



Ungeklimarådets anbefalinger: Politiske rammer, der gør det nemt og attraktivt for borgerne at handle klima-klogt

WHO estimerer, at klimakrisen kommer til at koste en kvart million tidlige dødsfald om året mellem 2030 og 2050¹. For at bremse ulykken skal vi handle på alle niveauer, både politisk og i vores egen hverdag. Danmark er et af de lande, der har højest klimaaftryk pr person² ³. Med et forbrug på 14-17 tons CO₂ pr borger er der langt ned til de omkring 2 tons, vi måtte bruge, hvis vi skulle dele klimabudgettet retfærdigt med resten af verden⁴.

Vi kan alle gøre lidt for at nedbringe vores klimaaftryk, men meget af det handler også om de strukturer, vi lever indenfor. Eksempelvis udleder vi over det dobbelte af, hvad der ville være et fair CO₂-budget, alene via det fælles offentlige forbrug⁵. Det er derfor nødvendigt, at politikere og virksomheder tager ansvar for at sætte nogle rammer, der gør det lettere for den enkelte borger at nedbringe sit klimaaftryk.

¹ <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/climate-change-and-health>

² <https://doi.org/10.1088/1748-9326/aa6da9>

³ <https://concito.dk/bliv-klimaklog/hvad-kan-man-selv-goere>

⁴ <https://www.tmrow.com/climatechange/#objective--2-tons-co2eq-per-human-per-year-by-2050>

⁵ https://concito.dk/sites/concito.dk/files/dokumenter/artikler/stoerre_trivsel_med_mindre_klimabelastning_hoved-rapport_020117.pdf

Ungeklimarådet foreslår tiltag inden for de følgende ni områder, som vil være adfærdssænkende for borgerne:

- 1. Politisk handlekraft der giver borgerne lyst til at vise samfundssind**
 - 1.1. Klimahandlingsplaner med lineære reduktioner
 - 1.2. Lad det offentlige gå forrest i ansvarligt forbrug
- 2. Bæredygtig dannelse**
 - 2.1. Akkrediteringskriterierne med miljømæssig og social bæredygtighed
 - 2.2. Sustainability mainstreaming i alle uddannelsesstyper
 - 2.3. Økonomisk støtte til bæredygtige tiltag på uddannelsesinstitutionerne
 - 2.4. Opkvalificering til grønne jobs
- 3. Borgerinddragelse der giver ejerskab**
 - 3.1. Klimaborgertinget skal styrkes
 - 3.2. Lokale klimaborgerting i alle kommuner
 - 3.3. Lokale ungeklimaråd i alle kommuner
 - 3.4. Foregangsland på ungeinddragelse
 - 3.5. Støttemidler til lokale projekter for at sikre klima-engagement
- 4. Økonomiske incitament**
 - 4.1. CO₂e-afgift
 - 4.2. Differentieret moms
- 5. Klimavenlig kost**
 - 5.1. Klimamærkning af varer
 - 5.2. Oplysning og undervisning
 - 5.3. Danmark i den plantebaserede førertrøje
 - 5.4. Grønne offentlige køkkener
 - 5.5. Madplaner
- 6. Energi**
 - 6.1. Lavere afgifter når strømmen er grøn
 - 6.2. Energirenoveringer samt udskiftninger af fossilbaserede fyr
 - 6.3. Fleksibel fjernvarme
- 7. Ansvarlige producenter og butikker**
 - 7.1. Forlængelse af reklamationsretten.
 - 7.2. Reservedele skal være tilgængelige i hele den forventede levetid
 - 7.3. Økonomisk incitament for reparationer.
 - 7.4. Forbyd fysiske reklamer
 - 7.5. Partnerskaber mellem butikker
- 8. Transport**
 - 8.1. Flere midler til den kollektive trafik frem for motorveje
 - 8.2. Cykelstier
 - 8.3. Lokale busruter
 - 8.4. Elbilers afgift
 - 8.5. Ladestandere skal være et krav
 - 8.6. Loft over antal parkeringspladser
 - 8.7. Bilfrie bymidter
 - 8.8. Forbyd indenrigsflyvninger

9. Bæredygtige investeringer

- 9.1. Obligatorisk "varedeklaration" af klimaaftrykket for investeringer
- 9.2. Grønne investeringer bør være udgangspunktet
- 9.3. Offentlige institutioner skal gå forrest i fossilfri investering
- 9.4. Folkeoplysning
- 9.5. Favorable politiske rammer for bæredygtige investeringer
- 9.6. Foregangsland i EU

1. Bæredygtigt samfundssind kræver, at politikerne går forrest

Borgerne er villige til at udvise samfundssind og tage ansvar for vores fælles klima⁶. Men hvis den enkelte skal føle, at det betyder noget, hvad vi selv gør, så skal politikerne give os håb. Vi er villige til at handle, hvis vi føler, at vi ikke er alene. Det gør det ekstra vigtigt, at politikerne tager de nødvendige skridt, der gør klimamålsætningerne troværdige. Skru op for tempoet, så kan I bedre overbevise borgerne om at gøre det samme. Vi anbefaler derfor:

1.1 Lav klimahandlingsplaner, der viser en reel vej mod klimaneutralitet. Med lineære reduktioner, ikke en hockeystavs-model, der udskyder problemet til fremtiden.

1.2 Lad det offentlige gå forrest i ansvarligt forbrug. Fra bæredygtige byggematerialer til klimavenlige kantiner. Dette er både vigtigt, fordi det fælles forbrug er så høj en andel af vores klimaaftryk, og ikke mindst fordi det sender et signal til borgerne om, at de ikke er alene om at gøre en indsats.

2. Bæredygtig dannelse: Viden er empowerment

Danskerne vil gerne bidrage mere til at nedbringe vores overforbrug af verdens ressourcer og skabe en grønnere fremtid, men de efterspørger mere viden og vejledning. Det er derfor essentielt, at uddannelser klæder de nye generationer på til at kunne agere bæredygtigt. Viden om bæredygtighed og evnen til at se sin faglighed i kontekst af påvirkning på omverdenen er et vigtigt aspekt af uddannelseskvaliteten.

Formidlingen af klima- og naturkrisen i skolerne bør opprioriteres. Børn og unges klima-vaner dannes tidligt, hvorfor det er ekstra vigtigt at have fokus på bæredygtighed tidligt i skolerne. Dertil har børn og unge en stor indvirkning på deres forældre⁷, så ved at give børnene redskaber til at handle mere klimavenligt, vil det ofte smitte af på forældrenes adfærd.

Udover at styrke de nye og kommende generationers uddannelse, er der også et behov for at investere i efter- og videreuddannelse for de folk, hvis job bliver påvirket af den grønne omstilling. Det vil sikre en retfærdig omstilling, hvor samfundet omskoler folk således, at de kan bidrage på et fremtidigt bæredygtigt arbejdsmarked.

⁶ https://concito.dk/sites/concito.dk/files/media/document/Klimabarometeret%202020_f%C3%A6rdigrapport.pdf

⁷ <https://www.nature.com/articles/s41558-019-0463-3>

I Ungeklimarådets uddannelsesrapport⁸ er en mere detaljeret række anbefalinger. Her vil vi fremhæve:

2.1 Akkrediteringskriterierne for uddannelsesinstitutioner skal indeholde miljømæssig og social bæredygtighed, ligesom de gør i Schweiz.⁹

2.2 Sustainability mainstreaming bør indføres i alle uddannelsestyper. Den konkrete implementering er et lokalt ansvar og op til f.eks. studienævn, men det kan sikres, at det bliver gjort, ved at indskrive det i formålsparagrafferne i lovgivningen, samt følge op på det i de strategiske rammekontrakter.

2.3 Der bør sættes midler af til at understøtte bæredygtige tiltag på uddannelsesinstitutionerne, da mange er økonomisk pressede og derfor ikke har de nødvendige ressourcer til forandring.

2.4 Der skal sikres opkvalificering til dem, der får behov for at skifte profession i forbindelse med den grønne omstilling. Dette kan sikre, at omstillingen bliver en jobfest og at ingen bliver tabt undervejs.

3. Politisk engagement og borgerinddragelse

Ligesom viden er empowerment og en essentiel vej til at styrke den aktive stillingtagen til den grønne omstilling og ens egen adfærd, så er engagement og borgerinddragelse også essentielt. Adfærd skal drives af viden og lysten til at gøre en forskel. Motivationen kan komme fra skræmmekampagnerne om, hvad der sker, hvis vi ikke gør nok, men et bedre middel er direkte borgerinddragelse. Oplevelsen af at have medejerskab over forandringen, er noget af det mest motiverende.

Her kræver det, at der opsættes systemer, hvor borgernes viden om klima kan omsættes til konkrete handlinger, og gerne handlinger der rækker ud over deres egen adfærd. Gennem partnerskaber, nytænkning, udvikling og fællesskab i alverdens konstellationer kan vi accelerere den grønne forandring gennem borgerengagement.

Når borgere inddrages igennem borgerting, eller lokale ungeklimaråd, giver det ikke kun de direkte involverede medejerskab over den grønne omstilling. Det skaber også ringe i vandet blandt deres venner og familie.

Ungeklimarådet anbefaler:

3.1 Der skal forblive et klimaborgerting i Danmark, og det skal sikres, at det bliver meningsfuld inddragelse. Lyt til feedbacken fra det første klimaborgerting.

3.2 Der bør oprettes lokale klimaborgerting i alle kommuner. Byrådet bør aktivt inddrage dem i de politiske processer på tværs af områder for at sikre bæredygtigheds-mainstreaming.

⁸ https://kefm.dk/Media/637580856815298138/Anbefalinger%20Uddannelse_a.pdf

⁹ <https://aaq.ch/en/accreditation/institutional-accreditation/>

3.3 Ligeledes bør der oprettes lokale Ungeklimaråd i landets kommuner. Dette vil give unge mennesker større forståelse for, og mere indflydelse på, hvordan adfærden i lokalsamfundet påvirker klimaet.

3.4 Danmark bør vise sig som foregangsland på ungeinddragelse og hjælpe andre lande med inspiration om at oprette ungeklimaråd, samt støtte solidaritets-ordningen for, at udviklingslande kan medbringe ungdomsdelegater til FNs klimaforhandlinger. Vi har allerede fået ungeklimaråd i Polen, Tjekkiet og Ghana, som vi kan lære meget af at samarbejde med.

3.5 Der bør laves en pulje med støttemidler til lokale projekter, der sikrer mangfoldige typer af klima-engagement. Det kan være klimastrejker, arrangementer om at lave klimavenlig mad sammen, reparations-workshops eller lignende. Her kan der tænkes i mindre beløb til mange forskellige projekter, der når ud til alle dele af Danmark. Der er meget at vinde på at investere i lokale fællesskaber, allerhelst på tværs af generationer og sociale skel.

4. Gør det billigst at producere og forbruge klimaansvarligt

Mange ønsker at leve mere bæredygtigt, hvis det bæredygtige ikke er det dyreste valg. Vi kommer ikke udenom, at en afgift medførende prisforskel er et af de mest effektive greb til at ændre adfærden. Ungeklimarådet anbefaler på det kraftigste at lytte til eksperterne i FNs klimapanel, Den Internationale Valutafond, Verdensbanken, OECD, Nationalbanken, De Økonomiske Råd, Klimarådet og 11.000 forskere. En klimaafgift er den bedste løsning til at reducere vores udledninger hurtigst muligt, da indsatsen for at reducere udledningerne sker der, hvor det er billigst. For uddybning og kilder, se "Ungeklimarådets anbefalinger om klimaafgifter"¹⁰

De mest velhavende borgere har det højeste forbrug af klimaskadelige varer, så en klimaafgift vil naturligt få "omvendt social slagside". Men derudover kan det sikres, at de laveste indkomstgrupper ikke ser afgiften som en stor gene, ved at bruge (dele af) provenuet fra afgiften på en grøn check.

4.1: Vi mener, at forureneren skal betale en støt stigende afgift på udledninger af drivhusgasser. Prisen skal være høj nok til at nå klimalovens målsætning¹¹ og meldes ud hurtigst muligt, så virkshederne kan planlægge langsigtet. Afgiften bør kombineres med tiltag, der forhindrer social slagside, eksempelvis en grøn check.

4.2: Danmark udnytter som det eneste land i EU ikke muligheden for at påvirke købsmønstrene via differentieret moms¹². Tiden er inde til at kigge på muligheden for differentieret moms, da det vil have en hurtig og direkte effekt på det daglige købsmønster. Momsen skal afspejle den effekt varen har på klimaet. Dette vil både ændre købsmønstret hos den enkelte borger, men også påvirke producenten i en grønnere retning.

¹⁰ <https://kefm.dk/Media/1/F/Anbefalinger-om-klimaafgift-a.pdf>

¹¹ <https://klimaraadet.dk/da/rapporter/kendte-veje-og-nye-spor-til-70-procents-reduktion>

¹² <https://dsk.dk/differentieret-moms/>

5. Klimavenlig kost

“Klimabelastningen fra gennemsnitsdanskerens kost er større end den samlede belastning fra personens forbrug af el, varme, benzin og diesel. (...) Kødprodukter er de fødevarer, som giver det største klimaaftryk, efterfulgt af mejeriprodukter. De laveste klimaaftryk kommer fra vegetabiliske fødevarer”¹³

Danmarks madspild er på 715.000 ton årligt,¹⁴ hvilket svarer til vægten af 120.000 elefanter, og vores kost er langt fra i overensstemmelse med kostrådene. Meget kan nås med oplysning, men det er også nødvendigt at se på de rammer, der sættes for borgernes forbrug. Vi anbefaler:

5.1 Klimamærkning af varer vil have mindre effekt end den ovennævnte CO₂e-afgift, da det ikke giver forbrugeren noget økonomisk incitament. Men hvis man kombinerer prisregulering med klimamærkning, så virker CO₂e-afgiften endnu bedre. Klimamærkning hjælper desuden med at oplyse borgerne.

5.2 Der bør også investeres i andre former for oplysning f.eks. undervisning om klimavenlig kost i faget hjemkundskab, ligesom borgertinget anbefalede.

5.3 Regeringen bør investere flere penge i udviklingen af plantebaserede fødevarer, så forbrugerne kan få et bedre udvalg af disse. Det er også her vi skal fokusere vores eksportfremme-midler, så Danmark kan blive berømt for høj kvalitet af mere klimavenlige fødevarer end bacon.

5.4 Danmarks 20.000 offentlige køkkener serverer ca. 800.000 måltider dagligt¹⁵. Vi foreslår, at det gøres obligatorisk, at der i alle offentlige køkkener skal være adgang til et sundt klimavenligt måltid. Denne ændring kan ske uden prisforhøjelser og vil inspirere kantinernes brugere til mere klimavenlig kost hjemme.

5.5 Mange borgere ved ikke, hvordan man laver mad uden kød. Derfor anbefaler vi, at der sættes penge af til at udvikle ugemadplaner, der overholder klimavenlige kostråd og som kan laves forholdsvis nemt. Madplaner er desuden en effektiv måde for familier at nedsætte deres madspild. Disse madplaner skal give inspiration til klimavenlig kost, samt fungere som indkøbsliste, så man undgår madspild.

6. Energi

Der er meget at hente på, at borgerne energirenoverer deres huse, efterspørger vedvarende energi, samt vælger at bruge strømmen på de tidspunkter, hvor den er mest klimavenlig. Men det kræver, at der er fornuftige økonomiske muligheder for at træffe de valg, samt gennemsigtighed og oplysning.

¹³ https://concito.dk/sites/concito.dk/files/dokumenter/artikler/klimavenlig_kost.pdf

¹⁴ <https://www.dst.dk/da/Statistik/nyt/NytHtml?cid=39771>

¹⁵ <https://mfvm.dk/nyheder/nyhed/nyhed/opfordring-til-kommuner-koeb-lokalt-2/>

På produkter som varmepumper og elbiler, kan man styre, hvornår de skal bruge el, og dermed sikre, at det mest er i perioder, hvor produktionen af vedvarende energi er høj. Ungeklimarådet bakker op om en dynamisk elafgift, der er højest, energiproduktionen fra vind og sol er lavere end forbruget. I dag er det sådan, at selvom energiselskaberne ønsker at hjælpe folk med denne adfærd, så er størstedelen af elprisen afgifter. Det betyder, at elselskaberne kun kan styre omkring 20% af prisen, og da de ikke kan sælge strømmen gratis, er procentsatsen i virkeligheden endnu lavere. Cirka 60% af prisen er moms, PSO-afgift og elafgift.

Ud over klimagevinsten vil en dynamisk energiafgift være en økonomisk gevinst for Danmark. I øjeblikket er vi nødt til at eksportere overskydende energi til lave priser og importere til høje priser, når danskerne energiforbrug er højest. En dynamisk energiafgift vil sprede danskernes energiforbrug mere ud, så dette problem mindskes. Samtidigt vil det gøre det lettere at holde frekvensen stabil i elnettet.^{16 17}

6.1 Vi ønsker at lempe afgifterne på tidspunkterne, hvor strømmen er grøn. En opgave energiselskaberne har brug for hjælp til. Effekten kan mangedobles ved, at staten bidrager med incitamentter ud over energiselskabernes egne virkemidler. Mange selskaber har i dag en app, som viser, hvornår strømmen er grøn. Det betyder, at en sådan afgiftsændring vil være forholdsvis nem at implementere, da selskaberne har solide data på, hvornår de bruger hvilken type strøm¹⁸.

6.2 Der bør sættes flere penge af til energirenoveringer samt udskiftninger af fossilbaserede fyr. Den sidste omgang støtte blev hurtigt brugt og havde langt flere ansøgere, end der var midler til, så borgerne er tydeligvis parate til at deltage.

6.3. Ungeklimarådet foreslår at følge Rambølls¹⁹ og Hofors²⁰ forslag om leveringsfleksibilitet. Dvs. mulighed for at levere mindre og mere varme afhængigt af, hvor meget grøn energi der er til rådighed. Man kan tilbyde rabat til de forbrugere, der accepterer dette krav. Idet fjernvarmen er stærkest i de store byer, er det oplagt at lægge testzonerne her. Man kan bygge videre på erfaringerne fra Ecogrid 1 og 2.²¹

7. Få producenter og butikker til at tage ansvar for, hvordan de påvirker vores adfærd

4,5 ton CO₂e om året per borger kommer fra vores forbrug af "ting og sager"²². Det skyldes ikke kun, at vi er for grådige, men også i høj grad de rammer, virksomhederne sætter op for os. Produkter bliver ikke lavet til at holde længe eller være mulige at reparere. Derudover nudger butikkerne os bevidst, med indretningen af butikkerne og med deres tilbudsstrukturer, til at købe mere end vi egentlig har brug for. Det har ført til, at vi er et af de lande, der har den største produktion af affald per person²³.

¹⁶ http://smart-cities-centre.org/wp-content/uploads/Energiafgifter_for_Fremtiden.pdf

¹⁷ <https://api.altinget.dk/forsyning/artikel/ramboell-nyt-tvaerministerielt-udvalg-kan-laere-af-historien>

¹⁸ Det oplyser Andel i et interview til Ungeklimarådet.

¹⁹ Rambøll: <https://www.altinget.dk/forsyning/artikel/ramboell-det-koster-ikke-milliarder-i-elnettet-at-elektrificere-varmesektoren>

²⁰ Hofor: <https://www.altinget.dk/forsyning/artikel/ramboell-det-koster-ikke-milliarder-i-elnettet-at-elektrificere-varmesektoren>

²¹ Ecogrid 2: <https://beof.dk/om-os/udviklingsprojekter/ecogrid-20/>

²² https://concito.dk/files/dokumenter/artikler/klimavenlig_kost.pdf

²³ <https://www.ft.dk/samling/20131/almdel/miu/bilag/15/1287618.pdf>

Ungeklimarådet anbefaler derfor:

7.1 Reklamationsretten skal forlænges, så producenter vil få deres produkter til at holde længere. Desuden anbefaler vi at gøre det til et krav at producenter skal oplyse produktets forventede levetid. Det vil give forbrugeren muligheden for at vælge på et mere oplyst grundlag.

7.2 Vi er enige med Forbrugerrådet Tænk om, at reservedele og opdateringer skal være tilgængelige i hele den forventede levetid og alle væsentlige dele på produktet, skal kunne repareres eller udskiftes²⁴. Ofte er det nemlig kun enkelte dele af produktet, der er defekt.

7.3 Skab økonomisk incitament for at reparere ting i stedet for at købe nyt, fx skattefradrag på reparation af elektronik og andre forbrugsgoder, så vi kan få nedbragt det høje klimaaftryk, at danskerne køber for mange nye ting²⁵.

7.4 Det bør være forbudt at sende fysiske reklamer til folk, der ikke har givet eksplicit tilladelse til det. Det er forbudt at sende uopfordrede reklame-mails til borgerne men det er lovligt at levere uopfordrede reklamer hjemme på deres adresse. Det er et kæmpe spild af papir, cirka 70 kg. pr. person pr. år²⁶ og derudover bidrager det til at skabe kunstige behov, så folk køber ting de i virkeligheden ikke havde brug for. Tilbudsaviser og andre postomdelte reklametryksager bidrager med 0,6 % danskernes CO₂-udslip, så det er en ret stor lavthængende frugt.²⁷

7.5. Borgere skal ikke presses til at købe mere end de har brug for, gennem f.eks. nudging og mængderabat, som ender med madspild. For at få butikkerne til at tage ansvar for, at de med indrettelsen af butikken påvirker kundernes adfærd, kan der oprettes partnerskaber, hvor de forpligter sig på at ændre den måde, de nudger kunderne på, i en mere bæredygtig retning. Det bør gøres klart for butikkerne, at der er meget, de kan indgå partnerskaber om at gøre for klimaet, uden at det bryder konkurrenceregler.

8. Transport

I regeringens infrastruktur-udspil fra april 2021 ses det tydeligt, hvordan privatbilismen fortsat er i centrum. Men flere motorveje løser ikke trængselsproblemer, tværtimod: de katalysere blot flere biler, som så igen kræver flere veje²⁸. Det er en ond cirkel. Da privatbilismen er en af de store CO₂-udledere i transportsektoren, mener Ungeklimarådet, at det eneste ansvarlige at gøre er at sikre, at færre kører i bil, og at dem, som har behov for bil i fremtiden, skal køre i elbil. For at borgerne skal træffe de valg, er regeringen nødt til at skabe nogle rammer, der gør det praktisk og attraktivt.

Der skal især være fokus på at få unge ind i den offentlige transport, inden de får købt deres første bil. Det handler om at skabe grønne transportvaner, der varer hele livet. Derfor er det essentielt, at det er billigt og nemt at bruge offentlig transport.

²⁴ <https://taenk.dk/aktiviteter-og-kampagner/tidligere-kampagner/det-holder-ikke>

²⁵ https://concito.dk/sites/concito.dk/files/dokumenter/artikler/stoerre_trivsel_med_mindre_klimabelastning_hovedrapport_020117.pdf

²⁶ <https://www.ft.dk/samling/20111/almdel/eru/spm/38/svar/851793/1070152.pdf>

²⁷ <https://www.ft.dk/samling/20111/almdel/eru/spm/38/svar/851793/1070152.pdf>

²⁸ <https://t4america.org/wp-content/uploads/2020/03/Congestion-Report-2020-FINAL.pdf>

Mange mennesker i byerne vil ikke have behov for en bil hver dag, derfor bør der være en billig og nem delebilsordning. Det bliver allerede praktiseret flere steder i landet, men bør udvides og synliggøres.

For dem der har brug for egen bil, skal det sikres, at de køber en elbil. Derfor skal det være fordelagtigt for borgeren at vælge en elbil. Norge er et godt eksempel på, hvordan økonomiske fordele medføre køb af elbiler frem for fossilbiler. Ud over det økonomiske incitament er det nødvendigt at gøre det praktisk for folk at eje en elbil. Det kræver bl.a. en nem adgang til ladestandere for folk der bor i lejlighed, som ikke har mulighed for at opstille deres egen lader ved hjemmet.

8.1 Der bør allokeres flere midler til den kollektive trafik i stedet for motorveje. I dag tager en tur fra København til Sj Odde fire timer med offentlig transport, og kun en time og 20 minutter i bil. Både tidsforbruget og prisen på offentlig transport skal så langt ned, at det bliver et attraktivt valg. Derudover bør alle toge elektrificeres.

8.2 Det skal være trygt for borgerne at færdes på cykel, og derfor skal der sikres gode cykelstier rundt i alle byerne og fra bymidte ud til nærområder.

8.3. I de seneste år er der blevet lukket mange busruter i de mindre byer. Det medfører en ond cirkel, hvor flere bliver nødt til at anskaffe bil. Når man først har en bil, er det tillokkende at bruge den til alt, hvilket får antallet af passagerer i de andre busser til at falde, hvorefter der lukkes endnu flere ruter. Der skal investeres i at vende denne onde cirkel, så der kan komme mere liv i de lokale busruter.

8.4. Elbiler bør afgiftsfritages permanent. Et forbud mod salg af nye fossilbiler bør indføres snarest muligt i EU, men i mellemtiden skal Danmark udnytte hele rammen for, hvor meget vi må differentiere afgifterne for at gøre elbiler til det mest attraktive valg.

8.5. Der bør indføres et krav om, at hvis man har mere end et vist antal parkeringspladser, eller hvis man sælger benzin, har man pligt til at opsætte en ladestander.

8.6. I stedet for et minimumskrav for, hvor mange parkeringspladser man skal bygge, bør der i nogle områder indføres maksimumsgrænser, ligesom i Amsterdam²⁹.

8.7. For at få flere folk over i kollektiv trafik og op på cyklen, bør muligheden for bilfrie bymidter overvejes, med undtagelse af tung og offentlig transport. Det vil mindske trængslen og give plads til, at busserne hurtigere kommer rundt. Derudover vil det have en stor sundhedsgevinst gennem mindre partikelforureningen og støj i de tættest befolkede områder. Luftforurening slår hvert år tusindvis af danskere ihjel, endnu flere end rygning.³⁰

²⁹ https://thepep.unece.org/sites/default/files/2017-06/EuropesParkingUTurn_ENG.pdf

³⁰ <https://jyllands-posten.dk/debat/blogs/gambleblogs/christianmadsen/ECE11247544/flere-doer-nu-af-luftforurening-end-tobak-regeringen-er-passiv/>

8.8. Indenrigsflyvning bør forbydes, og det skal sikres, at man kan komme hurtigt og nemt frem med toget til Aalborg i stedet. Danmark er så lille et land, at det bliver nødt til at kunne lade sig gøre.

9. Hvad laver vores penge mens vi sover?

Noget meget effektivt den enkelte borger kan gøre for klimaet er at være opmærksom på, hvor deres penge investeres. Både deres egen opsparing men også de penge, der ligger i deres pensions- og forsikringsselskaber³¹. Desværre er det svært at hitte ud af. Der er meget lidt gennemsigtighed i, hvordan vores penge investeres. Det bør derfor gøres meget tydeligere, om ens penge er investeret i fossile brændsler, samt langt lettere at vælge noget mere bæredygtigt.

9.1. Det skal gøres obligatorisk at "varedeklarere" klimaaftrykket af investeringer, uanset om det er af en opsparing i banken eller et pensionselskab. Det bør ikke kræve en proaktiv kunde og en lang telefonkø at finde ud af, at noget af ens opsparing står i kul - det skal banken aktivt advare om.

9.2. Grønne investeringer bør være udgangspunktet. Hvis ens penge skal havne i klima-skadelige investeringer, skal det være et aktivt tilvalg.

9.3. Offentlige institutioner skal gå forrest i at investere fossilfrit og helst klima-positivt i portefolier der bidrager aktivt til at nedbringe drivhusgasudslippet, hvilket stadig kan være en udmærket forretning rent økonomisk^{32 33}. Det vil sætte et godt eksempel for borgerne og bidrage til at skabe opmærksomhed om muligheden, samtidig med at kommunens investeringer jo har væsentlig større volumen end en borgers.

9.4. Der bør sættes penge af til folkeoplysning på dette område, da finansielle produkter kan opleves som enormt svære at navigere i.

9.5. Der bør sættes mere favorable politiske rammer op for bæredygtige investeringer. Det kunne være en certificeringsordning eller skattefordele.

9.6. Danmark skal være foregangsland i EU og stille mere ambitiøse krav end de fælles EU-regler^{34 35}. Derudover skal vi presse på for, at taksonomien i EU bliver i bedre overensstemmelse med, hvad grønne eksperter anbefaler, da det nuværende udkast er for slapt.³⁶

³¹ <https://www.klimaklogt.dk/guides/pension/>

³² https://brand-studio.fortune.com/hannon-armstrong/the-case-for-climate-positive-investing/?prx_t=PIAGAAAAAnvEQA

³³ <https://akademikerpension.dk/ansvarlighed/vores-ansvar/>

³⁴

https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/business_economy_euro/banking_and_finance/documents/sustainable-finance-communication-factsheet_en.pdf

³⁵ <https://finansdanmark.dk/nyheder/2021/nye-eu-krav-nu-bliver-det-nemmere-at-investere-baeredygtigt/>

³⁶ <https://www.rfi.fr/en/europe/20210422-experts-quit-as-eu-unveils-taxonomy-rulebook-on-green-investments-european-commission-climate-change-environment>