



Hvor Drivkraft Danmark har foreslået et CO2-fortrængningskrav på 30 % i 2030, foreslår regeringen 4,6 % i 2022 og 6 % i 2030!

2020-10-01 09:49 CEST

CO2-fortrængningskrav kan levere mere end regeringen lægger op til

Overgangen fra et iblandingskrav til et CO2-fortrængningskrav har stået øverst på Drivkraft Danmarks ønskeseddel siden vores Plan 2050 blev offentliggjort sidste år. Derfor er vi naturligvis begejstrede for, at regeringen med sit længe ventede klimaprogram har taget tilgangen til sig. Når vi alligevel ikke har hænderne over hovedet, skyldes det ambitionsniveauet. Hvor Drivkraft Danmark har foreslået et CO2-fortrængningskrav på 30 % i 2030, foreslår regeringen 4,6 % i 2022 og 6 % i 2030!

Et CO2-fortrængningskrav fokuserer på de anvendte brændstoffers CO2-aftryk i et vugge-til-grav perspektiv. Det er et vigtigt skridt i den rigtige

retning, fordi det vil fremme anvendelsen af de bedste VE-brændstoffer og samtidig sikre udfasning af de mindre gode første generations (1G) biobrændstoffer.

Regeringens udspil skal imidlertid ses i sammenhæng med, at der allerede i dag er EU-krav om 6 % CO₂-fortrængning i brændstoffer anvendt til transport og landbrug. Det krav opfyldes med det nuværende iblandingskrav på 7,6 % samt indkøb af såkaldte UER'er, der er beviser for opstrømsreduktioner udenfor EU. Med regeringens forslag vil UER'er formentlig blive nødvendige helt frem til 2030, selvom vi ligesom de fleste andre er enige i, at metoden ikke er optimal.

Et 4,6 % fortrængningskrav fra 2022 svarer faktisk til det nuværende iblandingskrav på 7,6 %. Når regeringen alligevel vurderer, at det vil have en positiv CO₂-effekt, skyldes det, at Folketinget med aftalen om iblandingskravet for 2020 fra sidste år, samtidig vedtog at iblandingskravet igen skulle sænkes til 5,75 % i 2021. Et fortrængningskrav på 4,6 % i 2022 vil med andre ord være et skridt frem, et skridt tilbage og et skridt frem igen, eller som Drivkraft Danmarks formand Peter Rasmussen formulerede det til TV2: "Det svarer til, at jeg går til lønforhandling hos min chef, og så lægger han ud med at sige, at han vil trække mig 500 kroner i løn, og når han ikke gør det alligevel, så er det en lønforhøjelse på 500 kroner. Det er en mærkelig måde at regne på, og det gør ikke noget godt for klimaet."

Et CO₂-fortrængningskrav på 6 % ville stort set kunne opfyldes allerede i dag uden brug af UER'er, hvis man var villig til at betale markedsprisen for avanceret HVO. Men hele pointen med et ambitiøst og langsigtet CO₂-fortrængningskrav er jo ikke, at vi bare skal fortsætte med kun at bruge biobrændstoffer. Pointen er, at kravet skal sende et klart signal til markedet om, at der vil være en stigende efterspørgsel efter nye og mere bæredygtige VE-brændstoffer som brint og elektrofuels, og at raffinaderierne skal omstille produktionen. Det skal sikre reelle og bæredygtige CO₂-reduktioner i den del af transporten, som ikke elektrificeres med batterier. Forhåbentlig bliver ambitionsniveauet hævet i de kommende forhandlinger, så vi ender på et fornuftigt niveau i 2030.

Branchen står i dag for 99 % af energien til transporten. Vi har en afgørende rolle og et særligt ansvar for at holde hjulene i gang og samtidig sikre, at den grønne omstilling for alvor flytter ud på vejene.

Kontaktpersoner



Jacob Stahl Otte

Direktør

jso@drivkraftdanmark.dk

33 45 65 16



Jeppe Røn Hartmann

Politisk chef

jrh@drivkraftdanmark.dk

21 48 48 37