

SF kræver klimahandling nu

SF frygter, at flere langstrakte forhandlingsforløb om klimahandling vil gøre klimamålet unødvendigt svært at nå. Ifølge klimaministerens egen plan skal sektorerne tages én for én over de kommende måneder for til slut at blive samlet i en klimahandlingsplan.¹

Men det er ikke nok for SF. Derfor vil SF kræve, at klimaministeren går alle sektorer igennem med tættekam for at se, hvor der er brug for og kan tages omgående handling. Det skal føre til den første aftale i forløbet om klimahandleplanerne. Årsagen er den simple logik, at alt i mens forhandlingerne pågår, vil klimaproblemet blot vokse sig større, og sorte investeringer vil flytte Danmark længere væk fra 70 procentsmålet.

SF har selv fem bud på, hvad en aftale om klimahandling nu bør indeholde:

- **Brems installation af naturgasfyr:** Stop for nye naturgasfyr – kombineret med tiltag, der sikrer alle borgere reel adgang til en klimavenlig varmekilde som varmepumpe eller fjernvarme
- **Stop for offentlige fossilbiler:** Alle offentlige køb af biler skal være elbiler, så det offentlige ikke bidrager yderligere til bestanden af fossilbiler i 2030
- **Sikring at kommunerne kan købe den jord, de får tilbudt, hvis de ønsker at etablere skov, tage lavbundsjord ud af landbrugsdrift mv.:** Køb af jord til klimaformål skal undtages for det kommunale anlægsloft
- **Skærpede klimakrav til alle nye stalde og renovering af stalde:** Der skal straks stilles krav om klimavenlig behandling af gylle i form af afkøling, hurtig afhentning til biogas, evt. separation og forsuring etc. Samtidig er der brug for støtte til mere biogas og andre grønne gasser.
- **Undgå at usikkerhed om lademuligheder får folk til at købe fossilbiler:** Det haster med at udrulle en plan for elladestandere i hele landet – både langs vejene og i byerne

Der er tale om tiltag, der understøtter den grønne omstilling og som slet ikke kan stå alene. De vil dog understøtte en markant reduktion af den forventede klimaforurening i 2030.

SF går til første møde med klimaministeren tirsdag den 10.marts, hvor partiet vil tage forslaget op med klimaministeren.

¹ Foreløbig offentlig plan: Affald og genanvendelse i uge 13, Industri og energi i april, herefter kommer andre sektorer. <https://www.berlingske.dk/politik/efter-voldsom-kritik-indkalder-dan-joergensen-til-klimaforhandlinger-vi>

Ad 1. Stop installation af nye naturgasfyr – give alle et godt alternativ

Fossile brændstoffer skal ud. Også naturgas. Hver gang en borger vælger at installere et naturgasfyr, bliver det lidt sværere at nå 70%-målsætningen, fordi et gasfyr har en levetid på 20 år eller mere.

SF foreslår **et øjeblikkeligt stop for nye gasfyr** – herunder udskiftning af eksisterende gasfyr - i boliger, og at der samtidig sikres, at alle får en reel og billig mulighed for at vælge en anden, klimavenlig opvarmningsform i form af fjernvarme eller varmepumpe.

Naturgas til privat opvarmning forventes i 2030 at udsende knap 1 mio. tons CO₂, og et stop vil reducere dette udslip til ca. det halve².

Konkret er der brug for:

- **Adgang til klimalån:** Langtfra alle borgere har adgang til lån. SF har foreslået, at Den grønne Investeringsfond får mulighed for at yde lån eller stille garanti for lån til klimaformål, herunder til elvarmepumper. Renten skal afspejle statens låneomkostninger (p.t. tæt på eller under 0%) plus mindre tillæg for administration og risiko³.
- **Udvidelse af leasingmodel:** Staten har givet et starttilskud på 25 mio. Kr., til at fem firmaer har kunnet tilbyde leasingordninger for varmepumper. Ordningen fungerer, men har alt for lille volumen. SF foreslår at afsætte yderligere 50 mio. kr. til starttilskud for at øge volumen. Endvidere skal firmaerne kunne finansiere (størstedelen) af udgiften til varmepumper med lån eller garanti fra Den Grønne Investeringsfond.
- **Kommunale tilbud om individuel varme:** For at sikre at alle også i yderområderne kan få en varmepumpe foreslår SF en ændring af lovgivningen om fjernvarme, så kommunerne – og deres varmeselskaber – kan tilbyde at finansiere og stå for også individuelle, klimavenlige varmeløsninger.
- **En udkantspulje:** Det foreslås, at borgere med helt særlige udfordringer kan få et tilskud til etablering af varmepumper. Der afsættes 100 mio. kr. over 4 år til formålet. Tilskuddet kræver, at ingen af de ovennævnte muligheder er nok i sig selv.

Endvidere har SF foreslået en yderligere nedsættelse af elvarmeafgiften fra 2021 og frem i det omfang, der er installeret en varmepumpe (ingen nedsættelse hvis der kun er gammeldags elpaneler) på 5 øre/kWh.

² Jfr. Basisfremskrivning 2019 og EA-energianalyse "Samfundsøkonomisk optimum mellem energieffektivitet, vedvarende energi, elektrificering og sektorkobling".

³ Risikoen opgøres ligesom ved realkreditlån kollektivt.

Ad 2. Stop for offentlige fossilbiler

Det offentlige skal gå foran med et godt eksempel, og derfor skal det offentlige fremover kun købe eller lease elbiler – eller andre biler der kører på vedvarende energi fx biogas. Samtidig skal det offentlige stille et tilsvarende krav til firmaer, der udfører kørselsopgaver for det offentlige (ud over en bagatelgrænse).

Der kan dog være tilfælde, hvor el ikke er løsningen. Det kan fx gælde udrykningskøretøjer eller biler, der skal køre meget langt uden opladningsmulighed. Her skal det fortsat være muligt at vælge en fossilbil eller bedre en hybridbil.

Som led i omstillingen udbetales et tilskud pr. ny elbil som afspejler meromkostningerne over tid til at køre med elbiler⁴. Tilskuddet kan fx være på 40.000 kr. bil.

Det skønnes at det offentlige har ca. 16.000 fossilbiler⁵. Med en levetid på 10 år vil der være brug for et tilskud på ca. 60-65 mio. kr. pr. år⁶. Dette aftrappes i takt med, at elbiler (forhåbentlig) bliver billigere.

Hvis alle offentlige person- og varebiler i 2030 er eldrevne vil det give en CO₂-gevinst på ca. 50.000 tons⁷.

Ad 3. Kommunale opkøb af jord til klima- og naturformål

Et centralt led i at nå 70%-målsætningen er, at en del landbrugsjord tages ud af drift. Det gælder lavbundslande og kulstofholdige (organogene) jorde, der bidrager voldsomt til klimaforureningen; og det gælder andre jorde, hvor man ved at rejse skov kan sikre, at der (med tiden) optages store mængder kulstof, hvorved atmosfæren spares for en masse CO₂.

En af udfordringerne er, at landbrugsjord langt fra altid er til salg. Derfor er det vigtigt, at det offentlige har de bedste muligheder for at gå ind og opkøbe jord, fx når landmænd ønsker at gå på pension eller at frasælge noget jord.

SF foreslår derfor at:

- **Opkøb af jord ikke skal tælle med i det kommunale anlægsloft.** Hvis SF ikke kan komme igennem med det som et generelt princip, skal det i hvert fald gælde for opkøb, hvor formålet er klima, natur og/eller biodiversitet. Anlægsloftet har bl.a. til formål at begrænse eventuel overophedning i bygge-anlægssektoren, men det er irrelevant i forhold til jordkøb, der ikke i sig selv udløser aktivitet (bortset fra hos et par advokater og ejendomsmæglere);
- **Kommuner der har brug for det skal kunne låne til opkøb af jord**, således at jordopkøb ikke forhindres af manglende likviditet (lånemuligheden skal ikke gælde for de mange kommuner, der i forvejen har høj likviditet).

⁴ Elbiler er dyrere i anskaffelse men billigere i drift end fossilbiler.

⁵ Jfr. <https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Transport/ens043.pdf> der angiver at det offentlige råder over ca. 17.000 personbiler (tallet er fra 2014). Her er skønsmæssigt antaget, at 1.000 af dem i forvejen er elbiler mv.

⁶ Hertil kommer et afgiftstab for staten. Dette skal løses i forbindelse med det kommende forslag til omlægning af bilafgifterne. De offentlige biler udgør kun en meget begrænset andel af dette problem.

⁷ Jfr. EA-energianalyse og forudsat at disse biler i gennemsnit kører 50% mere end den gennemsnitlige personbil.

Som et eksempel på effekten følgende: Hvis kommunerne som følge af forslaget i 2020 og 2021 opkøber jord for i alt 2 mia. kr. til 130.000 kr. pr. hektar og sikrer, at der rejses skov på jorden, vil der blive etableret knap 16.000 hektar skov med et optag af kulstof svarende til ca. 48.000 tons CO₂-eq 2030. I 2050 vil effekten være på over 400.000 tons. Hertil kommer reduceret klimabelastning som følge af ophør af landbrugsdrift. Tallene forudsætter, at der vælges hurtigvoksende skov.

Ad 4. Krav om klimavenlig håndtering af gylle

SF foreslår, at nye og ombyggede stalde kun kan få en miljøgodkendelse, hvis der sker en klimavenlig håndtering af gyllen

Gylle fra køer og grise er en kilde til udledning af den kraftige drivhusgas metan – og hvis den spredes på markerne også til lattergas. Samlet set står husdyrgyllen for en klimabelastning på omkring 2,5 mio. ton CO₂-ækvivalenter svarende til ca. 5 pct. af de danske drivhusgasudledninger. Det svarer til klimabelastningen fra den tunge transport.

En ny stald, der bygges nu, vil også være i drift i 2030 og vil derfor belaste 70%-målsætningen. Det samme gælder ved en renoveret stald. Det duer ikke. Der er brug for markante klimakrav til nye og renoverede stalde, så vi ikke bevæger os væk fra målsætningen.

Heldigvis har vi flere gode teknologier, der kan reducere udledningerne fra gyllen. Ved at forsure eller bioforgasse gyllen kan drivhusudledningerne fra denne reduceres markant, samtidig med at kvælstofforureningen reduceres. Effekten af bioforgasning kan øges, hvis gyllen samtidig udsluses hurtigt fra stalden eller køles og det sikres, at biogasanlægget ikke lækker – eller kun lækker meget lidt – metan.

Gylleforsuring og bioforgasning anvendes i et vist omfang allerede i dag, men det er langt fra alt gyllen, som behandles. Og mange steder anvendes ikke køling og eller hyppig udslusning fra stalden i forbindelse med bioforgasning.

SF foreslår derfor:

- **Klimakrav til stalde:** Det skal være slut med at bygge nye stalde eller lave større renoveringer af eksisterende stalde, uden at der etableres gylleforsuring eller bioforgasning med køling/hyppig udslusning af gyllen – eller andre tilsvarende effektive teknologier til klimavenlig håndtering af gyllen såsom termisk forgasning eller pyrolyse. Der kan evt. gives dispensation til økologiske landmænd i områder, hvor det er ikke realistisk at etablere fællesanlæg til bioforgasning, da økologireglerne ikke tillader gylleforsuring med svovlsyre.
- **At der afsættes penge til etablering af flere biogasanlæg – og anlæg til termisk forgasning og pyrolyse.** Der er stor usikkerhed om støttebehovet; foreløbig afsættes 250 mio. kr./år.

Det er første skridt. Kravet om klimavenlig håndtering af staldgylle skal frem mod 2030 gælde for alt staldgylle (bortset fra for de allermindste bedrifter).

Hvis alt gyllen blev behandlet optimalt med de nævnte teknologier vil det reducere drivhusgasudledningerne med omkring 0,6 mio. ton CO₂-ækvivalenter. Der er samtidig brug for at videreudvikle teknologier, der kan give en yderligere reduktion.

Ad.5 - Gør klar til elbilerne!

Fremover skal vi køre i elbiler. Det er alle enige om. Og det haster med omstillingen, for hver gang der bliver solgt en benzin- eller dieselbil bliver det lidt sværere at nå 70% målsætningen. Omstillingen til elbiler kræver et nyt afgiftssystem, som der arbejdes med udformningen af. En lettere opgave, som også er vigtig, er at få lavet en troværdig plan for udrulning af el-ladestandere. Det vil nemlig give kommende bilkøbere tryghed for, at deres elbil kan få strøm, når der er brug for det. 1,5 mio. elbiler i 2030 vil reducere klimaforureningen med ca. 2,25 mio. tons CO₂. En hurtig udrulning af ladestandere vil være en nødvendig, men ikke tilstrækkelig betingelse for at nå dette mål.

Der er ingen grund til at vente med at lave en sådan plan. SF foreslår:

- **Ladestandere ved motor- og landeveje:** Der etableres 6-700 hurtigladdestandere langs motorveje og landeveje. På de mest trafikerede steder etableres en "ø" af hurtigladdestandere med op til 30 standere, så man er nogenlunde sikker på at kunne komme hurtigt til. Energinet står for kabler mv. "under jorden", mens selve standerne etableres gennem udbud (herunder som krav ved nye kontrakter for benzintanke/rasteplasser ved motorveje). SF foreslår, at afsætte 40 mio. kr./år i foreløbig 4 år. Det forventes, at ladestanderne over tid kan klare sig på markedsvilkår (dvs uden tilskud)⁸
- **Ladestandere i byerne:** Kommunerne har ansvaret for at opstille offentligt tilgængelige ladestandere i byer mv. Det kan ske ved at kommunen sørger for gravearbejde og jordkabler, mens selve standerne kan stilles op af de firmaer, der udbyder ladning af elbiler (fx på licens). SF foreslår, at kommunerne får adgang til at hæve deres P-afgifter til brug for sådanne ladestandere uden at staten "beskatter" denne del af P-afgifterne⁹. Kommunerne skal endvidere have ret til at reservere P-pladser til opladning af elbiler (typisk med krav om begrænset P-tid på sådanne "ladepladser").
- **Større boligbebyggelser, arbejdspladser og P-huse:** Der skal stilles krav om at opladefaciliteter. Princippet skal være, at der skal være mindst en ladefacilitet pr. 5-10 P-pladser, og en forpligtelse til at etablere yderligere faciliteter i takt med at antallet af elbiler stiger. Kommunerne skal om fornødent kunne yde tilskud til sådanne ladere i det omfang det reducerer behovet for standere i det offentlige rum under åben himmel – de sidstnævnte standere er nemlig væsentlig dyrere pr. stik.

⁸ Kabler og jordarbejde til en hurtigladdestander skønnes at koste ½ mio. kr. Heraf vil mindst halvdelen kunne betales af en lejeafgift fra det private firma, der etablerer selve standeren. Med et tilskud på 40 mio. kr. om året kan der dermed etables mindst 640 standere (1/4 mio. kr. pr. stander betyder at 40 mio. kr. rækker til 160 standere pr. år i 4 år).

⁹ Kommunerne har i dag næppe hjemmel til at opkræve P-afgifter til brug for etablering af ladestandere, jf. oplysning fra KL. Der er brug for en klar hjemmel. Kommunerne skal i dag aflevere op til 70% af deres indtægter fra P-afgifter til staten. SF foreslår, at udgifter til ladestandere undtages fra denne regel.

Økonomi

Udgifter og finansiering fremgår af tabellen:

Ladestandere	40 mio. kr./år i 2020-2023
Stop for nye naturgasfyr	25 mio. kr./år i 2020-2023
Starttilskud til leasing af varmepumper	50 mio. kr. i 2020 ¹⁰
Lavere elvarmeafgift	120 mio. kr./år ¹¹
Stop for offentlige fossilbiler	60 mio. kr. i 2020 – faldende profil
Støtte til ny biogas mv.	250 mio. kr. fra 2021
I alt	490 mio. kr. (opgjort i 2021)
Finansiering fra flyafgift (til ladestandere) ¹²	40 mio. kr.
Finansiering fra Energiaftale 2018's transportpulje	55 mio. kr.
Finansiering af SF's klimakonto	395 mio. kr.
Anm: Der kan gives støtte til staldteknologi fra EU's landbrugsstøttemidler	

¹⁰ Foreslås finansieret af tillægsbevillingsreserven.

¹¹ Ifølge Skatteøkonomisk Redegørelse 2019 s. 195 vil en nedsættelse koste 180 mio. kr. hvis den omfatter al elvarme. Det skønnes af en afgift, der begrænses til varmepumper vil koste 120 mio. kr.

¹² I 2020 finansieres denne udgift fra transportpuljen fra Energiaftale 2018.