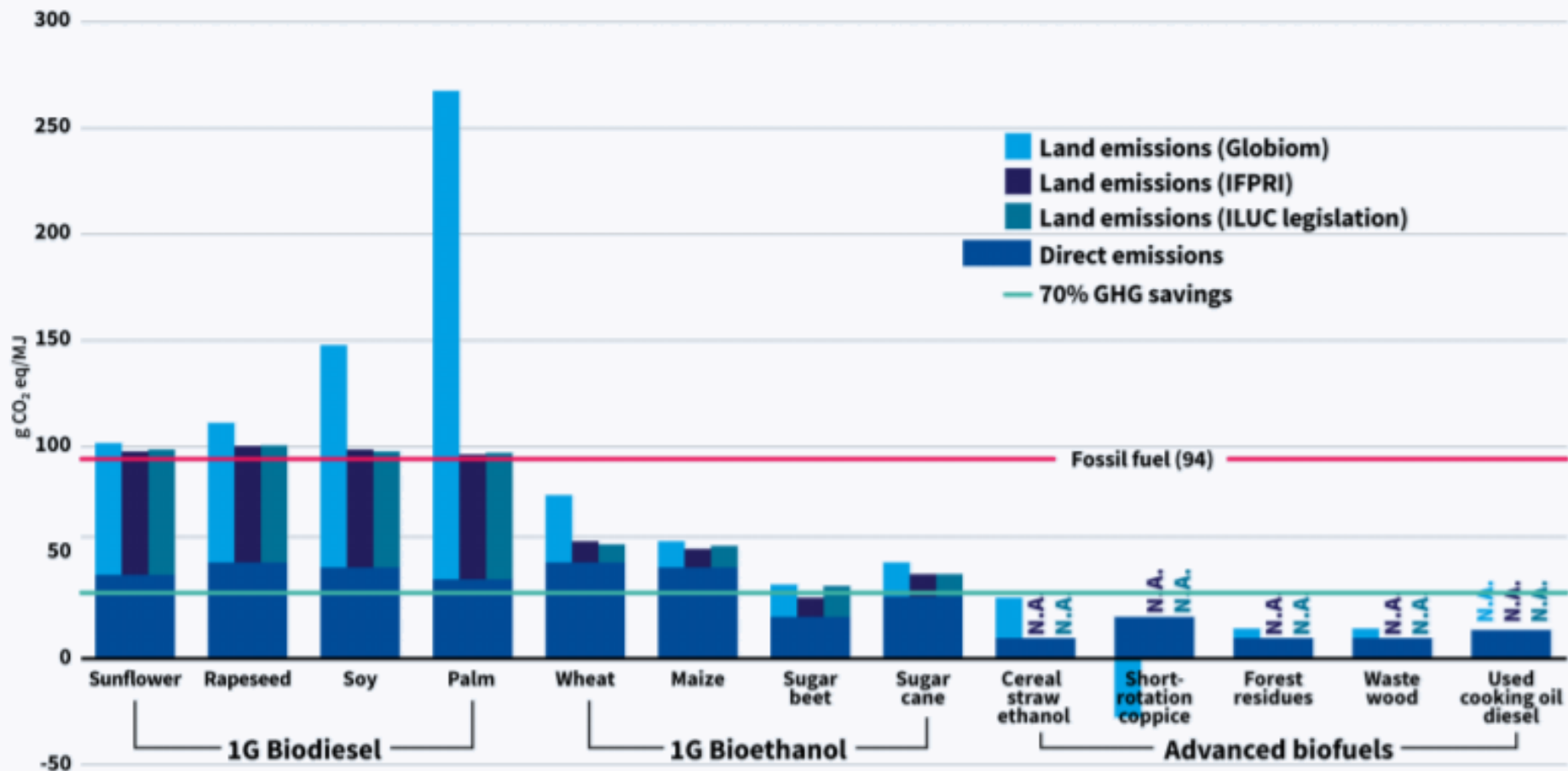


Biobrændstofloven

Implementering af VE-direktivet og RefuelEU-reguleringerne

Direct emissions plus land emissions



Forbruget af 1.g biodiesel i Danmark svarer til brug af **90.000 hektar** – eller **3% af landbrugsarealet**.

Grøn omstilling af vejtransporten (2020)

Aftalepunkter:

- Udfasning af 1. generations biobrændstoffer med høje globale udledninger.
- Fokus på avancerede og konkurrencedygtige teknologier.
- Nationale **ILUC-værdier (globale effekter)** skal indgå i **reguleringen senest i 2025.**
- Fortrængningskravet hæves under hensyntagen til EU-regler, økonomi og CO2-effekter.

Aftale mellem regeringen, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om:

Grøn omstilling af vejtransporten (4. december 2020)

Aftalepartierne er derudover enige om, at det er afgørende, at der løbende sker en udfasning af første generations biobrændstoffer med høje globale udledninger, og at nye og mere avancerede teknologier skal tages i brug i takt med, at de bliver tilgængelige og konkurrencedygtige. **Aftalepartierne er derfor enige om, at nationale ILUC-værdier eller lignende, der tager højde for globale effekter ved produktionen af biobrændstoffer, skal indgå i den nationale regulering af biobrændstoffer hurtigst muligt og ikke senere end fra tidspunktet, hvor fortrængningskravet hæves i 2025 under hensyntagen til EU-regulering og inden for de skitserede økonomiske rammer og skønnede CO₂-effekter i denne aftale.**

Aftalepartierne er endvidere enige om at styrke bæredygtigheden af de anvendte biobrændstoffer i Danmark. Derfor udelukkes bl.a. biobrændstoffer baseret på palme- og sojaolie fra at kunne indgå i målopfyldelsen af det nationale CO₂-fortrængningskrav fra 2022, eftersom palme- og sojaolie har de ubetingede højeste ILUC-værdier. Endvidere begrænses anvendelsen af biobrændstoffer baseret på animalsk fedt og brugt madolie i overensstemmelse med begrænsningen i VE II-direktivet.

Aftalepartierne vil løbende træde sammen for at drøfte udviklingen af markedet for bæredygtige brændstoffer og vil i 2023 drøfte den konkrete udmøntning af de afsatte midler til CO₂-fortrængningskravet fra 2025 og frem samt eventuelle skærpelser af fortrængningskravet og specifikke krav til Power-to-X og andre avancerede VE-brændstoffer. Partierne noterer sig, at fortrængningskravet i 2022-2024 er fastsat ud fra, at der frem til 2025 ikke forventes at ske en stigning i mængden af anvendte første generations biobrændstoffer.

Aftalepartierne er enige om en række understøttende initiativer om skærpelse af bæredygtighed, jf. bilag 2.

Kilometerbaserede afgifter for lastbiler

Afgifter på lastbiltrafik er i dag fastsat betydeligt under de samfundsøkonomiske omkostninger, som opstår gennem lastbilernes slid på vejinfrastrukturen, ulykker, støj, luftforurening, bidrag til trængsel og udledning af CO₂.

Aftalepartierne er enige om, at Danmark fra 2025 træder ud af samarbejdet om eurovignetten med henblik på at indføre en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler over 12 tons. Den konkrete afgiftsmodel aftales senere pba. et oplæg fra regeringen.

I det videre arbejde med vejafgiften for lastbiler belyses forskellige modeller, hvor der vil være fokus på CO₂-differentiering for at understøtte den grønne omstilling. Partierne noterer sig, at dette fordrer en ændret EU-regulering, der aktuelt forhandles om. Ved mulighed for CO₂-differentiering skønnes afgiften at kunne reducere CO₂-udledningen med 0,1 mio. ton i 2025 og 0,2 mio. ton i 2030. Ud over de grønne hensyn skal de mulige modeller bl.a. overvejes ift. konsekvenser for erhvervet, sammenhængskraften på tværs af landet samt sammenhængen til varebiler. Dertil vil det blive undersøgt, om køretøjer med en tilladt totalvægt mellem 3,5 og 12 tons også bør omfattes af afgiften samt konsekvenserne heraf. Aftalepartierne vil senest i 2025 tage stilling hertil.

Aftalepartierne er enige om, at vejafgiften for lastbiler skal indebære et finansieringsbidrag på 500 mio. kr. årligt i 2025-2027 og 1.000 mio. kr. årligt fra 2028 og frem. Finansieringsbidraget er opgjort efter mindreprøvet fra afskaffelsen af den periodebaserede vejafgift, adfærdseffekter og administrative omkostninger.

Øvrige initiativer

Analyse af forsøgsordning med dobbeltrailere

Doppeltrailere vil efter Vejdirektoratets og Færdselsstyrelsens vurdering potentielt kunne medvirke til en effektivisering af godstransporten og dermed reducere CO₂-udledningen. Der iværksættes en analyse af dobbeltrailernes kørekurver, arealbehov, testkørsler mv., så det kan fastlægges, hvilke ombygninger der vil skulle gennemføres for at kunne opretholde den fornødne trafikikkerhed på et givent vejnet. Med udgangspunkt i analysen vil det være muligt bl.a. at udarbejde et udkast til et vejnet mv., der vil kunne benyttes af dobbeltrailervogntog. Aftalepartierne er enige om at afsætte 1 mio. kr. i 2021 til analysen.

SAMFUNDSOPGAVER

Daka er garant for Danmarks veterinære sikkerhed.

Vi indsamler:

- døde dyr fra landbrug og hobbybrug i hele landet.
- affald fra slagterierne.
- madaffald.

Vi forarbejder og recirkulerer alle værdistoffer til:

- foderingredienser til produktions- og kæledyr
- gødning til økologiske landbrug
- 2.G biodiesel og anden grøn energi

Sikkert, bæredygtigt og værdiskabende

6 sites på 4 lokationer, 240 medarbejdere



2.G BIODIESEL FREMSTILLET AF FEDT FRA DØDE DYR OG SLAGERIAFFALD

50-55.000 tons årligt, svarende til:

- ca 1,7% af dieselforbruget i Danmark.
- ca 1/3 af CO2 fortrængningskravet i 2024

Fortrængningseffekt på 85% ift. sort diesel.

Men, hele fortrængningskravet er siden Aftalen om Grøn Transportbrændstof trådte i kraft i 2022 opfyldt af 1.G biodiesel baseret på energiafgrøder.

2.G biodiesel eksporteres i stedet til det europæiske marked, primært Italien, Holland, Frankrig og UK, hvor bæredygtigheden prioriteres gennem dobbelttællingsprincippet.



HVAD SKAL DER SKE NU?

Danmark bør skabe et økonomisk incitament til at vælge de mest bæredygtige brændstoffer ved opfyldelse af fortrængningskravet fra 2025.

Inddrage ILUC-værdier ved beregning af fortrængningseffekten hurtigst muligt så 2.G vælges før 1.G

Måder at skabe en grøn forandring:

- Opfølgning på "Aftalen om Grøn Vejtransport".
- Implementering af VE-III direktivet.

