



Kommentarer fra Klimadialogforum til *Veje til klimaneutral lastbiltransport*

12. november 2021

Klimadialogforums medlemmer har haft mulighed for at indsende kommentarer til Klimarådets rapport *Veje til klimaneutral lastbiltransport*. Landbrug & Fødevarer har benyttet sig af denne mulighed. Klimarådet vil gerne benytte lejligheden til at takke for kommentarerne.

Landbrug & Fødevarer er overordnet set enige i, at der er brug for at omstille den tunge transport, men er ikke enig i Klimarådets forslag om højere afgifter på den tunge transport. De mener dog, at hvis transportområdet alligevel pålægges afgifter, er det vigtigt, at disse tilbageføres til erhvervet i form af CO₂-reducerende tiltag. Neden for finder I et kort sammendrag af Landbrug & Fødevarers kommentarer, der kan læses i sin fulde længde på næste side.

Afgifter på lastbiltransport

Det er Landbrug & Fødevarers vurdering, at Klimarådets forslag om en kørselsafgift vil få store konsekvenser for den danske fødevareklynge, bl.a. fordi det er vanskeligt at ændre kørselsmønstre i denne sektor. Samtidig påpeger Landbrug & Fødevarer, at ca. 75 pct. af fødevareproduktionen eksporteres og det derfor ikke er muligt at overvælge prisen på forbrugerne.

Anvendelse af biogas i den tunge transport

Landbrug & Fødevarer bakker op om en sondring mellem et støttet biogasmarked til industrien og et ikke-støttet biogasmarked til transportsektoren. I den forbindelse påpeger Landbrug & Fødevarer, at Klimarådet ikke har taget højde for den nye lov om biobrændstoffer, der betyder, at biobrændstoffer, der modtager støtte, ikke kan anvendes til at opfylde CO₂-fortrængningskravet. Lovgivningen træder i kraft i 2022. Der vil dermed komme et skel mellem støttet biogas fx i industrien og ikke-støttet biogas i transportsektoren, og biogas til transportsektoren er dermed en yderligere biogasproduktion.

Landbrug & Fødevarers kommentarer til Klimarådets rapport "Veje til klimaneutral lastbiltransport"

Landbrug & Fødevarer (L&F) hilser en ny dybdegående sektorstrategi for den tunge transport velkommen. Der er brug for en bred og koordineret samtænkning af forskellige tiltag på transportområdet.

L&F er enige i, at der er brug for at omstille den tunge transport, men er ikke enig i Klimarådets forslag om højere afgifter på tung transport. Hvis transportområdet alligevel pålægges afgifter, er det vigtigt, at disse tilbageføres til erhvervet i form af CO₂-reducerende tiltag.

Afgifter på lastbiltransport

L&F vurderer, at Klimarådets forslag om en kørselsafgift vil få store konsekvenser for den danske fødevarerklynge. Hver tredje kørte kilometer med danske lastbiler herhjemme er transport af varer for fødevarerklyngen.

Hvis der skal indføres en kørselsafgift, er det dog meget vigtigt, at denne differentieres, så afgiften er højere ved kørsel i byerne end på landet, hvor der blandt andet er mere støj og trængsel. Det kræver dog en teknologi, der kan tage højde for det.

L&F er også kritiske over for Klimarådets forslag på den korte bane om at forhøje afgiften på diesel med 75/øre liter, hvilket er en markant stigning. Det vil ligeledes ramme fødevarerhvervet hårdt.

Det er umiddelbart vanskeligt for den danske fødevarerklynge at ændre kørselsmønstre, da en stor del af kørslen sker mellem bedrifter og forarbejdningsvirksomheder og videre ud til butikkerne. Ca. 75 pct. af den danske fødevarereproduktion eksporteres, og det vil ikke være muligt at overvælte de øgede omkostninger i fødevarerpriserne, da priserne i høj grad er fastsat på verdensmarkedet. L&F er derfor ikke enige med Klimarådet i, at forslaget ikke vil få store konsekvenser for danske eksportvirksomheder.

L&F er også uenige i, at afgiftsforhøjelser ikke fører til lækage. Hvis mængden af transport er konstant, så vil udledningen fra brændstoffet flytte fra Danmark til fx Tyskland. Det vil ikke have betydning for det globale klima.

L&F mener derfor, at løsninger, i så vid udstrækning som muligt, bør koordineres på tværs af EU, da fødevarer- og transporterhvervet er konkurrenceudsat.

Klimarådet finder, at når biometan modtager støtte, som overstiger CO₂-afgiften, så skal drivmidlet afgiftsmæssigt behandles på lige fod med fossilt metan og dermed også betale CO₂-afgift. L&F er uenige i den betragtning. Det bør ikke være støtteniveauet, som er afgørende for, hvilken afgift der skal betales. Biobrændstoffer bør afgiftsmæssigt behandles lige uanset deres støtteniveau.

Anvendelse af biogas i den tunge transport

L&F bakker endvidere op om Biogas Danmarks kritik af Klimarådets konklusioner, så der skelnes mellem et støttet biogas-marked til industrien og et ikke-støttet-biogasmarked til transportsektoren.

Klimarådet konkluderer, at eftersom der kun bliver produceret den mængde biogas, der gives støtte til, så vil anvendelse af biogas i transportsektoren tage biogassen fra andre sektorer, der i stedet kommer til at anvende naturgas. Men Klimarådet har ikke taget højde for den nye lov om biobrændstoffer, der betyder, at biobrændstoffer, der modtager støtte, ikke kan anvendes til at opfylde CO₂-fortrængningskravet, der træder i kraft i 2022. Der vil dermed komme et skel mellem støttet biogas fx i industrien og ikke-støttet biogas i transportsektoren, og biogas til transportsektoren er dermed en yderligere biogasproduktion.