



92-gruppen

Vesterbrogade 2B, 1620 Kbh. V
Tlf: 21 72 79 57
e-mail: tdc@92grp.dk
Website: www.92grp.dk
Koordinator: Troels Dam
Christensen

Til
Klima-, energi- og forsyningsminister
Dan Jørgensen

Den 29. maj 2020

92-gruppens indspil til klimahandlingsplanerne

Kære Dan Jørgensen

Tak for din invitation til 92-gruppen om at bidrage med konkrete løsningsforslag til, hvordan Danmark kan sikre en øget grøn omstilling, både nationalt og internationalt.

Følgende er 92-gruppens overordnede indspil til principper, virkemidler og vigtige tiltag i klimahandlingsplanerne. Derudover har vi lavet et separat indspil for den internationale dimension, i samarbejde med Globalt Fokus.

Ud over dette, forventes det, at nogle af 92-gruppens medlemsorganisationer, også vil levere mere detaljerede indspil, blandt andet på de enkelte sektorer.

Med venlig hilsen

Troels Dam Christensen

På vegne af 92-gruppen – Forum for Bæredygtig Udvikling, der i denne sag er tegnet af:

Amnesty
Care Danmark
Danmarks Naturfredningsforening
Dansk International Bosætningservice
Dansk Ornitologisk Forening/BirdLife Danmark
Global Aktion
Greenpeace
Klimabevægelsen
Kvindernes U-landsudvalg
Mellempfolkeligt Samvirke
Netværket for økologisk folkeoplysning og praksis/Øko-net
Nyt Europa
Oxfam IBIS
Sex & Samfund
U-landsforeningen Svalerne
VedvarendeEnergi
Verdens Skove
WWF Verdensnaturfonden

92-gruppen – Forum for Bæredygtig Udvikling, er et samarbejde mellem 23 danske miljø- og udviklingsorganisationer.
92-gruppen arbejder for fremme af en bæredygtig udvikling i hele verden.

92-gruppen består af: Amnesty, Care Danmark, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk International Bosætningservice, Dansk Ornitologisk Forening/BirdLife Danmark, FN-forbundet, Global Aktion, Greenpeace, IWGIA, Kvindernes U-landsudvalg, Klimabevægelsen, Mellempfolkeligt Samvirke, Natur og Ungdom, Netværket for økologisk folkeoplysning og praksis/Øko-net, Nyt Europa, Oxfam IBIS, Red Orangutanen, Rådet for Grøn Omstilling, Sex & Samfund, U-landsforeningen Svalerne, VedvarendeEnergi, Verdens Skove, WWF Verdensnaturfonden.

92-gruppens indspil til klimahandlingsplanerne

Indhold

Grundlæggende principper for klimahandlingsplanerne	3
Input til generelle virkemidler og indsatsområder i klimahandlingsplanerne	4
Overordnet vurdering af klimapartnerskabernes virkemidler.....	5
Vigtige tiltag i de afgørende sektorer	6
1) Energi- og forsyning.....	6
2) Transport.....	7
3) Fødevarer og landbrug.....	11
4) Bygge- og anlægssektoren	12
5) Finanssektoren.....	13
6) Energiintensiv industri	14

Grundlæggende principper for klimahandlingsplanerne

De næste 10 år bliver altafgørende for at forhindre de værste konsekvenser af klimakrisen for mennesker og natur. Det ansvar har Danmark påtaget sig med klimaloven: Vi skal levere en fundamental omstilling, der aktivt arbejder for at indfri Paris-aftalens temperaturmål.

Det er med klimahandlingsplanerne, at klimaloven udmøntes i handling og sikrer, at Danmark når sit mål om at reducere med 70% i 2030.

I klimahandlingsplanerne må man holde sig flere hensyn for øje: Omstillingen må ske med blik for det korte som lange sigte i omstillingen, og have et globalt udsyn. Den må også forankres bredt i det danske samfund, ikke blot i snævre erhvervsinteresser. En sådan forankring indebærer ikke mindst en markant større inddragelse af borgere og civilsamfundet, og at den sociale retfærdighed sikres.

1. Det korte sigte: Vejen hen mod at indfri 70%-målet gør en verden til forskel. Udledningerne skal reduceres i en takt, der holder den samlede udledning inden for et Paris-kompatibelt CO₂-budget. Det indebærer mindst en lineær reduktionstakst.

2. Det lange sigte: Reduktionsindsatsen frem mod 2030 må samtidig ske med blik for, at Danmark skal blive klimaneutralt på den anden side af 2030 - vi mener senest i 2040, hvis Danmark skal leve op til 1,5 graders målsætningen. Derfor må reduktionsindsatsen, der sættes i gang, ikke blot høste de lavthængende frugter på den korte bane, men starte en strukturel omstilling af de klimabelastende sektorer, så det sikres, at vi også når de langsigtede mål på den rigtige måde.

3. Det globale sigte: Med klimaloven påtager Danmark sig også et vigtigt ansvar for globale reduktioner, der rækker ud over de indenlandske emissioner. Det er afgørende, at det ansvar reflekteres i klimapolitikken - at den globale dimension bliver en med-definerende del af klimaforhandlingerne i Danmark. For Danmark har gennem sit globale fodaftryk, internationale investeringer, klimafinansiering og udenrigspolitik en bunden opgave og afgørende mulighed for at pege verden i en grønnere retning.

4. Omstilling drevet af borgere og civilsamfundet: Det er en forudsætning for en fundamental omstilling af samfundet, at den sker bredt forankret. En sådan forankring må dels ske gennem et markant borgerinddragelsesprogram nationalt som lokalt. Dels må der ske en stor styrkelse af inddragelsen af civilsamfundsorganisationer i omstillingen.

5. Social retfærdig omstilling: Et miljømæssigt, socialt og økonomisk bæredygtigt samfund kræver, at den sociale bundlinje bliver husket på lige fod med de miljømæssige og økonomiske bundlinjer.

6. Naturorienteret omstilling: Klimahandlingsplanerne bør tage hensyn til natur, miljø og biodiversitet samt inkorporere konkrete løsninger, der fremmer flere grønne mål på én gang. Hertil bør drages fordel af naturbaserede løsninger i såvel dansk som national kontekst, f.eks. gennem prioritering af naturbevarelse- og genopretning, der ligeledes leverer CO₂-optag.

Input til generelle virkemidler og indsatsområder i klimahandlingsplanerne

En reel og omkostningseffektiv omstilling kræver ikke kun teknologiske tiltag og støtteordninger, men også en omlægning af produktion og forbrug væk fra de mest klimabelastende aktiviteter, herunder via CO₂e-afgifter og adfærdsændringer. Strukturelle tiltag som ændrer på de mere grundlæggende problemer i de enkelte brancher må sættes i gang nu.

- **CO₂e-afgifter:** Der er brug for en omlægning af skatte- og afgiftssystemet. Et centralt virkemiddel i omstillingen må være indførelsen af en stigende høj og ensartet CO₂e-afgift på kilden og gennem punktafgifter for f.eks. kød og byggematerialer. Satsen bør være på linje med Klimarådets foreslåede stigende til 1.500 kr i 2030 og bør annonceres hurtigst muligt.
- **Udenlandske reduktioner:** Det er afgørende, at aftrykket af Danmarks forbrug og import af varer også adresseres i klimahandlingsplanerne. Udledningerne inklusive Danmarks forbrug af varer er langt højere end de nationalt opgjorte udledninger. Derfor må der sikres en helhedstænkning i brugen af virkemidler - både ud fra et klima- og ressourcehensyn.
- **Teknologirealisme:** Forestillinger om fremtidige teknologiske løsninger må ikke overskygge muligheden for reelle reduktioner i dag. Der må laves realistiske vurderinger af umodne teknologiers potentiale og omkostningseffektivitet - usikkerhederne her gør, at der må bruges en flerstrengt strategi, så omstillingen ikke afhænger af et potentielt teknologisk fix.
- **Reduceret bioenergi:** Virkemidler må ikke fremme en øget forbrænding af biomasse herunder 1. generations biobrændstoffer, men må sigte mod en kraftig reduktion af disse frem mod 2030. For biomasse er en begrænset ressource, og selvom CO₂-udledningerne forbundet med biomasse ikke medregnes i opgørelsen af udledninger, er det forbundet med et stort klimaaftryk. Det er åbenbart fra klimapartnerskabernes rapporter, at mange sektorer påtænker at bruge mere bioenergi (biomasse, biobrændstoffer mm.). Øget brug af biobrændstoffer (især 1. generation) er ikke bæredygtigt, og den foreslåede meget begrænsede nedgang i forbrænding af biomasse i 2030, er for lille og vil fastholde en ikke-bæredygtig energiforsyning.

Overordnet vurdering af klimapartnerskabernes virkemidler

Anbefalingerne fra de 13 klimapartnerskaber fra erhvervslivet indeholder en lang række forslag til omstillingselementer til - og anbefalinger om virkemidler for - at nå 70% klimamålet i 2030. Grundlæggende er det positive budskab, at alle partnerskaberne viser tilslutning til 70%-målet. Nu drejer det sig om at vælge de rigtige virkemidler.

Klimapartnerskabernes rapporter afspejler alle de samme to underliggende præmisser for omstillingen: For det første, at omstillingen ikke kommer til at betyde en grundlæggende ændring i vores forbrug og produktion. For det andet, at det stort set ikke kommer til at koste brancherne noget.

Således regner partnerskaberne eksempelvis ikke med en reduktion i husdyrproduktionen, en begrænsning af antallet af personbiler eller en reduktion i cementproduktionen. Og partnerskabernes virkemidler er som nævnt i meget høj grad statslige tilskud og forbedrede rammevilkår - ikke CO₂-afgifter, skatter eller strammere regulering.

Disse præmisser fra partnerskaberne er ikke et tilstrækkeligt grundlag for den nødvendige omstilling i Danmark.

Når partnerskaberne generelt afviser en retvisende CO₂e-afgift, og i det hele taget siger nej til afgifter og skatter som redskab, betyder det - som også Klimarådet påpeger - at omstillingen bliver uforholdsmæssig dyrere.

Partnerskabernes fokus på fortrængning via udbygning med vedvarende energi for at nå 70% målet, kan gøre omstillingen på den anden side af 2030 sværere. Der bør således også iværksættes strukturelle tiltag i eksempelvis landbruget allerede nu - ellers vil det gøre den langsigtede omstilling sværere på den anden side af 2030, for at nå i netto-nul. På samme vis er brugen af biobrændsel ikke langsigtet.

De strukturelle tiltag bør sættes i gang nu for at løse de mere grundlæggende problemer i de enkelte brancher. Det er ikke reflekteret tilstrækkeligt i partnerskabernes oplæg, og de formår dermed ikke at pege på en farbar vej mod netto-nul.

Vigtige tiltag i de afgørende sektorer

1) Energi- og forsyning

Kommentar til klimapartnerskabet for Energi- og Forsyning

Det er en grundlæggende positiv udmelding fra partnerskabet, at der hurtigt kan opnås store reduktioner. Der foreslås imidlertid ikke nogen omkostningseffektiv omstilling, da den primært finansieres af tilskud, der beløber sig til 5-7 mia årligt.

Mange af elementerne i partnerskabets oplæg er gode - herunder udfasning af olie- og gasfyr; hurtig udfasning af kul og resterende fossil energi frem mod 2030; øget udsortering og genanvendelse; samt at der lægges op til at sikre rammevilkår for omstilling af varmesektoren, heriblandt 1) varmepumper i fjernvarme 2) fjernelse af barrierer for brug af reelt vedvarende energi, herunder geotermi.

Andre elementer sikrer ikke en reel omstilling. Partnerskabets brug af bioenergi er ikke langsigtet og leverer ikke reelle reduktioner. Elektrificering af den fossile udvinding i Nordsøen i stedet for udfasning af udvindingen er også problematisk. Samtidig rejser satsningen på en række umodne teknologier spørgsmål om både omkostningseffektiviteten som realismen. Sådanne satsninger bør ske ud fra en nærmere vurdering af potentialet, samt usikkerhederne forbundet med realiseringen af dem.

Afgørende overordnede tiltag i Energi- og Forsyningssektoren

- **95% reduktion af CO₂-udslippet i 2030 ift 1990**, som foreslået af klimapartnerskabet, er positivt og bør fastholdes.
- **Begræns brugen af biomasse:** Biomasse til bioenergi bør afgiftsbelægges ud fra CO₂-aftrykket. Der skal indføres et loft for brug af fast biomasse til bioenergi i Danmark og en plan for gradvis sænkning af forbruget frem mod 2030 mhp. gradvis udfasning af langt størstedelen af forbruget frem mod 2040. Der skal indføres bæredygtighedskriterier, der i langt højere grad end de eksisterende sikrer, at den biomasse, der kan bruges, ikke har skadet hverken kulstoflageret eller biodiversiteten i hverken de danske eller internationale skove og natur.
- **Stop for fossil udvinding:** 8. udbudsrunde og ny fossil efterforskning bør indstilles med det samme, mens udvinding fra eksisterende licenser bør gradvist udfases i overensstemmelse med at forbruget stoppes og Danmark bliver et netto-nul samfund.
- **Investeringer i vedvarende teknologier til varme.** Der må ske en omlægning af varmforsyningen fra kraftvarme, mod vedvarende teknologier som geotermi; overskudsvarme; solvarme; og elektrificering af varmforsyningen.
- **Udfasning af olie- og gasfyr.** Der er i dag 380.000 gasfyr og 80.000 oliefyr, som bør udfases inden 2030. En udfasning af disse er et afgørende omstillingselement, og bør ske ved en kombination af et forbud kombineret med støtteordninger til omlægningen, lånegarantier og gratis rådgivning.
- **Lokale og decentrale løsninger:** Der skal sikres rammevilkår, der giver mulighed for lokale og decentrale løsninger - herunder lokale energifællesskaber. I det hele taget skal den folkelige medvirken, ejerskab og involvering styrkes.

2) Transport

Kommentarer til klimapartnerskabernes indspil

Personbiler

Partnerskabet for energi- og forsyning berører personbiltransport. Partnerskabets forslag om en forceret udfasning af benzin- og dieslbiler er godt og nødvendigt, men bør ske langt før 2030. Der foreslås 1,5 mio elbiler i 2030 for at nå 70%-målet - det er positivt, selvom det er forbundet med store udfordringer at nå den sidste halve million elbiler, som partnerskabet selv og Klimarådet også pointerer. Partnerskabets forslag om bedre rammevilkår for elbiler er også positivt, herunder en national planlægning af ladepladser.

Imidlertid er forslaget om en 15% iblanding af biobrændstoffer i partnerskabets rapport yderst kritisabelt. Rapporten påtænker også en kraftig stigning af biler frem mod 2030. Men det er nødvendigt at begrænse antal kørte personkilometer og antallet af personbiler.

Kollektiv transport

Klimapartnerskabet for energi- og forsynings forslag om, at alle nye kontrakter om levering af kollektiv transport skal baseres på fossilfri løsninger, er positivt. Der er imidlertid behov for at se bredere på fremme af kollektiv transport.

Landtransport og logistik

Klimapartnerskabet for Landtransport og logistik, der dækker over godstransport på vej og bane samt kommerciel persontransport, kommer med flere gode forslag - herunder grønne offentlige indkøb, elvarebiler og ladeinfrastruktur til lastbiler. Partnerskabets største forslag, et CO₂-fortrængningskrav for brændsel på 15%-30%, er imidlertid meget problematisk. Det skyldes, at et sådan krav givetvis vil føre til en markant stigning i brugen af biobrændstoffer. Som kommenteret af klimarådet, er der "ikke meget 2050-perspektiv i at omstille fx person- og varebiler til biobrændstoffer frem mod 2030".

Det blå Danmark

Klimapartnerskabet *det blå Danmark*, foreslår en reduktion på 69.000 ton CO₂ i de nationale udledninger - markant mindre end Klimarådets anslag om et reduktionspotentiale på 200.000 ton CO₂ gennem effektivisering og el-drift på færgerne samt brint til hurtigfærgerne.

Branchen kommer med en række gode forslag til egen indsats for globale reduktioner, herunder datadeling. Samtidig har branchen også et længere perspektiv om CO₂-neutral skibsfart i 2050, og angiver en række indsatsområder ift. international regulering og investeringer i grønne brændsler. Her er det imidlertid vigtigt, at der ikke sættes på biobrændsler, da det ikke leverer reelle reduktioner i et livscyklus-perspektiv. Den store efterspørgsel efter biogas i omstillingen fra mange sektorer gør, at også biogas må vurderes at have begrænset potentiale i omstillingen af skibsfart.

Luftfart

Klimapartnerskabet for luftfart behandler fornuftigt nok også udenrigsflyvning og ikke alene kun indenrigsflyvningen, der kun udgør en lille og faldende del af lufttrafikken. Det er branchens anbefaling at øge flyvningen samt lovfæste en indfasning af 30% iblanding af bio- og elektrobrændstoffer frem mod 2030. Sammen med effektiviseringer skal det sikre en 30% reduktion af brændselsforbruget i forhold til 2017.

Partnerskabets forslag vil imidlertid stadig resultere i en stigning på 18% i CO₂-udledningen fra udenrigsflyvningen ift. 1990, og en endnu større stigning, hvis man ser på den samlede drivhusgasudledning.

Partnerskabet medregner ikke de samlede drivhuseffekter af flyvning, som udover CO₂ primært er vanddamp og partikler udledt i stor højde. Hvis disse effekter medregnes, er effekten af det alternative brændsel mere begrænset. Det er positivt at branchen peger på et lovfæstet krav om iblanding. For forslaget om 30% alternativt brændsel, er det imidlertid essentielt, at de grønne brændsler ikke baseres på biobrændstoffer og biomasse.

Der er en række problematiske aspekter ved branchens rapport:

- At branchen angiver vækst i flyrejser som et væsentligt formål i strategien er på ingen måde holdbart. Et primært fokus må være at begrænse flytrafikken.
- Den foreslåede passagerafgift på 20-30 kr. pr. passager er alt for lav, og branchens argumenter imod reelle flyafgifter er ikke holdbare. Flyafgiften bør mindst være på niveau med vore nabolandes.
- Rapporten indregner ikke, at CO₂-udledningerne fra fly kun udgør omkring 40% af flys drivhuseffekt, på grund af effekten fra vanddamp og partikler.

Branchen lægger samtidig op til at bruge en meget stor del af Danmarks biogasproduktion, hvis anvendelse må vejes op mod andre formål.

Afgørende overordnede tiltag for personbiler

Det er nødvendigt at begrænse transport og antal af personbiler for at nå klimamålet på en effektiv måde. Den nuværende vækst i personbilkørsel på omkring 3% per år skal stoppes og om muligt bør bilkørsel reduceres, så klimafordelene ved introduktion af elbiler ikke modsvares af øget bilkørsel. Klimainsatsen må ske med en mangesidig indsats, der også skal fremme overgang til elbiler og som bl.a. skal omfatte:

- **Økonomiske virkemidler**, herunder reduceret transportfradrag og roadpricing.
- **Kraftigt øget afgift** på køb af fossile biler samt på diesel og benzin
- **Undgå større vejprojekter**, eksempelvis gennem et moratorium for motorveje og andre større vejprojekter, på grund af den afledte klimapåvirkning.
- **Fremme andre transportformer**, herunder gennem prioritering af kollektiv transport og støtte til bedre forhold for cykling, der kan fjerne en stor del af behovet for kørsel i personbiler etc.
- **Fokus på at reducere nødvendig transport** med bedre byplanlægning, støtte til mere hjemmearbejde oa.; Frihed for kommuner til at indføre miljøzoner og nulemissionszoner og andre trafikdæmpende foranstaltninger: Der bør indføres

kommunal hjemmel til flere trafikdæpende foranstaltning samt til at indføre skærpede miljøzoner og nulemissionszoner for køretøjer i bydele.

Der skal laves en massiv indsats for elektrificering af personbiltransporten - herunder ved

- Et stop for salg af fossile personbiler fra senest 2025
- Kraftigt øget afgift på køb af fossile biler samt på diesel og benzin
- Udbygning af ladeinfrastruktur

Afgørende overordnede tiltag for den kollektive transport

- **Omstilling af al kollektiv transport** til eldrift, bybusser senest 2027, andre busser samt tog senest 2030
- **Udfasning af fossile bybusser:** Som en del af omstilling indføres et forbud mod salg af fossile bybusser og stop for fossil drift ved udbud af bybuskørsel fra og med 2022.
- En plan for forbedring og udbygning af kollektiv transport
- **Fremskyndet elektrificering af tognettet:** Mulighederne for fremrykning af den eksisterende plan for elektrificering skal undersøges, og der skal udarbejdes en plan for elektrificering af hele jernbanenettet.
- Tilbagerulning af prisstigninger

Afgørende overordnede tiltag for landtransport og logistik

- **Kommunerne skal have frihed til at indføre miljøzoner**, der blandt andet kan forbyde visse lastbiler i større byer.
- **Der bør sættes på eldrevne lastbiler til lokaltransport.** Med 100 – 300 km/opladning kan eldrevne lastbiler klare vareudbringning mm, specielt i de største byer. Der bør ses på en ændring af rammevilkår - herunder fritagelse for el-køretøjer fra kørselsafgifter i mindst ti år, samt et program til støtte til ladeinfrastruktur, både langs veje og ved transportselskaber.
- **Længere transport ved godstog.** Der må ske en omlægning af den længere transport fra vej til bane. Derfor må der investeres markant i eldrevne godstog. Samtidig må Danmark arbejde for og støtte nationale, europæiske og internationale initiativer der fremmer grøn vejtransport på tværs af grænserne.

Afgørende overordnede tiltag for skibsfart

- **CO₂-afgift for fossilt brændsel:** Skibstransport og fiskeri bør betale CO₂-afgift af fossilt brændsel på lige fod med andre. Det indbefatter blandt andet, at Danmark arbejder på at få omfattet skibsfart i EU's kvotehandelssystem ETS;
- **Fremme el- og brintfærger**, som foreslået af Klimarådet.
- **Indførelse af brændstofafgift/bunker levy**, så energieffektive skibe fremmes
- **Udvikling af alternative brændstoffer og demonstrationsskibe**, f.eks. med batterier, elektrofuels/brint kombineret med brændselceller, grøn ammoniak, alt baseret på el fra vindkraft og sol.
- **Havnecertificeringer** der fremmer de mest klima- og energieffektive skibe.
- **Politisk indsats internationalt for at fremme grøn skibsfart** - Herunder i EU for: Krav om at skibe i EU-havne bruger landstrøm (jf. Green Deal); for at skibsfart

bliver omfattet af EU's ETS; og forbud mod de mest forurenende skibe, jf Green Deal. F.eks. kan havneafgifter gradueres så energieffektive skibe betaler mindre end ineffektive skibe.

Afgørende overordnede tiltag for luftfart

Politisk fokus skal ikke blot være på marginale CO2-reduktioner, men også på at reducere luftfarten markant.

Indførelse af 'forureneren betaler'-princippet: Flyafgift eller afgift på flybrændsel. Danmark er omgivet af lande, der alle har en flyafgift. Danmarks bør straks indføre flyafgifter som Sverige og Tyskland, samt starte et samarbejde med vore nabolande om at harmonisere afgifter baseret på flyvningens konkrete klimabelastning.

Forskningsstøtte til udvikling af CO2-frit flybrændstof og emissionsfri fly.

International indsats: Danmark skal invitere nabolande og andre interesserede til at koordinere flyafgifter og andre krav til at reducere flyvningens drivhusgasudledninger, samt arbejde for CO2-afgifter og moms for flyvning på EU-plan.

- Moms på international flytrafik: International flytrafik er undtaget for moms. I samarbejde med EU og globalt skal Danmark arbejde for at også flytransport momsbelægges
- Forbedrede togforbindelser til Europa. Indsats for hurtigt fremskridt ift. Nordisk Råds beslutning (29. april 2020) om at forbedre tognettet, ved bl.a. "at øge samarbejdet for at etablere nattogsforbindelser mellem de nordiske hovedstæder og ud i Europa".

Indsats til underbygning af en ny rejsekultur. Hensynet til både corona og klima kræver mindre flyvning. Fravalget af unødvendig flyvning bør understøttes af regeringen f.eks. med forbrugeroplysning om forskellige transportformers og destinationers CO2-udslip.

- Forbyd alle flyruter, som kan nås med bus eller tog på under et vist timeantal (f.eks. under 6 timer).
- Gør det til en forpligtelse at flyselskaber i information til kunder og markedsføring informerer om flyturens klimabelastning og oplyser om det, når der findes mere klimavenlige transportformer.

3) Fødevarer og landbrug

Kommentar til klimapartnerskabet for fødevarer og landbrug

Klimapartnerskabet for fødevarer- og landbrugssektoren, leverer ikke en reel omstilling i dets udspil. Branchen overdriver dets reduktion markant. Landbruget selv bidrager kun med en reduktion på 1,56 mio. tons CO₂e i 2030. Rapporten er præget af flere fejl. Der er eksempelvis ikke korrigeret for areal-fejlen for lavbundslande, men har brugt forældede tal for udslippet, som siden er blevet opjusteret. Partnerskabet peger i stor stil på, hvad andre sektorer skal levere, og i mindre grad på hvad sektoren selv skal levere. Der er brug for en markant mere strukturel tilgang til landbrugets udfordringer, end den branchen har leveret - først og fremmest en ændret arealanvendelse og omlægning fra animalsk til plantebaseret produktion.

Fiskeriet er ikke inkluderet i udspillet, - det anbefales at bæredygtigt fiskeri fremmes - både ift. metoder og fangstgrænser, for mindske CO₂ udledning fra fiskeriet, samt styrke havets resiliens og mitigationsevne.

Afgørende overordnede tiltag for landbruget

- **Markant omlægning fra animalsk produktion til plantebaseret.** Da den animalske produktion står for omkring 90% af landbrugets drivhusgasudledninger, skal der ske en markant reduktion af svine- og kvægproduktionen frem mod 2030, som kan frigøre arealer, som anvendes til dyrefoder, til mere natur og mere skov. Der skal også iværksættes tiltag til markant forøgelse af økologisk dyrkede arealer og til fremme af dyrkning af planteafgrøder til menneskeføde.
- **Udtagning af lavbundslande:** Der skal udtages tilstrækkelige mængder (minimum 100.000 ha) af lavbundslande, der i dag er i omdrift. Det er alfa og omega, at disse lande lægges urørte, således at den naturlige hydrologi genindføres, og at landene ikke blot indtræder i et andet produktionsregime. Det er f.eks. ikke sikkert, at disse lande alle egner sig til skovrejsning.
- **Stor skovtilplantningsindsats:** Der er behov for mere skov i Danmark, ekstensiv produktionsskov såvel som urørt skov. Dog er det ikke lige meget, hvilken slags skov man planter indenfor de to kategorier. Skovene bør være diverse for at være robuste og kunne modstå vejr og de klimaforandringer, vi kommer til at mærke i Danmark. Dette skal imidlertid ske på nogle dertil egnede lande (ofte ikke lavbundslande).
- **Udfasningsplan for ubæredygtig soja:** Herunder ved kun at acceptere afskovningsfrit og ansvarligt produceret soja og fremme dansk produktion af f.eks. græsprotein.
- **Punktafgifter på animalske produkter,** CO₂-afgifter for landbruget bør udformes som såvel kildebeskatning, som gennem punktafgifter på animalske produkter
- **Øget brug af miljøteknologi og lavemissions produktionsmetoder,** herunder krav om Best Available Technology ved staldbygninger - kombineret med øget støtte til brug af miljøteknologi. Dette finansieres ved at overføre flere penge fra EUs landbrugsstøtte til søjle 2 (landdistriktpulje/miljøstøtte).

4) Bygge- og anlægssektoren

Kommentar til klimapartnerskabet for bygge- og anlægssektoren

Det er positivt, at klimapartnerskabet for bygge- og anlægssektoren anlægger et livscyklus-perspektiv på CO₂-aftryk fra byggeri, idet op til 75-80% af nye bygningers klimapåvirkning nu kommer fra den indlejrede CO₂. Det foreslåede CO₂-krav for byggerier i 2030 på 12/kg/CO₂/m² er imidlertid højt, og bør sættes noget lavere. Branchen kommer med flere andre positive forslag - herunder bindende mål for energieffektivisering i bygninger og industri på 30%; CO₂-neutrale byggepladser og CO₂-regnskaber for anlægsprojekter.

Afgørende overordnede tiltag for byggeri

- **Loft over CO₂-udledning fra nybyggeri** ud fra et livscyklusperspektiv. Kravet bør sættes noget lavere end klimapartnerskabets udspil.
- **Fremme af træbyggeri og biologiske byggematerialer:** Det kan ske ved krav om livscyklusperspektiv, og ved at præ-acceptere løsninger for træbyggeri i samme omfang som det i dag gælder for byggeri med konventionelle materialer.
- **CO₂-neutrale byggepladser** i senest 2035, herunder skal brug af fossile brændsler i entreprenørmaskiner ophøre senest i 2030.
- Punktafgifter på CO₂-udledning fra byggematerialer, som også foreslået af Klimarådet.
- **Ambitiøs national bygningsrenoveringsstrategi**, der blandt andet indebærer et øget fokus på genanvendelse af bygninger i stedet for nedrivning og nybyggeri
- **Program til udfasning af olie- og gasfyr inden 2030.** Fra 2023 skal olie- og gasfyr ved ejerskifte udskiftes til varmepumpe, fjernvarme eller anden lavemissionsteknologi (også nævnt som forslag til energi- og forsyningssektoren).

5) Finanssektoren

Kommentar til klimapartnerskabet for finanssektoren

Klimapartnerskabet for finanssektoren rummer flere gode forslag, hvor sektoren bidrager aktivt med finansiering af den grønne omstilling. Det gælder bl.a. tiltag til afrapportering og standardisering, tilslutning til EU-taksonomi og integration af bæredygtighed i forretningsmodeller.

Branchen har imidlertid en ukritisk tilgang til aktivt ejerskab, hvor investeringer i fossil energi ikke bliver problematiseret. Det er kritisabelt og økonomisk risikabelt, at branchen ikke sætter mål op for frasalg af fossile investeringer. Der bliver heller ikke sat direkte mål fra sektoren om at øge investeringer i den grønne omstilling frem mod 2030.

Afgørende overordnede tiltag for finanssektoren

- **Fossil udfasning:** Det bør sikres at finanssektoren hurtigt udfaser fossile selskaber i finanssektorens investeringer, hvor der ikke er udsigt til at komme på linje med Parisaftalen.
- **Skat på finansielle transaktioner:** Der indføres en skat på finansielle transaktioner til at finansiere klimakrisen globalt. Alene i EU vil en sådan skat, som foreslået af EU Kommissionen, kunne rejse mere end 50 mia. euro.
- **Internationale initiativer:** Finanssektoren bør øge engagementet i internationale grønne koalitioner og initiativer, hvor institutionelle investorer går sammen med grøn kapital i ryggen og krav til omstilling i virksomheder.
- **Offentlig grøn finansiering:** Foruden en styrkelse af privat grøn finansiering, bør staten direkte understøtte den grønne omstilling bl.a. gennem grønne statsobligationer ligesom Danmarks Grønne Fremtidsfond bør spille en central rolle i den grønne omstilling nationalt (og internationalt) og bør derfor øges i kapacitet.

6) Energiintensiv industri

Kommentar til klimapartnerskabet energiintensiv industri

Klimapartnerskabet for den energitunge industri vurderer selv, et potentiale i at udskifte de fossile brændsler ud med bl.a. biogas hvilket er positivt. Samtidig er forslaget om udnyttelse af overskudsvarme godt. Vi er enige med Klimarådet i, at partnerskabet overser 1) potentialet for elektrificering, som er lavt sat af branchen; 2) at en øget afgift på drivhusgasudledning er en billig reduktionsvej for branchen.

Afgørende overordnede tiltag for energiintensiv industri

- **Øget fokus på elektrificering**
- **Indføre punktafgifter**, herunder f.eks. cementafgift, som sidestiller indenlandsk produktion med import, som foreslået af Klimarådet.
- **Fritagelse for overskudsvarmeafgift**, hvis virksomhederne indfører certificeret energiledelse iht. ISO 50001.