

Hvorfor EU ikke bør inkludere brændstoffer i CO₂-krav til tunge køretøjer

Rådet for Grøn Omstilling anbefaler at Danmark ikke udvander EU's grønne ambitioner for lastbiler og busser med inkludering af brændstoffer

Derfor bør brændstofkreditter, CCF og biogas ikke inkluderes i EU's CO2-krav til nye tunge køretøjer

1. Inkludering af brændstofkreditter og carbon correction factor, herunder biogas og e-fuels, **svækker betydeligt ambitionsniveauet i reguleringen** og vil betyde, at omstillingen og billiggørelsen af nul-emissionslastbiler forsinkes til skade for vognmænd og klima. Af samme grund har **EU-Kommissionen aktivt fravalgt brugen af alternative mekanismer som carbon correction factor, typegodkendelse og brændstofkreditter i reguleringen.**
2. Et flertal **af lastbilproducenterne i EU er imod inkludering af brændstof** i reguleringen. Herunder **Volvo, Scania og Daimler.**
3. Et svækket ambitionsniveau betyder, at **den europæiske industri sakker bagud** i forhold til særligt USA og Kina, hvor betydelige støttebeløb driver udviklingen fremad og gør det mere attraktivt at etablere produktion og værdikæde til fx køretøjer, batterier, råvarer mm. i fx USA.
4. **Et højt ambitionsniveau sikrer hurtigere innovation og udvikling i EU** uden brug af enorme støttebeløb, og sikrer også på sigt konkurrenceevnen ved billigere lastbiltransport med el-lastbiler. Californien har endvidere fremsat et forslag om 100 % reduktion for lastbiler i 2040.
5. Uden et højt ambitionsniveau vil EU i højere grad blive **afhængig af blandt andet Kina**, hvilket i den nuværende situation kan være **sikkerhedsmæssigt betænkeligt**, ligesom en større konflikt i praksis kan forsinke EU's grønne omstilling til skade for virksomheder og klima.
6. **Danmark har brug for ambitiøse CO2-krav** til nye tunge køretøjer for at kunne nå sine klimamål. Danmark har ikke selv en bilindustri og derfor begrænset mulighed for at få indflydelse på disse emissioner – særligt lastbiler, der ikke har en registreringsafgift. Til gengæld har **Danmark en stor komponentindustri**, f.eks. Danfoss, der leverer nødvendige teknologier, der **bruges i elektriske busser og lastbiler.**
7. **Danmark har** i forhold til alle tidligere reguleringer og revisioner **altid haft en position om at undgå brændstofkreditter, carbon correction factor og typegodkendelse** – senest i forhold til de reviderede CO2-krav til personbiler i 2022, hvor alle større partier bakkede op om mandatet.
8. **Danmark** har i forbindelse med COP26 skrevet under på et Memorandum Of Understanding **med bl.a. USA om at 100 % af nye lastbiler og busser skal være nulemission inden 2040.** Endvidere har Danmark skrevet under på et non-paper til EU-Kommissionen om at alle nye busser og lastbiler skal være nulemission hurtigst muligt, hvilket i praksis, i forhold til reguleringen, vil være 2040.
9. **Brændstoffer i EU reguleres i VE-direktivet og i Brændstofkvalitetsdirektivet** – herunder typer og ambitionsniveau. **Brug af biogas er et nationalt anliggende – ikke et EU-anliggende.** Derudover vil yderligere krav til brug af f.eks. biobrændstoffer og e-fuels, hverken mindske klimabelastningen fra transportsektoren eller øge mængden af tilgængelig alternative brændstoffer.

10. En lang række store danske virksomheder (som fx *Mærsk, DSV, DFDS, Bluewater, Danske Fragtmænd, Grundfos, IKEA, COOP, Brintbranchen og Schulstad*) har i et høringssvar bedt Danmark om at arbejde for et mål om **100 % nulemissionsmål for nye solgte lastbiler i 2035**.
11. I **regeringsgrundlaget** står der, at regeringen vil arbejde **for at fremme nulemissionslastbiler**. Der står også at man vil arbejde for mere biogas til brug for at erstatte naturgas (der mangler fra Rusland). Det er en rigtig ringe ide at arbejde for at øge brugen af gas.
12. **Biogas til lastbiler giver ingen mening. Biogassen er der ikke, infrastrukturen er der ikke og det bliver alt for dyrt – også i vejbeskatning.** EU's regulering vil etablere infrastruktur til nul-emissionskøretøjer i perioden 2025-30, men ikke til gas. EU's vejbeskatningsdirektiv giver medlemslandene mulighed for at give rabat til nul-emissionskøretøjer i vejbeskatningen. **Enhver form for gaskøretøjer behandles som et fossilt køretøj og får ikke en særskilt rabat – uanset brændstof.** Tysklands ulovlige rabat stopper og den tyske vejbeskatning fordobles, hvorfor der reelt ikke kommer til at køre gaskøretøjer igennem Tyskland. Det bliver og forbliver for dyrt, samtidig **med at der ikke er tilgængelig bio-LNG i de fleste EU lande.**
13. **Brændstofdruitter, carbon correction factor og typegodkendelse er ikke en kosteffektiv måde at opfylde målene på,** modsat nulemissionslastbiler. Derfor skal **biobaserede brændstoffer bruges til bl.a. at omstille fly, skibsfart og industri,** der er langt mere udfordrende at omstille og hvor vi har brug for kulstofbaserede brændstoffer.
14. Selv med et dansk mandat for 100 % nulemissionsmål for nye solgte lastbiler i 2040 er det **højest usandsynligt at reguleringen ender mere ambitiøst end forslået af Kommissionen.** Det vil sige at nye lastbiler samlet set reelt kun skal reducere med mindre end 80 % og der er rigelig fleksibilitet indbygget, hvilket i praksis betyder, at danske vognmænd kan købe gaslastbiler, selv efter 2040.

 Rådet for Grøn Omstilling

**Danske virksomheder vil have 65 %
reduktion i 2030 og 100 % i 2035**



RÅDET FOR
GRØN OMSTILLING



GRUNDFOS



coop



BLUE
WATER
SHIPPING



DSV

Global Transport and Logistics



DFDS



IKEA



Lantmännen
Schulstad



Brintbranchen



Danske
Fragtmænd



MAERSK