

Dansk Metals kommentarer til forslag til lov om ændring af lov om klima

Først og fremmest takker vi i Dansk Metal for muligheden for at afgive svar til denne høring.

I Dansk Metal er vi rigtig glade for, at man har sat et ambitiøst delmål for CO₂-reduktion frem mod 2030. Det er nødvendigt og vigtigt, at Danmark er et foregangsland for den grønne omstilling.

De ambitiøse målsætninger kommer til at kræve store og strategiske aftaler. Nogle af dem har vi allerede. Fx er det vedtaget, at man vil opføre en energi-ø i Nordsøen. Samtidig har man lavet en aftale om CO₂-reduktion i industrien og har skabt gode samarbejder gennem erhvervslivet via bl.a. klimapartnerskaberne.

Selvom der er gode takter, er der stadig et stykke, før man når klimaambitionerne frem mod 2030. Det er vigtigt, at man husker at tænke klimaindsatsen i et bredt perspektiv. Man bør have fokus på både den nødvendige arbejdskraft og huske det internationale perspektiv i den grønne omstilling.

I Dansk Metal er vi optaget af manglen på faglært arbejdskraft. En analyse lavet af COWI for Dansk Energi viser nemlig, at man risikerer at mangle faglært arbejdskraft til opførsel af grønne løsninger som fx vindmøller, hvis man ikke arbejder strategisk med at tiltrække og skabe de rette kompetencer.

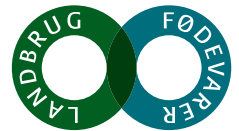
I Dansk Metal bakker vi op om energi-øen i Nordsøen. Øen kommer til at bidrage med CO₂-neutral energi til både Danmark og på sigt også andre EU-lande. Men energi-øen skal kunne meget mere end det. Det er vigtigt, at øen både bliver et godt sted til test og udvikling af nye vindteknologier, samtidig med at øen bliver et udstillingsvindue for grøn teknologi. I Dansk Metal har vi

en ambition om, at danske klimaløsninger, som fx vindmøller, skal eksporteres til hele verden, og på den måde bidrage til at mindske det globale CO₂ udslip.

Vi står naturligvis til rådighed for yderligere kommentarer.

Med venlig hilsen

Pernille Birch, erhvervspolitisk konsulent i Dansk Metal



Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet
Departementet
Holmens Kanal 20
1060 København K

Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

Axelborg, Axeltorv 3
DK 1609 København V

T +45 3339 4000
E info@lf.dk
W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

Høringssvaret er sendt elektronisk til astbk@kefm.dk og naalb@kefm.dk.

Høringssvar til forslag til Lov om ændring af lov om klima (Indikativt klimamål for 2025) - journalnummer 2020-4783

Landbrug & Fødevarer fremsender hermed vores bemærkninger til forslaget om ændring af Lov om klima (Indikativt klimamål for 2025), hvori det foreslås indskrevet i Klimaloven, at der fastsættes et indikativt mål for en reduktion af drivhusgasser på 50 - 54 pct. i 2025 ift. niveauet i 1990.

I Landbrug & Fødevarer bakker vi op om den grønne omstilling og arbejder selv aktivt på at indfri vores vision om at gøre det danske fødevarerhverv klimaneutralt i 2050. Men det er helt afgørende for os, at den grønne omstilling går hånd i hånd med vækst og beskæftigelse i hele Danmark og sikrer udvikling af erhvervet frem for afvikling.

Danmark har et mål om klimaneutralitet i 2050 og med Klimaloven sat et mål om 70 pct. reduktion af Danmarks udledning af drivhusgasser i 2030 ift. niveauet i 1990. Med dette forslag til lov om ændring af lov om klima vil man endvidere have et indikativt 2025-mål om en reduktion af drivhusgasser på 50 - 54 pct. i 2025 ift. niveauet i 1990. Ligesom dette nye mål også skal afspejles i monitoreringen af den danske klimaindsats af bl.a. Klimarådet.

I arbejdet med at begrænse klimaforandringerne og skabe reel grøn omstilling opfordrer vi fra Landbrug & Fødevarers side til at have fokus på det overordnede mål om, at Danmark skal have en netto-nul udledning i 2050, og at man globalt skal efterleve Paris-aftalen. Det er vigtigt for os, at dette løses på den mest omkostningseffektive måde med en reel reduktion af drivhusgasser og med en udvikling af erhvervslivet. Det er tvingende nødvendigt, at reduktionerne af udledninger af drivhusgasser ikke sker ved at afvikle og flytte produktion til udlandet. Derfor mener vi også, at det er godt for den samlede danske klimaindsats, at der arbejdes med en vis fleksibilitet med et 2025-delmål, som det er foreslået. Dette gælder både fleksibiliteten fra 50-54 pct. og det, at målet er indikativt.

Med et indikativt delmål på 50-54 pct. vil man stadig have en meget ambitiøs dansk klimaindsats, som vil kræve en stor indsats at nå. Men det er vigtigt med fleksibiliteten, så Danmark kan skabe kloge og blivende reduktioner af drivhusgasser, der får global effekt på den lange bane, frem for kortsigtede løsninger uden reel effekt.

Med venlig hilsen

Maria Stein Knudsen

Klima & Energi

E mste@lf.dk

Til: Astrid Brink Knudsen (astbk@kefm.dk)
Cc: Nanna Alberti (naalb@kefm.dk)
Fra: jesper.lund.larsen@3f.dk (jesper.lund.larsen@3f.dk)
Titel: SV: Høring - ændring af klimaloven (indikativt klimamål for 2025) journalnummer 2020-4783.
Sendt: 15-07-2021 13:03

Kære Astrid Brink Knudsen

3F har modtaget høring om ændring af klimaloven

Ændringen om at reducere udledningen af drivhusgasser i 2025 med 50-54 pct. i forhold til niveauet i 1990, kan 3F støtte.

Dog kun ud fra den forudsætning, at ændringen ikke medfører at det koster arbejdspladser, hvilket jo helt ligger i tråd med regeringens forudsætning, og som både Statsministeren og forskellige ministre, flere gange har understreget.

Og hvis det alligevel skulle betyde tab af arbejdspladser, at det så på forhånd er sikret, at der vil være mulighed for omskoling, opkvalificering og efteruddannelses muligheder af de medarbejdere der evt. mister deres job. Samt at det sikres at et evt. job tab i et område ikke medfører at man kun kan få et andet job lang væk fra ens bopæl, men at man fra Regeringen og Folketingets side igangsætter initiativer der kan sikre arbejdspladser i det berørt område.

De bedste hilsener

Jesper Lund-Larsen
Miljø- og arbejdsmiljøpolitisk konsulent



Kampmannsgade 4
DK 1790 København V

Mobil: +45 21 45 74 32

e-mail: jesper.lund.larsen@3f.dk

Web: www.grønnejob.dk
Web: www.baujordtilbord.dk
Web: www.3f.dk

P Tænk på miljøet før du printer

Fra: Nanna Alberti <naalb@kefm.dk>
Sendt: 5. juli 2021 11:00
Cc: Christina Ravn <chrra@kefm.dk>; Astrid Brink Knudsen <astbk@kefm.dk>; Andreas Oscar Arenfeldt <Aoare@kefm.dk>
Emne: Høring - ændring af klimaloven (indikativt klimamål for 2025)

Til rette vedkommende.

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet sender hermed udkast til ændring af lov om klima (indikativt klimamål for 2025) i offentlig høring, jf. vedlagte dokumenter.

Fristen for at afgive høringssvar er 18. august 2021.

Med venlig hilsen/Best regards,

Nanna Alberti

Specialkonsulent
Team Jura

M: +45 23 65 65 44

E: naalb@kefm.dk



Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet

Ministry of Climate, Energy and Utilities

Holmens Kanal 20

DK-1060 København K.

T: +45 3392 2800

www.efkm.dk



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

København den 14. august 2021

Høringssvar 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 anvise 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

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet

Holmens Kanal 20

1060 København K

Att.: Center for Styring og Implementering

Journalnummer: 2020-4783

Bemærkningerne er sendt til astbk@kefm.dk og naalb@kefm.dk

Dato: 16-08-2021

Høring over forslag til Lov om ændring af lov om klima (indikativ klimamål for 2025)

ITD kvitterer for det fremsendte udkast til lov om klima, som brancheorganisationen har følgende bemærkninger til:

ITD noterer, at der med lovforslaget indskrives et drivhusgasreduktionsmål på 50-54 procent i forhold til 1990 i klimaloven. Det nye delmål er resultatet af den politisk indgåede aftale mellem regeringen, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre og Enhedslisten.

Delmålet har til formål at sikre drivhusgasreduktioner på den korte bane for at understøtte indfrielsen af klimalovens målsætning om 70 procents reduktion i 2030, som ITD støtter. Samtidig konstaterer vi, at det indikative mål følger Klimarådets anbefalinger.

I forbindelse med fastsættelsen af målet i 2025 vil ITD understrege nødvendigheden af en langsigtet national strategi for omstillingen af den tunge vejgodstransport. Strategien skal mindske de økonomiske usikkerheder, der er forbundet ved at investere i grønne alternativer til konventionel diesel i et erhverv, hvor teknologiske løsninger ikke ligger lige for på samme måde som i eksempelvis persontransporten. Udarbejdelsen af en sådan strategi er særligt relevant på den korte og mellemlange bane, hvis den tunge vejgodstransport skal bidrage med mærkbare reduktioner frem mod 2025 og 2030.

ITD er bekendt med, at der allerede er indgået en række politiske aftaler, der skal reducere branchens klimaaftryk. Initiativerne omfatter omlægningen af kørselsafgiften i 2025, fastsættelsen af et fortrængningskrav, støttepuljer til infrastruktur for alternative drivmidler og indkøb af klimavenlige lastbiler, analyser af vægt- og dimensionstiltag m.m.

Der er dog fortsat et behov for at politisk at understøtte branchens muligheder for at overgå til klimavenlige teknologiløsninger, da disse i dag desværre er forbundet med en betydelig merpris. Derfor opfordrer ITD endnu en gang til, at der oprettes yderligere støtteordninger til indkøb af klimavenlige lastbiler, samt at afgifterne for alternative drivmidler omlægges og at den nye distancebaserede kørselsafgift i 2025 kommer til at omfatte varebiler, mens provenuet øremærkes støtte til yderligere tiltag, der understøtter yderligere grøn omstilling af den tunge vejgodstransport.

For så vidt angår branchens effektiviseringspotentiale vil ITD gerne rose regeringen for det igangværende arbejde med at revidere de nationale vægt- og dimensionsbestemmelser. Dette arbejde skrider godt fremad og udgør efter ITD's mening samtidig en god anledning til øget dansk engagement i EU, særligt



omkring øget anvendelse af modulvogntog i internationale transporter med udgangspunkt i det vellykkede danske forsøg. Dette er forelagt transportministeren.

ITD står naturligvis til disposition ved ønske om yderligere dialog om ovenstående.

Med venlig hilsen

ITD

Lasse Kristoffersen
Politisk chefkonsulent



Danske Regioners høringssvar vedr. forslag til ændring i Klimaloven med indsættelse af nyt klimamål for 2025

06-08-2021

EMN-2019-00677

1465180

Camilla Rosenhagen

Danske Regioner kvitterer hermed for muligheden for at komme med bemærkninger til den foreslåede ændring af Klimaloven med indsættelse af et klimamål for 2025 på 50-54% i forhold til niveauet i 1990.

Danske Regioner vurderer, at det nye mål er positivt i forhold til hurtigt at få realiseret en række af de danske reduktionspotentialer. Danske Regioner ønsker at understøtte 70% klimamålsætningen for 2030, og ligeledes den nye målsætning for 2025.

For regionerne på tværs er der i dag en fælles regional klimamålsætning for el, varme og intern transport på 75% i 2030 forhold til 2018 niveauet. Der følges årligt op på denne.

Venlig hilsen

Tommy Kjelsgaard
Danske Regioner



17. august 2021

DI-2021-37015

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

Sendt pr. e-mail til:

astbk@kefm.dk og nnlb@kefm.dk

Høring over forslag til Lov om ændring af lov om klima (Indikativt klimamål for 2025)

DI takker for muligheden for at komme med kommentarer til denne høring.

DI bakker op om det indikative klimamål for 2025 på 50-54 pct. drivhusgasreduktion i forhold til 1990, herunder at målet vil blive opgjort som et gennemsnitsmål over perioden 2024-2026, for at udjævne eventuelle udsving i det enkelte år.

Det bør i øvrigt fremgå af den endelige lovtekst, at målet for 2025 skal betragtes som indikativt, jf. 'Aftale om et indikativt drivhusgasreduktionsmål for 2025' af 7. maj 2021.

Med venlig hilsen



Jens Dandanell Petersen
Fagleder, National klimapolitik



Klima-, Energi-, og Forsyningsministeriet
Holmens Kanal 20
1060 København K
kefm@kefm.dk
Att.: Astrid Brink Knudsen

København
den 18 august 2019

Lederne

Vermlandsgade 65
2300 København S

Telefon 3283 3283
Mail lederne@lederne.dk
www.lederne.dk

Ledernes Hovedorganisations høringssvar til Forslag til Lov om ændring af lov om klima (Indikativt klimamål for 2025) J. nr. 2020-4783

Ledernes Hovedorganisation vil gerne takke for muligheden for at kommentere på lovforslaget om indikativt delmål for 2025 på 50-54 procent.

For at sikre yderligere reduktioner på den korte bane vil en politisk aftale mellem regeringen (Socialdemokratiet), Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre og Enhedslisten indføre et indikativt drivhusgasreduktionsmål for 2025 på 50-54 procent.

Lederne støtter umiddelbart fastsættelsen af indikativt delmål for 2025 på 50-54 procent, da dette vil undgå en såkaldt "hockeystav"-effekt, som vil betyde at vigtige investeringer udskydes frem mod 2030, og at omstillingen dermed kan vise sig at blive dyrere.

Det er dog problematisk, at det stadig er uklart, hvordan man på under fire år vil opnå det foreslåede delmål. Pr. 1. januar 2021 er der ifølge Energistyrelsens Klimastatus- og fremskrivning stadig en reduktionsmanko på 11,8 mio. ton CO₂e eller manglende 15 procentpoint for at nå målet for 2030. Ligeledes vil udledningerne ifølge opgørelsen være reduceret med 47 pct. i 2025 i forhold til 1990-niveaet. Dermed mangler der ifølge den senest tilgængelige opgørelse virkemidler for de resterende 3-7 pct.point, svarende til omkring 3-6 millioner ton CO₂e.

Derfor efterlyser Lederne, at der hurtigst muligt skabes klarhed over, hvordan de resterende 3-7 pct.point opnås, så delmålet om de 50-54 procent i 2025 kan indfries.

Det er fx uvist om det indikative delmål frem mod 2025 vil opnås ved hjælp af de af Klimarådet foreslåede virkemidler (fx fremrykket kulstop, mere biogas, flere varmepumper, udsortering af plast i affald og udtagning af lavbundslande). Og mere problematisk er det, at det er uvist hvorvidt en mulig CO₂-afgift skal spille en rolle for at opnå delmålet i 2025. Hvis dette er tilfældet, vil det med den nuværende tidsramme, hvor en ekspertgruppe afleverer sidste delrapport i efteråret 2022, betyde at en eventuel CO₂-afgift vil skulle implementeres og vise en effekt inden for 2-3 år.

Den grønne skattereform – herunder CO₂-afgiften – betegnes af regeringen som en "hovedmotor" i målet frem mod 2030. Derfor er det beklageligt, at der stadig hersker uklarhed om denne. Første fase af skattereformen – en forhøjelse af energiafgiften – forventes at give reduktioner på 0,5 mio. ton CO₂e, en ret beskeden del af de samlede, nødvendige reduktioner. Dermed må det forventes, at den tilbageværende 2. fases tiltag må være betydeligt mere ambitiøse og dermed indeholde vidtrækkende konsekvenser. Derfor er det ikke tilfredsstillende, at den stadig er uklar.

Lederne er enige i regeringens ønske om, at markedet så vidt muligt skal drive omstillingen – også frem mod et 2025-delmål. Men dette kræver en større forudsigelighed omkring rammevilkårene og vished om en kommende CO₂-afgift, så danske ledere og virksomheder har prissignaler at styre efter i forhold til kommende investeringer i grøn teknologi og andre udledningsreducerende tiltag.

Med venlig hilsen

Anders Nolting Magelund

Klimapolitisk chefkonsulent



92-gruppens hørings svar til forslag til lov om ændring af lov om klima (Indikativt klimamål for 2025)

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

18. august 2021

Forslaget fastsætter 2025-målet ved lov jf. bemærkningerne til klimaloven:

“For at sikre klimahandling på kort sigt fastsættes i 2020 et indikativt delmål for 2025 i forbindelse med den kommende klimahandlingsplan. 2025 målet indgår ikke i dette lovforslag. Det fastsættes efter, at Klimarådet har afgivet sin anbefaling om et delmål for 2025. Fastsættelsen af det indikative delmål i 2025 vil indgå i forhandlingerne om klimahandlingsplanen i 2020. Delmålet i 2025 og delmål, som fastsættes efter ovenstående mekanisme, fastsættes efterfølgende ved lov”.

(Klimaloven som fremsat, s. 3-4)

Lovforslaget afspejler den politiske aftale fra maj 2021, som satte et indikativt 2025-mål på 50-54% reduktion¹.

1 - 92-gruppen fastholder, som vi gjorde før den politiske aftale blev indgået², at 2025-målet som minimum bør svare til en lineær reduktion frem mod 2030.

Med et indikativt 2025-mål på ned til 50% åbnes der for en lavere reduktion i perioden frem til 2025, end for hele perioden frem til 2030. Det vil betyde, at de samlede udledninger i tiåret frem til 2030 bliver større end CO2-budgettet tillader, hvilket betyder et kumuleret mer-udslip i forhold til en lineær reduktion. Antagelsen om, at Danmark ville følge en lineær reduktions-sti ligger til grund for at hævde, at 70% målet matcher Parisaftalens 1,5C mål.

- Ethvert 2025-mål lavere end det lineære mål vil betyde overskridelse af Danmarks drivhusgasbudget under Parisaftalens 1,5 gradsmål.
- Et ikke-lineært 2025-mål vil samtidig give en hockeystav, hvilket betyder, at de årlige reduktioner efter 2025 skal øges ift. reduktionshastigheden i 2018-2025 - en reduktionshastighed, der vil blive så omfattende, at det, selv uden hensyntagen til drivhusgasbudgettet, vil blive både dyrt og risikabelt.
- Det er korrekt, at den politiske aftales interval på 50-54% i 2020, afspejler Klimarådets anbefalinger fra marts 2020. Klimarådet forklarer dog tydeligt dette spænd med, at 50% er foreslået af hensyn til økonomi, mens hensynet til klimaet kræver at Danmark følger en lineær reduktions-sti³.

¹ <https://fm.dk/media/18803/aftale-om-et-indikativt-drivhusgasreduktionsmaal-for-2025.pdf>

² <https://www.92grp.dk/vi-mener-kategorien/vi-mener-klima-og-energi/612-notat-lever-klimapolitikken-op-til-klimaloven.html>

³ https://klimaraadet.dk/da/system/files_force/downloads/faktaark_om_indikativt_2025_mal.pdf?download=1

Den politiske aftale fra maj 2021 ændrer ikke ved disse fakta eller ved vores klare anbefaling om, at Danmark som absolut minimum bør sigte på at opnå lineær reduktion.

92-gruppen opfordrer derfor til, at det politisk vedtagne 2025-mål i høj grad netop kun behandles som et ”indikativt mål”, og opfordrer alle parter til at arbejde efter at opfylde det lineære reduktionsmål.

Klimarådets anbefalinger vedrørende indikativt 2025-mål⁴

”Hensynet til klimaet sætter et delmål på 54 procent i 2025.

...videnskaben siger, at reduktionerne skal ske så hurtigt som muligt. Jo mindre ambitiøst målet er i 2025, jo højere vil de samlede danske udledninger være i perioden 2020-2030. Det er Klimarådets vurdering, at en lineær reduktionssti hele vejen fra 2020 til 2030 er et rimeligt mål at sætte, hvis man udelukkende baserer 2025-målet på klimaaspektet”.

Modsat skyldes de 50%, den lave ende af Klimarådets interval, ikke hensyn til klimaet, men et hensyn om på kort sigt at minimere omkostninger.

”Hensynet til omkostningseffektivitet sætter et delmål på 50 pct. reduktion i 2025. For at minimere de samlede omkostninger for samfundet ved at nå 70-procentsmålet i 2030 skal vi på den ene side ikke vente alt for længe med at tage fat, da det vil kræve meget voldsomme og dyre reduktioner i slutningen af perioden og mindske troværdigheden om 70-procentsmålet.”

2 - Skærpelse af sektoraftalerne fra 2020

De forskellige sektor-klimaaftaler, der blev indgået i 2020 forventes at reducere Danmark årlige CO₂e-udslip til 40,82 mio. tons i 2025 og til 35,2 mio. tons i 2030 (jf. Klimafremskrivningen 2021) Det nye 2025-mål (50-54% reduktion ift. 1990) betyder at udslip i 2025 max må være 35,62MT - 38,72MT. Regeringen skal således nu lave aftaler, der mindst opnår yderligere 2,1MT-5,2MT CO₂e reduktion i 2025.

92-gruppen opfordrer til, at regeringen går endnu længere og sætter sit 2025-succeskriterie på, at der findes mindst 6MT yderligere reduktioner. Denne anbefaling er baseret på at de seneste udledningstal (KF21) viser at DK i 2019 udledte 46,7 mio. ton CO₂e. En lineær reduktion til 23,2 mio ton i 2030 (70% reduktion) vil således kræve at udledninger i 2025 er reduceret til ca 34 mio ton.

Det nye 2025-mål vil altså under alle omstændigheder betyde, at der skal opnås yderligere 2-6MT reduktioner inden 2025. Mankoen ift. 2030 målet om 70% reduktion (dvs. et udslip i 2030 på 23,23MT) er som bekendt ca. 12 MT (KF21 forudser et udslip i 2030 på 35MT).

Nogle reduktioner skal leveres af landbruget og af kommende initiativer om grøn afgiftsreform og grønne regneregler, men en stor del af disse yderligere reduktioner skal findes i de sektorer, der blev lavet aftale om i 2020. 92-gruppen opfordrer derfor til, at 2020-aftalerne genåbnes og skærpes.

⁴ https://klimaraadet.dk/da/system/files_force/downloads/faktaark_om_indikativt_2025_mal.pdf?download=1

3 - Både 2030 og 2025 målene bør omsættes til indikative sektor specifikke mål

Med klimaloven har Danmark fastsat et overordnet mål om at opnå 70% reduktion for hele økonomien. Et mål der møder bred opbakning fra alle sider. Udfordringen fremadrettet er nu, hvordan det overordnede mål bedst fordeles på de forskellige sektorer. Selvom der er bred opbakning til det overordnede mål argumenterer hver sektor for at reduktionerne skal realiseres i de andre sektorer.

Free-rider dilemma. Det bør erkendes, at forskellige sektorer har meget forskellige reduktionspotentialer bl.a. fordi de er meget forskellige; har så forskellige teknologier til rådighed; og fordi nogle sektorer (fx el- og fjernvarme) allerede vil nå nul udslip inden 2030 og af den gode grund ikke kan reducere yderligere.

Et år efter klimaloven blev vedtaget må det samtidigt erkendes, at spørgsmålet om, hvor de 70% skal findes har givet anledning til en u hensigtsmæssig stoleleg, hvor de forskellige sektorer til stadighed konkurrerer om at måtte free-ride på andre dele af samfundet.

Free-rider eksempel:

Landbruget har ikke reduceret sit udslip de seneste ti år (2010 15,6MT; 2020 15,8MT) med de nuværende politikker forventer KF21, at landbruget blot vil fortsætte sit udslip (2030: 14,5MT). På trods af inaktivitet i landbruget (og transportsektoren og dele af industrien) har det øvrige samfund reduceret nok til, at Danmarks udslip faldt fra 65,75MT i 2010 til 43,83 i 2020. Med klimaloven er det vedtaget, at Danmark max må udlede 23,23MT i 2030. Landbruget stod i 2010 således for 24% af DKs udslip. Landbrugets andel er i 2020 steget til 36% af Danmarks samlede udslip, og landbruget vil ifølge FK21-fremskrivningen i 2030 lægge beslag på 62% af det udslip Danmark (jf. 70% målet) maksimalt må have om ni år.

Sektormål vil fremme fornuftige tiltag. Flere sektorer skal endvidere vælge mellem langsigtede/permanente løsninger og langt mindre fornuftige kortsigtede tiltag (f.eks. omstilling af vejtransporten, hvor erstatning af ICE-biler med elbiler (og andre **bæredygtige transportløsninger som tog og cykler**) er varige tiltag, der reducerer udslippet hvert år fremadrettet. Hvorimod brug af biobrændstoffer på en ICE-bil kun giver reduktion (og kun på papiret) det øjeblik de afbrændes. Tilsvarende står varmesektoren med valget mellem langsigtede løsninger, som varmepumper, og den kortsigtede løsning at erstatte kullet med træ-biomasse, der på papiret giver CO₂-reduktioner men i virkeligheden kan være værre for klimaet end netop kul-afbrænding.

Af begge grunde anbefaler 92-gruppen, at regeringen eksplicit melder ud hvordan det overordnede 70% mål tænkes opfyldt ved at fastsætte indikative mål for hver sektor. Så der fremstår en samlet plan for, hvordan vi får omstillet hver sektor til både at levere reduktioner de kommende år men mindst ligeså vigtigt til at blive nuludslipssektorer så hurtigt som muligt.

70%-målet i sig selv gør ikke, at Danmark bliver foregangsland og lever op til sit historisk og moralske ansvar, som formuleret i Klimalovens §1. Det er de samlede udledninger, der tæller. Derfor skal regering og Folketing føre en politik, der overholder Danmarks drivhusgas-budget for 1,5 gradsmålet – både ift. 2025-målet og tidspunktet for, hvornår Danmark skal være et nuludslipssamfund.

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

Care Danmark

Danmarks Naturfredningsforening

Dansk International Bosætningservice

Dansk Ornitologisk Forening/BirdLife Danmark

Greenpeace

IWGIA

Klimabevægelsen

Mellemfolkeligt Samvirke

Nyt Europa

Oxfam IBIS

Rådet for Grøn Omstilling

Vedvarende Energi

Verdens Skove

World Animal Protection Danmark

WWF Verdensnaturfonden.

Energistyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Jr. Nr. 2020-4783

18.08.2021

Høringssvar til ændring af klimaloven (indikativt klimamål for 2025).

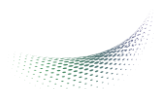
Brintbranchen takker for anledningen til at afgive bemærkninger vedr. ovenstående. Brint har en afgørende rolle i den grønne økonomi, og samtidig bidrager brintproduktion via elektrolyse med at optimere fremtidens energisystem. Vi byder derfor velkommen til en indikativt klimamål, der sikrer, at Danmark er godt på vej til 70%-målets opfyldelse.

I vores svar argumenterer vi for et mere specifikt delmål, nemlig på 54%. Brintbranchen mener, at et 54% mål giver den danske økonomi en bedre chance for at udnytte *"fail fast, learn fast"*-konceptet, og derved sikre, at 70%-målet nås på det mest effektive måde. Derudover betyder hver eneste ton CO₂ noget for klimaet, og derfor bør Danmark sørge for at reducere emissioner hurtigst muligt.

Der er en væsentlig forskel mellem en 50% reduktion og en 54% reduktion, og hver ton CO₂ tæller.

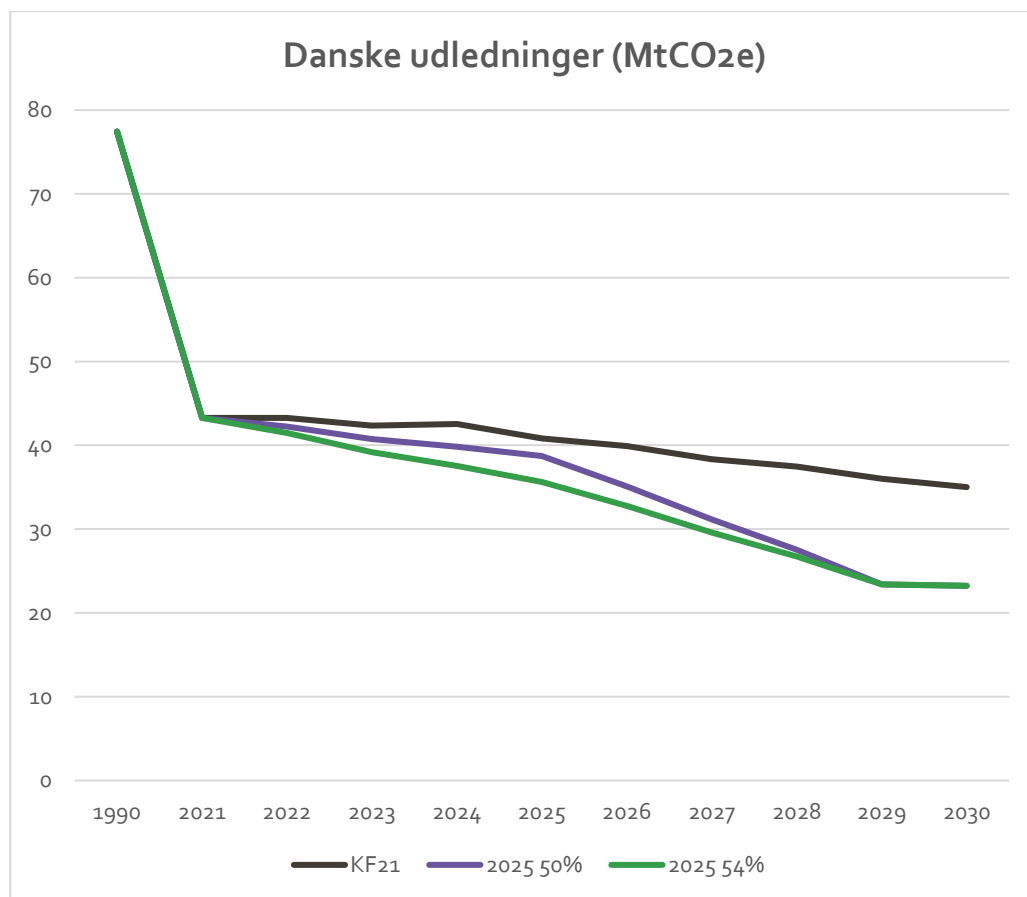
Dekarbonisering handler ikke kun om at nå et specifikt mål på en bestemt dato, men også om den samlede mængde drivhusgasser der udledes indtil man når dertil. Dette står helt tydeligt i IPCCs 'Sixth Assessment Report'. Derudover er det i vores mening også vigtigt, ikke at risikere at opdage det for sent, hvis vise dele af teknologierne skal justeres for at levere netop de reduktioner, de skulle. Et 54% mål giver et klarere signal af, at indsatsen mod 2030 skal startes i dag og ikke i morgen, og dermed har danske virksomheder bedre tid for at lave om på de første skridte, hvis de ikke tager dem i den rigtige retning – eller ikke hurtigt nok.

Efter Brintbranchens beregninger er der en væsentlig forskel mellem et delmål i 2025 på 50% og på 54%. Skulle delmålet være 50% og ikke 54%, ville der op til 2030 udledes et ekstra mængde CO₂ svarende til knap et helt år af transportsektorens emissioner. Derfor mener vi ikke, at et delmål defineret som 50-54% er særligt hjælpsomt, især



ikke ift. de nødvendige politiske og regulatoriske tiltag for at realisere målet. Målet burde være specifikt, og heller 54% end 50%.

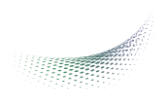
Den følgende grafik illustrerer danske udledninger (MtCO₂e) efter 3 mulige stier: Den sorte er som forventet under Klimastatus og -fremskrivning 2021; den lilla viser resultatet af et 50% delmål efter Brintbranchens beregninger; og den grønne viser et 54% delmål (igen efter vores egne beregninger). Med 50% målet, udledes der 12,4 MtCO₂e mere mellem 2021 og 2030 end med 54% målet.

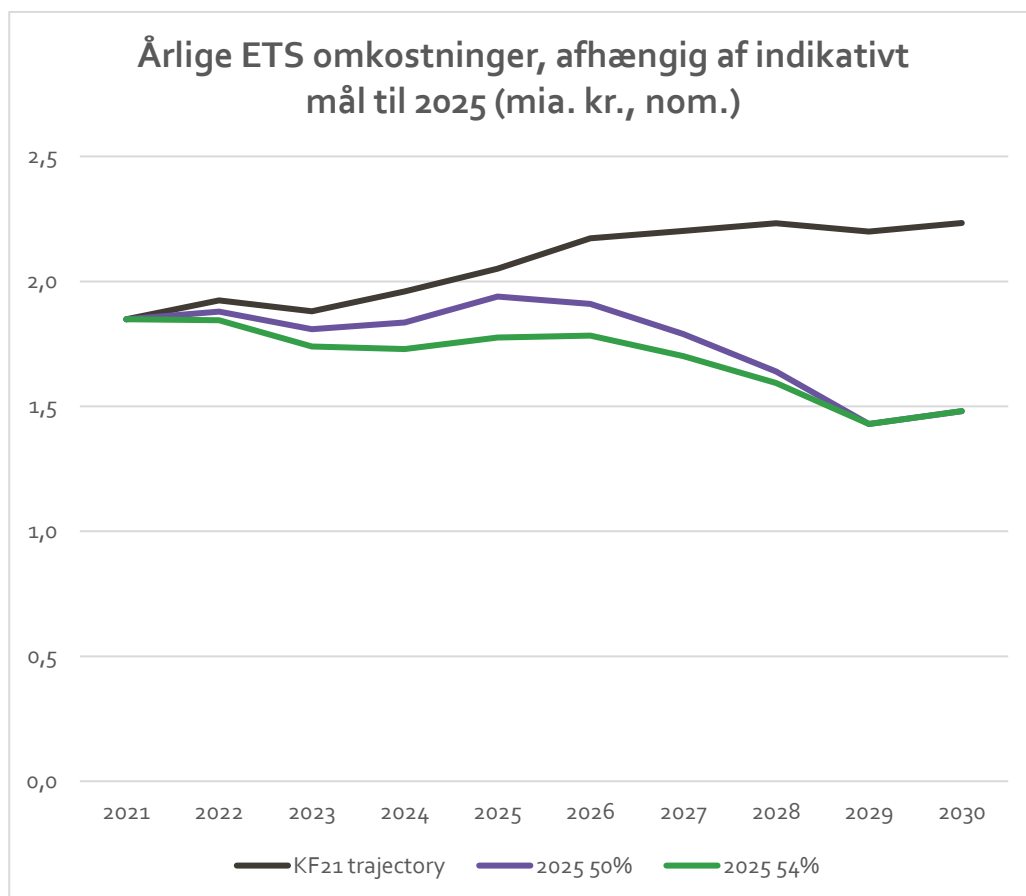


Kilde: Energistyrelsens Klimastatus og -fremskrivning 2021 (KF21); egne beregninger.

De ekstra udledninger er ikke gratis for den danske industri- og transportsektor.

Med stigende EU-ETS priser, risikerer det danske industri og transport at stå for en stor regning op til 2030. Efter Brintbranchens egne beregninger kunne den ekstra omkostning (50% målet vs. 54% målet) svare til tæt på det samme budget den danske regering har lagt op til danske brint IPCEI-projekter.





Kilde: Energistyrelsens Klimastatus og-fremskrivning 2021 (KF21); EUs Miljøagenturs ETS database (v4.2); egne beregninger.

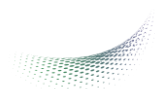
3

Man kunne blive fristet til at tro, at den stigende ETS pris er et tilstrækkeligt incitament for danske virksomheder til at dekarbonisere deres aktiviteter hurtigere. Og det er det i nogle tilfælde. Men for mange sektorer er der en vis usikkerhed ift. de investeringer, de skal fortage sig for at dekarbonisere deres virksomhed, eller øvrige barrierer til implementering af f.eks. grønne brændsler. På kort sigt vil ETS-prisen ikke nødvendigvis dække den hele omkostning af at skifte til grønne løsninger. Alt det mener selve EU Kommissionen f.eks. i begrundelsen til FuelEU Maritime forslaget.

Derfor er klare mål, politiske tiltag og støttemekanismer nødvendige i kombination med EU-ETS. Et ambitiøst indikativmål på 54% til 2025 er en oplagte mulighed for at hjælpe den danske økonomi på den billigste vej til 70%-målet.

Udover det er det værd at bemærke, at hvis Danmark bare læner sig op ad ETS-prisen for en hurtigere dekarbonisering, mister danske virksomheder den "first-mover advantage".

Brintbranchen står naturligvis gerne til rådighed for videre dialog om ovennævnte, skulle det give anledning til spørgsmål eller kommentarer.



Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet
Att.: Astrid Brink Knudsen
Holmens Kanal 20
1060 København K4

18 August 2021

Høringssvar til forslag til Lov om ændring af lov om klima (Indikativt klimamål for 2025)

Indledningsvis vil vi gerne takke for muligheden for at kommentere på udkastet til forslag til Lov om ændring af lov om klima (Indikativt klimamål for 2025).

Ørsted bakker op om ambitiøse nationale såvel som internationale målsætninger for reduktion af udledninger af drivhusgasser i atmosfæren. Ørsted har derfor ingen indvendinger i forhold til indførelsen af et indikativt klimamål for 2025.

Som deltager i en række *power-to-x* (ptx) projekter i Danmark og udlandet efterspørger Ørsted dog, at CO₂-fangst fra grønne punktkilder (herunder certificeret, bæredygtig biomasse) til produktion af grønne ptx brændstoffer indgår i opgørelsen af den danske 70%-målsætning i 2030, i lighed med CO₂-fangst til lagring. CO₂-fangsten udgør i begge processer negative emissioner fra teknologiske processer i Klimalovens forstand.

Begge processer medfører desuden, at CO₂ fastholdes i undergrunden. Mens det for CO₂-fangst til lagring sker via nedpumpning i undergrunden, sker det for CO₂-fangst til grønne ptx produkter via fortrængning af fossile brændsler, der i stedet forbliver uberørt i undergrunden.

Skævvridningen mellem indvirkning på 70%-målsætningen af CO₂-fangst til grønne ptx produkter indebærer en risiko for, at incitamenterne for markedsaktører forvrides væk fra rentable ptx aktiviteter til fordel for mindre omkostningseffektive aktiviteter med sikker indvirkning på 70%-målsætningen. Dette risikerer at fordyre den grønne omstilling og svække etableringen af et konkurrencedygtigt og eksportrettet ptx erhverv i Danmark.

Ørsted foreslår følgende tilføjelse:

*2025-målet omfatter, ligesom de øvrige mål i klimaloven, udelukkende drivhusgasudledninger fra dansk grund. Drivhusgasudledningerne opgøres i overensstemmelse med FN's opgørelsesmetoder. Klimalovens mål omfatter Danmarks samlede drivhusgasudledninger inklusiv kulstofoptag/-emissioner fra jord og skov (LULUCF), negative emissioner fra teknologiske processer (f.eks. **CO₂-fangst til lagring af CO₂ i undergrunden eller til brug i grønne power-to-x brændstoffer**) og indirekte CO₂-emissioner (stoffer, som senere omdannes til CO₂ i atmosfæren). Målene omfatter ikke udledninger fra international skibs- og luftfart*

Ovenstående forslag vil bidrage til en markedsbaseret og teknologineutral indfrielse af 70%-målsætningen, hvor de teknologier, der har det bedste forhold mellem omkostninger og CO2-reduktion, realiseres.

Grønne ptx brændstoffer udgør et centralt element i omstillingen af den tunge transport, der er blandt de få sektorer, hvor udledningerne har ligget stabilt eller er steget over de seneste mange år, og hvor direkte elektrificering er vanskelig og/eller forbundet med store omkostninger.

Ørsted ser frem til den kommende strategi for CCS/U og ptx i Danmark.

Med venlig hilsen
Ørsted

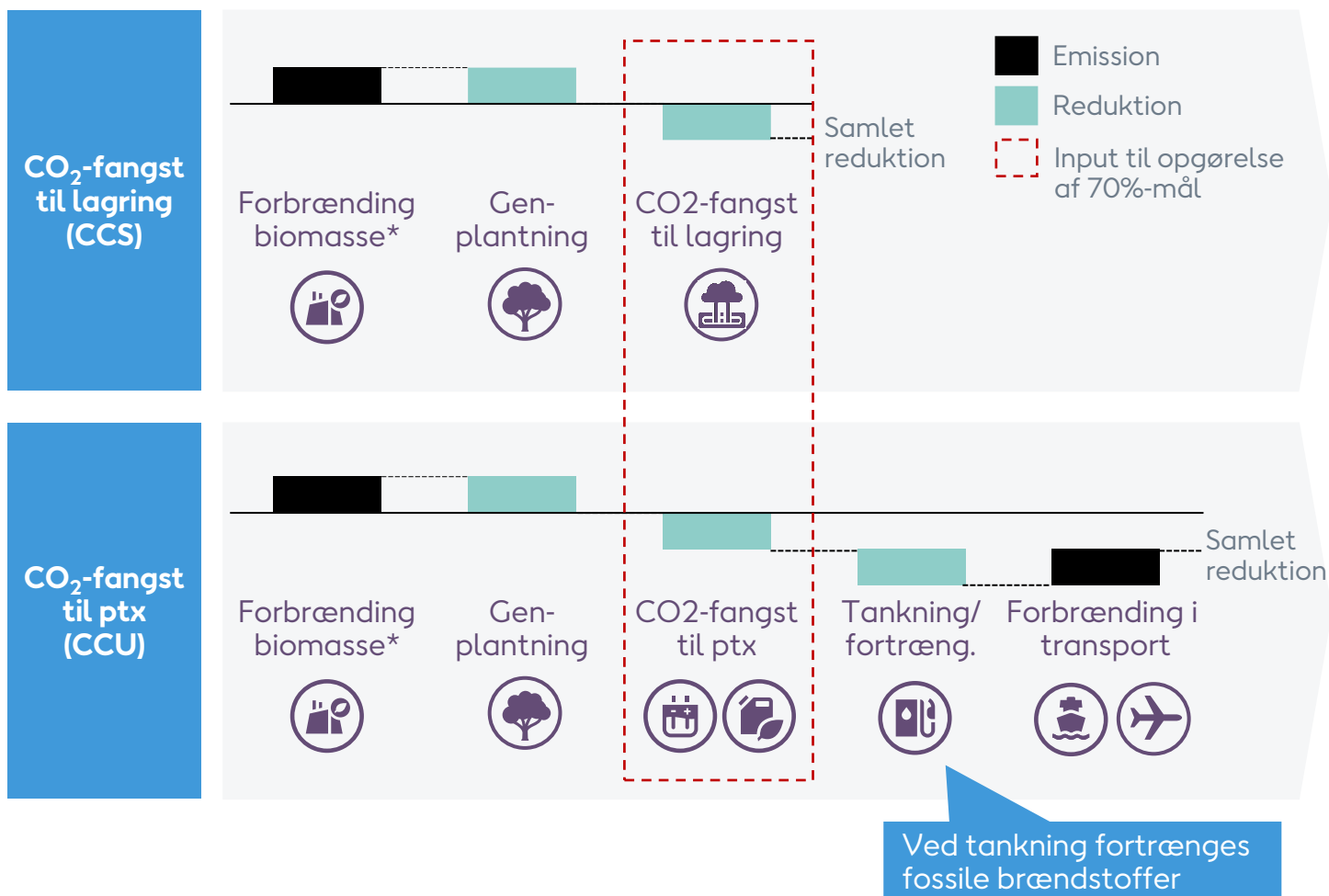
Rasmus Matthiessen
Senior Regulatory Advisor

rmatt@orsted.com
Tel +4599556301

CO₂-fangst til ptx brændstoffer bør indgå i opfyldelsen af 70%-målsætningen på lige fod med CO₂-fangst til lagring

CCU indebærer reduktioner i samme størrelsesorden og kvalitet som CCS

Key takeaways



- Klimalovens 70%-mål omfatter reelle indenlandske reduktioner, herunder neg. emissioner fra teknologiske processer (f.eks. lagring af CO₂ i undergrunden)
- CO₂-fangst til ptx er også en teknologisk proces, der fortrænger fossile brændstoffer i svært-omstillelige sektorer (tung skibs- og flytransport)
- CCS og CCU indebærer, at CO₂ hhv. nedpumpes og lades ligge uberørt i undergrunden i form af fortrængt olie
- For både CCS og CCU sker langt hovedparten af værdikæden på dansk jord. Det styrker troværdigheden om CO₂-reduktionerne

Klima-, energi- og forsyningsministeriet

Att.: Astrid Brink Knudsen, astbk@kefm.dk

CC: Nanna Alberti, naalb@kefm.dk

Ref.: 2020-4783

Dok. ansvarlig: MPN

Sekretær:

Sagsnr: s2021-938

Doknr: d2021-20329-10.0

18. august 2021

Dansk Energi høringssvar til lovforslag om ændring af lov om klima (indikativt klimamål for 2025)

Dansk Energi takker for muligheden for at afgive bemærkninger til høring af lovforslag om ændring af lov om klima. Dansk Energi støtter op om et delmål i 2025 for at understøtte indsatsen for opfyldelse af 70% klimamålet i 2030 samt målet om fuld klimaneutralitet i 2050.

Der er fortsat et godt stykke vej til opfyldelse af målet om en 70% reduktion i 2030. En tidlig klimaindsats er nødvendig for at opfyldelsen skal blive en realitet. Dansk Energi har adskillige gange påpeget, at en stor del af vejen mod 70%-målet kan og skal leveres omkostningseffekt af allerede kendte teknologier, såsom elektriske varmepumper og elbiler. Et ambitiøst delmål i 2025 kan sætte yderligere skub i de nødvendige investeringer i kendt teknologi her og nu, og det bakker Dansk Energi op om.

Men et ambitiøst delmål må ikke fjerne fokuset for den langsigtede indsats. Frem mod 2030 er det ligeledes afgørende, at Danmark får gang i produktionen og anvendelsen af Power-to-X og CCUS. Her er der tale om store investeringer i relativt nye teknologier, hvor der samtidigt skal etableres nye værdikæder. For at disse nye teknologier kan nå at levere substantielle CO₂-reduktioner i slutningen af dette årti, er det afgørende at der skabes rammer, som gør det muligt at anvende den grønne karbon til fremtidens grønne brændsler.

Dertil kommer behovet for at der snarest tages en beslutning om en langsigtet grøn skattereform, så der sendes et klart investeringssignal til kunderne. Dansk Energi ser således frem til at følge de kommende drøftelser om en grøn skattereform og ekspertgruppens anbefalinger.

Dansk Energi støtter at 2025-målet indgår i loven om klima på samme vilkår som målet for 2030 og 2050. Det vil sige, at Klimarådet forpligtes til at gøre status på 2025-målet i de årlige anbefalinger til regeringen samt at klima-, energi- og forsyningsministeren i det årlige klimaprogram til Folketinget ligeledes skal vurdere status for opfyldelsen af 2025-målet på samme vilkår som 2030 og 2050-målet. Begge tiltag vil skubbe på for fremdrift i klimaindsatsen på den korte bane.

Dansk Energi støtter ligeledes op om, at delmålet i 2025 er indikativt og ikke et punktmål, samt at delmålet opgøres som et gennemsnitsmål over perioden år 2024-2026 i forhold til år 1990 for at tage højde for udsving i de enkelte år. Dansk Energi kan dog konstatere, at man ved denne opgørelsesmetode først i år 2027 kan vurdere, hvorvidt Danmark har nået sit 2025-mål.

Med venlig hilsen
Dansk Energi

Mie Prehn Nygaard

Høring over forslag til Lov om ændring af lov om klima (Indikativt klimamål for 2025)

Journalnummer 2020-4783

Høringssvar fra NOAH

19. august 2021

Reduktionerne i en klimalov

Den globale gennemsnitstemperatur er ca. 1,1 grad Celsius over den førindustrielle gennemsnitstemperatur, og den stiger stadig. Og allerede nu er klimakrisen reel og rammer især de fattigste. Atmosfærens indhold af CO₂ er i dag over 410 ppm. For 10 år siden blev 350 ppm betragtet som en grænse, der ikke skulle overskrides.

Tager vi højde for den træghed, hvormed Jordens klimasystem reagerer på udledningen af drivhusgasser, må man regne med, at temperaturen vil stige mellem 0,3 og 0,6 grader, selv om alle udledninger af drivhusgasser ophørte fra i dag. Den virkelighed, vi må se i øjnene, er, at vi med stor sandsynlighed ikke kan undgå at overskride det såkaldte 1,5 graders mål.

Derfor eksisterer der reelt ikke noget budget eller noget råderum for, at vi risikofrit kan udlede flere drivhusgasser. Hvert ton CO₂ eller andre drivhusgasser, vi udleder, driver os tættere på en klimakatastrofe.

Det betyder, at de reduktionsmål, vi sætter i en klimalov, ikke kan betragtes som andet end værktøjer, som vi kan bruge til at handle ud fra i en presset situation. Det er ikke reduktioner, vi kan "tillade os", hvis skal holde os inden for 1,5 graders målet. Hvert ton drivhusgas, vi udleder, er et ton for meget.

Det er på den baggrund, vi i NOAH har taget udgangspunkt i IPCC's globale udledningsbudget for CO₂. Ud fra det kan man beregne, at vi i Danmark med afsæt i år 2020 skal reducere CO₂-udledningerne med mindst 20 procent år for år.

Se bilag om reduktionsveje i klimaloven.

Reduktionerne i vores udledninger af CO₂ må følges op af lignende reduktioner af de andre drivhusgasser, primært metan (CH₄) og lattergas (N₂O).

Disse reduktioner må under alle omstændigheder betragtes som utilstrækkelige i forhold til, at vi skal holde os så tæt på 1,5 graders målet som muligt (Paris-aftalens ordlyd). Derfor må reduktionerne suppleres af CO₂-dræn ved at give skovene bedre plads - og allerførst standse den massive skovrydning og en omlægning af vores landbrug til langt mindre husdyrproduktion og dyrkningsmetoder, som medfører kulstoflagring i jorden.

Klimalovens formål

Klimaloven burde sikre, at Danmarks udledning af CO₂ og andre drivhusgasser reduceres i overensstemmelse med konkrete målsætninger og fastlagte budgetter.

Disse skal tage udgangspunkt i den bedste videnskabelige vurdering af Danmarks andel af det mindst mulige globale drivhusgasbudget (råderum) og indeholde de reduktioner, som følger heraf.

Men regeringen og partierne bag klimaloven har **med fuldt overlæg fravalgt** at indbygge et drivhusgasbudget i loven. Det er desværre sket på anbefaling af Klimarådet.

Hvis klimapolitikken skal hvile på et videnskabeligt grundlag, må man beregne det miljømæssige råderum for drivhusgasser, globalt og for hvert enkelt land.

Råderums- eller budgettankegangen er intuitivt nem at forstå, hvis man først accepterer, at der er grænser for den mængde drivhusgasser atmosfæren kan indeholde, hvis den globale temperaturstigning skal holde sig under en vis tærskel.

Men selvfølgelig kan det blive langhåret, når man går tæt på. Der er **svære politiske valg** forbundet med at beslutte sig for **hvor høj en temperaturstigning**, man med åbne øjne vil tolerere, og hvilken **sandsynlighed** for at overholde budgettet, man vil tolerere. Og ikke mindst om man vil sikre en grad af **klimaretfærdighed**.

Budgettet må ligge til grund for Klimahandlingsplanerne, ellers er det umuligt at vide, om tiltagene er tilstrækkelige.

For os at se er **70 procents** reduktioner i 2030 **ikke nok** til, at Danmark yder sin fair andel af den globale opgave, og det siger vi, fordi vi holder det op mod budgettet.

Og vi har ikke kunnet finde ud af, hvilket budget de 70 procent hviler på. Er udledningerne fra **biomasse, international skibsfart og luftfart** regnet med? Og hvad med luftfartens ekstra klimapåvirkning?

Fordi 70 procents reduktioner i 2030 efter vores beregninger er alt for lidt, er det indikative mål for 2025 også utilstrækkeligt.

Efter vores beregninger er råderummet så lille, at vi ikke kan nå derhen, hvor vi skal være, **alene** ved at **reducere** udledninger. Fordi så ville vi skulle reducere med mindst **20 procent år-for-år** og nå en reduktion på omkring 90 procent i 2030. Det skyldes selvfølgelig, at Danmark, ligesom alle andre lande - ikke har handlet tidligt nok.

Vi er alene af den grund nødt til også at **binde kulstof i jorden**. Derfor skal land-bruget omstilles efter **regenerative** principper, således at jordens evne til binde kulstof øges markant.

Men vi bliver også nødt til gøre op med kravet om **stadig økonomisk vækst**. Som klimaforskeren Kevin Anderson fra Tyndall Institute længe har sagt, så kan de rige lande kun opfylde sin del af opgaven ved at fokusere på **efterspørgselssiden**, både når vi taler om energi, transport og arealanvendelse. Så det handler i høj grad om **forbrug** og **adfærd** både for borgere, virksomheder og det offentlige.

Det betyder blandt andet, at de **motorvejsprojekter**, der nu er på bordet, må skrottes

For det hele gælder det, at spørgsmålet om **KlimaRetfærdighed** eller **KlimaUretfærdighed** er vigtigt - først og fremmest **globalt** - rige lande som Danmark skal holde op med at bruge andres råderum, men tværtimod komme til lommerne også hvad angår **loss & damage**.

Da COVID-19 kom til Danmark, demonstrerede sundhedsministeren, at man godt kan understøtte sine argumenter i forhold til den brede offentlighed med røde og grønne kurver og få alle til at forholde sig til det.

Kun ved at have et budget, bliver det klart, at vi ikke kan forlade os på, at der kommer gode teknologiske **løsninger om nogle år.**

Hvis vi havde haft et råderum beregnet efter ovenstående principper, ville det ikke kunne ske at regeringen begyndte at fantasere om en hockeystav. En distraktion som har været med til at spilde dyrebar tid – nu har klima- energi og forsyningsministeren erklæret denne stav både knækket og smidt på bålet. (Interview i Information 10.8. 2021)

Klimaloven skal i første række forpligte den danske regering og de danske myndigheder, og den skal sikre, at reduktionerne foregår i alle dele af samfundet.

Loven skal sikre, at Danmarks udledning af drivhusgasser så hurtigt som muligt reduceres til et niveau, der er mindre end, hvad der optages i planter, jord og sediment via naturlige processer og mekanismer.

Loven skal binde fremtidige regeringer til at sikre, at Danmarks samlede drivhusgasreduktioner sker på grundlag af en lovmæssigt fastlagt tidsplan og på baggrund af handlingsplaner for alle sektorer i samfundet, som tilsammen kan gøre det muligt at opnå de krævede reduktioner. Ingen sektor kan friholdes for reduktioner, og klimaloven skal være **overordnet anden lovgivning, hvor den regulerer aktiviteter, der medfører drivhusgasudledninger.**

NOAH Friends of the Earth Denmark, Nørrebrogade 39, 1 tv. 2200 København N

Kontakt vedrørende dette høringssvar: Palle Bendsen, T 30 13 76 95, M palle@noah.dk

Høringssvar til *Forslag til Lov om ændring af lov om klima. (Indikativt klimamål for 2025)*

Først vil vi sige tak, fordi I har valgt at sætte et reduktionsmål i 2025 og komme tættere på at gå efter en lineær reduktionskurs. Men alt under 54,8% er stadig hockeystav. Vi er også glade for at klimarådet skal vurdere status for opfyldelse af reduktionsmålet i 2025.

Men en lineær reduktionskurs er desværre ikke længere nok. Nu er der brug for en reduktion på mindst 60% i 2025 for at leve op til Parisaftalens 1,5°C målsætning, fordi der ikke er blevet reduceret tilstrækkeligt i de foregående år

(<https://www.klimabevaegelsen.dk/reduktionsml-for-2025>).

Vælger I at gå efter en lineær reduktionskurs, skal der reduceres med 54,8% i 2025. Dette er absolut minimum. Men grundet situationen alvor (især set i lyset af IPCCs seneste rapport) bør vi sætte barren højere. Med Danmarks historiske udledninger og nuværende klimaafftryk, kan vi ikke tillade os andet, end at hæve ambitionsniveauet. Vi er kommet langsomt ud af starthullet, og derfor har vi allerede opbrugt en stor del af vores tilbageværende CO₂-budget. Og derfor anbefaler vi et reduktionsmål i 2025 på 60%.

Derudover mangler der stadig et reduktionsmål for Danmarks globale udledninger i klimaloven. Det er fint med et mål, der passer til FN's opgørelsesmetode. Men det er også meget problematisk, da dette mål kun tager højde for de territoriale udledninger. Vi bør også have et klart reduktionsmål for vores globale udledninger, da Danmark har en meget stor klimapåvirkning uden for landets grænser. Vi mener at vi her bør være foregangsland og tage ansvar for vores udledninger fra international fly- og skibstransport ved at fratrække disse fra vores nationale CO₂-budget. Konkret bør der laves en løbende opgørelse af Danmarks globale indirekte klimaafftryk fra fly, shipping, og andre landes produktion af varer til danske forbrugere. Og der bør sættes et løbende reduktionsmål for disse udledninger, som regeringen bør være forpligtet til at afrapportere på.