

Energistyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Journalnummer 2020-1221

Den 14. oktober 2020

Dansk Erhvervs høringssvar over lovforslag om ændring af biobrændstofloven og udkast til bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed

Dansk Erhverv takker for muligheden for at komme med høringssvar på lovforslag om ændring af biobrændstofloven og udkast til bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed.

Dansk Erhverv ser meget positivt på regeringens generelle ambition om at sænke udledningen af CO₂ fra landtransporten. Som en branche der står for en betydelig udledning af drivhusgasser i Danmark, bærer landtransporten også et tilsvarende stort ansvar for at lede den grønne omstilling. Gennem de seneste årtier, har transportbranchen allerede gennemgået en betydelig grøn udvikling, der bl.a. har sikret, at de enkelte køretøjer udleder markant mindre CO₂ set ift. 1990. På trods af en høj økonomisk vækst de sidste 30 år, og dermed en større efterspørgsel på transport- og logistikløsninger, så har branchens udledning af drivhusgasser været konstant, og sammenhængen mellem vækst og CO₂-udledning for landtransporten er dermed knækket.

Lovforslaget, udstedt på baggrund af en bred politisk aftale, bygger videre på det allerede forhøjede iblandingskrav, der blev indført i starten af 2020. Under den tidligere høring af lovforslaget i 2019, påpegede Dansk Erhverv de store udfordringer, der eksisterer ved en årlig og uforudsigelig forhøjelse af iblandingskravet. Dansk Erhverv har i dette tilfælde de samme forbehold, og opfordrer regeringen til at indfase et mere gennemskueligt CO₂-fortrængningskrav, der strækker sig over en længere årrække og som er funderet på et bredt politisk flertal, som kan sikre langsigtet investeringssikkerhed for erhvervslivet og dermed en betydelig grøn omstilling af den danske landtransport.

Med en årlig forhandling om iblandingskravet, skaber man en usikker model for transportbranchen og brændstofleverandørene. Den pludselige stigning af iblandingskravet der blev indført i 2020, umuliggjorde det for branchen at forbedre det nødvendige indkøb af biomateriale og skabte en stor efterspørgsel efter biobrændstoffer, der oversteg det generelle udbud.

Landtransporten er et særligt konkurrenceudsat erhverv, og mærker hurtigt konsekvenserne af stigende priser på brændstof. For internationale virksomheder betyder det, at de i stedet tanker i vores nabolande, mens det for små- og mellemstore transportører, i værste fald kan få store konsekvenser for deres konkurrenceevne. Meromkostningen for erhvervet på de forventet 30. mio. kr.-, der følger af en fortsat forhøjelse af iblandingskravet, vil derfor risikere at ramme en allerede trængt branche.

Dansk Erhverv opfordrer regering og folketingets partier til, at fastlægge en flerårig ramme for kravene til transportbranchen, der kan skabe den nødvendige forudsigeligthed for branchen.

En anden ulempe ved det nuværende iblandingskrav er de indskrænkede muligheder, som leverandørerne af drivmidler har, hvor der med det nuværende krav kun tages højde for iblanding af biomateriale i benzin, diesel og gas. Alternativer som f.eks. brint og electrofuels understøttes ikke af det nuværende iblandingskrav. Da der ikke findes et enkelt alternativt drivmiddel, som kan understøtte hele transportbranchens grønne omstilling, er der behov for en anden model, der kan erstatte iblandingskravet og skabe et marked, hvor flere forskellige drivmiddelstyper tilvejebringes.

Det nuværende iblandingskrav er desuden et minimumskrav og skaber dermed ikke et incitament for leverandørerne til at finde bedre og mere klimavenlige drivmidler, end hvad den nuværende model kræver. Dansk Erhverv opfordrer derfor til, at det nuværende iblandingskrav erstattes med et flerårigt fortrængningskrav, der frem mod 2030 kan sikre, at landtransporten også bidrager betydeligt til 70% målsætningen.

Med et fortrængningskrav skal der forstås, at drivmiddelleverandøren forpligtes til at udbyde drivmidler, der udleder "x" procent mindre CO₂ end et givet år. Den krævede CO₂ fortrængning stiger årligt, indtil hele transportbranchen skal køre på 100 procent CO₂-frie drivmidler i 2050. Fortrængningskravet vil have fokus på CO₂ reduktion i den del af transportsektoren, som ikke elektrificeres, og således være et parallelt initiativ, som sikrer CO₂ reduktioner i hele transportsektoren. I givet fald der sker en accelereret elektrificering, så vil der fortsat ske en CO₂-reduktion i alle de eksisterende køretøjer. Fordi kravet vil blive implementeret på alle drivmidler til både den tunge, og i praksis også for den private transport, vil et fortrængningskrav også understøtte den grønne omstilling for personbiler og sikre, at de biler, der ikke elektrificeres på den korte bane, kører på et grønnere drivmiddel.

For at skabe en teknologineutral og omkostningseffektiv CO₂-fortrængning, så skal det være muligt at handle mellem leverandørerne i form af et markedsbaseret system. Det vil sige, at en leverandør af for eksempel 100 procent biogas kan sælge sine overskydende CO₂-reduktioner til andre leverandører. Markedsmodellen bygger videre på den eksisterende ticket-model i biobrændstofloven med den præcisering, at der specifikt sigtes på CO₂-reduktioner i den del af transportsektoren, som ikke på kort sigt og mellem langt sigt elektrificeres. Dermed sikres en omkostningseffektiv omstilling i hele transportsektoren og et incitament til at udbyde produkter med høj CO₂-fortrængning.

Det er muligt at indrette systemet, så det svarer til, hvordan eksempelvis gældende regler og Paris-aftalen måler CO₂-udledninger, det vil sige at alle alternative drivmidler vil blive indregnet med 100 procent CO₂-fortrængning, uagtet at de i brændstofkvalitetsdirektiv og VE-direktivet ikke indregnes med en 100 procent CO₂ effekt. Dette vil antageligvis være den billigste model til opnåelse af et CO₂-fortrængningskrav, da alle alternative drivmidler vil tælle med 100 procent CO₂-fortrængning. Men der vil være den ulempe, at det ikke tager højde for de afledte effekter i for eksempel produktionen blandt andet i form af "indirect land use change impacts of biofuels

(ILUC) ved anvendelsen af drivmidlet, og dermed ikke nødvendigvis sikre en opgørelse af den reelle klimaeffekt. Derfor foreslås en alternativ model med et CO₂-fortrængningskrav, hvor alternative drivmidler indregnes på baggrund af det pågældende drivmiddels CO₂-fortrængning.

Dette vil betyde, at der tages højde for klimaeffekten i et "vugge-til-grav" perspektiv, så eksempelvis mindre klimavenlige biobrændsler ikke bidrager til samme fortrængning som avanceret biomateriale. Samlet set vil modellen formentlig gøre CO₂-fortrængning dyrere i Danmark end i store dele af EU, hvor alle alternative drivmidler i dag tæller med en 100 procent CO₂-fortrængning, da et CO₂-fortrængningskrav vil kræve en større mængde biobrændstoffer for at nå en given målsætning. Det kan derfor også have betydning for omkostningerne, men samtidig sikres en høj klimamæssig integritet, og der gives et korrekt markedsbaseret incitament til udvikling og skalering af de mest bæredygtige og klimavenlige alternativer.

Derfor bør en sådan model på sigt også forankres på EU-niveau, og det er en forudsætning med revision af bl.a. direktiver for brændstofkvalitet, vedvarende energi, energibeskatning mm. På samme måde måles biogas og brints fortrængningsgrad efter, hvordan drivmidlet er produceret. En brintbil opladt på brint produceret af eksempelvis vindmøllestrøm vil derfor kunne tælle en 100 procent fortrængningsgrad.

Et fortrængningskrav formår også at skabe forudsigelighed for markedet, modsat det nuværende iblandingskrav og leverandører kan derfor allerede nu begynde at konkurrere om at få fremskaffet de grønneste drivmidler, så de overholder fremtidige stigninger af kravene. En CO₂-fortrængningsmodel kræver desuden fastlæggelse af bæredygtighedskriterier, hvor der tages højde for CO₂-fortrængningen.

Elektrificering af transporten er et centralt skridt for den grønne omstilling og vil frem mod 2030 accelereres i persontransporten, varebiler og sekundært i lettere lastbiler. Elektrificeringen fremmes allerede med en lang række politiske virkemidler, der skal suppleres af partnerskabets anbefalinger. Fortrængningskravet er et parallelt initiativ med fokus på CO₂-reduktioner i det, som ikke elektrificeres. Derfor bør elektrificering ikke tælles med under fortrængningskravet, da det vil begrænse den samlede omstilling af transportsektoren frem mod 2030. Til sidst, vil Dansk Erhverv præcisere at vi støtter et forbud mod anvendelsen af palmeolie i biobrændstoffers bæredygtighed. Det er vigtigt at der tages højde for ILUC-effekt, beskyttelse af regnskov, sikre biodiversitet samtidig med at, vi understøtter cirkulær bioøkonomi. Her er der mulighed for at eventuelle restprodukter kan bruges til eksempelvis proteiner i foder og fødevarer.

Med venlig hilsen,

Ulrich Bang
Klima- og Enerגיעhef