

24. april 2015

Kommentarer til ”Høring om drivhusgasreduktioner i den ikke-kvotebelagte sektor”

Tak for muligheden for at komme med kommentarer til ovennævnte her inden, regeringen udarbejder sit høringssvar. Vi ser desuden frem til den dialog, der følger i speciludvalget.

Vi har i det nedenstående holdt os til transportsektoren og ikke til de øvrige områder inden for den ikke-kvotebelagte sektor. Transportsektoren er præget af lange omstillingsperioder, mange individuelle aktører og – på EU plan – en meget stor import af olie. Alle tre ting taler for at komme i gang med omstillingen – også selv om den på nogle områder kan være dyrere pr. ton CO₂ end et ensidigt fokus på den klassiske energisektor. DK har desuden på nogle områder industrielle styrkepositioner, der også erhvervsmæssigt gør det interessant at satse på at få omstillingen i transportsektoren i gang.

Det bør overvejes at fastlægge et pejlemærke for, hvor stor en del af 2030 forpligtelsen i ikke-kvotesektoren, DK vil gå efter at realisere i transportsektoren, så udviklingsvejen frem til 2050 tydeliggøres.

Generelt finder vi det vigtigt, at DK arbejder for yderligere effektiviseringer i transportsektoren (længere på literen) ud over det, der allerede er vedtaget for personbiler fra 2021 og for HDV fra 2025. Potentialerne er efter vores mening ikke udtømte endnu og specielt på HDV området er reguleringen relativt svag.

Vi betragter det desuden som vigtigt, at Danmark forfølger flere spor (el, el-plug-in hybrider, biobrændstoffer mv.), da der pt. er tale om teknologier, der er nye på markedet og hvor priserne i perioden frem mod 2030 derfor er forbundet med relativt store usikkerheder.

Mht. avancerede biobrændstoffer har Danmark særligt gode industrielle muligheder – især hvad angår bioethanol og biogas. Disse bør naturligvis udnyttes.

Mht. virkemidler på biobrændstofområdet, finder vi at delmål (iblandingsmandater) er det enkleste og mest transparente (for aktørerne bl.a. virkemiddel). Vi afviser ikke, at man kan anvende brændstofkvalitetsdirektivets metode. Men den bør i givet fald tilpasses ønsket om en gradvis indfasning af avancerede biobrændstoffer. Med den nuværende systematik er der ikke ”afstand” nok mellem fx bioethanol baseret på sukkerrør og de avancerede brændstoffer til at det er attraktivt at satse på de avancerede biobrændstoffer.

Endelig vil vi opfordre til, at der udarbejdes en plan for indfasning af E10 – eller E15 – da det vil være svært (umuligt) at nå de nuværende og kommende målsætninger uden en højere standard end den nuværende E5.