

# 92-gruppens anbefalinger til genforhandling af klimaloven

*For en ambitiøs og retfærdig klimalov*



MELLEMFOLKELIGT  
SAMVIRKE **act:onaid**

  
RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

 Klima  
bevægelsen

**GREENPEACE**

Danmarks  
Naturfredningsforening 

 care®

nyt  
europa

 Rådet for  
Grøn  
Omstilling

Natur &  
ungdom 

**SEX**  
SAMFUND

  
IWGIA

**VERDENS  
SKOVE**  
ORG

 OXFAM  
Danmark

  
Vedvarende Energi

# Introduktion

Det går den forkerte vej med den globale klimahandling. Med den nuværende klimaindsats er det ifølge Klimarådet ikke muligt at begrænse den globale opvarmning til 1,5 grader<sup>1</sup>. Med den globale aktuelle politiske kurs er kloden på vej mod 2.6-3.1 grader<sup>2</sup>. Det kræver altså et markant kursskifte for dansk klimapolitik, hvis vi skal indfri Parisaftalens målsætninger. Der er stadig et enormt behov for en hurtigere reduktion af drivhusgasudledningerne, et globalt udsyn og ansvar samt flere midler til verdens mest sårbare lande.

I situationens alvorlige lys er der behov for, at Danmark flytter store hegnspele i sin revidering af klimaloven. Det gælder både i forhold til at accelerere og intensivere den territoriale reduktionsindsats, men især at sætte reduktionsmål for vores betydelige globale udledninger. Begge tiltag vil sikre flere nødvendige reduktioner, men det vil også sætte nye standarder for klimahandling, som vil inspirere andre lande til at følge trop. Det er tid til, at klimaloven bliver mere ambitiøs og får et bredere og mere retvisende omfang i forhold til Danmarks reelle bidrag til klimakrisen.

Klimaloven skal snart genåbnes og genforhandles af aftalepartierne bag loven, som udgør et bredt flertal i Folketinget. Ud over fastsættelsen af et 2035-mål, bør man i denne revidering af klimaloven lave et grundigt eftersyn og opjustering af Danmarks globale klimapolitiske ambitioner. Det hænger sammen med det gældende regeringsgrundlag fra 2022, der også understreger, at de langsigtede danske klimamål skal genbesøges og opjusteres.

## Notatets indhold

1. Et ambitiøst 2035-mål
2. Nye reduktionsmål for udledninger udenfor Danmarks grænser
  - a. Reduktionsmål for finanssektorens finansierede emissioner
  - b. Reduktion af internationale transport-emissioner
  - c. Reduktionsmål for forbrugsbaserede emissioner
  - d. Nedfasning af biomasse og importeret dyrefoder
3. Ambitiøse mål for Danmarks internationale klimabistand
4. Referencer



# 92-gruppens anbefalinger

## 1. Et ambitiøst 2035-mål

I dette genbesøg af klimaloven skal der fastsættes et ambitiøst 2035-mål. En forudsætning for dette mål er, at det som minimum ikke skal være mindre ambitiøst end det seneste fastsatte delmål, da dette ville forbryde sig mod Parisaftalens princip om no backsliding. Vi mener, at Danmark har alle forudsætninger for selvfølgelig at hæve ambitionerne betragteligt. **Vi anbefaler derfor, at målsætningen om reduktion af drivhusgasudledningerne i 2035 sættes til 90% sammenlignet med 1990.** Det vil være nødvendigt for, at Danmark bidrager tilstrækkeligt til Parisaftalen og 1,5 gradersmålet. Det skal ses i sammenhæng med vores anbefaling om, at Danmarks mål for **klimaneutralitet fremrykkes til 2040, og at målet for 2030 bliver opjusteret til 80%**. Med en lineær reduktionssti fra 80% i 2030 til klimaneutralitet i 2040, lander man på 90% reduktion i 2035.

Desuden er det vores klare anbefaling, **at de nye mål ikke bliver et punktmål som nu, men bliver opstillet til at følge et CO2e-budget.** Dette vil sikre, at reduktionerne sker i tættere overensstemmelse med klimavidenskaben og for at undgå for stor afhængighed af usikre virkemidler, såsom umodne teknologier. Det flugter desuden med EU's 2040-mål, hvor man lægger op til, at 2040-målet delvist skal følge et CO2e-budget.

## 2. Nye reduktionsmål for udledninger udenfor Danmarks grænser

Regeringen har i sit regeringsgrundlag bebudet, at den vil se på den internationale klimaeffekt, der følger af dansk eksportteknologi og tjenesteydelser. Det taler ind i et bredere politisk kald på en større og bredere forståelse af Danmarks klimaansvar, hvor vi ikke blot ser på territoriale udledninger. En sådan revidering er nødvendigt, hvis Danmark skal løfte sit reelle klimaansvar i kampen mod klimakrisen. For Danmarks klimaaftryk er langt større, end hvad der er indregnet i den nuværende klimalov. Indtil nu har den globale søjle i Danmarks reduktionsindsats bestået af en særskilt global strategi og afrapportering uden bindende mål og klare pejlemærker. Danmarks massive globale CO2-aftryk taget i betragtning, er det ikke tilstrækkeligt alene med en juridisk forpligtende reduktionsindsats i forhold til Danmarks territoriale udledninger.

En mere effektiv og ambitiøs klimalov bør tage udgangspunkt i at reducere alle de udledninger, som Danmark er ansvarlig for og har kontrol over. Det er helt i tråd med Klimarådet, der i deres statusrapport fra 2024 skriver<sup>3</sup>, at der bør sættes mål og pejlemærker for vores betragtelige globale udledninger, fordi Danmark har gode muligheder for at påvirke udledningerne udenfor landets grænser.

Genåbningen og opjusteringen af klimaloven bør derfor udvide klimalovens rammer og sætte de første reduktionsmål for Danmarks globale udledninger med fokus på **fire sektorspor**, hvor danske aktører bidrager til betydelige CO2-udledninger udenfor Danmarks grænser samt **et spor** for klimafinansiering til udviklingslandene.

**Vi anbefaler derfor følgende nye delindsatser:**

## **2.a Reduktionsmål for finanssektorens finansierede emissioner**

Ifølge nye tal fra Nationalbanken<sup>4</sup> er den danske finanssektor alene via sine investeringer i børsnoterede selskaber ansvarlig for udledninger på lige omkring 100 millioner tons CO<sub>2</sub>e. Til sammenligning er Danmarks samlede territoriale udledninger 42 millioner tons. Klimalovens reduktionsmål på 70% for 2030 har drevet dansk klimapolitik og reduktionsindsatser siden klimalovens vedtagelse.

Et lignende mål for finanssektoren vil gøre det samme for at rammesætte den nødvendige nedbringelse af sektorens mange finansierede udledninger. Ifølge FN's ekspertgruppe kræver Parisaftalen og 1,5-graders målet, at finansielle aktører reducerer deres finansierede udledninger med 50% i 2030 sammenholdt med 2020<sup>5</sup>. Som nedfældet i klimaloven har Danmark et både historisk og moralsk ansvar for at gå forrest, og derfor skal vi også stille større krav til den finansielle sektor i Danmark. Store dele af den finansielle sektor herhjemme har allerede sat reduktionsmål for sig selv, men der er brug for fra politisk side at sætte et reduktionsmål, der er bindende, ambitiøst og sikre en lige spillebane for hele finanssektoren.

**Derfor foreslår vi et reduktionsmål for finanssektorens finansierede emissioner på 60-70% i 2030 sammenlignet med 2020, og netto-nul senest i 2050.** Målet skal dække det klimaaftryk, som finanssektorens investeringer og finansiering medfører herhjemme og globalt. **I tillæg hertil skal der sættes femårige delmål ud fra en lineær reduktionssti frem mod 2050.** Lovgivning fra EU forpligter finanssektoren på at rapportere på sine finansierede udledninger<sup>6</sup>, hvilket betyder, at der er data til at måle reduktionsindsatsen. At sætte reduktionsmål for sektoren er derfor et helt naturligt og nødvendigt næste skridt ift. den regulering, der har fundet sted i EU.

## **2.b Reduktion af Internationale transport-emissioner**

Emissioner fra international transport har siden Kyoto-aftalen primært været overladt til FN's organisationer for søfart (IMO) og luftfart (ICAO), og er således ikke medregnet i nogen af medlemsstaternes udledninger. Mangel på konkret og ambitiøs handlekraft i begge organisationer har i praksis betydet, at der ikke er sket effektiv klimahandling på den internationale transport, der nu er langt bagefter mange andre sektorer. Af samme grund har EU i stigende grad taget det på sig også at bidrage til omstillingen af disse sektorer og gennemført regulering, der helt eller delvist omfatter disse internationale transport-emissioner af både kvotehandelsystemet (ETS) og specifikke brændstofkrav. EU reguleringen er dog i sig selv ikke nok til at sikre at den internationale transport når netto-nul udledninger<sup>7</sup>.

Dermed er det problematisk at de internationale transport-emissioner ikke er omfattet af klimaloven, og det medfører manglende helhedstænkning i den grønne omstilling i Danmark, eksempelvis i prioritering af begrænsede bæredygtige brændstoffer. Klimarådet har så sent som i august 2024<sup>8</sup> eksplicit anbefalet, at de internationale transport-emissioner medtages under klimaloven enten integreret i de eksisterende mål eller som et separat mål. Lande som Storbritannien har allerede taget en politisk beslutning om at inkludere international transport i deres klimalov.

**Vi anbefaler, at Danmark tager ansvar for de internationale transport-emissioner, og sætter et 2035 reduktionsmål på 80% sammenlignet med 2020.** Målet bør opgøres på baggrund af flybrændstof tanket i Danmark samt 50% af brændstofforbrug i forbindelse med havneanløb i Danmark (som opgjort i EU ETS).

## 2.c Reduktionsmål for forbrugsbaserede emissioner

Det forbrugsbaserede klimaaftryk knytter sig til det danske forbrug, uanset hvor i verden udledningerne finder sted. Ifølge Energistyrelsens Global Afrapportering 2024<sup>9</sup> var Danmarks forbrugsbaserede klimaaftryk 64 mio. ton CO<sub>2</sub>e i 2022 mens Concito i 2023<sup>10</sup> opgjorde Danmarks samlede globale forbrugsudledninger til 74 mio. CO<sub>2</sub>e. Begge estimater er væsentligt større end Danmarks territoriale udledninger. For at vi får en ambitiøs og målrettet indsats for at nedbringe udledningerne for vores forbrug, bør klimaloven have et reduktionsmål for forbrugsbaseret klimaaftryk.

Det betyder blandt andet de udledninger, der kommer fra både vores import og det klimaaftryk, som er indlejret i dansk eksport og som ikke fanges af de territoriale udledninger. Nogle af Danmarks forbrugsbaserede udledninger sker indenfor landets grænser og vil derfor tælle med i det eksisterende mål i klimaloven. Reduktioner af disse udledninger vil derfor både bidrage til at nå det territoriale 70% mål og det nye forbrugsbaserede mål. **Vi anbefaler derfor, at der bør sættes et reduktionsmål på minimum 60% for det forbrugsbaserede klimaaftryk sammenlignet med 2020.**

## 2.d Stop for import af biomasse og dyrefoder, samt en markant reduktion af biomasse-afbrænding

Selvom Danmark formelt set følger FN-principperne for hvordan klimaskadende aktiviteter opgøres, bidrager Danmark på helt urimelig vis til de globale udledninger og på en måde som ikke er et foregangsland værdigt. Det drejer sig særligt om vores import af bio-energiressourcer og import af dyrefoder. Danmark importerer store mængder biomasse, som fejlagtigt opfattes som CO<sub>2</sub>-neutralt på grund af internationale regneregler, selvom afbrændingen faktisk bidrager til CO<sub>2</sub>-udledning.

Danmarks brug af især træbaseret biomasse er på et niveau, der nødvendiggør særskilte mål i klimaloven for at minimere klimagasser herfra. Selvom afbrændingen af den importerede biomasse foregår i Danmark, registreres disse udledninger ikke i det danske CO<sub>2</sub>-regnskab, ligesom udledninger knyttet til produktionen af det sojabaserede foder heller ikke medregnes. Problemet forværres af, at Danmark reelt er blevet afhængige af netop biomasse, trods omfattende dokumentation for, at afbrænding af biomasse bør betragtes som en netto-CO<sub>2</sub>-positiv proces og samtidig har en negativ effekt på biodiversiteten globalt<sup>11</sup>. En markant reduktion i afbrændingen af biomasse produceret i Danmark er desuden afgørende for at fremme biodiversiteten i vores natur og landskaber.

Konkret skal revision af klimaloven sikre:

- 1) Danmark skal etablere et **stop for import af soja senest i 2040 samt af primær træbaseret biomasse senest i 2035.**
- 2) Frem mod forbuddenes ikrafttræden skal **mængden af importeret træbaseret biomasse og soja reduceres.**
- 3) **Afbrænding af træ-biomasse skal lineært reduceres fra det nuværende niveau med mindst 90% frem mod år 2040**, og det skal sikres, at omlægningen ikke fører til forringelser af natur og biodiversitet.

### 3. Ambitiøse mål for Danmarks internationale klimabistand

Grundlaget for klimaloven er tanken om, at Danmark skal være foregangsland, som kan inspirere og påvirke resten af verden. Det følger heraf, at Danmark ikke blot opfylder, men over-opfylder internationale forpligtelser. Det gælder naturligvis også forpligtelserne til at yde økonomisk støtte, så udviklingslandene får bedre muligheder for at håndtere klimaforandringerne. Den finansielle støtte er, som Klimarådet<sup>12</sup> konstaterer, en forudsætning for, at Parisaftalens mål kan efterleves.

Derfor foreslår Klimarådet<sup>13</sup> også, **at der sættes et pejlemærke for den årlige størrelse af Danmarks finansielle klimastøtte** i kroner og øre i den langsigtede globale klimastrategi. Den anbefaling bakker vi op om, og vi foreslår, at Danmarks fair andel af det nye globale klimafinansieringsmål indarbejdes i klimaloven. Den fair andel bør baseres på Danmarks andel af BNI blandt de rige lande, som ifølge Parisaftalen og COP29-aftalen om et nye klimafinansieringsmål (nov. 2024) har en klar forpligtelse til at bidrage med klimafinansiering. I 2023 var Danmarks andel af disse landes BNI på 0,77%<sup>14</sup>. Det betyder, at Danmarks fair andel af det nye mål på 300 mia. USD om året vil være ca. 16 mia. kr. ny, additionel og rettighedsbaseret klimafinansiering.



## 4. Referencer

1. Klimarådets: Statusrapport 2024 (2024), s.15.
2. UNEP: Emissions Gap Report 2024 - No More Hot Air ... Please! (2024), s. XVII.
3. Klimarådet: Statusrapport 2024 (2024), s. 191-192.
4. Nationalbanken: Nye klimarelaterede indikatorer (2024). De specifikke tal er trukket fra Nationalbankens Statistikbank og består af 11,346 mio. ton CO2e i scope 1 og 2 samt 89,153 mio. ton CO2e i scope 3.
5. UN The High-Level Expert Group on the Net Zero Emissions Commitments of Non-State Entities: Integrity Matters: Net Zero Commitments by Businesses, Financial Institutions, Cities and Regions (2022).
6. Erhvervsstyrelsen: ESRS – Standarder for virksomheders bæredygtighedsrapportering. nr. E1: Klimaændringer.
7. International Council on Clean Transportation: Provisions for transport fuels in the European Union’s finalized “Fit for 55” package (2023).
8. Klimarådet: Danmarks Klimamål i 2050 (2024), s. 102-103.
9. Energistyrelsen: Global Afrapportering - Danmarks Globale Påvirkning (2024), s. 15.
10. CONCITO: Danmarks Globale Forbrugsudledninger (2023), s. 9-10.
11. Klimarådet: Biomassens betydning for grøn omstilling (2018), CONCITO: Danmarks forbrug af biomasse bør halveres frem mod 2030 (2021) og Scientist Letter: Letter Regarding Use of Forests for Bioenergy (2021).
12. Klimarådet: Danmarks Globale Klimaindsats (2023), s. 54 og 57.
13. Klimarådet: Danmarks Globale Klimaindsats (2023), s. 10 og 57.
14. CARE: Danmark betaler ikke sin klimabistand (2022), s. 2.

### Om notatet

Notatet er udarbejdet i 92-gruppen af følgende medlemmer:

CARE

Danmarks Naturfredningsforening

Greenpeace

IWGIA

Klimabevægelsen

Mellemfolkeligt Samvirke

Miljøorganisationen VedvarendeEnergi

Natur & Ungdom

Nyt Europa

Oxfam

Rådet for Bæredygtig Trafik

Rådet for Grøn Omstilling

Sex & Samfund

Verdens Skove

December 2024