv trafik, og transportsektoren skal generelt gøres mere effektiv, blandt andet gennem en systematisk trafikplanlægning. Kun herved får vi et bæredygtigt transportsystem.

I forbindelse med gennemførelsen af skattereformen blev afgifterne på benzin og diesellole hævet. Det blev samtidig besluttet, at afgifterne i den resterende del af skattereformens indfasningsperiode frem til og med 1998 skal koordineres med afgifterne i vore nabolande. Regeringen har i oktober fremsat forslag om at reducere den allerede vedtagne stigning i dieselaftgiften, idet de tyske afgiftsstigninger har vist sig at blive mindre end antaget ved gennemførelsen af skattereformen. Afgiftslempelelsen finder sted i forbindelse med et forslag om en vejbenyttelsesafgift for lastbiler, således at den samlede miljømæssige effekt vurderes at være positiv, om end beskedent.

Regeringen er indstillet på at overveje afgiftsstrukturen for den kollektive trafik for på denne måde at opmuntre til energibesparelser i samme omfang som i andre sektorer. Det skal dog ske på en sådan måde, at konkurrenceevnen i forhold til tog og rutebiler under ingen omstændigheder forringes.

Det voksende energiforbrug fra transportsektoren er ikke kun et dansk problem. Overalt i de vestlige lande er det et problem, at transportmængden er kraftigt stigende og ofte uhensigtsmæssigt fordelt mellem transportformerne. Der er derfor behov for fælles initiativer. Regeringen støtter bestræbelserne i EU på at forhøje minimumsafgifterne på benzin og diesel.

På linje med lovgivningen om normer for apparaters maksimale energiforbrug må der stilles tilsvarende krav til transportsektoren. For bilers vedkommende er der initiativer på vej i EU. Tyskland har opfordret Europa-Kommissionen til at fremsætte direktivforslag vedrørende normer for nye bilers benzin- og dieselforbrug. Forslaget indebærer, at kravet til nye biler gradvis strammes, således at den gennemsnitlige benzinøkonomi skal forbedres til 20 km/l og for dieselbiler til 22 km/l. Regeringen støtter hovedlinjerne i forslaget. På længere sigt må kravene strammes for at sætte yderligere gang i den teknologiske udvikling.

Tilsvarende internationale krav bør sættes til færger og fly. Nationale krav vil formentlig kun vanskeligt kunne gennemføres i praksis på grund af dels EU-regler, dels risiko for udflagning. Regeringen vil derfor arbejde for at gennemføre internationale aftaler på området. Det har i debatten været fremhævet, at Danmark indtil videre kan indføre miljøindeks for skibe og differentiere de nuværende landingsafgifter efter miljøbelastningen, og man har også drøftet

mulighederne for at sætte krav til indenlandske færgers og flys energiøkonomi på linje med krav om sikkerhed. Regeringen har ikke taget stilling til disse forslag.

Forskning og udvikling

Forskning og udvikling indtager en central rolle i udmøntningen af CO₂-reduktionsmålet, ikke mindst når det gælder kravet om betydelige reduktioner i emissionen på længere sigt. Der er blandt andet behov for udvikling af ny teknologi og effektivisering af den eksisterende teknologi. Det offentlige må i tæt samarbejde med erhvervslivet og energiforsyningsselskaberne styrke udviklingen i energieffektive teknologier, der kan tages i anvendelse i dette årti. Men den offentlige forskning har derudover et særligt ansvar for at fremme den langsigtede udvikling, hvor erhvervslivet og energiforsyningsselskaberne er mere tilbageholdende med at finansiere på grund af usikkerhed om markedsvilkårene på lang sigt.

Det internationale perspektiv

Energipolitikken er i de senere år blevet påvirket af den internationale liberalisering af energimarkederne. Tendensen går i retning af mere åbenhed, øget konkurrence og forstærket samhandel.

Som led i gennemførelsen af det indre marked er der i EU fremlagt forslag til rådsdirektiver, som skal lette etablering af et indre marked på el- og gasområdet. Netop el- og gasmarkerne har traditionelt i modsætning til oliemarkedet været underlagt stærk offentlig styring i de fleste medlemsstater.

Miljø- og konkurrencehensyn kan være modsættede, hvis der ikke lægges miljørammer for konkurrencen. Det bør sikres, at markeds kræfterne trækker i retning af miljøforbedringer.

Det er derfor regeringens opfattelse, at miljøproblemerne knyttet til energisektoren gør det nødvendigt at følge gennemførelsen af et indre energimarked i EU op med en række supplerende fælles miljøtiltag. Der må på fællesskabsniveau ske en regulering af markedet og konkurrencen, således at det bliver muligt at varetage miljøhensyn på et tilstrækkeligt højt niveau. Der må derfor i EU gennemføres en række nye initiativer, der kan sikre, at gennemførelsen af det

indre energimarked ikke sker på bekostning af miljøet.

Regeringen vil lægge vægt på, at der i forbindelse med opfølgningen på Kommissionens grønbog om nye retningslinjer i energipolitikken og drøftelserne forud for regeringskonferencen i 1996 lægges op til, at varetagelse af miljøhensyn ses som en forudsætning for udviklingen af et velfungerende indre energimarked. Fællesskabets indsats med henblik på at fremme markedsbaserede initiativer, som medvirker til opfyldelse af miljømålsætninger, skal styrkes.

Der skal fortsat arbejdes for at få indført fælles afgifter på energiforbrug på trods af problemerne med at få gennemført en kombineret energi- og CO₂-afgift. Regeringen støtter derfor tankerne om at forhøje minimumsafgifterne på energiområdet og at lade kul, gas og el blive omfattet heraf.

Endelig må man sikre, at der også på et liberaliseret elmarked, hvor produktion og distribution er adskilte funktioner, kan ske en fornuftig afvejning mellem udbygning af ny elkapacitet og elbesparelser. Samtidig må der i EU tages initiativer, der fremmer kraftvarmeudbygningen og vedvarende energi.

Olie- og gassektoren

På olie- og gasområdet blev et vigtigt skridt taget med åbningen af 4. udbudsrunde i juli 1994. De økonomiske vilkår er blevet lempet i forhold til tidligere runder primært på grund af lavere oliepriser. Ansøgningsfristen udløber den 2. januar 1995. I forbindelse med meddelelse af nye koncessioner vil sagen blive forelagt for Folketingets Enerkipolitiske Udvalg.

Miljøkonsekvensvurdering

Formålet med redegørelsen er at sætte fokus på opfølgningen på CO₂-målsætningen. Uden nye initiativer vil der mangle 5-6 pct. i, at målet opfyldes. I takt med at der gennemføres nye initiativer, vil dette give en gunstig miljøvirkning.

Redegørelse af 6/ 12 94 om Dansk Olie og Naturgas m.v.
(Redegørelse nr. R 4).