

92-GRUPPEN



**AKUTPAKKE
FOR
KLIMAET**

2023

INDHOLD

| | | |
|---|---------------------------------|-----------|
| ➤ | Introduktion | 4 |
| ➤ | 1. Overordnede mål | 7 |
| ➤ | 2. Transport | 8 |
| ➤ | 3. Landbrug | 11 |
| ➤ | 4. Affald | 13 |
| ➤ | 5. El og varme | 14 |
| ➤ | 6. Industri | 15 |

ORGANISATIONERNE BAG



FORSLAG TIL INDHOLD I REGERINGENS KLIMA-AKUTPAKKE FOR 2025

Der er to år til 2025. Her skal vi have opfyldt Danmarks første klimamål. Vores 2025-mål er 50-54%.

Vi kræver, at Danmark lever op til den høje ende af det mål, og det er der flere grunde til.

Klimalovens 70%-mål er oprindeligt udregnet som Danmarks andel af det tilbageværende globale CO₂-budget for at holde 1,5 gradersmålet. Vi burde have reduceret lineært fra 2019 og til 2030, men det er ikke sket - og det er stadig ikke den nuværende plan. Dermed er forskellen på et CO₂-budget og et klimamål blevet blotlagt. For man kan ikke lave en hockeystav af et CO₂-budget. Man skal reducere årligt. Hvis man dovner et år, må man arbejde tilsvarende hårdere de efterfølgende år. For at begrænse den globale middeltemperatur så meget som muligt, er det mest forsvarligt at benytte sig af et CO₂-budget. Og med en reduktion på 54% i 2025 kommer vi langt tættere på at holde vores CO₂-budget end med en reduktion på 50%.

Desuden er det altid mest klimamæssigt forsvarligt, at reducere vores udledninger hurtigst muligt. Det giver den største klimaeffekt. Dertil forsøger vi i kampen mod klimakrisen at undgå klimatiske tipping points. Jo mere temperaturen når at stige, des større er risikoen for tipping points, og vi ved ikke med sikkerhed, hvornår vi overskrider dem. Det er derfor afgørende at vise rettidig omhu og reducere udslippene hurtigst muligt.

At reducere Danmarks udledninger med 54% svarer til et samlet udslip i 2025 på 35,9 mio. tons drivhusgasser.

Lægger man klimafremskrivningen fra 2022 sammen med klimaaftalerne lavet efter fremskrivningen, forventes Danmarks udledninger i 2025 at være 40,3 mio. tons drivhusgasser. Forhåbningen fra CCS-aftalen om at opnå 0,9 mio ton reduktion fra CCS inden 2025 forekommer usandsynligt og er derfor ikke medregnet.

Mankoen for at opfylde 2025 målet om 54% reduktion (35,9 mio. tons) er således 4,4 mio. tons.

I dette virkemiddelkatalog præsenterer vi politiske tiltag, der kan få Danmark til at leve op til 54% reduktion i 2025.

Reduktionssummen af alle de foreslåede tiltag ligger på 6,3 mio. tons.

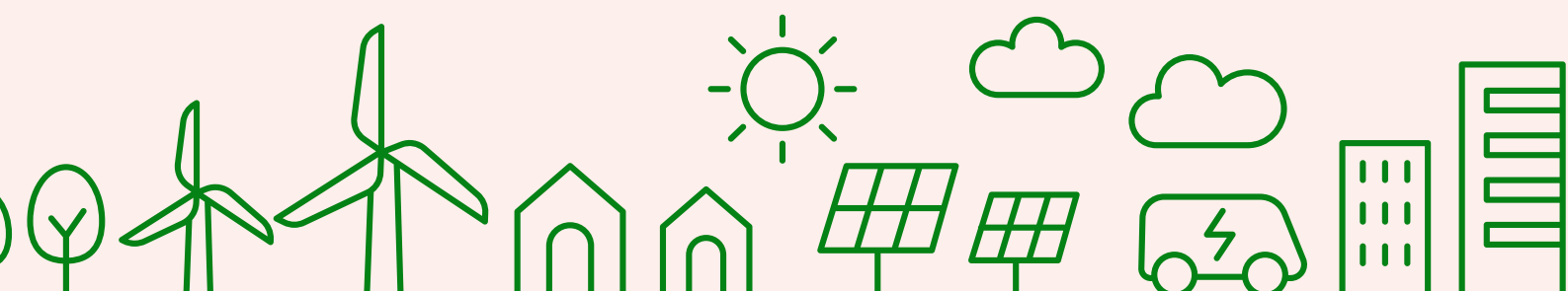
Som med alle virkemiddelkataloger vil der være en del overlap mellem de reduktioner de forskellige tiltag bevirker. Derfor er reduktionssummen af tiltagene behæftet med en vis usikkerhed. Heri medregnes ikke anslået 2-4 mio. tons reduktion ved at indføre CO2-afgift på landbrug, da dette reduktionsestimat er for usikkert.

Det er vigtigt at holde for øje, at vores forslag udelukkende består af målbare tiltag, der kan bidrage til opfyldelsen af 2025-målet. Andre forslag som hurtigere udtagning af lavbundslande vil tage længere tid om at have en effekt, men er ikke desto mindre lige så vigtige at vedtage politisk nu.

Det samme gør sig gældende for tiltag, hvor reduktionseffekten er sværere at kvantificere såsom at indføre obligatoriske klimaplaner for banker¹; at kapitalkrav til fossile investeringer skærpes; og indførsel af CO2-afgift i landbruget i 2025. Også tiltag som en reduktion af Danmarks biomasseforbrug eller et reduktionsmål for Danmarks globale udledninger er afgørende at få vedtaget, på trods af at de ikke tæller med i Danmarks nationale reduktionsmålsætninger. Politiske beslutningstagere bør også altid have aspekter som international klimaretfærdighed samt biodiversitets- og miljøkrisen for øje, når man beslutter sig for klimatiltag.

Derfor er dette virkemiddelkatalog ikke en udtømmende liste af klimatiltag, der burde vedtages nu, men alene en udvalgt liste over effektfulde tiltag til opfyldelsen af 54%-målet for 2025.

Nedenstående tabel viser de foreslåede tiltag og deres estimerede CO2-reduktion.



¹ <https://www.ms.dk/publikationer/en-baeredygtig-banksektor>

| Indsats | Reduktion mio. tons CO2e |
|--|--------------------------|
| 1. Overordnede mål | |
| 1a - Fastsæt reduktionsmål/co2budgetter for hver sektor og vedtag sektorspecifikke "nødforanstaltninger" | |
| 2. Transport | |
| 2a - Højere benzin og dieselaftgifter | 0,9-1,8 |
| 2b - Stop salg af fossilbiler og varevogne i 2024 | 0,35 |
| 2c - Reducer hastighed på motorvejene til 100km/t | 0,32 |
| 2d - Fjern CO2-tunge vejanlæg i infrastrukturplan 2035 | 0,4 |
| 2e - Politiske tiltag til at forhindre at bilpark vokser i forhold til 2020 niveau | 0,9 |
| 2f - Danske lufthavne skal ikke fremover få øget kapaciteten | - |
| 3. Landbrug | |
| 3a - Reducer kvælstofnorm med 15% | 0,3 |
| 3b - Omlæg 260.000 hektar fra enårige til flerårige afgrøder (f.eks. fra korn til græs) | 0,32 |
| 3c - 15% reduktion i dyrebestand ift 2025-fremskrivningen | 1 |
| 3d - Indfør 750kr/ton CO2-afgift på landbruget fra 2025 | 2 |
| 3e - Fordobling af økologisk areal inden 2027 / fjern moms på økologiske fødevarer | 0,3 |
| 4. Affald | |
| 4a - Opsamling af metan fra lossepladser | 0,1 |
| 5. Elektricitet og varme | |
| 5a - Omstil yderligere 50.000 huse fra fossil gas og olie inden 2025 | 0,2 |
| 5b - Tagfladeplacerede solcelleanlæg (3000MWp) | 0,36 |
| 6. Industri | |
| 6a - Hurtigere indfasning af CO2-afgift for industrien | 0,45 |
| 6b - Hæv CO2 afgift med 200kr/ton | 0,4 |
| I alt inkl. reduktioner fra CO2-afgift på landbruget | 8,3 |
| I alt eksl. reduktioner fra CO2-afgift på landbruget | 6,3 |

1. OVERORDNEDE MÅL

Fastsæt sektormål og sektor-nødforanstaltninger for både 2025- og 2030-må

Overordnet set har det indtil videre været el- og varmesektoren, der har leveret Danmarks drivhusgasreduktioner. Udledninger fra el- og varmesektoren er i 2025 så tæt på nul, at de andre sektorer (landbrug, transport, industri, affald, olieudvinding) ikke længere kan holde fri.

For at være sikker på at disse sektorer kommer med i omstillingen, foreslår vi, at der baseret på Danmarks samlede klimamål:

- Fastsættes reduktionsmål/CO₂-budgetter for hver sektor

- At der for hver sektor vedtages sektorspecifikke "nødforanstaltninger".

Nødforanstaltningerne iværksættes kun i det omfang den pågældende sektor ikke med andre tiltag lykkedes med at opfylde sektorens reduktionsmål. Nødforanstaltningen kan for landbruget eksempelvis være, at alle dyretilladelser i 2025 reduceres med en tilstrækkelig procentsats til landbrugets reduktionsmål er opfyldt.

54%
2025

2. TRANSPORT

2a – Højere benzin og dieselaftgifter (0,9 mio. tons CO₂ - 1,8 mio. tons CO₂)

Klimarådet anbefalede i 2020 en indfasning af en CO₂-afgift på 1500 kr./ton frem mod 2030. På den baggrund bør der inden 2025 indføres yderligere afgift på benzin og diesel svarende til mindst halvdelen af den samlede CO₂-afgift, altså 750 kr./ton CO₂. 750 kr./ton CO₂ svarer til en afgiftsstigning på 1,8 kr. pr. liter benzin i 2025 (og 1500 kr./ton i 2030 bliver 3,6 kr./liter benzin). Afgiftsstigningen bør vedtages snarest muligt og træde i kraft inden 1. januar 2025 for at kunne få effekt på 2025-udslippet.

En øget brændstofpris på 1,8 kr./liter vil give en reduktion i 2025 på omkring 0,9 mio. tons CO₂. Hvis brændstofafgiften allerede i 2025 øges med 3,6 kr./liter, jf. Klimarådets 1500 kr./ton, vil det give en reduktion på ca. 1,8 mio. tons².

At hæve brændstofafgifterne med 1,8 kr./liter er også nødvendigt for at sikre en mærkbar prisfordel for elbiler ift. fossilbiler. I efteråret 2022 var der flere perioder, hvor danske energipriser betød, at fossilbiler havde lavere brændstofomkostninger pr. kilometer end elbiler. Vi skal fastholde incitamentet til at omstille fra fossil til elbil, og det bør de respektive afgiftsniveauer også afspejle.

2b - Stop salg af fossilbiler og varevogne i 2024 (sparer 0,35 mio. tons CO₂)

Ved at stoppe for salg af nye fossilbiler inden 1. januar 2025 vil 115.000 benzin og dieselmotorer og 23.670 varebiler ikke blive købt.³ Hver bil udleder ca. 2,5 ton CO₂/år/bil. Tiltaget giver dermed en reduktion i 2025 på 346.700 ton CO₂.

² Eldrup rapportens model 3b beregner at 1kr. ekstra brændstofafgift (ekstra i forhold til Eldrups model 3) øger reduktionen med 0,5mio. tons CO₂, hvorfor 1,8 kr. ekstra afgift antages at ville reducere med 0,9 mio. tons CO₂ https://fm.dk/media/18227/delrapport-1_veje-til-en-groen-bilbeskatning_kommissionen-for-groen-omstilling-af-personbiler_web-a.pdf side 197 forklares at forskellen på model 3 og model3b er 1kr. højere brændstofpris. Side 107 viser at model 3 reducerer med 0,9mio. tons. Model 3b reducerer med 1,4mio. tons.

³ Baseret på Klimafremskrivningens 2022 foreskrivning om bilsalgsviklingen.

2c - Reducer hastigheden på motorvejene til 100km/t (0,32 mio. tons i 2025)

At sænke max hastigheden på danske motorveje fra nuværende 130, 120, 110 til 100 km/t vil reducere Danmarks 2025-udslip med 0,32 mio. tons CO₂. Det beregnede Vejdirektoratet i transportministerens svar til transportudvalget fra maj 2022.⁴

2d - Fjern CO₂-tunge vejanlæg i infrastrukturplan 2035 (sparer 0,4 mio. tons CO₂)⁵

*"Samlet set er CO₂-udledningen pr. anlægskrone for alle projekterne i pakkerne ca. 3,5 gange større for vej end for bane"*⁶.

Ifølge Vejdirektoratets notat fra februar 2021 fremgår det, at vejprojekternes trafikale udslip vil lede til øget CO₂ udslip (indtil bilparken er elektrificeret). I anlægsfasen er der et stort CO₂-udslip. Udslippet er også her større for vejprojekter end for togprojekter. Vejdirektoratets notat anslår anlægs CO₂-udslippet til ca. 1,7 mio. tons CO₂.

Hvis togprojekter fastholdes og vejprojekter fjernes reduceres anlægsudslippet så med estimeret 1 mio. tons.

Anlæg foregår selvfølgelig over flere år, så anlægsudslippet skal fordeles over ti år, så 2025 reduktionen bliver ca. 0,1 mio. tons.

Det tilgængelige datamæssige grundlag for dette notat har været infrastrukturpakken til ca. 40 mia. kr. (dvs. kvart størrelse af den endelige infrastrukturplan på 160. mia.), så CO₂-udslippet fra anlæg bliver formentligt også ca. fire gange højere, hvorfor den mulige 2025-reduktion bliver ca. 0,4 mio. tons.

Eksempler på konkrete projekters anlægsudslip er: Tredje Limfjordsforbindelse: 0,29 mio. tons CO₂, Midtjysk motorvej 0,33 mio. tons CO₂.⁷

⁴ <https://www.ft.dk/samling/2021/almdel/tru/spm/356/svar/1880255/2568829.pdf>

⁵ Baseret på Ingeniørens artikler og aktindsigt <https://ing.dk/artikel/ingenioeren-afsloerer-saadan-blev-infrastrukturaftale-160-mia-kr-vasket-groen-253758>

⁶ <https://www.scribd.com/document/555286957/Notat-med-anl%C3%A6gs-CO2-p%C3%A5-enkeltprojekter-cirkuleret-15-marts#download>

<https://ing.dk/artikel/ingenioeren-afsloerer-saadan-blev-infrastrukturaftale-160-mia-kr-vasket-groen-253758>

⁷ <https://ing.dk/artikel/ingenioeren-afsloerer-saadan-blev-infrastrukturaftale-160-mia-kr-vasket-groen-253758>

Energikrisen har desuden sat skub i kommunernes fjernvarmeudbygning i sådan en grad, at der vil mangle anlægsmaskiner og arbejdere. Også af denne grund er det vigtigt at stoppe de CO₂-tunge vejanlæg i infrastrukturpakken, så anlægskræfter kan frigøres til fjernvarmeudbygningen, hvor de gør mest gavn for den grønne omstilling.

2e – Politiske tiltag til at forhindre at bilpark vokser i forhold til 2020 niveau (0,9 mio. tons)

Elbiler er blevet populære, men for at de skal give reduktioner, skal de erstatte fossilbiler – ikke blot få bilparken til at vokse.

Klimafremskrivningen 2022 fremskriver, at personbilparken 2020-2030 øges med 632.730 biler, og at varebilsparken øges med 48.110 biler. At fastholde bilparken på 2020-niveau vil "fjerne" ca. 680.000 fossilbiler, svarende til ca. 0,9 mio. tons CO₂ i 2025 og 1,7 mio. tons CO₂ i 2030⁸, men uden at tage bilejerskab fra nogen nuværende bilejere.

De politiske tiltag der kan sættes i værk for at undgå vækst i bilparken, omfatter blandt andet: øge den grønne ejerafgift, halvering af befordringsfradrag for fossilbiler, højere benzin- og dieselaftgifter, skrotningstilskud, indførelse af flad vejafgift (både el og fossil), mm.

2f - Undlad at udbygge kapaciteten af danske lufthavne

Så længe der ikke er en vedtaget plan for reduktioner af luftfartens klimaudledninger, vil udbygning af Kastrup lufthavn betyde ca. 2,1 mio. ton CO₂ ekstra udledninger alene som resultat af 25% stigning i antallet af passagerer⁹. Af regnetekniske grunde medregnes udslippet fra udenrigs flytrafik ikke i Danmarks udslip. Derfor vil klimaeffekten af at udbygge lufthavnen ikke påvirke Danmarks 2025-mål. Regneteknik ændrer dog intet ved, at det klimamæssigt er vigtigt at stoppe planerne om at udbygge lufthavne i Danmark.

⁸ Baseret på at personbil kører ca 17000km/år og udleder ca 148gCO₂/km udleder hver fossilbil bil årligt 2,5 ton CO₂. 680.000 fossilbiler ville således have udledt 1,7mio. tons. For 2025 er tilvæksten i bil og varebiler 357.400 ekstra biler ift 2020, som ville have udledt 0,89mio. tons CO₂.

⁹ <https://baeredygtigtrafik.dk/udbygningen-af-kastrup-lufthavn-til-40-mio-aarlige-passagerer-er-paa-direkte-kollisionskurs-med-danske-klimaforpligtigelser-overfor-eu-og-cop-processen/>



3. LANDBRUG

3a - Kvælstofnorm reduceres med 15% (0,3 mio. tons CO₂e i 2025)

Ifølge udkast til DCA rapport¹⁰ giver 1kg mindre tilført N-handelsgødning en reduktion på 7,17 kg CO₂e. En 15% reduktion i N-norm beregnes dermed at give 0,295 MT reduktion i 2025.

3b – Omlæg 260.000 hektar til flerårige afgrøder (fx skift fra foderkorn til græs). (0,32 mio. tons CO₂ i 2025)

Udkast til DCAs rapporten vurderer at det reducerer ca. 1,233kg CO₂e/hektar at skifte fra foderkorn til fodergræs¹¹. At omlægge 260.000 hektar (svarende til 10% af Danmarks samlede landbrugsareal på 2,6 mio. hektar) fra foderkorn til fodergræs inden 2025 vil reducere udslippet med 0,32 mio. tons CO₂.

Tiltaget reducerer desuden kvælstofudvaskning og forbedrer biodiversitet.

3c - 15% reduktion i dyrebestand ift. 2025-fremskrivningen (1 mio. tons reduktion)

Husdyrenes fordøjelse og håndtering af deres gødning vil i 2025 udlede 6,73 mio. tons CO₂e¹². Ved at reducere 2025 antallet af kvæg og grise med 15% reduceres udslippet fra fordøjelse og gødning tilsvarende 15% (1 mio. tons CO₂e). Det vurderes som en oplagt måde at få skabt reduktioner i landbrugets udledninger ved brug af strukturelle virkemidler.

¹⁰ DCA – Nationalt Center for Fødevarer og Jordbrug – udkast til virkemiddelkatalog for landbruget (Forventet udgivet i april 2023)

¹¹ DCA – Nationalt Center for Fødevarer og Jordbrug – udkast til virkemiddelkatalog for landbruget (Forventet udgivet i april 2023)

¹² Klimafremskrivningen 2022

3d - Indfør 750 kr./ton CO₂-afgift på landbruget fra 2025 (2 mio. tons)

Klimarådets statusrapport 2021 vurderer, at en CO₂-afgift på 750 kr./ton for landbruget vil resultere i 5,5 mio. tons reduktion vha. teknisk omstilling og yderligere 2-4 mio. tons i strukturel omstilling i 2030. Klimarådet regner ikke på, hvilken reduktion det vil give at fremrykke landbrugets CO₂-afgift til 2025. Klimarådet er dog særdeles tydelige om, at CO₂-afgiften for landbruget skal vedtages så hurtigt som overhovedet muligt.¹³

3e – Fordobling af økologisk areal inden 2027 / fjern moms på økologiske fødevarer (0,3 mio. tons)

Økologisk landbrugsproduktion har en drivhusgasudledning pr. hektar, som er lavere end konventionel produktion. Det blev med landbrugsaftalen oktober 2021 besluttet at fordoble det økologiske areal.

Landbrugsaftalen beregner, at fordobling af økologien ville give 0,5 mio. tons reduktion, men aftalen fastsatte ikke et årstal for, hvornår fordoblingen skulle ske. Øko-fordoblingen er endnu ikke indregnet i Klimafremskrivningen 2022.

Det er tidligere lykkedes på fem år (2015-2020) at øge det økologiske areal med 72%¹⁴. Det skønnes derfor realistisk, at det ved at skabe de rette rammebetingelser (som f.eks. momsfritagelse for økologiske varer; CO₂-afgift for landbruget; grønne tiltag i landbrugsstøtten mm.) inden 2027 er muligt at øge det økologiske areal med 100% i forhold til 2021. Hvis øko-fordoblingens 0,5 mio. tons er fuldt realiseret i 2027, vurderes det, at 0,3 mio. tons (60% øgning af øko-areal) kan nås i 2025.



¹³ Klimarådets statusrapport (Feb 2023) s153-159

<https://klimaraadet.dk/da/rapport/statusrapport-2023>

¹⁴ <https://miljøtilstand.nu/temaer/arealanvendelse/omfanget-af-oekologisk-landbrugsareal/>

4. AFFALD

4a - Opsamling af metan fra lossepladser (0,1 mio. tons CO₂)

Der er et lille potentiale til opsamling af metan fra lossepladser. Metan fra lossepladser bidrog med 0,537 mio. tons CO₂e i 2020, og er faldet fra 0,772 i 2010. En indsats i 2024 kunne reducere med 0,1 mio. tons CO₂e.



5. EL OG VARME

Der er et lille potentiale til opsamling af metan fra lossepladser. Metan fra lossepladser bidrog med 0,537 mio. tons CO₂e i 2020, og er faldet fra 0,772 i 2010. En indsats i 2024 kunne reducere med 0,1 mio. tons CO₂e.

5a - Omstil yderligere 50.000 huse fra fossil gas og olie inden 2025 (0,2 mio. tons)

Skift fra olie-gasfyr til fjernvarme eller varmepumpe sparer for et gennemsnitshus årligt 3,7 tons CO₂ for gas og 5 tons CO₂ for olie. Hvis mængden af udskiftninger øges med yderligere 50.000 huse i 2023-2024, kan CO₂-udslippet reduceres med 0,2 mio. tons CO₂e. Det kan gøres med tilskud til varmepumper/termonet, fjernvarmetilslutning og nærvarme.

5b – Flere solcelleanlæg på tage (3000MWp) (0,36 mio. tons)

Energifællesskaber og lokale initiativer fra bl.a. almene boligforeninger kan bidrage til en hurtig udbygning med vedvarende energi, som – modsat de store anlæg – ikke kræver lang sagsbehandling og som generelt kan benytte eksisterende elnet. Potentialet for tagplacerede solcelleanlæg, som der aktuelt er planer eller ønsker om, er 3000 MWp svarende til 2,7 TWh elproduktion. Den vil erstatte produktion af anden el, som i dag har en CO₂-udledning på 132 g/kWh i gennemsnit¹⁵ = 0,132 mio. ton/TWh. En udbygning med 3000 MWp vil således reducere udledningen med omkring 0,36 mio. tons CO₂ i 2025.

For at realisere dette er der behov for bedre regler for etablering af vedvarende energianlæg på og ved boligforeningers ejendomme samt bedre regler for at dele el i lokale energifællesskaber.

¹⁵ Ifølge Geen Power Denmark var CO₂-udledningen fra dansk elproduktion rekord lav i 2022: <https://greenpowerdenmark.dk/nyheder/2022-blev-dyrt-vildt-energi-aaar-men-stroemmen-var-groennere>. Da udbygningen med vedvarende energi fortsætter kan man forvente at den specielt lave udledning i 2022 bliver normalen fremover. Green Power Denmark medtager ikke udledning af CO₂ fra afbrænding af biomasse og biogent affald.

6. INDUSTRI

6a – hurtigere indfasning af CO2-afgift for industrien (0,45mio. tons)

Ifølge Concito kan vi opnå større klimaeffekt i 2025 ved at indfase CO2-afgiften hurtigere. Concito vurderer, at CO2-afgift i 2025 på 500kr./ton giver 0,3MT reduktion, da det groft kan anslås at fremrykning af den vedtagne CO2afgift på 750kr./ton til 2025 vil give en reduktion i 2025 på ca. 0,45MT CO2e.

6b – Forøg CO2-afgift for industri med 200kr./ton CO2e (0,4 mio. tons)

En forøgelse af CO2-afgiftens niveau, vil give et stærkere økonomisk incitament for virksomheder til at reducere sine CO2-udledninger. 200 kr. højere CO2-afgift vil give 0,4 mio. tons reduktion i 2025 og 0,5 mio. tons i 2030. Set i lyset af, at én af Danmarks største udfordringer lige nu er en for træg omstilling, vil et stærkere prissignal skubbe på en mere effektiv omstilling.

“

”Klimaprogrammet vurderer, at en indfasning af CO2-afgiften med 125 kr. i 2025 for mineralogi og 500 kr. generelt er forbundet med begrænsede samfundsøkonomiske konsekvenser. Dette skal dog annonceres tidligt, hvis det skal nå at have effekt i 2025.” - Concito

”



