



Klima-, Energi- og  
Forsyningsministeriet

## Samrådstale til åbent samråd i Finansudvalget d. 27. februar 2020

---

**Center**

Center for Klimaneutralt  
Danmark

**Team**

Tværgående klimapolitik og  
klimalov

**Dato**

28. februar 2020

**J nr.** 2020-380

/ KRLIC

### Samrådsspørgsmål L

Folketingets Finansudvalg har stillet ministeren følgende samrådsspørgsmål L:

Vil ministeren redegøre for den samfundsmæssige betydning ved at nå 70 pct. reduktion af drivhusgasser i 2030 sammenlignet med 1990, herunder hvad omkostningerne for både virksomheder, borgere og staten vil være for at nå 70 pct. målet?



Vi har i aftale om klimalov i fællesskab sat et mål om at reducere Danmarks drivhusgasudledninger med 70 procent i 2030 sammenlignet med 1990.

Det er en enorm opgave, vi har stillet os selv. På bare 10 år skal vi reducere den samme mængde drivhusgasser, som vi har gjort over de forgange 30 år. Det kræver selvsagt en gennemgribende omstilling af det danske samfund.

Så vi har travlt. Men der er intet alternativ. De sidste fire år har været de varmeste i historien. Og her i Danmark har vi netop oplevet den varmeste januar og vådeste februar nogensinde målt.

Det er bekymrende for Danmark og det er bekymrende for vores klode.

Derfor er det vigtigt, at vi ikke sår tvivl om målet og vores villighed til at finde løsningerne.

Vi løser kun opgaven i fællesskab. Med indsatser fra alle dele af samfundet. Og det kræver en klar politisk prioritering af indsatsen – også når det kommer til at finde pengene.

Befolkningen har givet os et tydeligt mandat. De 8 største partier i Folketinget har tilsluttet sig klimaloven.

Og regeringen har i sin korte levetid taget yderligere konkrete skridt i den rigtige retning. Et par få eksempler:

1 mia. kr. ekstra til grøn forskning og udvikling.  
Klimapartnerskaber med erhvervslivet. Et borgerting på klimaområdet.

En historisk grøn finanslov. Den medførte bl.a. oprettelsen af Danmarks grønne fremtidsfond og 2 mia. kr. udtagning af klimaskadelige lavbundslande.



Og i dag er vi så gået i gang med at forhandle om den grønne transportpulje.

Vi har altså allerede taget de første meget vigtige skridt mod målet. Men vi har lang vej endnu.

En særlig udfordring er bl.a. dét, jeg er kaldt i samråd om i dag – nemlig omkostningerne. For naturligvis er omkostninger og finansiering af den grønne omstilling vigtige spørgsmål.

Derfor er jeg også fortrøstningsfuld ved, at et bredt flertal i Folketinget står bag målene i klimaloven. Det opfatter jeg som et klart ja fra alle aftalepartier til også at foretage de svære politiske valg, der skal føre til reelle reduktioner.

Det er nu, vi skal investere i den grønne omstilling, så det senere kommer vores børn og børnebørn til gode.

Derfor skal vi sikre, at vi får mest CO<sub>2</sub>-reduktion for pengene.

Jeg vil i den forbindelse gerne fremhæve tre centrale udfordringer, som vi står over for:

For det første: vi skal sikre midler til selve omstillingen. Med klimahandlingsplanerne står vi foran søsætte en række initiativer. Mange af dem vil formentlig give anledning til udgifter her og nu.

Det kunne fx være at sikre midler til de mange ladestandere, som skal forsyne fremtidens danske biler med grøn strøm. Eller til opkøb af klimaskadelige lavbundslande.

Samtidig er mange af klimaløsningerne lige nu og her dyrere end de formodentlig vil være i fremtiden. Fx er bæredygtig biogas dyrere end naturgas fra Nordsøen. Sådan bliver det forhåbentlig ikke ved med at være. Elbiler



er lige nu dyrere end benzin- og dieslbiler. Sådan bliver det forhåbentlig heller ikke ved med at være.

Og fortsætter teknologi- og prisudviklingen for batterier, kan også eldrevne lastbiler blive konkurrencedygtige på længere sigt.

Derfor kan regningen se større ud i dag, end den faktisk ender med at blive. For teknologien udvikler sig hurtigt i disse år.

For det andet: finansieringen af velfærdssamfundet skal fremtidssikres. Det skal ske i takt med at den grønne omstilling gennemføres, fordi, i takt med den gennemføres, forsvinder en række indtægter fra fossile afgifter.

Alene de bilrelaterede skatter og afgifter giver ca. 50 mia. kr. om året til statskassen. Til sammenligning udgør det mere end halvdelen af udgifterne til sygehusvæsnet.

Lige nu ryger der altså en masse penge i fælleskassen, når der bruges fossile brændstoffer. På et tidspunkt vil de penge ikke være der længere. Hvad gør vi så? Det er en udfordring, der rækker langt ud over én regeringsperiode.

For det tredje skal regningen fordeles retfærdigt.

Næsten uanset hvilke håndtag, vi vælger at benytte os af, vil det ramme nogle borgere og virksomheder hårdere end andre.

I klimaloven er vi bl.a. blevet enige om, at omstillingen skal tage hensyn til beskæftigelsen, konkurrenceevnen og den sociale balance. Disse hensyn er afgørende for, at vi i Danmark kan være et foregangsland for grøn omstilling.



Ingen af os ønsker gule veste i Danmark. Og vi ønsker bestemt heller ikke, at gode danske jobs flytter til udlandet.

Tværtimod skal vi indrette en indsats, hvor en uretfærdig stor del af regningen ikke ender hos oliefyrsejeren i Maribo, og hvor cementfabrikken Aalborg Portland ikke tvinges ud af Danmark.

Vi står altså med en dobbelt-omstillingsopgave: at finde midlerne til den grønne omstilling af samfundet og omstillingen af finansieringen af velfærdssamfundet. Og samtidig skal omstillingen være fair for os alle.

Det er den fælles udfordring, vi med klimalov har skrevet under på, at vi skal løse. Det ansvar har vi altså i fællesskab taget på os.

Det er ikke gjort med et snuptag, eller med et enkelt udspil. Det bliver et langt, sejt træk og en konstant omstilling af det danske samfund.

Hvis nogen begynder at få kolde fødder, må jeg minde om alternativet.

Foruden flere oversvømmelser, flere tørkeperioder og mere ekstremt vejr følger massive økonomiske omkostninger, lavere vækst og dårligere eksportmuligheder.

OECD har i 2015 skønnet, at omkostningerne ved ikke at gøre noget ved klimaforandringerne, kan blive helt op til 10 procent af det globale BNP i år 2100.

At investere i klimaet er derfor den eneste farbare vej, uanset hvilken bundlinje man kigger på.

Danmark har tidligere vist, at grøn omstilling er foreneligt med vækst og velfærd.



Siden 1990 er Danmarks økonomi vokset med 55 pct., mens vores drivhusgasudledninger er faldet med 29 pct.

Vi vendte oliekrisen i 70'erne til noget positivt. Den fik os til at gå foran på bl.a. vindenergi. I dag har Danmark en ledende vindindustri, der beskæftiger mere end 33.000 personer over hele landet og eksporterer for 54 mia. kr. om året - samtidig med at den hjælper os og resten af verden med at bekæmpe klimakrisen.

Netop sådan et entreprenørskab gør, at vi i dag er fantastisk godt positioneret til få andel i den massive grønne vækst, der vil præge verdensøkonomien de næste mange årtier. Ikke bare inden for vindenergi, men i en række brancher.

Som verdensførende på grønne løsninger, er danske virksomheder klar til at tage en stor bid af den voksende kage.

Dansk erhvervslivs grønne førerposition bliver kun forstærket af, at regeringen har sat høje ambitioner og har en klar retning.

Diskussionen af, hvad klimaindsatsen vil koste for virksomheder, borgere og staten, er altså kompleks.

Dansk Industri har lavet en klimaplan, der viser vejen til mindst 55 pct. reduktion. Den koster i alt, anslår de, 90 milliarder kr. over de næste ti år. CEPOS siger, at det kan komme til at koste 26 mia. alene i år 2030 at nå 70 pct. målet.

Man kunne også anvende prisen på et ton CO<sub>2</sub> i EU's kvotehandelssystem og på den baggrund beregne, hvor meget 70 pct. reduktion koster i alle sektorer. Det vil også give et billede. Men måske heller ikke være særligt sigende.



For uanset hvordan vi vender og drejer det, vil omkostningerne - og fordelingen af omkostningerne - ved at realisere 70 pct.-målsætningen uomtvisteligt afhænge af, hvilke virkemidler vi vælger at tage i brug.

Det er værd at huske på, at der er mange former for omkostninger i spil her. Der er både statskassens omkostninger, borgernes omkostninger og erhvervslivets omkostninger.

Disse følges ikke nødvendigvis ad.

Hvis vi øger afgifterne på fossile brændsler, rammer vi virksomheder og borgere, men staten får indtægter. Sådan nogle afgifter kan desuden skubbe til den sociale balance og konkurrenceevnen, som vi har lovet hinanden med klimaloven at tage hensyn til.

Hvis vi giver tilskud eller afgiftslempelser til vedvarende energi, holder vi hånden under virksomhedernes konkurrenceevne. Omvendt er det en udgift for staten, som skal finansieres. Så mangler der penge fra fælleskassen til andre klimaløsninger eller til velfærd.

Ud over disse grundlæggende politiske spørgsmål kender vi endnu ikke alle de tiltag, der bedst kan bringe os hele vejen til 70-procentmålet.

Det afhænger af teknologiudviklingen. Af den politiske vilje. Af den globale efterspørgsel efter grønne løsninger.

Ingen ved præcist, hvornår batterier til tung transport fx bliver gode nok, eller hvor billigt vi kan gøre optag og lagring af CO<sub>2</sub> i fremtiden.



Derfor er det selvfølgelig heller ikke muligt at sætte et endeligt prisskilt på målsætningen eller på fordelingen af omkostningerne i samfundet.

Vi kunne godt sidde her og drøfte omkostninger ved den grønne omstilling uden overhovedet at vide, hvad vi baserede de beregninger på. Men jeg synes, at der er langt mere nyttigt at fokusere på løsningerne først.

Det er i hvert fald sådan, at der er nok at tage fat på. Vi var ikke i nærheden af at være på rette vej, da vi overtog roret i juni sidste år.

Denne her regering har modet til at varsle store forandringer. Og store forandringer kræver omtanke.

Regeringen er i fuld gang med det grundige forarbejde. I øjeblikket arbejder vi på højtryk med at analysere virkemidler og reduktionstiltag.

Venstre og Konservative gik med i klimaloven, og det er jeg rigtig glad for. Det varsler et opgør med den tidligere regerings fodslæbende klimapolitik.

Men opgøret kommer ikke af, at man står på sidelinjen og råber efter halvfærdige beregninger. Det handler om at pege på løsninger, vi kan regne med, og som kan levere konkrete reduktioner.

Når regeringens udspil til klimahandlingsplaner begynder at komme, stoler jeg på, at vi kan finde et lige så bredt fælles fodfæste, som da det handlede om at sætte målene.

Her ser jeg meget frem til at diskutere både løsninger og finansiering med alle.





For en vellykket klimaindsats kræver alle mand på dæk.  
Jeg forventer ikke nogen søndagssejlad i solskin og med blikstille vand. Det bliver nærmere en rusketur, hvor vi hele tiden skal justere kursen og tage stilling til, hvordan vi bedst kommer igennem stormen.

Lykkes vi ikke med det, kommer vi for alvor ud i uvejr.

Men lykkes vi – og det skal vi – bliver vi et lysende eksempel på, hvordan grøn omstilling og et rigt og stærkt samfund kan gå hånd i hånd.

Tak for ordet.