



Nørrebrogade 39, 1. tv
2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

København den 14. august 2021

Høringsvar om forslag til Lov om ændring af lov om klima

Klimalovens § 1, alle stk.; ikke nævnt i forslaget: Opnå reduktioner i et lineært tempo

Der står i dag at "Danmark (skal) opnå at være et klimaneutralt samfund i senest 2050 med Parisaftalens målsætning om at begrænse den globale temperaturstigning til 1,5 grader celsius for øje." I henhold til det presserende behov for at nå 1,5 graders målet, som fremlagt i IPCC's nyeste rapport, kan det ikke nytte noget at udskyde indsatser til lige før deadline. Klimaloven bør ændres, så at de konkrete indsatser tilrettelægges, så reduktionsmål for hver periode (2025, 2030 mv.) realiseres minimum lineært. Danmark bør - udover selv at arbejde for det - også udbrede dette princip ved de internationale forhandlinger (i COP-regi).

Klimalovens § 1, stk. 3; forslagets 2.1.2: International skibs- og luftfart bør inkluderes

Der står (fortsat) at "Målene omfatter ikke udledninger fra international skibs- og luftfart."

Vi finder det meget uheldigt at ignorere disse områder i Danmark, alt mens at EU på forskellig vis forsøger at inddrage international skibs- og luftfart i sin klimahandlingsplan (Fit for 55). Hvorfor skal Danmark netop nu sætte kikkerten for det blinde øje? Danmark er en åben nation, med en stor andel af import/eksport og danskerne er et meget rejsende folkefærd. Hvis Danmark ikke indregner de fulde konsekvenser af dansk skibs- og luftfart, hvordan skal vi så kunne kræve at vores nabolande og EU sætter ambitiøse klimamål? Klimaet er jo ligeglad med om udledningerne sker i Danmark eller ved vores samkvem med udlandet.

Som søfarende nation med en rejsende befolkning bør Danmark også forvalte sit ansvar for den CO₂, der på danskernes vegne udledes udenfor landets grænser. Vi bør bestræbe os på at finde og anviser løsninger på netop disse områder af stor betydning for klimaet.

Klimalovens § 1, stk. 4; ikke nævnt i forslaget: Import af varer med CO₂-indhold

Det bør nævnes eksplicit at Danmark anerkender og tager en stor andel CO₂-udledninger alvorligt, som tager sit afsæt i varer, som Danmark importerer, men hvis klimabelastning medregnes andre steder i Verden og IKKE i det danske CO₂-regnskab. Det bør skrives i loven, at Danmark i samarbejde med de øvrige EU-lande inden 2025 får etableret et system for CO₂-importtold baseret på de importerede varers CO₂-bidrag. Det skal for så vidt muligt gælde for alle importvarer.

For disse forslag gælder en stigende erkendelse af at en klimaplan baseret på aktiviteter alene inden for eget territorium i virkelighedens verden er uholdbart, såfremt målet er en global reduktion af drivhusgasser. Det ses fx også i de kommende planer for Københavns Kommune.

Ikke CO2-aftryk, men klimaaftryk. I bemærkningerne er der brug for en nutidig og bredere definition af klimaskadelige effekter / drivhusgasser

I Klimaloven står der ikke en nærmere definition af drivhusgasser. Men bemærkningerne nævner begrebet "indirekte CO2-emissioner". Da det nu er videnskabeligt fastlagt (og også citeret i den nye IPCC-rapport) at der er andet end luftarter/gasarter, der bidrager til menneskeskabt opvarmning, så kunne det være på sin plads at udvide definitionen, om ikke andet så i bemærkningerne til lovændringen.

EASA (Det Europæiske Luftfarts Sikkerhedsagentur) fastslog ultimo 2020 at begrebet Global Warming Potential (GWP) er relevant for vurdering af luftfartens skadevirkninger for klimaet. Og deres rapport slår fast, at luftfarten som gennemsnit øger den globale opvarmning med en faktor tre, dvs. for hver 1 tons CO2 udledt af fly i atmosfæren, så skal der tillægges en effekt (GWP) svarende til 2 tons CO2, altså i alt 3 tons CO2.

https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:7bc666c9-2d9c-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF se især side 35-36

Vi foreslår at bemærkningerne henviser direkte til luftfartens GWP, og at disse værdier benyttes, når luftfart, indenrigs- såvel som udenrigs indregnes i det danske klimaregnskab.

Poul Kattler og Kjeld A. Larsen
Hhv. formand og næstformand for Rådet for bæredygtig trafik
poul@kattler.dk

Johnny Frank Nielsen
Bestyrelsesmedlem Bevar Jordforbindelsen