



## Referat fra møde i Klimadialogforum om Klimarådets Statusrapport 2024

Torsdag d. 29. februar afholdt Klimarådet møde i Klimadialogforum i forbindelse med offentliggørelsen af rådets årlige statusrapport. På mødet præsenterede Klimarådet statusrapporten i to runder, der havde fokus på hhv.:

1. Status på de danske klimamål
2. anbefalinger til klimapolitikken

Efter hver runde havde medlemmerne mulighed for at kommentere og stille spørgsmål. Medlemmerne blev desuden inviteret til efterfølgende at sende skriftlige bemærkninger til rapporten.

Denne opsamling indeholder et referat fra mødet i Klimadialogforum. De skriftlige bemærkninger, der blev modtaget efterfølgende, er indsat bagest i dokumentet.

### 1. Referat fra mødet d. 29. februar

Følgende medlemmer af Klimadialogforum deltog: Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Brancheforeningen Dansk Luftfart, CEPOS, CO-industri, CONCITO, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk e-mobilitet, Dansk Fjernvarme, Dansk Industri, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Industri, Danske Rederier, Danske Regioner, Drivkraft Danmark, FH - Fagbevægelsens Hovedorganisation, FDM, Finans Danmark, Forbrugerrådet Tænk, Globalt Fokus, Green Power Denmark, IDA, Kommunernes Landsforening, Landbrug og Fødevarer, Ledernes Hovedorganisation, Rådet for Grøn Omstilling, SYNERGI, TEKNIQ Arbejdsgivere, Ungeklimarådet, Vedvarende Energi, 92-gruppen, Klima-, Energi-, og Forsyningsministeriet, Finansministeriet, Miljøministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Transportministeriet og Skatteministeriet.

Desuden deltog Klimarådets ni medlemmer og en række medarbejdere fra Klimarådets sekretariat.

#### Runde 1: Status på de danske klimamål

Klimarådet indledte med at byde velkommen og præsenterede tre hovedkonklusioner fra Statusrapport 2024:

- Det er sandsynligt, at 2025-målets nedre grænse på 50 pct. nås
- Klimarådet vurderer, at regeringen endnu ikke har anskueliggjort, at 2030-målet nås
- De danske EU-forpligtelser kræver særskilt fokus og tidlig handling.

Dernæst gav Klimarådet en status på 2025 målet om 50-54 pct. Klimarådet vurderer, at det er sandsynligt, at 2025-målets nedre grænse opfyldes, men understreger at klimahensyn og EU-krav taler for at komme tættere på den øvre grænse på 54 pct. I vurderingen af den forventede udvikling med den nuværende politik, er der elementer, der øger udledningerne, og elementer, der reducerer udledningerne. Klimarådet pointerede, at vi allerede nu er inde i den periode, hvor hver udledning tæller, da målet opgøres som et gennemsnit over årene 2024-2026.

# Klimarådet.

Herefter gav Klimarådet en kort status på 2030-målet om 70 pct. reduktion. Klimarådet konkluderer, at regeringen har en plan, som kun lige akkurat sigter mod at opfylde målet, og som er forbundet med betydelig risiko. Samlet set vurderer Klimarådet, at det endnu ikke er anskueliggjort, at 2030 målet nås.

## *Fælles drøftelse*

Herefter inviterede formanden Klimadialogforum til at komme med bemærkninger til vurderingen af klimaindsatsen og statussen på de danske klimamål. Kun få medlemmer havde bemærkninger. Et medlem mente, at der generelt er en udfordring med, at Danmarks klimapolitik er baseret på meget usikre data – fx for landbrugsområdet og LULUCF. Det tilsiger, at man i en revision af klimaloven overvejer sektormål. Et andet medlem påpegede, at data på landbrugsområdet er usikre, og at det skaber bekymring for de berørte landbrugere, at man vil beskatte på et usikkert grundlag.

## **Runde 2: Anbefalinger til klimapolitikken**

I runde to indledte Klimarådet med at fremhæve anbefalinger til, hvordan regeringen kan skabe større sikkerhed for at nå 2030 målet. Det vigtigste udestående er, at der bliver lavet en klimaregulering af landbruget. I den henseende havde Svarer-udvalget givet et solidt grundlag for en beslutning om en afgift. Klimarådet er skeptiske over for udvalgets model 3, som giver færre reduktioner, og som satser meget på pyrolyse i 2030, som man endnu ikke har set i stor skala. Det er samtidig erfaringen, at tilskudsordninger ikke altid virker efter hensigten, og at der kan blive brug for at gøre noget mere håndfast. Klimarådet mener derudover, at eksisterende aftaler bør genbesøges i god tid, for at sikre at de får den ønskede effekt. Klimarådet råder desuden regeringen til at planlægge efter en vis overopfyldelse klimamål som en måde at håndtere usikkerheder på og minder om, at man bør huske EU-forpligtelserne. På transportområdet fremhæver Klimarådet, at det er vigtigt at understøtte omstillingen fra fossile biler til især elbiler, helt konkret ved at gøre markedet for opladning mere gennemsigtigt. Klimarådet anbefaler også at øge afgiften på diesel yderligere.

Hvad angår det bredere og længere perspektiv i klimapolitikken fremhævede Klimarådet ligeledes en række anbefalinger. Klimarådet anbefaler bl.a., mål for de udledninger, der kommer, når fly og skibe på internationale ruter tanket i Danmark, et pejlemærke for nedbringelse af klimaaftrykket fra Danmarks forbrug og en strategi og tiltag for klimavenlig adfærd. Klimarådet anbefaler også, at regeringen ser på, hvordan det danske forbrug af biomasse kan reduceres, og at regeringen får sikret den nødvendige fleksibilitet i elsystemet og en udbygning af sol- og vindenergi.

## *Fælles drøftelse*

Flere medlemmer takkede for en god og grundig statusrapport.

Et medlem spurgte til Klimarådets holdning til treparten om en landbrugsafgift og undrede sig over anbefalingen om at gå uden om treparten, når Klimarådet samtidig – i forbindelse med en anbefaling om accept – taler om inddragelse. Klimarådet forklarede, at anbefalingen om treparten afspejler en bekymring for, om en afgift på landbrugsområdet besluttes for sent i forhold til klimalovens mål og hensyn. Hvis det kan undgås, at treparten forsinket handling, kan den være et godt tiltag. Rådet påpegede samtidig, at anbefalingen om accept angår accept i befolkningen som helhed, og at befolkningen ikke er direkte repræsenteret i treparten. Et andet medlem spurgte til om Klimarådet mener, at det er realistisk, at man får en model for en landbrugsafgift tids nok. Til det pointerede Klimarådet, at treparten er aftalt og fastlagt, men at det er vigtigt, at det går hurtigt bagefter. Flere medlemmer af Klimadialogforum bemærkede ligeledes, at det haster.

Det blev fremhævet, at energibranchen er presset af forsinkelser og uklarhed, fx om hvad der skal ske med PtX og brintrør i Danmark. Det blev efterspurgt, at Klimarådet kigger på PtX. Derudover blev der spurgt ind til Klimarådets kommende analyse om effektiv anvendelse af energi, og et medlem ønskede fokus på overskudsvarme.

Angående persontransport påpegede et medlem, at det går godt med at få den velstillede del af befolkningen til at køre elbil. Udfordringen ligger i at få resten af Danmark med, og der var brug for flere gode forslag til at løse dette.

Der blev spurgt til, om Klimarådet har undersøgt, hvor stor den anbefalede afgift på fødevarer skulle være. Klimarådet forklarede, at det er et arbejde, der endnu udestår. Nogle medlemmer var positive over for et pejlemærke for de forbrugsbaserede udledninger, mens andre var skeptiske.

# Klimarådet.

Flere medlemmer satte pris på rapportens fokus på offentlige indkøb, og det blev fremhævet, at regionerne allerede er godt i gang med at kigge på grønne indløb. Det blev påpeget, at indkøb af fødevarer er vigtigt, men at det også er vigtigt at kigge på udstyr og mindsket spild. Et medlem efterspurgte et større fokus på klimavenlig adfærd og cirkularitet. Klimarådet bemærkede, at man bør undgå at moralisere, men i stedet bør arbejde på at normalisere.

Mange medlemmer var glade for, at Klimarådet fastholder fokus på implementering i rapporten, og flere fandt det relevant, at rådet i statusrapporten har fokus på vigtigheden af accept.

Det internationale område fyldte en del i drøftelsen. Flere medlemmer roste rapportens fokus på det internationale og EU. Nogle ønskede, at Klimarådet bliver endnu mere tydelig omkring Danmarks rolle som international aktør. Et medlem opfordrede til at huske luftfart, herunder tematikker om udbredelse af kvotesystemet og iblanding.

Afslutningsvist blev det bemærket, at man bør begynde at tale mere om, hvad der skal ske på den længere bane, dvs. efter 2030 også i lyset af de snarligt kommende forpligtelser fra EU for perioden efter 2030.

Klimarådet kvitterede for bemærkningerne og noterede sig, at der var mange ønsker til fremtidige analyser, som Klimarådet kan lave. Klimarådet orienterede om, at næste møde i Klimadialogforum er d. 31. maj 2024.

## 2. Skriftlige bemærkninger fra Klimadialogforum

Følgende 20 medlemsorganisationer har indsendt skriftlige bemærkninger:

1. CEPOS
2. Dansk Metal
3. Danmarks Naturfredningsforening
4. Dansk E-mobilitet
5. Dansk Erhverv
6. Dansk Fjernvarme
7. Dansk Industri
8. Danske Regioner
9. Drivkraft Danmark
10. Fagbevægelsens Hovedorganisation
11. FDM
12. Forbrugerrådet Tænk
13. Globalt Fokus
14. Green Power Denmark
15. Kommunernes Landsforening
16. Landbrug & Fødevarer
17. SYNERGI
18. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet (bemærkninger sendt sammen med Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri og Finansministeriet)
19. Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri (bemærkninger sendt sammen med Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet og Finansministeriet)
20. Finansministeriet (bemærkninger sendt sammen med Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet og Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri).

De skriftlige bemærkninger fra medlemmerne af Klimadialogforum er vedlagt i sin fulde længde nedenfor.

Klimarådets statusrapport 2024 giver en relevant og vigtig status på, hvorvidt Danmark ser ud til at nå de opstillede nationale og europæisk fastsatte klimamål. En vigtig pointe i rapporten er, at landbrugets udledninger hurtigt bør omfattes en CO<sub>2</sub>e-afgift samt at udledninger fra sektoren på sigt bør omfattes af EU kvotehandelsystem.

Rapporten peger på, at der er risiko for, at Danmark ikke når sine reduktionsforpligtelser i EU frem mod 2030, hvoraf byrdefordelingskravet er mest påtrængende. Revisionen af udledningerne fra lavbundsgrunde ser imidlertid ud til at lette målopfyldelsen betydeligt.

Jeg savner en klar systematisk måde at fremstille og dokumentere Rådets anbefalinger på, især hvis tanken er, at de skal være anvendelige til at træffe politiske beslutninger på baggrund af. Det bør ikke alene fremgå, hvordan de bidrager til de enkelte mål og krav, men også de samfundsøkonomiske omkostninger, skyggeprisen for bidraget til målopfyldelsen og deres indbyrdes samspil. Den nuværende fremstilling virker til tider påklippet og politiserende.

Det forekommer besynderligt, at Rådet ensidigt argumenterer for at skærpe og supplere eksisterende mål og krav – f.eks. indføre et forbrugsbaseret mål og forskellige produktafgifter – men ikke har en kritisk diskussion af ulemper ved de eksisterende. Det ensidigt skærpente fokus gælder f.eks. betragtningerne om at overopfylde eksisterende mål, herunder det ellers indikative 2025-mål, uden at inddrage omkostningerne ved det.

Der er en række af Rådets anbefalinger, som i denne forbindelse bør nævnes.

Rådet anbefaler således at udvide klimaloven med et "pejlemærke" for det forbrugsbaserede klimaaftryk. Mest konkret anbefales afgifter på, i første omgang, klimabelastende fødevarer. Sådanne afgifter har analyser fra CEPOS og senest Svarer-gruppen afvist. Det skyldes for det første, at en forbrugsafgift kun i ringe grad vil bidrage til at nå de i forvejen fastsatte klimamål og -krav og derfor vil indebære meget høje skyggepriser. Både de internationale, europæiske og nationale klimamål baserer sig på drivhusgasreduktioner i den nationale produktion. Derfor bryder et forbrugsbaseret mål også med det internationale aftalesystem. Derudover kan forbrugsafgifter hverken praktisk eller EU-retligt baseres på faktiske udledninger, men vil skulle udformes som produktafgifter baseret på gennemsnitlige udledninger fra alle producenter og lande. De vil ramme de faktiske udledninger meget upræcist og alene skabe incitament til at begrænse udledningerne gennem lavere produktion og ikke gennem højere klimateffektivitet. Endelig vil sådanne afgifter medføre betydelige administrative problemer (Ekspertgruppen for en grøn skattereform, 2024; Brøns-Petersen og Andersen, 2023). Rådet fortjener dog anerkendelse for at erkende en række af disse problemer, hvilket gør anbefalingen om forbrugsmål og -afgifter desto mere forundrende.

Rådet anbefaler et "pejlemærke" for klimaaftrykket af offentlige indkøb. Det bryder med princippet om omkostningseffektivitet ved at skabe uens skyggepriser, skaber dobbeltregulering og øger også det offentlige omkostningsniveau. Klimaomkostningerne ved offentligt forbrug er allerede afspejlet i prisen.

Rådet anbefaler, at Danmark ikke udnytter muligheden for at opfylde byrdefordelingsaftalen ved at udnytte adgangen til at handle reduktionsforpligtelser internt i EU. Det sker med henvisning til en forventet høj pris. Forventningen er ikke velunderbygget, bl.a. set i lyset af at Danmark ligger i front med hensyn til reduktionskrav og samtidig har en meget stor landbrugssektor. Det kan undre, at Rådet ikke i stedet gør sin anbefaling betinget af, om prisen rent faktisk viser sig at blive så høj, som forventet. Hvis det endelig bliver tilfældet, at andre lande vil få højere marginale reduktionsomkostninger end Danmark, burde det ikke blot tale for, at Danmark undlader at købe, men tværtimod tilbyder at sælge reduktioner.

Rådet peger på, at en mulighed for at opfylde sit byrdefordelingskrav er gennem kvoteannullering på op til yderligere 4 mio. ton CO<sub>2</sub>e (af i alt 8 mio. ton). Det fremgår, at med en nuværende kvotepris på ca. 600 kr., vil en sådan annullering koste omkring 2,4 mia. kr. Rådet peger på, at sådan en annullering kan ses som en forsikring. Jeg anbefaler, at Danmark annullerer alle tilgængelige kvoter, medmindre der findes marginale reduktioner med en lavere pris. Kvoteannulleringer er et omkostningseffektivt instrument, der yderligere har den fordel at minimere lækage, og det bør derfor ikke underordnes dyrere instrumenter. Forsikringstankegangen er dog at foretrække fremfor helt at afstå fra at udnytte adgangen til kvoteannullering.

Rådets anbefaling af en "konkret strategi for at styrke danskernes accept af og opbakning til arbejdet med at løse klimaudfordringen" er vanskeligt forenelig med det liberale demokratis grundprincip om, at det politiske system bør reflektere og ikke forme borgernes holdninger.

Endelig har Rådet ret i, at EU's klimapolitik i høj grad sætter rammen for dansk klimapolitik og vil gøre det yderligere, hvis Kommissionens forslag om et 90 pct.-mål i 2040 gennemføres, og kvotesystemet udvides til at omfatte stort set alle udledninger. Derfor må det undre, at Rådet ikke anbefaler at afvikle overflødige og modstridende danske mål, herunder at der ikke indføres et dansk mål i klimaloven efter 2030. En sådan anbefaling vil flugte med den seneste miljøøkonomiske rapport fra De Økonomiske Råds formandskab (2023), der peger på, at "Danmarks muligheder for at føre en selvstændig klimapolitik, der leder til reelle reduktioner af drivhusgasudledninger, reduceres efter 2030".

## Referencer

- Brøns-Petersen, Otto, og Line Andersen. 2023. "Forbrugsafgift på oksekød og mejeri løser ikke klimaproblemerne i landbruget". CEPOS. <https://cepos.dk/artikler/forbrugsafgift-paa-oksekoed-og-mejeri-loeser-ikke-klimaproblemerne-i-landbruget/>.
- De Økonomiske Råds formandskab. 2023. "Økonomi og Miljø 2023". [https://dors.dk/files/media/WEB%201053528\\_M23%20Endelig%20rapport.pdf](https://dors.dk/files/media/WEB%201053528_M23%20Endelig%20rapport.pdf).
- Ekspertgruppen for en grøn skattereform. 2024. "Grøn skattereform - endelig afrapportering". Skatteministeriet: Skatteministeriet | skm.dk. <https://skm.dk/aktuelt/publikationer/rapporter/groen-skattereform-endelig-afrapportering>.



## **DNs kommentarer til Klimarådets statusrapport 2024**

Tak for en god og grundig rapport. Vi bakker overordnet op i de betragtninger og anbefalinger, som Klimarådet kommer med. Fra DNs side har vi følgende kommentarer og overvejelser.

### **Globale rammer**

Vi er helt enige i, at den globale indsats bør styrkes, og at der ikke er tilstrækkeligt politisk fokus på at mindske klimaaftrykket fra vores forbrug.

Jf. DNs kommentarer til Klimarådets analyse af Danmarks Globale klimainsats, så noterer os, at I anbefaler et pejlemærke for de forbrugsbaserede CO<sub>2</sub> udledninger og først fra 2035. Vi anerkender opdelingen i mål, pejlemærker og indsatser og forstår tankerne bag, men vi mener samtidigt, at Danmark har brug for et decideret mål for de forbrugsbaserede CO<sub>2</sub>-udledninger, som skrives ind i Klimaloven og gerne på mindst 50-procents reduktion allerede i 2030.

Som vi læser det, så er begrundelsen for et pejlemærke primært, at det er vanskeligt at kontrollere udledningerne i udlandet. Da det er vores forbrug, som afleder udledningerne, så mener vi, at vi også har gode forudsætninger for at påvirke disse udledninger, selvom de finder sted udenfor Danmarks grænser.

Det samme gælder for udledninger forbundet med det offentlige forbrug, hvor vi også mener, at der bør sættes mål, i lighed med hvad der fra politisk hold tidligere var givet tilsagn om.

Da vores forbrugsbaserede CO<sub>2</sub>-udledninger er de højeste i EU, og IPPC meget klart har påpeget, at potentialet for adfærds- og forbrugsændringer, som vil nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningerne, er højest i lande som Danmark, så mener vi også, at vi har en særlig forpligtigelse til at have en ambitiøs politisk indsats med bindende mål på dette område.

### **Klimabelastende forbrug**

Klimarådet anbefaler, at der bør udarbejdes en strategi for at fremme klimavenlig adfærd. DN bakker op om, at der skal gøres en indsats for at fremme klimavenlig adfærd, og at indsatsen bør gå på tværs af forbrugsgrupper.

Som Klimarådet også pointerer, så havde den forrige regering annonceret et udspil om ”Klimavenlige valg i hverdagen”, som aldrig kom. Fra DNs side sad vi med til flere møde i Klimaministeriet om udspillet, som desværre i høj grad kom til at handle om, hvordan man kunne nudge forbrugerne til at lave individuelle adfærdsændringer.

I DNs optik, er det er helt centralt, at et sådan udspil først og fremmest bør have fokus på de strukturelle udfordringer, som fastholder et uhensigtsmæssigt højt forbrug, fremfor at fokusere på individuelle adfærdsændringer.

Som Klimarådet også fremhæver, så fremgår det af teksten fra COP28, at indsatsen for at fremme mere bæredygtige livsstile og forbrugs- og produktionsmønstre kan styrkes gennem cirkulære økonomitilgange.



I Klimarådets analyse af Danmarks Globale Klimaindsats blev der peget på strategier indenfor cirkulær økonomi som et redskab til at nedbringe udledninger fra vores forbrug – herunder fokus på produkters levetid, genbrug og reparation. Vi savner, at cirkulær økonomi som redskab fremhæves tydeligere i statusrapporten for 2024.

Mange forbinder desværre cirkulær økonomi med primært at omhandle affaldshåndtering og genanvendelse. I DNs optik handler cirkulær økonomi primært om forbrugsreduktion og affaldsforebyggelse, og dermed grundlæggende om, hvordan vi kan redefinere et meningsfyldt liv med mindre forbrug. Et perspektiv, som Dansk Design Center også fremhæver i artiklen "[Lad os aflive misforståelserne om cirkulær økonomi](#)", hvor det også pointeres, at en strategi på området bør tage højde for Jevons-paradoks og rebound-effekter.

Dermed bliver cirkulær økonomi også et oplagt redskab indenfor [Wellbeing Economy](#)-tilgangen, og det fordrer et mere strukturelt perspektiv på, hvordan vi kan skabe en økonomi, som prioriterer menneskelig trivsel indenfor planetens bæreevne.

Derfor mener vi også, at en national strategi for cirkulær økonomi med fokus på affaldsforebyggelse og forbrugsreduktion vil være et oplagt skridt i den rigtige retning. Strategien bør ledsages af konkrete reduktionsmålsætninger – herunder et reduktionsmål for de forbrugsbaserede CO<sub>2</sub>-udledninger og for vores materialefodaftryk. Det er desuden centralt, at en kommende strategi arbejder på tværs af sektorer, værdikæder og traditionelle siloer, og på systemisk plan gør op med de samfundsmæssige strukturer, som fastholder et enormt overforbrug af naturens ressourcer.

### **Rapportens form**

Vi har et ønske om, at Klimarådet i fremtidige rapporter evt. lader sig inspirere af det layout, som blandt andre Det Miljøøkonomiske Råd bruger, hvor hvert afsnit er kort opsummeret i venstre kolonne. Det giver et godt overblik og øger læsevenligheden.

Vi ser frem til den videre dialog på området.



Klimarådet  
Nikolaj Plads 26  
1067 København K  
Via e-mail: [mail@klimaraadet.dk](mailto:mail@klimaraadet.dk)

Dok. ansvarlig: JDP  
Sekretær: SJA/KSM  
Sagsnr:  
Doknr.:  
11-03-2024

### **Kommentarer: Klimarådets statusrapport offentliggjort den 29. februar 2024**

Klimarådet har fremsendt statusrapport 2024 og givet medlemmerne af Klimadialogforum mulighed for at fremsende kommentarer til rapporten. Dansk e-Mobilitet takker for muligheden og fremsender hermed sine kommentarer.

#### **Generelle kommentarer:**

Klimarådet skal have ros for at se grundigt på vejtransportens muligheder for at bidrage yderligere til den grønne omstilling. Dansk e-Mobilitet er helt enig med Klimarådet i, at teknologivalget mht. personbiler allerede er foretaget til fordel for direkte elektrificering; og det anser vi også for at være gældende mht. lastbiler.

Vi er også helt enige i, at der skal findes yderligere redskaber til omstillingen fra fossilbiler til elbiler, og jo hurtigere, jo bedre, og at dette er vigtigt for at nå klimamålene. **Det kræver dog politisk velvilje til at omlægge de nuværende bilafgifter allerede i 2024.** Et oplagt redskab er at fastfryse de nuværende registreringsafgifter frem til 2030, og herefter omlægge bilafgifterne helt til periodiske afgifter og/eller kørselsafgifter.

Dansk e-Mobilitet noterer desuden, at Klimarådet fortsat peger på, at kørselsafgifter for lastbiler bør inkludere eksternaliteter, såsom trængsel, og bemærker at det, med de nuværende rammer, vil kræve lignende trængselsafgifter for personbiler. Vi er enige i, at denne mulighed bør undersøges nærmere, men vi foreslår, at det sker i form af et ekspertudvalg, der snarest rådgiver regeringen om kørselsafgifter for personbiler.

Dansk e-Mobilitet er tillige enige i, at det kan være formålstjenligt at hæve dieselaafgiften yderligere, så den kommer på niveau med afgiften i Tyskland, og vi noterer, at Klimarådet finder, at den tunge transport i Danmark er underbeskattet.

Herudover skal bemærkes, at elektrificeringen af vejtransporten bidrager til ESR-målet, hvilket kan være relevant, hvis – i tråd med klimarådets skøn – reduktionsbehovet på dette område stiger på grund af den forventede opjustering af emissionsfaktorer til kulstofholdige jorde.

#### **Specifikke kommentarer:**

- A. Side 188n: Klimarådet anfører: ”Det er vigtigt, at markedet for opladning er overskueligt og praktisk for elbilisterne, og at effektiv konkurrence sikrer, at priserne ikke er unødvendigt høje”; hvilket vi er helt enige i. Derfor har vi, sammen med bl.a.



FDM taget initiativ til at etablere en platform, der kan skabe væsentligt mere gennemsækelighed for forbrugerne mht. ladepriser, ladeprodukter, etablerings- og skifteomkostninger med udgangspunkt i forbrugerens kørselsmønstre.

- B. Side 189m: Det anføres om prisen på el til opladning af elbiler: "(t)il sammenligning er der kun én literpris at forholde sig til, når der skal tankes benzin eller diesel" – men denne konstatering bør suppleres af oplysningen om, at elpriserne svinger hver time (og om ikke så længe hvert 15. minut), og alene af den grund er elpriserne nærmest pr. definition mere komplekse end prisen på fossilt brændstof.
- C. Side 189n: Klimarådet foreslår efter inspiration fra Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (KFST), at refusionsordningen, der fritager hjemmeladning af elbiler for elafgiften, afskaffes. Forslaget er af flere årsager problematisk, og har slet ikke de nuancer med om alternative tiltag, som KFST gennemgår i deres rapport (se boks 9.2, side 144ff i rapporten fra KFST om lademarkedet for elbiler fra december 2023).
- D. Side 189n om afskaffelse af refusionsordningen for elafgift: Vi vil på det kraftigste fraråde ensidigt at fjerne refusion af elafgiften for hjemmeladning af elbiler, og dermed gøre det dyrere at køre elbiler. Denne fordyrelse vil modvirke Klimarådets ønske om en hurtigere udskiftning af fossilbiler med elbiler, hvilket naturligvis i sig selv er uheldsmæssigt (og lidt selvmodsigende). Herudover er der andre fordele ved refusionen, som Klimarådet ikke nævner:
  - a. Danmark er førende på intelligente hjemmeladere, og det betyder, at rigtig mange elbiler samlet set er med til at mindske belastningen på elnettet via deres aftale med en ladeoperatør, der ofte sikrer, at forbrugeren lader uden for spidsbelastning (der tillige sikre refusion af elafgiften).
  - b. Den nedbragte belastning af elnettet er med til at reducere de nødvendige investeringer i elnettets kapacitet og er dermed samlet set med til at reducere elprisen for forbrugerne.
- E. Side 189n: det anføres, at der som alternativ til refusion af elafgiften kan overvejes at "... støtte udbygningen af ladeinfrastruktur i udkantsområder"; men det bør i denne sammenhæng nævnes, at ladestanderbekendtgørelsen netop har dette som et af sine formål, og at Energy Performance in Buildings Directive, der ligger til grund for ladestanderbekendtgørelsen, er ved at blive opdateret med yderligere krav til opsætning af ladestanderne, herunder også i udkantsområder.
- F. Side 189n: det anføres "... eller man kan sænke ejerafgiften for elbiler". Ejerafgiften for elbiler er dog allerede begrænset, så det har næppe den store effekt. Måske burde ordet "ejerafgift" have været "de fra 2026 stigende registreringsafgifter", jf. KFST's rapport om lademarkedet fra december 2023, boks 9.2, side 147ø.

Med Venlig Hilsen

John Dyrby Paulsen,  
Direktør, Dansk e-Mobilitet

- HØRINGSSVAR

## Dansk Erhvervs kommentarer til Klimarådets statusrapport 2024

Dansk Erhverv takker for muligheden for at give kommentarer til Klimarådets statusrapport 2024 og ønsker samtidig at takke for en robust og interessant rapport fra rådets side.

### Dansk Erhverv bakker op om fokus på implementering

Dansk Erhverv kvitterer for Klimarådets vedholdende fokus på implementering, håndtering af risici og behov for hastighed i implementeringen. Manglende udbygning med grøn strøm og fremtidssikring af elnettet er for eksempel en hindring for, at virksomheder og borgere kan skifte fra olie og gas til el. Det er dog ikke nødvendigvis mange nye og genåbnede aftaler, der er mest brug for. Erhvervslivet har brug for arbejdsro og hjælp til de konkrete udfordringer, som den grønne omstilling møder ude i virkeligheden. Mangel på arbejdskraft er en af dem. Derfor bakker Dansk Erhverv op om fokus på behovet for arbejdskraft til den grønne omstilling.

Dansk Erhverv savner et fokus hos Klimarådet på risici forbundet med hastigheden i vores energiuudbygning, som er nøglen til omstilling i andre sektorer. Branchen oplever generelt regulatoriske hindringer for opsætning af vedvarende energi. Samtidig er der risiko for forsinkelse af de kommende havvindsudbud, og uden den nødvendige brintinfrastruktur er der risiko for manglende rentabilitet i udbuddene. Dansk Erhverv opfordrer Klimarådet til at fokusere på risikoelementer i den grønne energiuudbygning fremadrettet.

Dansk Erhverv opfordrer til at Klimarådet i højere grad gennemfører samfundsøkonomiske kvantitative analyser af policy forslag med henblik på så stærkt faglig rådgivning til regeringen og Folketinget som muligt i forhold til forslagernes formål og konsekvenser. Dette kan understøtte en fagligt funderet politisk debat og give et mere robust klimapolitisk beslutningsgrundlag, hvilket er i overensstemmelse med Klimarådets mandat og formål.

### Dansk Erhverv tilslutter sig ønsket om en høj, ensartet CO2-afgift og et klart prissignal

Dansk Erhverv støtter op om en bred ensartet klimaafgift, hvor det gøres dyrere at forurene og billigere at drive virksomhed. Det gælder også for landbrugets udledninger fra produktionen. Landbruget skal ligesom resten af erhvervslivet have pålagt en drivhusgasafgift, der giver et klart incitament til en klimavenlig produktion.

### Dansk Erhverv støtter ikke forbrugsafgifter på fødevarer

Klimarådet foreslår, at regeringen igangsætter et arbejde for at udforme en model, som tillader, at der pålægges forbrugsafgifter på klimabelastende fødevarer, så prisen afspejler klimabelastningen for disse. Dansk Erhverv støtter ikke dette initiativ om en forbrugsafgift på fødevarer. Dansk Erhverv advarer mod at indføre en forbrugsafgift, hvor CO2-afgiften lægges på det færdige produkt. En forbrugsafgift vil ikke bidrage til omstilling af dansk landbrug, og vil derfor ikke medføre klimareduktioner til opfyldelse af Danmarks klimamål. Desuden vil en forbrugsafgift skabe store udfordringer i virksomhederne i form af et omfattende og ressourcekrævende arbejde med at vurdere klimaaftrykket af de enkelte produkter, særligt på de fødevarer, vi importerer. Det vil kræve indhentning af data, som er svært tilgængelige hos udenlandske leverandører og producenter.

Manglen på grøn strøm er reel og vil tage til i fremtiden

← Forslag til kommende analyse fra Klimarådet:  
*Risici for energiuudbygningen i Danmark*

Hvis der skal være nok grøn strøm til at opnå en større grad af elektrificering af samfundet, flere grønne elbiler, en strategisk satsning på et dansk PtX-eventyr og ikke mindst Danmarks frigørelse fra russisk gas – hvilket alt sammen i høj grad møder Dansk Erhvervs opbakning – skal vi også til at skynde os med udbygningen af hav- og landvind, solenergi og energi fra andre vedvarende kilder. Derfor er der behov for et paradigmeskift i forhold til opstilling af VE på land og på havet. Flere af Dansk Erhvervs medlemmer, som er engageret i PTX, oplever mangel på grøn strøm som en af de største barrierer for PTX. Derfor støtter Dansk Erhverv helhjertet op om Klimarådets anbefaling om massivt at udbygge vedvarende energikilder. I den forbindelse er det afgørende, at de kommende havvindsudbud gøres attraktive for investorer, så sandsynligheden for at realisere alle de udbudte GW maksimeres.

#### **Indtægter fra forhøjet dieselaftgift må investeres i grøn omstilling af vejtransporten**

Klimarådet foreslår at forhøje dieselaftgiften mere end regeringens forslag. Dansk Erhverv støtter ikke Klimarådets forslag. Der er allerede indført omfattende klimaregulering af vejtransporten. Sektoren bliver underlagt EU's nye kvotehandelssystem, og lastbiler skal fra næste år betale en vejafgift baseret på CO<sub>2</sub>-udledning i Danmark. Desuden er CO<sub>2</sub>-reduktioner ved forhøjelser af brændstofafgifter i transportsektoren generelt samfundsøkonomisk dyrere end i andre sektorer. Dansk Erhverv savner også her fokus fra Klimarådet på de samfundsøkonomiske omkostninger ved sine policyforslag. Der bør i klimapolitikken være et større fokus på initiativer, der skaber reel grøn omstilling og *de facto* nedbringer CO<sub>2</sub>-udledningerne, og i mindre grad fokus på reguleringer der blot 'regnskabsteknisk' skubber opgørelsen af udledningerne over grænsen til et andet lands CO<sub>2</sub>-regnskab. Dansk Erhverv mener, at en evt. forhøjelse af dieselaftgiften bør ledsages af en tilbageførsel af midler til den grønne omstilling af den tunge vejtransport, der fremmer bl.a. udbredelsen af grønne lastbiler og andre effektiviseringstiltag, der skaber reelle reduktioner.

#### **Dansk Erhverv tilslutter sig ønsket om et pejlemærke for klimaaftrykket af offentlige indkøb**

I 2020 strategien for 'Grønne indkøb for en grøn fremtid' indgik en ambition om at fastsætte et reduktionsmål for offentlige indkøb. Det er endnu ikke fastsat. Dansk Erhverv støtter Klimarådets forslag om, at der i den langsigtede globale klimastrategi indgår et pejlemærke for reduktion af klimaaftrykket fra offentlige indkøb. Dansk Erhverv er endvidere enige i Klimarådets betragtning om, at det skal følges op af en konkret vejledningsindsats til kommuner, regioner og stat samt at og understreger at indfrielse af et sådan klimamål kræver prioriteringer og tæt dialog med markedet.

Med venlig hilsen

Malene Mortensen  
Klima, Energi og Miljø - Dansk Erhverv

## Dansk Fjernvarmes skriftlige kommentarer til Klimarådets Statusrapport 2024

Side 1/2

Dansk Fjernvarme takker for muligheden for at afgive kommentarer til Klimarådets Statusrapport 2024. Dansk Fjernvarme anser den årlige statusrapport for et vigtigt værktøj i arbejdet med Danmarks klimapolitik for såvel politikere og branchen.

14. marts 2024

Dansk Fjernvarmes kommentarer til rapporten fremgår nedenfor.

Fjernvarmens Hus  
Merkurvej 7  
DK-6000 Kolding  
Tlf. +45 7630 8000  
mail@danskfjernvarme.dk  
www.danskfjernvarme.dk  
CVR DK 55 83 10 17

### Kommentarer til Klimarådets anbefalinger vedrørende CCS

Som brancheorganisation for omkring to tredjedele af Danmarks samlede CO<sub>2</sub>-fangstpotentiale støtter Dansk Fjernvarme op om den samlede udvikling indenfor CCUS. Derfor er det også positivt, at der er bred opbakning til teknologiens potentiale i klimakampen, herunder fra Klimarådet.

Følgende punkter i Statusrapport 2024 er væsentlige for Dansk Fjernvarme at fremhæve:

- Klimarådet anerkender vigtigheden af negative emissioner gennem CCS (BECCS) i opnåelsen af både danske og europæiske klimamål. Dansk Fjernvarme er helt enig i denne vurdering.
- Klimarådet har i *Statusrapport 2024* udskudt reduktionerne fra NECCS-puljen til 2026 som følge af ændrede udbudsbetingelserne. Der medregnes fortsat en reduktion på 0,5 mio. ton fra 2026. Dansk Fjernvarme er skeptisk overfor, om puljen reelt vil levere så store reduktioner og afventer derfor spændt afgørelsen.
- Klimarådet vurderer, at der er en høj risiko for, at reduktionerne fra CCS-udbuddene i 2024 og 2025 ikke leverer som forventet til 2030-målsætningen, men at risikoen er reduceret i forhold til sidste år, da der er indgået politiske aftaler, der forbedrer rammevilkårene. Dansk Fjernvarme er enig i, at tidsplanen er stram og kalder derfor på hurtig implementering af politiske aftaler og klarhed om tidslinjerne for udbuddene. Desuden behov for, at regeringen forholder sig til, hvordan danske onshore CO<sub>2</sub>-lagre kan komme i spil i CCS-udbuddene, hvor der er dårlig sammenhæng mellem tidslinjerne for udbud og etableringen af onshore lagring.
- Klimarådet anbefaler tidligt genbesøg af den politiske aftale om en grøn skattereform for industrien for at sikre sig, at aftalen leverer på de forventede reduktioner. Her er det måske værd at nævne, at man ligeledes skal sikre sig, at implementeringen er i overensstemmelse med aftalen, jf. den igangværende sag med Skatteministeriets implementering af aftalen, hvor kun halvdelen af CO<sub>2</sub>-afgiften kan spares ved CCS på affaldsenergianlæg.
- I et internationalt perspektiv kommer Klimarådet ind på EU Kommissionens forslag til 2040-målsætning. Dansk Fjernvarme efterspørger en særskilt målsætning for negative emissioner på EU-niveau. Klimarådet nævner desuden, at EU's kvotesystem får større indflydelse på rammerne for den danske klimaindsats i de kommende år. Dansk Fjernvarme mener, at Danmark bør gå i front for at arbejde for, at permanente negative emissioner inkluderes i kvotesystemet for at understøtte en markedsrettet udbredelse af blandt andet negative emissioner gennem BECCS.

### **Kommentarer til Klimarådets fremstilling af prisloft på affaldsvarme**

Det fremgår på side 110, at en sænkelse af prisloftet for affaldsvarme forventes at føre til en CO<sub>2</sub>-reduktion på 0,3 mio. ton i 2025.

Der er ikke indgået politiske aftaler om en sænkelse af affaldsvarmeprisloftet, og der er heller ikke lavet nye regler om en sænkelse af prisloftet.

Efter vores opfattelse medregnes der således her en mulig effekt, som alene kan tilskrives en mulig ændring af nogle regler, som der ikke er truffet politisk beslutning om. En sådanne ændring vil tidligst kunne få en begyndende effekt i løbet af 2025, og formentlig først betydeligt senere pga. overgangsordninger mv.

Hvis der i øvrigt måtte komme sådanne ændringer i reglerne, vil de tidligst kunne få begyndende effekt i løbet af 2025, men formentlig først betydeligt senere pga. overgangsordninger mv.

### **Kommentarer til Klimarådets anbefalinger vedrørende biomasse**

I Danmark har vi nogle af de strammeste krav til brugen af biomasse i energisektoren. Der bliver bl.a. stillet krav om genplantning, bevaring af biodiversitet og naturværdier samt krav om stigende eller stabilt kulstoflager i skovene biomassen stammer fra. Disse krav er gældende om biomassen produceres i Danmark, EU eller stammer fra et land uden for EU.

IPCC anbefaler 10GJ pr. verdensindbygger fra 2050. Hvis man kigger på det danske forbrug af flis, træpiller og halm i 2022, udgjorde det 19,12 GJ/dansker. Hvis man medtager bionedbrydeligt affald, biodiesel, brænde og biogas kommer man over 30 GJ/dansker. Alle de analyser vi ser ind i, viser en betydelig reduktion af den biomasse der udgør de 19,12 GJ.

Vi ser ind i en reduktion af vores biomasseforbrug til el og varmeproduktion da rammevilkårene er ændret. Dels er kraftvarmekravet bortfaldet, el/ varmeafgiften sænket og de alternative teknologier til biomasse er blevet billigere.

Dansk fjernvarme anbefaler at en strategi ikke de facto skal føre til et 0 forbrug. Men til et forbrug der sikrer forsyningsikkerheden og et robust fjernvarmesystem, hvor produktionsdiversitet er målet, og ikke en fuld elektrificering der vil gøre fjernvarmeproduktionen sårbar. En strategi på biomasse, skal samtidig også tage CCS i betragtning.

### **Rettidig håndtering af udfordringer med elforsyningsikkerheden**

Dansk Fjernvarme er enig med Klimarådet i, at udfordringerne forbundet med at opretholde et ønsket niveau af elforsyningsikkerhed bør håndteres rettidigt, og at det bør afklares, hvorvidt den el-produktionskapacitet, der står til at lukke, kan og bør anvendes i kapacitetsmekanismer. Dansk Fjernvarme er netop ved at færdiggøre en analyse af de eksisterende termiske kraftvarmeanlægs muligheder og omkostninger til på sigt at understøtte effekttilstrækkeligheden. Analysen viser, at den nuværende portefølje af kraftvarmeanlæg både har gode muligheder for at bidrage til såvel effektbalance og systemydelse frem mod 2030 og derefter, og at anlæggene er særdeles konkurrencedygtige på omkostningssiden i forhold til investering i ny elkapacitet. Dog forventes en stor del af disse anlæg under de nuværende rammebetingelser skrottet i de kommende år, og for flere anlæg er beslutningerne nært forestående. For at undgå at miste samfundsøkonomisk attraktiv elkapacitet er det således vigtigt hurtigst muligt at etablere incitament, der modvirker skrotningsplanerne.

### **Opfordringer fra Dansk Fjernvarme**

Dansk fjernvarme vil gerne opfordre Klimarådet til at analysere og sætte fokus på overskudsvarme i næste års rapport og i de følgende år.

## DI hørings svar til Klimarådet Statusrapport 2024

DI takker for muligheden for at kommentere Klimarådets omfangsrige og dybdegående rapport. Arbejdet fra Klimarådet sætter fokus på vigtige elementer i klimadebatten som EU, landbrug og implementering, og det vil DI meget gerne kvittere for.

### **Om EU-rammernes påvirkning af dansk klimapolitik, herunder bioenergi**

DI mener, at den fælles EU-værktøjskasse i langt overvejende grad er 'fit til formålet'. EU vil frem mod 2030 få en høj CO<sub>2</sub>-kvotepris, og CO<sub>2</sub>-kvotereguleringen vil i 2030 omfatte 85 pct. af EU's udledning af drivhusgasser. DI opfordrer EU-Kommissionen til at arbejde videre med fælles indsatser på landbrugsområdet, der i 2030 vil være den eneste sektor uden en CO<sub>2</sub>-pris. Dertil bliver det helt afgørende, at medlemslandene implementerer de mange tiltag og lever op til deres EU-forpligtigelser. I den forbindelse deler DI Klimarådets bekymring om, at Danmark stadig er langt fra at indfri vores EU-forpligtigelser.

DI støtter ligesom Klimarådet op om et ambitiøst 2040-mål. En 2040 ramme vil allerede få effekt fra 2031, hvilket der ikke er længe til set i en investeringsmæssig sammenhæng. Dertil kommer, at den understøttende infrastruktur på el, brint og CO<sub>2</sub> i EU hurtigst muligt skal styrkes betydeligt. En manglende infrastruktur vil bremse investeringer i elektrificering, grøn brint, CCUS mv. og dermed stå i vejen for de høje klimaambitioner, der er brug for frem mod 2040.

DI mener, at vores energiressourcer, også biomasse, bør anvendes effektivt. Klimarådet vurderer, at et ambitiøst EU-2040 mål vil medføre strammere regulering af biomasse. Den anvendte biomasse skal være bæredygtig, bestå af restprodukter og være fra produktionsskov, der forvaltes bæredygtigt, og som dermed vil undgå afskovning og beskyttelse af biodiversiteten. Bæredygtigt biomasse er afgørende for en robust forsyning i EU og realiseringen af de grønne ambitioner, og reguleringen af biomassen herhjemme og i EU bør afspejle denne vigtighed. Snarere end at indføre en egentlig afgift på biomasse i Danmark, foreslår DI derfor, at det primære redskab til at gøre brugen af biomasse mere bæredygtig bør være øget fokus på certificering af biomassens bæredygtighed og potentiale for kulstofoptag.

### **Om opfyldelse af de danske klimamål**

DI noterer med glæde, at Klimarådet vurderer, vi er tættere på at opfylde 2030-målet, end vi var sidste år, samt at vejen til 2025-målet for første gang er anvist. Der udestår dog stadig en reduktionsmanko på 2,6 mio. ton. CO<sub>2</sub>e for 2030-målet, og vejen til de 70 pct. er dermed endnu ikke anvist. DI er meget enig i, at der skal større fokus på implementeringen af grønne aftaler, og at der eksempelvis skal fart på udbygningen med grøn strøm og tilsvarende elnet, så Danmark kan blive nettoeksportør af grøn strøm. Men DI finder det problematisk, at der bliver sået tvivl om den vigtige aftale om CO<sub>2</sub>-afgiften for industrien, da denne ikke er udmøntet endnu. Der er endnu ikke truffet beslutninger om det grønne investeringsvindue, og analysen af afgiftsfritagelse af biogas i naturgasnettet er heller ikke klar. Allerede 1. januar 2025 møder virksomhederne afgiften, og den manglede udmøntning besværliggør tidlig tilpasning og indsats. Det skaber stor usikkerhed hos de virksomheder, der i praksis skal gennemføre omstillingen og træffe strategisk vigtige investeringsbeslutninger. Virksomhederne har brug for forudsigelighed og klare rammevilkår, og ikke at vedtagne aftaler laves om inden de er vedtaget.

DI bakker op om regeringens ambition om at fremrykke målet om klimaneutralitet til 2045 og reducere Danmarks udledninger med 110 pct. i 2050 ift. niveauet i 1990. Men DI er også enig med Klimarådet i, at regeringen allerede nu bør tænke i at anvise vejen dertil – det bliver ikke



## Dansk Industri

nemt, og de rigtige beslutninger skal træffes allerede nu. Derfor ville det være fint at kunne se længere frem. En afgørende sektor, som der skal træffes beslutninger for er CCUS. Europa Kommissionens estimerer, at vi for at nå de anbefalede 90 pct. CO<sub>2</sub> reduktion i 2040 skal fange mindst 280 mio. tons CO<sub>2</sub> årligt i 2040 og mindst 450 millioner tons årligt i 2050. Den danske undergrund er særlig egnet til lagring af CO<sub>2</sub> - med et samlet teknisk lagringspotentiale på mellem 12 og 22 mia. tons CO<sub>2</sub> har vi meget større lagerkapacitet end mange af de andre europæiske lande. Det er derfor vigtigt for DI, at regeringen arbejder målrettet for en EU indsats, der fremmer CO<sub>2</sub> fangst, anvendelse, transport og lagring, med henblik på at sikre et effektivt CCUS-marked i EU. Det gælder også herhjemme, hvor virksomhederne har brug for investorsikkerhed, så de kan foretage de nødvendige investeringer. Derfor er DI enig med Klimarådet i, at det er positivt, regeringen har forbedret rammevilkårene for CCS gennem i Aftale om styrkede rammevilkår for CCS i Danmark. Fokus skal være på at mindske eller helt fjerne risici i CCUS-værdikæden – der er ikke brug for, at der skabes usikkerhed om en teknologi, der er helt central for, at vi kan nå vores klimamål.

### **Om arbejdskraft og kompetencer**

DI vil gerne kvittere for, at Klimarådet belyser vigtigheden af at sikre arbejdskraft og kompetencer til den grønne omstilling. DI mener det er centralt, at politiske aftaler i højere grad indtænker kompetenceperspektivet, f.eks. ved, at det fremgår, hvad man får brug for, hvad man vil gøre for at skaffe de nødvendige kompetencer samt at man afsætter midler hertil. DI er desuden helt enig med Klimarådet i, at der bør overvejes yderligere uddannelses- og arbejdsmarkedspolitiske tiltag, som kan øge udbuddet af den rette arbejdskraft, herunder øget mulighed for at kunne uddanne sig løbende igennem voksenlivet og bedre muligheder for at hente udenlandsk arbejdskraft til Danmark.

### **Om landbrug**

DI mener, at landbruget ligesom resten af industrien skal levere CO<sub>2</sub>e-reduktioner, så vi kan indfri Danmarks 2030-mål og vores EU-forpligtelser. Svarer-udvalget har gjort et godt stykke arbejde - nu skal der følges op med konkret handling. En del af svaret bliver en CO<sub>2</sub>e-afgift, men en afgift kan ikke stå alene. Landbrugserhvervet skal udvikles og ikke afvikles.

DI kan imidlertid ikke bakke op om en forbrugsafgift på fødevarerområdet, der i rådets anbefalinger skal supplere en CO<sub>2</sub>-afgift på udledningerne i landbrugssektoren. Det skal bl.a. ses i sammenhæng med, at en CO<sub>2</sub>-afgift på forbrug ikke vil give landmanden en direkte tilskyndelse til at sænke drivhusgasudledningerne på bedriften – og vil ikke påvirke den store del af landbrugsproduktionen, der eksporteres.

### **Om transport**

DI deler Klimarådets vurdering af, at transportsektoren bevæger sig i den rigtige retning.

For så vidt angår Klimarådets forslag om en yderligere forhøjelse af dieselaafgiften, er det værd at bemærke, at man bør tage højde for det samlede niveau af politisk betingede omkostninger på transport i Danmark. Beskatningen af fossile brændstoffer, herunder dieselaafgiften, CO<sub>2</sub>-afgiften, fortrængningskravene, den foreslåede forhøjelse af dieselaafgiften, km-afgiften på lastbiler mv., står mere end mål med de negative eksternaliteter, de påfører samfundet i form af CO<sub>2</sub>e-udledninger. DI vil derfor understrege, at en forhøjelse af dieselaafgiften kun bør gennemføres, hvis man samtidig udskyder km-afgiften for lastbiler i 2030, eller alternativt, at man sænker satserne, og dermed lemper indfasningen. Dieselaafgiften bør under alle omstændigheder ikke forhøjes yderligere end det, regeringen allerede har lagt op til. Det er desuden glædeligt, at Klimarådet foreslår at beskatningen af motorkøretøjer overgår til en





Dansk Industri

roadpricing-model, idet dette vil medføre en mere målrettet prissætning af de eksternaliteter, der er forbundet med kørsel bredt set.

Derudover understreger DI, at der er behov for yderligere statslige midler til den grønne omstilling af transportsektoren, herunder til ellastbiler og ladestandere til lastbiler hos virksomhederne, som hjælper med at omstille den tunge transport, og til omstillingen af bilparken i retning af eldrevne personbiler. Derfor bakker DI også op om Klimarådets opfordring til yderligere understøttelse af omstillingen af bilparken i retning af eldrevne personbiler.

### **Om forbrug og de globale rammer**

DI ser ligesom Klimarådet med bekymring på, at verden nærmer sig en overskridelse af 1,5 gradersmålet. 2023 var det varmeste år målt, og udledningerne af drivhusgasser ser på verdensplan fortsat ud til at stige. DI mener, at Danmark spiller en vigtig rolle i den globale klimadialog, herunder med et særligt fokus på samtænkning af klimaindsatser og fattigdomsreducerende indsatser i det globale syd og som udvikler og udbyder af grønne løsninger inden for bl.a. vedvarende energi og energieffektivisering.

DI er yderligere enig med Klimarådet i, at der er behov for tydeligt fokus på Danmarks globale udledninger. DI bakker op om, at de globale rammer styrkes i klimaloven, og at der fastsættes pejlemærker for de globale udledninger. Særligt afgørende er det at sætte pejlemærke for de forbrugsbaserede klimaudledninger og for klimaaftrykket fra offentlige indkøb. Her er det vigtigt, at værktøjer indenfor cirkulær økonomi tages i brug, og at vi skaber rammer og incitamenter til cirkulære forbrugs- og forretningsmodeller samt brug af genanvendte materialer, der kan reducere Danmarks materiale- og klimaaftryk.

SKRIFTLIGT BIDRAG  
Klimarådets sekretariat

Sendt til e-mail: [mail@klimaraadet.dk](mailto:mail@klimaraadet.dk)

Formandssekretariatet  
Emil Drevsfeldt Nielsen  
Erhvervspolitisk chef  
Telefon +45 2229 3521

[emni@danskmetal.dk](mailto:emni@danskmetal.dk)  
[danskmetal.dk](http://danskmetal.dk)

14. marts 2024

## Skriftlige bemærkninger til Klimarådets Statusrapport 2024

Som medlem af Klimadialogforum takker Dansk Metal for muligheden for at indgive skriftlige bemærkninger til Klimarådets Statusrapport 2024. Og kvitterer på samme tid for en gennemarbejdet rapport.

Dansk Metal noterer sig, at Klimarådet konkluderer, at det er sandsynligt, at Danmark når den nedre grænse om 50 procent for 2025-målet om CO<sub>2</sub>-reduktioner, hvilket er positivt. Dog noterer Dansk Metal sig også, at Klimarådet konkluderer, at det er uklart om Danmark når sine klimamål om en 70-procents reduktion i 2030, da der er en række risici forbundet med de politiske aftaler samt virkemidler, som skal implementeres for at vi kan opnå CO<sub>2</sub>-reduktioner. Dansk Metal finder det dog på samme tid positivt, at Klimarådet anerkender, at vi er kommet tættere på målet i forhold til sidste år.

Dansk Metal vil gerne kvittere for, at Klimarådet i statusrapporten for 2024 har fokus på og anerkender, at manglen på arbejdskraft og kompetencer udgør en risiko og forsinkelse af den grønne omstilling. Dansk Metal har gennem en årrække efterlyst, at Klimarådet har fokus på netop denne problematik, når vi skal se på, hvordan vi når vores samlede klimamål. For at nå vores klimamål, er der i høj grad brug for den rette faglærte arbejdskraft og de rette kompetencer. Der er blandt andet brug for faglærte til at bygge og drive de grønne teknologier og infrastruktur, som skal være med til at indfri vores klimamål. Her bliver teknologier som CCUS, Power-to-X og havvind helt afgørende.

Klimarådet kommer med forslag om, at det er nødvendigt at overveje om man fra politisk side skal igangsætte uddannelses- og arbejdsmarkedspolitiske tiltag, som kan være med til at øge udbuddet af kvalificeret arbejdskraft. Dansk Metal efterlyser, at man i Klimarådet i langt højere grad forholder sig til hvilke konkrete tiltag, der skal til, for at vi får mere kvalificeret arbejdskraft til den grønne omstilling. Dansk Metal bidrager gerne til udviklingen af forslag herom.

En anden vigtig faktor for, at vi når vores klimamål er danskernes accept og opbakning til den grønne omstilling. Det er samfundet bredt, som skal være med til at implementere den grønne omstilling hvad enten det er som forbruger, lønmodtager eller arbejdsgiver. Det er derfor positivt, at Klimarådet har fokus på dette i rapporten.

Dansk Metal kvitterer på samme tid også for, at Klimarådet i statusrapporten inddrager et EU-spor samt et globalt spor og sammenholder Danmarks klimamål med de forpligtigelser, som Danmark har gennem vores medlemskab af EU.

Dansk Metal er enige med Klimarådet i, at arbejdet med implementering og monitorering stadig bliver en vigtigere og vigtigere del i klimapolitikken, hvis vi skal opnå vores klimamål. Der er indgået en lang række politiske aftaler, som hjælper os i mål, men skal vi kunne måle på effekterne, skal disse aftaler først implementeres. På samme tid opfordrer Klimarådet til, at man skal fremrykke genbesøg af flere af de politiske aftaler. Herunder aftalen om en CO<sub>2</sub>-afgift på industrien. Dansk Metal vil dog gerne opfordre til, at man her har for øje, at industrien skal have mulighed for at implementere den eksisterende aftale og love, inden man genbesøger aftalen, det bemærkes at lovforslag om CO<sub>2</sub>-afgift i industrien fortsat er under lovbehandling.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål eller kommentarer, står vi til rådighed.

Med venlig hilsen

Emil Drevsfeldt Nielsen

Erhvervspolitisk chef

Formandssekretariatet



## NOTAT

# Danske Regioners bemærkninger til Klimarådets Statusrapport 2024

29-02-2024

EMN-2023-01183

1687514

Danske Regioner ser positivt på Klimarådets anbefalinger til klimapolitikken og den fremtidige klimaindsats i Danmark. Klimaforandringerne udgør en alvorlig trussel mod jordens økosystemer, ligesom de medfører øget risiko for en lang række sygdomme. WHO vurderer således, at klimaforandringerne er den største trussel mod den globale sundhed. 2040-målet har dermed også en forebyggende sundhedseffekt.

### Forbrugsbaserede udledninger

Det er særligt positivt, at rapporten sætter fokus på danskernes forbrugsbaserede klimaaftryk, idet der kan være store globale klimagevinster at hente ved at ændre forbrugsmønstre. Af samme grund har regionerne valgt også at fokusere på at reducere de forbrugsbaserede CO<sub>2</sub>-udledninger i klimastrategien [Grønne Hospita-ler](#), hvor målsætningen er at halvere hospitalernes samlede udledninger inden 2035 og skabe et klimaneutralt sundhedsvæsen i 2050 sammenholdt med 2022.

Den tværregionale klimastrategi har et stort fokus på at nedbringe de forbrugsbaserede CO<sub>2</sub>-udledninger fra bl.a. indkøb, medicin, fødevarer og byggeri ved bl.a. at udvikle fælles grønne krav målrettet leverandører og deres forsyningskæder. Danske Regioner bakker således op om Klimarådets anbefalinger om at øge fokuset på de forbrugsbaserede klimaaftryk, herunder også anbefalingen om, at sætte et pejlemærke for offentlige indkøbs forbrugsbaserede klimaaftryk.

### Hurtigere udbygning af vedvarende energi på land samt det kollektive elnet

Danske Regioner er desuden meget enige i statusrapportens betoning af at accelerere udbygningen af vind- og solenergianlæg på land samt at opprioritere udbygningen af det kollektive elnet, så det kan understøtte en øget produktion af strøm fra VE-anlæg. Ligeledes er det positivt, at der i rapporten fokuseres på øget forbrugsfleksibilitet i energisystemet, så elforsynings sikkerheden kan opretholdes i fremtiden med øget produktion af vind- og solenergi.

Regionerne ser positivt på mulighederne for at forbedre rammevilkårene for op-sætningen af VE-anlæg på land, og regionerne vil gerne bidrage til at øge tempoet i VE-udbygningen på land. Som planlægningsmyndighed på råstofområdet har regionerne erfaring med at planlægge på tværs af sektorer samt kommunegrænser,

og regionerne vil derfor kunne bistå i en mere helhedsorienteret arealplanlægning, hvor forskellige geografiske og sektorielle hensyn samtænkes.

### **Energieffektiviseringer og EED-mål i den offentlige sektor**

Statusrapporten beskriver, at der sker for få energibesparelser i Danmark, samt at der er behov for en større indsats i den offentlige sektor, hvis EU-mål for energieffektivisering skal opnås. Danske Regioner vil i den forbindelse gerne kvittere for fokuset på energieffektivisering, som vægtes højt i regionerne. Danske Regioner arbejder for at forbedre offentlige bygningssejeres muligheder for at energieffektivisere ved bl.a. at give dem bedre adgang til forbrugsdata for fjernvarme. Danske Regioner har således for nyligt sammen med KL fået foretaget en analyse, der konkluderede, at [lettere adgang til forbrugsdata for fjernvarme og vand alene i den offentlige sektor kan spare Danmark for 60.000 tons CO2 årligt](#).

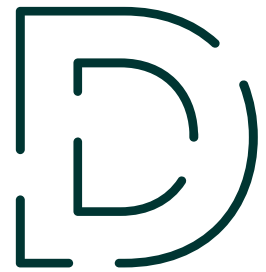
Det skal desuden i denne sammenhæng bemærkes, at regionale bygninger adskiller sig meget fra den øvrige offentlige bygningsmasse, idet langt størstedelen af energiforbruget på sygehuse stammer fra procesenergi, der altså er central for den kerneydelse, der leveres i sundhedsvæsenet. Regionale bygninger kan således nærmere sidestilles med industrielle produktionsenheder, end de kan sidestilles med andre offentlige administrationsbygninger, hvilket er værd at have for øje i monitoreringen af den offentlige sektors energiforbrug.

### **Øget fokus på mere aktiv samt kollektiv mobilitet i transportsektoren**

Grøn omstilling af transportsektoren er afgørende at holde fortsat fokus på, og det er derfor naturligvis hensigtsmæssigt at fremskynde omstillingen væk fra fossile biler. I tillæg hertil kan det desuden ud fra et klimaperspektiv – samt af hensyn til miljø, sundhed og trængsel – være nyttigt også at fremme tilskyndelsen til øget brug af aktiv transport som cyklisme samt kollektiv mobilitet frem for alene at have fokus rettet på flere elbiler.

Inden for kollektiv mobilitet er omstillingen til el gået hurtigere end forventet for blot få år siden. Senest er der i Aalborg indsat elektriske busser på knap 25 meter – de såkaldte Bus Rapid Transit (BRT) – og meldingen fra Nordjyllands Trafiksel-skab er, at busserne sætter passagerrekorder. Ud over at tiltrække flere passagerer på ruten, så har den højklassede elektriske transport også tiltrukket flere passagerer i det omkringliggende net. Det indikerer, at et attraktivt kollektiv mobilitetstilbud med elektriske busser i egne baner, har potentiale til at øge den kollektive mobilitets andel af transportarbejdet.

Udregninger viser videre, at overflytning fra biler til en eldrevne BRT-løsning på Helsingørmotorvejen vil kunne spare 250-4000.000 ton CO2 på 10 år. [Ligeledes er det mellem 2600 og 4050 kr. billigere pr. ton CO2 i skyggepriser ved BRT ift. force-ret indfasning af elbiler](#). Endelig indsætter Midtjyske Jernbaner om kort tid de første batteritog i Region Midtjylland, og vejen banes dermed for en grøn omstilling af de lokale og regionale baner.



## Høringssvar Klimarådets statusrapport 2024

Den 14. marts 2024

Drivkraft Danmark takker for muligheden for at afgive høringssvar på Klimarådets statusrapport.

### Konkurrence på lademarkedet

Klimarådet påpeger i sin Statusrapport 2024, at ineffektiv konkurrence på markedet for elladning udgør en væsentlig hindring for overgangen til elbiler. Og derved også den grønne omstilling. Drivkraft Danmark er enig i, at en de afgørende faktorer for en vellykket indfasning af elbiler er, at markedet for opladning er både overskueligt og praktisk for elbilisterne, noget der desværre ikke er tilfældet i dag. Vi understøtter også Klimarådets pointe om vigtigheden af effektiv konkurrence for at sikre, at priserne på elladning ikke er unødvendigt høje, hvilket er essentielt for at fremme adoptionen af elbiler.

En væsentlig observation fra Klimarådet er, at på nye markeder, såsom markedet for elladning, kan der være en tendens til, at de første virksomheder opnår visse fordele, som kan begrænse konkurrencen. Dette understøttes af konklusionerne i Konkurrencerådets rapport fra december 2023 om det danske lademarked. Rapporten påpeger, at lademarkedet karakteriseres af høj markedskoncentration, forbrugerne har vanskeligt ved at gennemskue priserne, forbrugerne skifter leverandør i langt mindre grad end på andre markeder, blandt andet grundet det er økonomisk belastende at foretage skifte og mange har, i første omgang, valgt for dyre ladeløsninger.

Drivkraft Danmark mener, at Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, hvis anbefalinger er i overensstemmelse med Klimarådets, har været udsat for betydeligt pres for at nedtone eller underminere styrken af deres konklusioner og anbefalinger i deres rapporten. I lyset heraf, understreger Drivkraft Danmark, at det er vigtigt, at Klimarådet holder fast i og fortsat forfølger deres anbefalinger og derved sikre bedre grøn omstilling. Som brancheorganisation for ladeoperatørerne, er vi fuldt ud enig med Klimarådet i, at det bør være en politisk opgave at sikre, at lademarkedet fungerer hensigtsmæssigt. Drivkraft Danmark er i dialog med myndighederne om, hvordan man kan skabe et marked for elladning, som kendetegnes ved stærk konkurrence, prisgennemsigtighed og forbrugerfokus. Det er afgørende, at manglende konkurrence ikke står i vejen for den grønne omstilling af transportsektoren.

For at understøtte væksten i elbiler fremhæver Klimarådet også behovet for et åbent, funktionelt og transparent offentligt ladenet. Desværre er, situationen, som Styrelsens rapport også fremhæver at dette ikke er gældende på nuværende tidspunkt. Drivkraft Danmark er enige i denne antagelse og fremhæver at vores medlemmer bidrager aktivt til at opbygge et transparant offentligt ladenetværk,

**DrivkraftDanmark**  
Esplanaden 34A, 1. sal th.  
1263 København K

**T** +45 3345 6510  
**E** info@drivkraftdanmark.dk  
**W** drivkraftdanmark.dk

som også ligger i tråd med staten og EU's regler, hvilket er afgørende for en effektiv og brugervenlig opladningsinfrastruktur.

Sammenfattende er det klart, at et transparent, konkurrencepræget og brugervenligt marked for opladningsinfrastruktur er nødvendig for at accelerere overgangen til elbiler og opnå Danmarks ambitiøse klimamål. Ved at adressere de identificerede udfordringer kan Danmark sikre en mere bæredygtig og brugervenlig fremtid for transportsektoren. Manglende konkurrence forhindrer grøn omstilling og det har vi ikke råd til, hverken som forbruger eller som samfund.

## Forhøjet dieselaftgift

Klimarådet foreslår i statusrapport 2024, at afgiften på diesel øges, så de i højere grad afspejler eksternaliteterne.

En højere dieselaftgift bør dog ses i sammenhæng med afgiftsniveauet i vores nabolande. Ellers vil en dansk forhøjelse af dieselaftgiften have begrænset klimaefekt, fordi den primært vil flytte tankninger af diesel fra Danmark til vores nabolande og samtidig medføre afgiftstab til statskassen. Det så vi forrige sommer, hvor bl.a. Tyskland sænkede brændstofafgifterne til EU's minimumsgrænse. Det fik salget af brændstof til at falde med 10-15 procent i Sydjylland.

Og vi ser også nu samme tendens i forhold til Sverige. Her er afgifterne på diesel i de seneste år er sænket, så de nu ligger under det danske niveau, samtidig med at Sverige fra 1. januar har sænket det nationale CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav. Fra 1. januar lå afgiften i Sverige derfor cirka 0,8 kroner/liter lavere end den danske afgift (afhængig af kursen på svenske kroner). Vi har nedenfor illustreret udviklingen i afgiftsniveauet (energi-, CO<sub>2</sub>- og NO<sub>x</sub>).

Afgift DKK/liter	Sverige	Danmark
01-01-2022	3,47	3,26
01-05-2022	2,40	3,26
01-10-2022	3,01	3,26
31-12-2022	2,93	3,26
01-01-2023	2,71	3,3
31-12-2023	2,74	3,3
01-01-2024*	2,80	3,55

\* 4,797 svenske kroner/liter

Det er derfor ikke korrekt, når det i statusrapporten anføres, at afgiften i Danmark er lavere end i Sverige – som det blandt andet fremgår af side 186.

Derudover er det i sidste ende ikke afgiftsforskellen mellem de enkelte lande, som afgør incitamentet i forhold til hvor lastbilerne tankes, men den endelige pris, den enkelte vognmand, og bilist, betaler. Her kommer flere faktorer i spil herunder iblandingskrav, CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav med mere. For eksempel stiger det danske CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav fra 3,4 % til 5,2 % i 2025. Det kan kun opfyldes ved øget anvendelse af VE-brændstoffer i diesel – som alt andet lige vil øge prisen på diesel i Danmark i forhold til vores nabolande.



Drivkraft Danmark er enig med Klimarådet i, at beskatningen af eksternaliteter bør ramme så nøjagtigt som muligt for at minimere skadevirkningerne ved afgiften. Eksternaliteterne ved tung transport udgøres dog primært af trængsel, uheld og vejslid. Derfor giver det bedre mening at anvende kørselsafgifter til at beskatte eksternaliteterne mere præcist end dieselaafgiften, som Klimarådet også selv er inde på jf. side 186:

*”Ideelt set bør den ekstra afgift lægges på kørslen og ikke på forbruget af diesel. Det skyldes, at de primære eksternaliteter såsom ulykker og trængsel bestemmes af kørslen og ikke af dieselforbruget. Fx fylder en ellastbil også på vejene.”*

### **Power-to-X og CCS**

Klimarådet bør have med i sin betragtning, at der er et tidsmæssigt mismatch mellem lagringstilladelser og CCS-udbud. Mismatchet ligger i, at man først kan få sin lagringstilladelse efter afgørelsen af CCS-udbuddet, hvilket i sidste ende øger risikoen yderligere for den ønskede effekt af CCS-udbud.

Klimarådets bør desuden belyse problemet ved, at regeringen støtter negative udledninger gennem lagring af biogent kulstof, der anses at være en begrænset ressource og derfor bør anvendes til omstilling af *hard-to-abate* sektorer først.

Drivkraft Danmark støtter op om opfordring til regeringen om en strategi for biomasse, dog med et ønske om, at strategien ikke kun ser på lagring, men også udnyttelse af det indfangede kulstof. Udnyttelse af kulstoffet er i høj grad et vigtigt redskab til at få omstillet blandt andet den tunge transportsektor, skibs- og luftfart.

Til slut vil Drivkraft Danmark komme med en opfordring til Klimarådet om i højere grad at inkludere mere om CCUS og brint- og kulstofinfrastruktur i fremtidige statusrapporter, da det er områder med stor betydning for fremtidige reduktioner nationalt og globalt.

Til Klimarådet

Her følger FDMs bemærkninger til Klimarådets statusrapport 2024

FDM vil gerne kvittere for endnu en gennemarbejdet og velargumenteret statusrapport.

I forhold til afsnit 5.4 regulering af transporten har vi en kommentar i relation til refusionsafgiftsordningen for afgift på strøm til opladning af elbiler. FDM er helt enige i at det i dag langt fra fungerer optimalt. Klimarådet foreslår, at ordningen afskaffes, og at støtte til elbilisterne gives på anden vis, f.eks. via støtte til ladeinfrastruktur i områder, hvor markedet ikke selv kommer.

FDM vil gerne pege på at den fortsatte succes i udbredelsen af elbiler i høj grad stadig er afhængig af statslig støtte i forskellige former, navnlig når forbrugere med mindre købekraft end de nuværende elbilejere skal ind på markedet. De nuværende regler for bilafgifter giver et stort incitament til at købe en elbil, især større og dyrere elbiler. De mindre og billigere elbiler er trods fritagelse for registreringsafgift derimod mindre konkurrencedygtige i forhold til benzin- og dieselmotorer. Derfor er det for disse biler afgørende for udbredelsen at bilister oplever andre økonomiske fordele, herunder billigere driftsomkostninger. Hvis afgiftsrefusionsordningen fjernes, øges driftsomkostningen for elbiler og FDM er bekymret for at det vil kunne svække efterspørgslen på elbiler, især i de mindre/billigere bilsegmenter.

Derfor peger FDM en alternativ løsning. Vi mener målet bør være at afgiftsrefusionsordningen erstattes af en direkte nedsættelse af afgiften på el brugt til opladning. Dette kan muliggøres ved at målepunktet i ladeboksen gøres til et selvstændigt målepunkt som foreslået af EU-Kommissionen i elmarkedsreformen. En hurtig implementering af EU-forslaget vil ligeledes gøre det nemmere at skifte ladeoperatør og generelt gøre det nemmere at være elbilist.

Venlig hilsen

**Torben Lund Kudsk**

Afdelingschef, Økonomisk Politisk Sek.



Med dig hele vejen

## **FH's skriftlige kommentarer til Klimarådets Statusrapport 2024**

Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH) takker for Klimarådets statusrapport, muligheden for at kommentere, og kvitterer for en grundig rapport.

Først og fremmest er det en god nyhed, at Klimarådet vurderer, at det er sandsynligt, at Danmark vil nå sit 2025-reduktionsmål (den nedre grænse på 50 pct.). FH anerkender behovet for at vedtage og implementere annoncerede tiltag, der kan give større sikkerhed for opfyldelse af målet.

Til gengæld er det fortsat ikke anskueliggjort, at Danmark når klimamålet på 70 pct. for 2030, og der er desuden risiko for, at Danmark ikke når EU-målene for summen af udledninger frem mod 2030. FH mener, at det er vigtigt, at Danmark opfylder sine klimamål – særligt i lyset af Klimalovens guidende princip om, at Danmark skal være et foregangsland. Det er vigtigt, at der fortsat løbende gennemføres veldesignede tiltag, som bringer Danmark i retning af 2030-målet, så der ikke skal gennemføres store reduktioner lige op til 2030, som vil gøre omstillingen mere pludselig og indgribende for lønmodtagere og erhvervsliv, end hvis det var sket rettidigt.

FH støtter, at der kommer et større fokus på implementering og monitorering, og herunder om resultaterne står mål med forventningerne samt identificering af nye barrierer i implementering i forhold til den allerede vedtagne klimapolitik. Klimarådet foreslår, at man skal fremrykke genbesøget af flere af de eksisterende politiske aftaler – herunder aftalen om en CO<sub>2</sub>-afgift på industrien. FH vil dog gerne opfordre til, at det medtages, at industrien skal have mulighed for at implementere den eksisterende aftale og lovene, inden man genbesøger aftalen. FH noterer sig her, at lovforslag om CO<sub>2</sub>-afgift i industrien stadig er under lovbehandling.

FH bifalder, at Klimarådet denne gang har et særligt fokus på arbejdsmarkedet med anbefalinger om at igangsætte yderligere uddannelses- og arbejdsmarkedspolitisk tiltag, som kan sikre de rette kompetencer til fremtidens grønne omstilling. FH mener, at politiske tiltag, som giver gode muligheder for omskoling, videre- og efteruddannelse, og et stærkt socialt sikkerhedsnet på arbejdsmarkedet er vigtige elementer i at sikre en retfærdig og rettidig omstilling.

Med udgangspunkt i HBS Economics litteraturreview peger Klimarådet blandt andet også på, at den grønne omstilling vil give en øget efterspørgsel på bl.a. faglærte og ufaglærte med erfaring og særlige kompetencer inden for bygge og anlæg. FH er meget enige i, at det er vigtigt, at vi sikrer tilstrækkelig arbejdskraft med de rette kompetencer, så vi ikke forsinkes den grønne omstilling.

FH bemærker, at Klimarådet bruger formuleringen "fair omstilling". FH foreslår, at der fremover blot benyttes den mere gængse betegnelse "retfærdig omstilling" (eng. "just transition"), som fx anvendes af internationale organisationer som UN, OCED og ILO.

FH er enige med Klimarådets vurdering af, at beskæftigelsen hænger sammen med den sociale sammenhængskraft og en retfærdig omstilling. Derfor mener FH, at borgerne såvel som lønmodtagere bør tages med i anbefalingen om arbejdet med en strategi for accept og

opbakning. FH mener desuden, at rollen som 'medlemmer' af demokratiske virksomheder og foreninger bør medtages. Det gælder fx medlemmer af fagforeninger, oplysningsforbund og andelsselskaber såsom fjernvarme, termonet og forsyningsselskaber.

I forlængelse heraf finder FH, at formelt medejerskab af disse selskaber bør figurere tydeligere på Klimarådets liste over tiltag, der har betydning for accept. Disse selskabers stedbundne karakter fra det lokale ejerskab kan spille en vigtig rolle i forhold til bl.a. landdistrikter og lokalsamfund, der bliver stillet ringere som følge af tiltag fra den grønne omstilling.

FH finder det interessant, at Klimarådet anbefaler kompenserende tiltag til forbrugerne, som fx en ny grøn check for at afbøde de negative fordelingskonsekvenser ved de øgede omkostninger i den grønne omstilling.

FH støtter i lighed med Klimarådet, at erhvervsministeren fastsætter regler om et "køb grønt eller forklar"-krav i offentlige udbud. FH anbefaler samtidigt, at der indføres krav om arbejdsklausuler på alle offentlige udbud, hvilket vil sikre ordentlige løn- og arbejdsvilkår, og igen understøtter den retfærdige omstilling.

## Bemærkninger til Klimarådets Statusrapport 2024

Tak for muligheden for at kommentere på Klimarådets Statusrapport 2024. Forbrugerrådet Tænk finder overordnet, at der er tale om et godt og vigtigt arbejde, hvis anbefalinger vi generelt støtter. Vi har enkelte bemærkninger:

### Strukturelle ændringer og adfærdspåvirkning

Klimarådet efterlyser en strategi for klimavenlig adfærd og efterlyser, at den tidligere regerings planer om et udspil om klimavenlige valg i hverdagen genoptages. Det er vi enige i. Efter Concitos skøn er det dog under en tredjedel af det forbrugsbaserede klimatryk, som forbrugerne reelt selv har mulighed for at reducere.

Det er derfor vigtigt at holde hovedfokus på de strukturelle ændringer, der kan sænke det forbrugsbaserede klimatryk. Det handler om at gøre det klimavenlige forbrug nemt, praktisk og attraktivt, og dette bør ske som en del af en bredere indsats for at skabe et mere bæredygtigt forbrug, herunder arbejdet henimod en cirkulær økonomi.

### Afgift på klimabelastende forbrug

Klimarådet anbefaler, at der indføres en afgift på klimabelastende forbrugsprodukter, og at man starter med særlig klimabelastende fødevarer såsom oksekød. Som Svarer-udvalget har påpeget, vil effekten på landbrugets klimabelastning af en afgift på fødevarer være begrænset. Til gengæld er det den mest effektive måde at påvirke forbruget på og dermed et vigtigt virkemiddel til at sænke det forbrugsbaserede klimaaftryk. Derfor er en forbrugsafgift ikke et alternativ til en produktionsafgift i landbruget, men et nødvendigt supplement.

Forbrugerrådet Tænk støtter anbefalingen om afgifter på klimabelastende fødevarer. Vi vil dog pege på det ønskelige i, at man samtidig sænker prisen på frugt og grønt, hvilket kan ske ved at sænke momsen for disse produkttyper. Herved kan prisændringerne blive tæt på udgiftsneutrale for gennemsnitsforbrugeren, samtidig med at tilskyndelsen til at flytte forbruget fra kød til grønt styrkes.

Klimarådet nævner de datamæssige udfordringer ved at fastsætte afgifter, der præcist rammer den klimamæssige belastning for de enkelte varetyper og opfordrer til, at man finder en model, hvor de administrative barrierer kan overkommes.

Denne tilgang er vi enige i. Enkelhed er vigtigere end præcision. Der arbejdes pt. med at etablere et datagrundlag for et klimamærke på fødevarer, og det er nærliggende at samtænke de to forhold, således at afgiften fx lægges med et fast vægtafhængigt beløb på de fødevarer, der i klimamærket rubriceres i dårligste kategori (rød/E i den foreslåede model).

Klimarådet henviser til Det Økonomiske Råds analyse af, hvilken effekt stigende priser på kød vil have på kødforbruget. Vi skal opfordre til, at Klimarådet, evt. i samarbejde med Det Økonomiske Råd, arbejder vi-

dere med sådanne analyser, herunder ikke mindst vurderingen af hvilken klimaeffekt, der kan opnås med forskellige afgiftssatser, sammenholdt med påvirkningen af forskellige socialgruppers velstand. Sådanne analyser vil kunne kvalificere den politiske diskussion af hvilke afgiftsstørrelser, der giver den optimale afvejning af klimaeffekten og hensynet til den sociale sammenhængskraft.

### **Tilskud versus afgifter**

Klimarådet mener generelt, at afgifter er billigere for samfundet end tilskud i forhold til at få reduceret klimabelastningerne. Selv om dette utvivlsomt generelt er rigtigt, vil vi dog gerne opfordre til, at der ikke fokuseres for ensidigt på afgifter.

Når det handler om at flytte produktionen i mindre klimabelastende retning, er afgifter formentlig det mest effektive. Men når det handler om at flytte befolkningens forbrugsvaner, kan tilskud til efterspørgselsfremme og til at øge forbrugernes bevidsthed om og åbenhed over for nye adfærdsmuligheder være et vigtigt virkemiddel. Også i forhold til omstilling af offentlige køkkener kan tilskud være vigtige.

Der er ingen tvivl om, at der som en del af diskussionen om en klimaafgift på landbruget også vil komme en diskussion om den eventuelle tilbageførsel af afgifterne til landbruget, mest nærliggende i form af tilskud.

Vi finder det her, på linje med Klimarådet, afgørende, at sådanne nye tilskud ikke kommer til at konservere det eksisterende landbrug, sådan som der ville være en risiko for, hvis afgiftsprovenuet alene blev tilbageført til de brancher, der har genereret afgifterne, fx via de eksisterende produktionsafgiftsfonde. Som det tidligere har været nævnt, går midlerne i landbrugets afgiftsfonde i højere grad til markedsføring af animalske produkter end til at fremme plantebaseret mad. Skal afgiftsfundene i spil i forhold til nye tilskudsmidler, må der knyttes en række betingelser til midlerne om deres anvendelse, ligesom det vil genaktualisere diskussionen om styringen af disse afgiftsfonde, hvor landbrugets egne organisationer har en uheldig dobbeltrolle som både administrator og stormodtager af fondsmidlerne.

### **Danmarks høje klimaaftryk**

I rapporten nævnes på side 199, at Danmark har EU's højeste klimaaftryk fra forbrug pr. person, med den tilføjelse, at det *"i høj grad hænger sammen med et højt velstandsniveau"*.

Det kan dog næppe være den væsentligste forklaring. I hvert fald forklarer det ikke, hvorfor det danske forbrugsbaserede klimaaftryk pr. person er over 30 % højere end Sveriges og over 20 % højere end Hollands – begge lande med en velstand på niveau med Danmarks. Hvis vi kan komme tættere på den reelle forklaring på, hvorfor dansk forbrugeradfærd har udviklet sig så u hensigtsmæssigt også i forhold til lande vi normalt sammenligner os med, kan vi også komme tættere på at formulere forandringsstrategier for forholdene.

Venlig hilsen

**Vibeke Myrtue Jensen**

Forbrugerrådet Tænks repræsentant

og

**Vagn Jelsøe**

suppleant i Klimadialogforum

# Globalt Fokus' bemærkninger til Klimarådets statusrapport 2024

14.03.24

Globalt Fokus vil gerne takke Klimarådet for det stærke internationale aftryk i dette års statusrapport, samt de konkrete anbefalinger til at styrke Danmarks globale klimaindsats i forbindelse med en revision af den danske klimalov.

De følgende bemærkninger til statusrapporten tager udgangspunkt i statusrapportens kapitel 2 og 5, med fokus på kerneområder indenfor bæredygtig udvikling. Vi håber at bemærkningerne kan danne grobund for en videre dialog og gensidig videndeling i regi af Klimadialogforum samt med Klimarådets sekretariat.

## 1. Verdens klimapolitik

### **Klimarådet bør forholde sig konkret til danske forpligtelser på det internationale område**

Vi sætter stor pris på dette års fokus på klimatilpasning og tab & skader, som ikke tidligere har været behandlet i Klimarådets rapporter, selvom det er to af de områder, hvor Danmark kan gøre en stor forskel gennem diplomatiske indsatser og finansiel støtte. Desværre fremgår det ikke af rapporten, hvad de danske forpligtelser specifikt er. Heller ikke indenfor klimafinansiering generelt, som man ellers har behandlet i tidligere statusrapporter. Globalt Fokus anbefaler, at Klimarådet fremadrettet redegør tydeligt for Danmarks egne målsætninger og forpligtelser på det internationale område, i overensstemmelse med Klimalovens §4 stk. 3, og derudover tager afsæt i Danmarks forpligtelse iht. Klimaloven om at "være et foregangsland i den internationale klimaindsats, som kan inspirere og påvirke resten af verden" samt Danmarks historiske og moralske ansvar, som ligeledes fremgår af §1. Endelig mener vi også, at Klimarådets mandat rækker udover Klimaloven snævert set, for så vidt at de danske klimaindsatser overtræder forpligtelser på andre lovområder.

### **Rettighedsforpligtelser i klimaindsatser**

Dette er tilfældet når det drejer sig om danske menneskerettighedsforpligtelser. Vi henviser i den forbindelse til Globalt Fokus' notat til Klimarådet herom, samt Globalt Fokus' [Rettighedskompas for bæredygtige, retfærdige og effektive globale klimaindsatser](#). Som aftalepart i Parisaftalen, og dens operationelle aftaler har Danmark en række internationale forpligtelser og målsætninger relateret til at respektere, fremme og tage eksisterende rettighedsforpligtelser i betragtning i sine klimaindsatser. Arbejdet for, at klimaindsatser er rettighedsbaserede, er en hjørnesten i at kunne blive betragtet som et foregangsland, da politikker der rammer socialt skævt, nationalt så vel som internationalt, risikerer at underminere effektiviteten og bæredygtigheden af klimaindsatser på sigt. Dette bør Klimarådet behandle i sin status på Danmarks internationale forpligtelser.

### **Danmarks finansieringsforpligtelser**

Klimafinansiering er et afgørende aspekt af den globale klimaindsats, der bidrager til at muliggøre, at udviklingslandene kan reducere udledninger og tilpasse sig klimaforandringerne effekter. Det er derfor ærgerligt, at statusrapporterne for 2023 og 2024 i modsætning til tidligere ikke kommenterer



på bidraget eller opfyldelsen af de internationale klimafinansieringsforpligtelser. Selvom målet om 100 mia. USD er kollektivt, og de enkelte landes bidrag ikke er defineret i selve aftalen, har Danmark et ansvar i den samlede opnåelse af målet. Ved fremtidige statusrapporter bør en gennemgang af dansk klimafinansiering indgå, ligesom en analyse af dets additionalitet ift. de 0,7% af BNI, som regeringen i forvejen er forpligtet til at give i udviklingsbistand, bør indgå. Additionelle klimamidler, i overensstemmelse med de internationale klimaaftaler, må være en præmis for at blive set som foregangsland i den internationale klimaindsats.

### **Tab og skader**

Globalt Fokus sætter pris på rapportens afsnit om tab og skader, som tydeligt beskriver hvordan dette indsatsområde adskiller sig fra klimatilpasning og reduktioner. Dog bemærker vi, at den definition, Klimarådet gengiver, ikke helt flugter med regeringens tilgang til tab og skader, som i højere grad ser området som del af et kontinuum. Dette kunne man med fordel oplyse om i statusrapporten, som jo netop har til formål at kommentere på de danske indsatser, og man kunne oplagt også formulere en anbefaling til at man i dansk klimapolitik følger netop denne definition.

## **2. Anbefalinger til klimapolitikken: Globale rammer**

Vi bakker op om Klimarådets anbefaling om, at den revidering af klimaloven, som skal ske senest i 2025, bør styrke de globale aspekter og målsætninger for Danmarks globale klimaindsatser, herunder at der skal udarbejdes en langsigtet global klimastrategi.

### **Et mål i den langsigtede globale klimastrategi for finansiel klimastøtte til udviklingslandene**

Klimarådet anbefaler, at der i den foreslåede 'langsigtede globale klimastrategi' sættes et pejlemærke for den årlige størrelse af Danmarks finansielle klimastøtte i kroner og øre. Globalt Fokus bakker op herom. Vi vil anbefale, at der ikke blot er tale om et pejlemærke, men et mål. Samtidig vil vi anbefale, at målet tydeliggør, at den danske klimafinansiering skal gives til såvel finansiering til reduktioner, klimatilpasning og afhjælpning af tab og skader fra klimakatastrofer i udviklingslande, og at der angives en fordelingsnøgle for disse tre områder. Endelig vil vi bakke op om Klimarådets forslag om, at regeringen arbejder for "et fælles, gennemsigtigt regelsæt vedrørende definitioner og opgørelsesmetoder for finansiel klimastøtte til udviklingslandene", så det gøres muligt at vurdere kollektive og individuelle fremskridt indenfor klimafinansiering.

### **Provenu fra international transport kan finansiere klimastøtte til udviklingslande**

Klimarådet foreslår at Danmark indfører afgifter på international transport, herunder en passagerafgift, og at provenuet herfra kan finansiere overgangen til grønne brændstoffer (s. 9, 28). Vi vil tilføje, at et sådant provenu på international transport med fordel også ville kunne bruges til at finansiere den klimagæld, Danmark har til udviklingslandene. Dette er blandt andet blevet understreget af FN's særlige udsending indenfor menneskerettigheder og miljø, som i 2021 udgav [et notat der understregede](#), at netop beskatning af flyrejser og shipping vil være en effektiv, forudsigelig og simpel måde at sikre nye og additionelle midler til klimafinansiering.

Vi henviser desuden til [dette løsningskatalog](#), som 92gruppen og Globalt Fokus fik udarbejdet i 2023. Det indeholder 11 forslag til innovativ klimafinansiering, samt beregninger af, hvor stort et provenu der kan forventes i forskellige scenarier.

Dok. ansvarlig: MAL  
Sekretær:  
Sagsnr.: s2024-272  
Doknr: d2024-9963-11.0  
05-03-2024

## *Kommentarer til Klimarådets statusrapport 2024*

---

Green Power Denmark vil gerne takke for muligheden for at kommentere på Klimarådets statusrapport 2024. Denne kommentar fokuserer på nogle af Klimarådets anbefalinger til den fremtidige klimapolitik.

Helt overordnet deler Green Power Denmark Klimarådets vurdering af, at mange de forventede CO<sub>2</sub>-reduktioner frem mod 2030 er forbundet med risici. Derfor er vi også enig i Klimarådets overordnede pointe omkring vigtigheden af at holde fokus på implementering og monitorering, så de mange gode klimaaftaler bliver til virkelighed og CO<sub>2</sub>-reduktioner. I den forbindelse er Green Power Denmark også enig i at tidsplanen for CO<sub>2</sub>-reduktionerne i de kommende CCS-udbud er relativt stram. Det er derfor vigtigt, at der kommer hurtig afklaring på de kommende udbud, at de politiske aftaler implementeres, og at der kommer klarhed om lagringsites on- og offshore i Danmark.

### **Udbygning af grøn strøm og håndtering af elforsyningssikkerhed**

Green Power Denmark er meget enige med Klimarådets anbefaling om, at Regeringen skal have fokus på en hurtig udbygning af sol- og vindenergi, og at det skal være en politisk topprioritet at sikre en tilstrækkelig og rettidig udbygning af elnettet. I den forbindelse er vi også enige i, at manglende accept i samfundet til udbygningen af vedvarende energiteknologier kan risikere at bremse elektrificeringen og dermed den grønne omstilling. Derfor er det også afgørende, at der løbende arbejdes med at styrke den lokale opbakning til VE-udbygning. Her er NEKST-arbejdsgruppen kommet med mange gode anbefalinger, som både kan øge den lokale opbakning og samtidigt øge udbygningstakten for VE. Disse anbefalinger bør hurtigst muligt omsættes til lovgivning.

Green Power Denmark er desuden positiv overfor Klimarådets anbefaling om rettidig håndtering af udfordringer med elforsyningssikkerheden. Vi er enige i, at udfordringer relateret til en øget andel fluktuerende- og vejrbaseeret energiproduktion ikke må stå som hindring for, at vi får gennemført den nødvendige udbygning af sol- og vindenergi. En høj elforsyningssikkerhed er en forudsætning for fortsat opbakning til den grønne omstilling af danskernes energiforbrug. Vi er også enige i, at løsningerne involverer en kombination af fleksibelt elforbrug, regulerbar elproduktionskapacitet og ellagre. Disse løsninger kan tilvejebringes via en kapacitetsmekanisme, men også via nye fleksibilitetsudbydere som uafhængige aggregatorer og forbedrede rammevilkår for ellagre.

### **Elektrificering af transporten**

Vi er enige med Klimarådets konklusion om, at hvis man vil nå flere CO<sub>2</sub>-reduktioner i transporten, skal der være mere fokus på hurtigere udfasning af fossildrevne person-, vare- og lastbiler til fordel for direkte elektrificerede køretøjer. Her mener vi - i tråd med Klimarådet - at det vil være formålstjenligt at hæve dieselaafgiften yderligere, så den kommer på niveau med afgiften i Tyskland. Vi noterer os samtidigt, at Klimarådet vurderer, at afgiftsniveauet for den tunge transport i Danmark er for lavt.

En hurtigere elektrificering af vejtransporten vil samtidigt bidrage til Danmarks målopfyldelse indenfor ESR-målet. Dette kan være særligt relevant, hvis det viser sig vanskeligt at nå yderligere CO<sub>2</sub>-reduktioner fra de andre dele af ESR-området, fx hvis reduktionsbehovet stiger som følge af en opjustering af de kulstofholdige jordens emissionsfaktorer.

Vi noterer os, at Klimarådet flere gange i rapporten, peger på, at elektrificering af persontransporten kan gå hurtigere end forventet, og dermed gøre vejen til at nå klimamålene i 2025 og 2030 kortere. Dette er vi helt enige i. Det er samtidigt vigtigt at nævne, at for at holde momentum i elektrificeringen af persontransporten, kræver det politisk velvilje til at omlægge de nuværende bilafgifter allerede i 2024. Her mener vi, at det er oplagt at fastfryse de nuværende registreringsafgifter frem til 2030. Herefter kan man omlægge bilafgifterne helt til en form for kørselsafgifter.

Vi noterer os, at Klimarådet peger på nødvendigheden af et velfungerende marked for opladning for ikke at hæmme elektrificering af transporten. Dette er Green Power Denmark naturligvis enige i. Men vi undrer os over, at Klimarådet foreslår - efter inspiration fra Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen - at afskaffe refusionsordningen, der fritager hjemmeladning af elbiler for elafgiften, i stedet for blot at foreslå en afskaffelse af elafgiften. Den nuværende høje elafgift kan ikke retfærdiggøres ud fra klimapåvirkning og desuden er selve produktionen af sort strøm direkte beskattet via CO<sub>2</sub>-kvotesystemet samt den danske CO<sub>2</sub>-afgift fra 2025. For at reducere de negative samfundsøkonomiske konsekvenser ved den forvridende elafgift og samtidigt fremme konkurrencen på hjemmeopladningsmarkedet, finder vi det oplagt at fjerne elafgiften.

#### **Globale rammer (mål for international transport)**

Green Power Denmark er enige i, at Danmark bør sætte klimamål for omstillingen af international skibs- og luftfart, og at dette bør være en del af Klimaloven. Konkret har Green Power Denmark tidligere foreslået, at Danmark i 2030 skal producere grønne brændstoffer (PtX) svarende til en reduktion på mindst 35% af CO<sub>2</sub>-udledninger fra fly og skibe, der tankes i Danmark ift. udledningsniveauet i 1990.

Som Green Power Denmark også påpegede i forbindelse med kommenteringen af Klimarådets rapport om Danmarks globale klimaindsats, mener vi at klimamålet bør indrettes som et produktionsmål for PtX-brændstoffer i stedet for et udledningsmål. Det skyldes, at der er en række ulemper ved forbrugsmål, som Klimarådet anbefaler. Dels gør EU's kommende forordninger til CO<sub>2</sub>-reduktioner (FuelEU Maritime) og grøn brændstofindfasning (ReFuelEU Aviation) til hhv. europæiske skibe og fly, at medlemslandene vil få svært ved at stille højere forbrugsmål for grønt brændstof til europæisk brug. Derudover risikerer et forbrugsmål at hæmme dansk konkurrenceevne og samtidig øge risikoen for CO<sub>2</sub>-lækage, hvor aktører undgår danske krav ved at tanke andre steder end i Danmark.

#### **Biomasse og arealer**

Green Power Denmark noterer sig, at Klimarådet mener, at Danmarks forbrug af biomasse er for højt, ift. hvad Klimarådet mener er et globalt bæredygtigt niveau. Derfor mener Klimarådet, at det er nødvendigt at øge omkostningen ved at anvende biomasse til energiformål ved hjælp af afgifter. Derudover anbefaler Rådet, at der bør være en strategi for udfasning af biomasse til energi.

Green Power Denmark er stærkt kritiske overfor Klimarådets anbefaling om en afgift på bæredygtig biomasse. Green Power Denmark vil fremhæve, at der i Danmark kun anvendes certificeret bæredygtig biomasse til energiproduktion, som lever op til nogle af de strammeste bæredygtighedskrav i verden, som netop sikrer mod de negative konsekvenser som Rådet fremhæver i deres rapport.

CO<sub>2</sub>-udledninger fra biomasse regnes i henhold til FN's reglerne i LULUCF-sektoren i det land, hvor biomassen stammer fra. Det giver det enkelte oprindelsesland incitament til at forvalte sektoren bæredygtigt. Derudover er det ikke tilladt for danske virksomheder at bruge biomasse fra lande, hvor skovene bidrager til CO<sub>2</sub>-udledninger.

Sammenlignet med andre lande, har anvendelse af biomasse i Danmark desuden den fordel, at biomassen som oftest anvendes til samproduktion af både el og fjernvarme. Dette sikrer en langt højere energiudnyttelse af biomassen ift. andre lande. CO<sub>2</sub>-fangstanlæg på kraftvarmeanlæggene kan ligeledes bidrage til grøn omstilling af andre sektorer - enten via CCS eller CCU - og dermed sikre en endnu bedre udnyttelse af ressourcen.

Green Power Denmark ser umiddelbart positivt på Klimarådets forslag om udarbejdelse af en biomassestrategi. Her mener vi, at det er afgørende at der sættes fokus på hvordan, hvor og i hvilke sammenhænge biomasse bør prioriteres og anvendes. Biomasse er en knap ressource, som skal anvendes med omhu og benyttes dér, hvor det giver størst værdi.

Vi ser frem til den videre dialog og stiller naturligvis gerne op til en uddybende drøftelse.

Med venlig hilsen

Martin Ingerslev  
mal@greenpowerdenmark.dk  
Dir. tlf. +45 35 30 04 53

## KL's bemærkninger til Klimarådets statusrapport 2024

Klimarådet har 29. februar 2024 præsenteret rådets årlige statusrapport. KL leverer med dette notat bemærkninger til statusrapporten og dens anbefalinger.

### *Implementering og monitorering*

- Danmark er en unik case globalt, fordi alle 98 kommuner har forpligtet sig på at udarbejde ambitiøse planer for drivhusgasreduktion og klimatilpasning, der lever op til Parisaftalen. KL mener, at der er behov for et styrket samarbejde mellem kommunerne og regeringen. Et styrket samarbejde vil have flere fordele:
  - Øget effektivitet og hastighed i klimaomstillingen: Ved at udnytte kommunernes lokale viden og ressourcer kan vi hurtigere nå de nationale mål for reduktion af drivhusgasser og styrke af klimarobustheden. Kommunerne planlægger konkret for 76 pct. CO2-reduktion i 2030.
  - Styrkelse af den nationale klimapolitik: Ved at inddrage kommunerne aktivt i udformningen og implementeringen af nationale strategier og planer kan vi opnå en mere nuanceret klimapolitik med større legitimitet lokalt. Kommunernes input vil bidrage til at sikre, at de politiske beslutninger er realistiske og effektive på lokalt plan.
  - Bedre udnyttelse af ressourcer: Et tættere samarbejde vil mindske risikoen for overlap og spild af ressourcer og sikre, at vi opnår størst mulig effekt af investeringerne i den grønne omstilling.
  - Styrket internationalt engagement: Danmark har potentiale til at blive et internationalt foregangsland på klimaområdet gennem et styrket samarbejde mellem forvaltningsniveauerne. Ved at demonstrere evnen til at samarbejde på tværs kan vi inspirere andre lande til at følge vores eksempel og øge den internationale opbakning til klimaindsatsen.
  - Opfyldelse af internationale forpligtelser: Et styrket samarbejde mellem kommunerne og regeringen vil hjælpe Danmark med at leve op til vores internationale forpligtelser på klimaområdet. Dette omfatter både forpligtelser i EU-regi, såsom NECP'en<sup>1</sup>, og vores engagement i initiativer som CHAMP<sup>2</sup>, hvor Danmark på COP28 har forpligtet sig til at udvide samarbejdet mellem forvaltningsniveauerne inden for planlægning, finansiering, implementering og monitorering af klimaindsatsen. Dertil er Danmark forpligtet til at inddrage de subnationale forvaltningsniveauer i

Dato: 13. marts 2024

Sags ID: SAG-2020-01684  
Dok. ID: 3430515

E-mail: JLET@kl.dk  
Direkte: 3370 3866

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 1 af 4

---

<sup>1</sup> National Energy and Climate Plan. Det er en plan, som Danmark er forpligtet til at udarbejde for at opfylde EU's energi- og klimamål for 2030. Alle medlemslande skal ajourføre deres planer senest 30. juni 2024.

<sup>2</sup> Coalition for High Ambition Multilevel Partnerships.

udviklingen af den kommende NDC 2025<sup>3</sup>, herunder medtage deres prioriterede projekter i den samlede investeringsplanlægning.

- KL bakker op om Klimarådets anbefaling om en strategi for at sikre danskernes opbakning til den grønne omstilling. Kommunerne er helt tæt på borgerne og har en nøglerolle, når det kommer til at øge opbakningen til klimatiltag og skabe ejerskab og handlekraft lokalt.
- KL opfordrer til, at regeringen bruger et solidt datagrundlag i sine opgørelser, og at der kommunikeres åbent om de usikkerheder, der vil være ved fremskrivninger for at bevare opbakningen hos borgerne.

#### *Landbrug og arealanvendelse*

- Kommunerne har med klimahandleplanerne forpligtet sig til at understøtte, at vi når 70 pct-målsætningen. For at det kan ske, er der behov for, at alle sektorer leverer – også landbruget. KL's tilgang er, at vi skal understøtte en udvikling og ikke en afvikling af landbruget.
- KL arbejder for at fremme helhedsorienteret arealanvendelse, så arealerne kan bruges til flere ting på én gang. Det er der brug for, hvis vi både skal have mere natur, skov, vedvarende energi, drikkevandsbeskyttelse og klimatilpasning mm. Men lovgivning og øvrige rammer er i dag mere et benspænd frem for noget, der hjælper med at få flere ting til at gå op. Det arbejder KL for at få lavet om på.

#### *Det forbrugsbaserede klimaaftryk*

- Gennem klimahandlingsplanerne reducerer kommunerne CO<sub>2</sub>-udledningen i deres egen geografi. I takt hermed vil de udledninger, der forekommer uden for kommunernes grænser, på baggrund af kommunens virksomheder og borgernes forbrug, udgøre en relativt større del af det samlede CO<sub>2</sub>-fodaftryk.
- KL oplever, at der blandt kommuner og borgere er en stigende interesse og efterspørgsel i forhold til at kunne opgøre og integrere de forbrugsbaserede udledninger i klimarbejdet.
- Arbejdet med forbrugsbaserede udledninger er et forholdsvist nyt og samtidig komplekst område at arbejde med i en kommunal kontekst. Det kan være en stor opgave at påtage sig som enkelt kommune at adressere og ikke mindst beregne de forbrugsbaserede emissioner i forhold til både borgere, virksomheder og kommunen som virksomhed.
- KL deltager derfor gennem Klimaalliancen i et forberedende arbejde, som har til formål at undersøge, hvilken metode der bør anvendes til udvikling af et fælles og frivilligt værktøj til opgørelse af forbrugsbaserede udledninger, som kan indgå i kommunernes klimaarbejde.
- Et potentielt værktøj kan på sigt med fordel dele platform med Energi og CO<sub>2</sub>-regnskabet, således at kommunerne kan tilgå det via én samlet indgang.

#### *Klimaaftryk for offentlige indkøb*

- Med de beregningsmodeller vi har i dag, er det vanskeligt at måle udvikling, når det kommer til klimaaftrykket fra indkøb. Derfor opfordrer KL til, at

Dato: 13. marts 2024

Sags ID: SAG-2020-01684  
Dok. ID: 3430515

E-mail: JLET@kl.dk  
Direkte: 3370 3866

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 2 af 4

---

<sup>3</sup> Nationally Determined Contributions er en central af del af de forpligtelser, som parterne skal opfylde i henhold til Parisaftalen.

der investeres i videreudviklingen af data og metoder til at følge udviklingen i grønne indkøb. Der kan fx udarbejdes analyser over indkøbscases med dokumenteret reduktionspotentiale.

- KL er af den opfattelse, at overordnede nationale mål ikke nødvendigvis vil trække indkøbet i en mere klimavenlig retning. Der er politisk fokus på grønne indkøb lokalt. Udfordringerne ligger i, at klimavenligt indkøb i høj grad handler om adfærd i hverdagen blandt rigtig mange ledere og medarbejdere, der varetager indkøbsopgaven i praksis ved siden af deres kerneopgave. Uddannelse i og viden om betydningen af indkøb vil kræve administrative ressourcer, hvilket ikke harmonerer med det fokus, der er fra centralt hold ift. at nedbringe de administrative udgifter. KL opfordrer til, at der på tværs af sektorer skabes viden om, hvilke konkrete adfærdsinitiativer og -tiltag der virker på indkøbsområdet henset til reduktionspotentiale og omkostninger, og at viden og erfaringer med disse tiltag udbredes

#### *Klimavenlig mad i offentlige køkkener*

- Der arbejdes allerede i dag på tværs af kommunerne med fødevarerområdet som led i den grønne omstilling, fx i form af fokus på klimavenlig mad, madspild mv. - alt afhængig af lokale behov og prioriteringer
- 49 pct. af kommunerne arbejder med klimavenlig kost og økologi i deres klimahandlingsplaner, mens 42 pct. arbejder med øget genanvendelse af madaffald og mindre madspild
- Flere kommuner har fødevarer-/måltidsstrategier
- 70 pct. af de kommunale indkøbschefer angiver i en spørgeskemaundersøgelse fra KL i 2023, at deres kommune prioriterer at træffe bæredygtige og grønne valg, når der indkøbes fødevarer
- SKI har lige indgået en ny fødevareraftale, som 77 kommuner er tilsluttet. Aftalen giver gode muligheder for at foretage klimavenlige fødevarerindkøb, idet der er stort udvalg af økologiske produkter, bælgfrugter og plantebaserede varianter. Som led i implementeringen af den nye fødevareraftale tilbydes en række kurser for køkkener, der skal anvende fødevareraftalen med det formål at klæde det køkkenfaglige personale på til at købe mere bæredygtigt ind. Det handler om viden, kompetencer og adfærd i yderste led.

#### *Udbygning af grøn strøm*

- Kommunerne vil den grønne omstilling og bakker derfor op om de høje ambitioner på området. Hvis ambitionerne skal blive til virkelighed, skal de dog modsvares af flere ressourcer til de kommuner, der skal planlægge og give tilladelser til at sætte mere vedvarende energi op.
- KL bakker generelt op om de anbefalinger, NEKST-arbejdsgruppen er kommet med. Det ses tydeligt i anbefalingerne, at der er blevet lyttet til KL og kommunerne. Det er i høj grad summen af anbefalingerne, som kan gøre en forskel. Implementeringen er allerede godt i gang, og vi kan kun anbefale, at regeringen sætter fart på implementeringen af de resterende anbefalinger.
- Den største udfordring ift. at nå målet om VE er borgermodstand. Lokal opbakning skal i centrum, hvis vi skal have sat flere vindmøller og solceller op, og det er kun rimeligt, at borgere og lokalsamfund får en fair kompensation, når de skal lægge jord, naboskab, øjne og ører til. Den ekstra kompensation, som nu er aftalt politisk, vil ikke være nok.

Dato: 13. marts 2024

Sags ID: SAG-2020-01684  
Dok. ID: 3430515

E-mail: JLET@kl.dk  
Direkte: 3370 3866

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 3 af 4



- Udfasning af naturgas og udrulningen af fjernvarme er i god gænge. Stigende priser på materiel og arbejdskraft får dog priserne på de nye fjernvarmeprojekter til at stige – og samtidig falder prisen på naturgas. Det får mange borgere til at beholde deres gasfyr og takke nej til fjernvarmen. Hvis ikke vi gør mere, vil vi derfor se en opbremsning i konverteringerne af gas til fjernvarme.

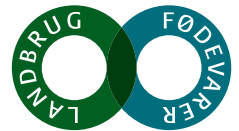
Dato: 13. marts 2024

Sags ID: SAG-2020-01684  
Dok. ID: 3430515

E-mail: JLET@kl.dk  
Direkte: 3370 3866

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

[www.kl.dk](http://www.kl.dk)  
Side 4 af 4



Klimarådets sekretariat  
Nikolaj Plads 26, 2. sal  
1067 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

## **Landbrug & Fødevarers bemærkninger til Klimarådets statusrapport 2024**

Landbrug & Fødevarer (L&F) takker for muligheden for at sende skriftlige bemærkninger til Klimarådets statusrapport. Først og fremmest vil L&F gerne rose Klimarådets store arbejde for at vurdere, hvordan udsigterne er til at opfylde klimamålene, og hvilke problemstillinger og virkemidler klimapolitikken bør have fokus på for at bringe Danmark tættere på målene.

Samtidig er der et par forhold, som L&F gerne vil henlede opmærksomhed på.

### **Status på verdens klimapolitik**

Klimarådet har anlagt en international linje i statusrapporten med fokus på klimatopmødet i Dubai, COP28, som på mange måder var historisk. For første gang blev alle lande opfordret til at omstille sig fra fossile brændsler i energisystemerne. Samtidig viste nye opgørelser, at der fortsat er et enormt behov for at øge reduktionsindsatsen. L&F mener, det er positivt, at Klimarådet har fokus på, at klimakrisen er global - og ansvaret ligeledes. Klimaudfordringen stopper ikke ved den danske grænse og skal løses internationalt. Derfor er vi enige med Klimarådet i, at der skal fokus på det globale samarbejde. Danmark skal være et internationalt grønt fyrtårn, hvor man viser vejen og udvikler nye og bedre løsninger.

### **Status på EU-rammerne for dansk klimapolitik**

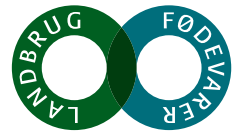
#### Et 2040-mål på 90 pct. vil kræve reduktioner i landbruget

Klimarådet hævder, at en tilstrækkelig reduktion i landbrugets udledninger kræver et fald i både produktion og forbrug af animalske fødevarer. Med denne påstand refereres der til det europæiske klimaråd, hvis holdning er, at man, for at sikre et fald i udledninger af metangasser fra den animalske fødevarereproduktion og udledninger af lattergas fra gødskning af jorderne, er nødt til at afvikle landbrugsproduktion. Det fremgår af scenarierne bag det europæiske klimaråds forslag til et 2040-mål. L&F er uforstående overfor, at Klimarådet referer til det europæiske klimaråd, når Kommissionen selv peger på udvikling fremfor afvikling, og scenarierne for det nye 2040-mål alene indeholder teknologiske løsninger på reduktioner i landbrugssektoren.

#### Afledte konsekvenser af EU's klimamål

Klimarådet vurderer, at EU's landbrugspolitik vil blive stadig mere påvirket af EU's klimamål i de kommende år. Danmark skal i forvejen regulere landbruget for at nå egne klimamål, og risikoen for lækage og tab af konkurrenceevne forbundet hermed vil blive mindre med fælleseuropæisk regulering af udledningerne i landbruget. L&F er enige med Klimarådet i, at en større grad af fælleseuropæisk klimaregulering på landbrugsområdet vil mindske risikoen for, at dansk landbrug kommer til at stå dårligere i konkurrencen med andre EU-lande. Dermed reduceres lækagerisikoen også.

Klimarådet bakker op om regeringens forslag om, at landbruget i størst muligt omfang reguleres gennem et kvotehandelssystem. Med indførelsen af et emissionshandelssystem (ETS) for boliger og transport i de kommende år, er landbruget den eneste sektor, der ikke er underlagt et sådant system. I modsætning til de fleste andre medlemsstater har Danmark gennemført en række klimamål på landbrug, og danske landmænd er allerede godt i gang med disse bestræbelser. Samtidig implementeres der en afgift på landbrugsemissioner i Danmark, hvilket er et unikt initiativ globalt set. På dette bagtæppe - og med henblik på den presserende klimakrise, vi alle står over for - mener L&F, at ensartet regulering på EU-plan er at foretrække frem for national enegang. En fælles EU-



regulering vil bidrage til at eliminere unfair intern konkurrence mellem landmænd på tværs af medlemsstaterne med forskellige reduktionsmål i byrdefordelingsaftalen og reducere risikoen for lækkage. L&F's opbakning til en fælles regulering, som ETS for landbruget, afhænger af dens overensstemmelse med flere grundlæggende principper. For det første skal systemet støtte den fortsatte udvikling af landbruget, dernæst er det afgørende at tilskynde og belønne landmænd, der gør eller har gjort en indsats for at reducere emissioner, og endeligt bør udviklingen og implementeringen af nødvendige tiltag støttes.

### **Status på danske klimamål og -forpligtelser**

#### Status på opfyldelse af klimamål i 2030

Klimarådet vurderer samlet set, at det endnu ikke er anskueliggjort, at 2030-målet nås. Klimarådet anerkender, at regeringen har en plan om at nå den sidste del af vejen til 2030-målet ved at indføre en klimaafgift i landbruget, men da afgiften ifølge regeringsgrundlaget ikke må forringe erhvervets konkurrenceevne, mener Klimarådet ikke, at regeringen har anvist vejen til 70 pct. reduktion i 2030 ift. niveauet i 1990. Det synes skævt, at Klimarådet mener, at en afgiftsmodel – som de selv har været fortalere for – ikke er tilstrækkelig, hvis ikke den indrettes således, at den kompromitterer regeringsgrundlaget ved at mindske landbrugets konkurrenceevne. L&F mener, at den grønne omstilling skal ske med udvikling, ikke afvikling. Hvis Danmark skal være et grønt fyrtårn til international inspiration, så er det vigtigt, at der er økonomi til at skabe morgendagens løsninger og ikke mindst implementere dem.

#### Regulering af landbruget er nøglen til at nå 2030-mål og opfylde vores EU-forpligtelser

Klimarådet mener, at det vigtigste redskab til at reducere drivhusgasudledningerne fra dansk landbrug er en afgift på udledningerne fra produktionen. Danmark er det første land i verden, der står til at indføre en CO<sub>2</sub>-afgift på biologiske processer, hvorfor vi er på fuldstændig ukendt territorium. Dette til trods - og selvom Klimarådet ikke har haft mulighed for selv at inddrage ekspertgruppens anbefalinger i statusrapporten - mener Klimarådet, at Regeringen og Folketinget bør træffe beslutningen om en CO<sub>2</sub>-afgift på landbruget udenom de aftalte trepartsforhandlinger. L&F forstår ikke Klimarådets modstand mod den grønne trepart. Klimarådet har selv tidligere påpeget vigtigheden af en konstruktiv og respektfuld dialog mellem parter og interessenter som en forudsætning for at finde løsninger. Det er netop det arbejde som foregår i den grønne trepart.

#### En afgift er vigtig, men den må ikke stå alene

Klimarådet mener, at en afgift i landbruget skal suppleres med andre tiltag, der understøtter landbrugets omstilling. L&F er enige med Klimarådet i, at der fortsat er behov for statslige investeringer i forskning, udvikling og udbredelse af teknologier og løsninger, som f.eks. pyrolyse og fodertilsætningsstoffer.

Med venlig hilsen

**Regitze Chalmer Blomgren**

Konsulent  
Klima & Energi  
[recb@lf.dk](mailto:recb@lf.dk)

## SYNERGI's skriftlige bemærkninger til Klimarådets statusrapport 2024

SYNERGI noterer sig Klimarådets skøn om, at Danmark ikke har redegjort for op mod en tredjedel af sin energispareforpligtelse fra energieffektivitetsdirektivet (EED), hvis man fremskriver Danmarks energibesparelser pba. Erhvervspuljens faktiske afløb. Danmark har altså behov for at spare mere på energien, end vi gør i dag, hvis vi skal opfylde forpligtelse om at spare på energien fra EED. SYNERGI bakker op om, at Klimarådet sætter fokus på dette i deres statusrapport.

SYNERGI er enige i Klimarådets vurdering af, at der kan være behov for en væsentlig merindsats i den offentlige sektor, når denne skal leve op til sine energisparekrav fra EED. SYNERGI er derudover tilfredse med Klimarådets inddragelse af Europa-Kommissionens kritik af, at Danmark ikke anskueliggør, hvordan vi når vores energispareforpligtelse og nationale bidrag til EU's samlede energisparemål. Energieffektivitet skal ifølge Det Internationale Energiagentur levere mere end en tredjedel af de globale CO<sub>2</sub>-reduktioner på vejen mod klimaneutralitet i 2050. Derfor er det afgørende, at Danmark går forrest og implementerer EED ambitiøst, så der bliver sat en positiv præcedens for resten af EU til gavn for den grønne omstilling, borgernes energiregninger, dansk eksport af energieffektive løsninger og meget mere.

Energieffektiviseringens nøglerolle i den grønne omstilling understreger behovet for Klimarådets planlagte analyse om effektiv anvendelse af energi.

Klimarådet ikke været i stand til at vurdere Danmarks udsigt til at opfylde forpligtelserne pålagt af EU's bygningsdirektiv (EPBD), men opfordrer regeringen til at fremlægge en status herfor. SYNERGI tilskynder Klimarådet til at igangsætte et arbejde for at vurdere Danmarks udsigt til at opfylde sine EPBD-forpligtelser og inkludere denne vurdering i næste statusrapport eller i den kommende analyse om effektiv anvendelse af energi.

Klimarådet bør derudover sætte fokus på det store overskudsvarmepotentiale i Danmark, som analyser indikerer kan dække 17-33 pct. af vores varmebehov i bygninger i dag<sup>1</sup> – og hele Danmarks fjernvarmebehov i 2045 (sammen med geotermi)<sup>2</sup>. Større udnyttelse af overskudsvarme kan nemlig være med til at imødekomme flere af Klimarådets andre anbefalinger, herunder udfasning af gas fra boligopvarmningen på den samfundsøkonomisk mest effektive måde<sup>3</sup> samt reduktion af behovet for biomasse, som Klimarådet anbefaler i sin statusrapport 2024. Større overskudsvarmeudnyttelse kan

---

<sup>1</sup> De seneste analyser på området skønner forskellige potentialer. Rambøll for DI Energi (2022) 'Overskudsvarmen er der – hvordan får vi udnyttet den?' finder et potentiale på 9 TWh, Danfoss (2023) 'The world's largest untapped energy source: Excess heat' finder et potentiale på 11,4 TWh, mens Mathiesen, B. V., Wild, C., & Nielsen, S. (2023) 'Heat Matters: The Missing Link in REPowerEU: 2030 District Heating Deployment for a long-term Fossil-free Future' finder et potentiale på 18 TWh.

<sup>2</sup> Mathiesen m.fl. 2021: Varmeplan Danmark 2021 – en Klimaneutral Varmeforsyning. Aalborg Universitet

<sup>3</sup> Klimarådet 2022: Fra gas til grøn varme

samtidig yderligere fremme udviklingen af dansk overskudsvarmeteknologi og positionere Danmark som et grønt eksportland for resten af EU, hvor overskudsvarmepotentialet er stort nok til at dække knap hele det europæiske opvarmningsbehov<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Danfoss 2023. The world's largest untapped energy source. Excess heat

## Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri og Finansministeriets bemærkninger til Klimarådets Statusrapport 2024

20. marts 2024

---

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri og Finansministeriet vil gerne kvittere for Klimarådets *Statusrapport 2024*.

### **Klimarådets vurdering af anskueliggørelse**

Klimarådet vurderer, at regeringens klimainsats endnu ikke anskueliggør, at 70 pct.-målet nås i 2030, da regeringens plan ifølge Klimarådet indebærer betydelige risici. Klimarådet fokuserer særligt på risici forbundet med indfrielse af landbrugs-målet via en CO<sub>2</sub>-afgift, opdatering af emissionsfaktorer for lavbundsjorder, ud-rulning af CCS og effekten af CO<sub>2</sub>-afgiften på industri.

Ministerierne bemærker, at det fremgår af klimalovens bemærkninger, at: ”*Det på-bviler således klima-, energi- og forsyningsministeren at offentliggøre sin vurdering af, om det på grundlag af igangsatte og fremsatte klimatiltag samt forventet effekt af f.eks. forskning og udvik-lingstiltag og teknologisk udvikling kan anskueliggøres, at klimamålene nås. Igangsatte og frem-satte initiativer vil eksempelvis dække over initiativer vedtaget gennem lovgivning eller initiativer, som offentligt i anden sammenhæng er foreslået igangsat af regeringen, mens antagelser om forven-tede effekter af f.eks. teknologisk udvikling vil have karakter af fagligt baserede antagelser og forventninger til fremtidig teknologisk udvikling.*

*Anskueliggørelsen af, om klimamålene nås, baseres altså på en samlet vurdering af effekterne af initiativer på kort og lang sigt, hvor det for kortsigtede initiativer vil være muligt at estimere en konkret reduktionseffekt, mens der for langsigtede initiativer foretages en vurdering af forventnin-gerne til reduktionseffekten baseret på faglige antagelser. (...)*

*Det indgår i aftale om klimalov, at hvis klima-, energi- og forsyningsministeren vurderer, at handlepligten indtræder, skal ministeren i klimaprogrammet fremlægge konkrete nye initiativer og initiativer besluttet i årets løb, som viser vejen mod opfyldelsen af klimalovens mål. Der skal fremlægges initiativer med effekt på både kort og lang sigt.*

*Det forudsættes, at der frem mod 2030 over årene i klimaprogrammet skal ske en øget konkre-tisering i de fremlagte initiativer, hvor balancen skal gå mod, at der i tiltagende grad fremsættes initiativer med effekter på kortere sigt med henblik på at sikre målopfyldelsen i 2030. Initiativer med effekt på længere sigt vil, efterhånden som 2030 nærmer sig, i stigende grad sigte mod at nå 2035-målet eller mål længere fremme.”*

Det følger af klimaloven, at det er en grundpræmis for realiseringen af klimamå-lene, at vejen til 2030-målet indebærer betydelige risici og effekter af forskning og

teknologisk udvikling. Derfor bemærker ministerierne, at Klimarådets vurdering af anskueliggørelse ligeledes bør have øje herfor.

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet bemærker derudover, at der indgår risikovurderinger i metoden bag opgørelsen af mankoen i den årlige klimastatus- og fremskrivning, herunder at der arbejdes med middelskøn og løbende tages stilling til realisering og påvirkning fra eksterne faktorer fx ændringer i kvoteprisen. Det fremgår af regeringens arbejdsprogram fra *Klimaprogram 2023*, at der løbende følges op på de aftalte initiativer.

Fsva. risikoen forbundet med potentialerne i landbrugssektoren vil regeringen i regi af Grøn trepart drøfte modeller for en afgift på landbruget med udgangspunkt i afrapporteringen fra Ekspertgruppen for en Grøn skattereform, *jf. regeringsgrundlaget*.

Fsva. risikoen for forhøjede emissionsfaktorer for lavbundsjord forholder ministerierne sig til tallene, når Aarhus Universitet leverer den endelige model for forholdet mellem kulstofindholdet og vandstand på jorderne, der kan medføre, at Danmark historisk kan have udledt mere eller mindre, end der tidligere er blevet indregnet i opgørelsen. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet forventer, at modellen er klar ultimo 2024.

Fsva. risikoen forbundet med effekten af *Aftale om grøn skattereform for industri mv.* er der aftalt genbesøg i 2026 og 2028. Timing er aftalt med udgangspunkt i, at afgiften træder i kraft i 2025. Genbesøgene skal bl.a. ses i lyset af, at der helt overordnet er stor usikkerhed forbundet med at skønne over Danmarks udledninger frem mod 2030, opgørelser af fremtidige CO<sub>2</sub>-reduktioner, og at udviklingen i markedet og kvotepris kan påvirke de realiserede effekter.

Ministerierne vil frem mod *Statusrapport 2025* fortsætte med at arbejde for at håndtere væsentlige risici i implementeringen og monitorere realisering af diverse mål.

### **Klimalovens guidende principper**

Ministerierne bemærker, at det fremgår af Klimalovens bemærkninger, at *"det er centralt for den danske klimaindsats, at Klimarådet fortsat bistår regering og Folketing med uafhængig, faglig rådgivning og udarbejder årlige anbefalinger til regeringens klimapolitik, som det er praksis i dag. (...)*

*Det følger af den foreslåede bestemmelse i stk. 1, 2. pkt., at Klimarådet i dets anbefalinger skal forholde sig til de guidende principper, som fremgår af forslaget til § 1, stk. 2. Det betyder, at Klimarådet som en del af deres anbefalinger skal anføre overvejelser omkring, hvordan anbefalingerne forholder sig til de angivne principper."*

Med klimaloven er det besluttet, at klimapolitikken i Danmark skal tage højde for de samlede konsekvenser, herunder for omkostningseffektivitet, beskæftigelse og velfærdsstatens sociale balance.

Ministerierne bemærker, at Klimarådet kun i begrænset omfang forholder sig aktivt til hvordan klimaindsatsen bedst indrettes under hensyntagen til alle klimalovens principper. Ministerierne opfordrer Klimarådet til i deres anbefalinger at beskæftige sig med konsekvenserne for klimalovens principper såsom bæredygtig erhvervsudvikling, dansk konkurrencekraft, drivhusgaslækage, sunde offentlige finanser, beskæftigelse og social balance.

#### **EU-rammerne for dansk klimapolitik**

Ministerierne er enige i, at indfrielse af byrdefordelingsaftalen og LULUCF-forordningen hænger sammen, da overopfyldelse af en forpligtigelse kan overføres til indfrielse af den anden. Ministerierne er også enige i, at der pt. udestår et reduktionsbehov ift. indfrielse af byrdefordelingsaftalen samt LULUCF-forordningens anden delperiode.

Ministerierne bemærker, at indfrielsen af EU-forpligtigelserne skal ses i sammenhæng med bl.a., hvordan 70 pct.-målet indfries, at regeringen vil gøre status på grøn vejtransport i Danmark samt Ekspertgruppen for Grøn Skattereforms anden delrapport gennem den grønne trepart, herunder en klimaafgift på landbruget.