

De bedste klimapolitikker til at reducere udledninger, Danmark

(updated 20/9, 2024) **FACT SHEET**

En arbejdsgruppe med medlemmer fra miljøorganisationer i Danmark, Norge, Sverige, Letland, Litauen, Hviderusland og Ukraine har analyseret klimapolitikker i deres lande. De har identificeret de bedste klimapolitikker fra deres lande. Her er en oversigt over resultaterne med fokus på politikker, der kan inspirere dansk energi-og klimapolitik.



Klimalove

Klimalove er vigtige juridiske rammer for nationale klimaindsatser. Den danske klimalov er på mange måder et godt eksempel for andre lande; men der er behov for en skarpere adskillelse mellem LULUCF sektoren og andre sektorer, gerne med selvstændige delmål. Det er vigtigt at fastholde dansk klimalovs væsentlige elementer med et årligt review og et uafhængigt Klimaråd.

Nu er det tid til at udvide tidshorizonten fra 2030 til omstilling til et klimaneutralt samfund 2040-45.

Klimamål

Klimamål er vigtige som rammer for klimaindsatser. De skal være ambitiøse og følge hvert lands rimelige andel af reduktioner af emissioner til at nå det globale 1,5°C mål. Det bør for Danmark betyde at målet i 2030 skal øges til 75-80% og at målet for klimaneutralitet rykkes frem til 2040.

CO₂- og klimaafgifter, reduceret moms

Klimaafgifter er vigtigt politiske instrumenter for at realisere at forurenerne kommer til at betale og for at understøtte klimaindsatser. De eksisterende afgifter på fossil energi skal fortsætte mens benzin-og dieselaftgifter bør øges med det formål at transporten skal betale dens fulde omkostninger, både interne og eksterne omkostninger. Elafgiften skal reduceres i forhold til andelen af sol-og vindkrafts andel af den samlede elproduktion.

Den kommende flyafgift bør øges til tysk niveau og en del af indtægterne bør bruges til at støtte lang-distance transport med lave emissioner inklusiv nattog.

Kørselsfradrag for pendling bør gives for ned til 5 km hver vej (1 dag er minimum 12 km hver vej) og fradraget bør reduceres for afstande over 20 km hver vej. Det skal fremme cykelpendling og bosætning tættere på arbejdsplads. Alternativ kan Danmark følge Litauen og Letlands eksempel og afskaffe kørselsfradraget.

Road pricing og betaling for at kørsel i større byer bør indføres for at støtte en mere bæredygtig transport. Til sammenligning har både Sverige og Norge betaling for at køre ind i de største byer. Der kan være en 5-årig undtagelse for elbiler 2025-2029.

Hvis afgifter for lavindkomst familier påvirkes dem væsentligt negativt, bør de kompenseres med direkte støtte efter indkomst og bopæl, så f.eks. en del af provenu fra højere benzin-og dieselaftgifter gives til lavindkomstfamilier i områder med dårlig kollektiv transport.

Energibesparelsesindsatser – vigtige for klimaet

Politikker for energibesparelser er fortsat vigtige for at få at opnå en hurtig og bæredygtig reduktion af emissioner. EU-regler er vigtige for at fremme energieffektivitet mens danske tilskud giver et yderligere incitament til energibesparelser. Derfor bør danske tilskud fortsætte, forbedres og øges i den kommende periode.

Den danske fremsynede politik med at begrænse nye bygningers livscyklus-emissioner skal styrkes med krav om lavere livscyklus-emissioner. Kravene bør også omfatte udledninger ved nedbrydninger, der går forud for nybyggeri i bebyggede områder, dog uden at fremme byggeri på bar mark fremfor i bebyggede områder.

Arbejdsgruppen bag sammenligningen af klimapolitikkerne bestod af deltagere fra:

- INFORSE-Europe, Danmark.
- Norges Naturvernforbund, Norge
- AirClim Secretariat, Sverige
- Circular Economy, Litauen
- Ecodome, Hviderusland
- Ecoaction, Ukraine
- Latvian Green Movement, Latvia

Læs den samlede publikation for de 7 lande her (på engelsk):

www.inforse.org/europe/BetterGreenDealBalticproject.htm

Kontakt i Danmark:

Gunnar Boye Olesen
gunnar.olesen@inforse.org

Arbejdsgruppen er støttet af Nordisk Ministerrådet, AirClim, og INFORSE-Europe.

Politikker for vedvarende energi

Politikker, der fremmer vedvarende energi er vigtige for at nå klimamål. I Danmark er det vigtigt:

- at placering af vind-og solenergi-parker ikke bare er et spørgsmål om "energiøer" på land og til havs, men også om i hvilke områder vi ikke ønsker dem, så projektudviklere ved, hvor parker ikke er mulige
- at lokale beboere og aktører bliver involveret tidligt i processerne med større vedvarende energianlæg
- at der er støtte til lokale energifællesskaber, inklusiv den befordrende ramme, der skal etableres i Danmark ifølge EU's elmarkedsdirektiv
- at der bliver støtte til solenergi i byer med støtte til undersøgelser af muligheder for installationer på tage og direkte støtte til solceller over P-pladser og tilsvarende arealer.



Omstilling fra fossil energi

Politikker til direkte udfasning af fossil energi er en anden vigtig type politikker. Det omfatter skift til vedvarende energi alternativer, specielt via el. Vi foreslår følgende:

- Udfase olie og gas til varme, fastholde 2035 målet om ingen gas til varme
- Emissionsfri byggepladser og anlægsarbejder som Oslo m.fl. kræver i dag.
- Stop salg for diesel-og benzinbiler, som Norge planlægger i 2025
- Støtte til eldrevne skibe, både færger, fiskerbåde og mindre fragtskibe
- Støtte til brint skal begrænses til grøn brint og kun til brint, der bruges i sektorer, hvor det er svært at udfase den fossile energi, f.eks. skibstansport over afstande, hvor batterier ikke er en mulighed. Brintproduktion og anvendelse har en række tab, som undgås med direkte eldrift, også når tab i batterier medregnes.
- Der er også behov for at begrænse forbruget af biomasse, både for at udfase den store danske import af biomasse og for at forbedre det lokale miljø med begrænsning af forurenende brændeovne.



Transport

Klimapolitikker indenfor transport er vigtige for at begrænse udviklingen med stadig stigende transport, som gør det meget svært at nå reelle reduktioner i transportens emissioner. En række af de væsentligste klimapolitikker på transportområdet er:

- Øget støtte til cykel-infrastruktur fra staten, som er langt lavere end ønsker og budget fra kommuner
- Mere støtte til kollektiv transport. Den kollektive transport skal gavne og gøre det muligt at leve uden bil i så store områder som muligt, fremfor nedskæringer, som vi ser for busserne i dag.
- Støtte til internationale tog inkl. nattoget, som det bl.a. sker i Sverige. Fra Sverige er der nu nattoget fra Malmø og Stokholm til Hamborg og Berlin.



Andre klimapolitikker

Ovenstående politikker er foreslået af NGO-gruppen bag denne analyse. Der er også en række andre, gode klimapolitikker til reduktion af emissioner, bl.a.:

- Politikker til at reducere madspild.
- Politikker for mere plantebaseret kost
- Landbrugspolitikker til at reducere udledninger fra landbrug og fra input (kunstgødning, foder)
- Politikker for bæredygtig livsstil med reduktion af transportbehov, størrelse af boliger/bygninger, forbrug
- Politikker for cirkulær økonomi for at reducere klima-aftrykket af forbrug

Ikke alle klimaløsninger er gode. Derfor foreslår NGO-gruppen at man ikke politisk fremmer følgende klimatiltag:

- Atomkraft, der er langt dyrere, langsommere og mere risikabel end vedvarende energi
- CCS på afbrænding af biomasse og fossil energi. Der er sikrere mere bæredygtige måder at udfase disse udledninger
- Flydende biobrændsler, der ofte har livscyklus-drivhusgasemissioner på niveau med fossile brændsler
- Grønne flybrændsler i stedet for at fremme grønne alternativer til flyvning, idet den største klimabelastning fra fly kommer ikke fra CO₂, men fra vanddamp mm. udledt i stor højde.