



## RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N  
[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)

København, d. 20. februar 2026

Postkasse ([hoeringer@kefm.dk](mailto:hoeringer@kefm.dk))

Peter H. Pedersen ([pehpe@kefm.dk](mailto:pehpe@kefm.dk))

[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Alexander Rygner Holm ([arh@trm.dk](mailto:arh@trm.dk))

Stine Øbro Pedersen ([sop@trm.dk](mailto:sop@trm.dk))

### **Rådet for Bæredygtig Trafiks bidrag til igangværende høring om Kommissionens forslag til revision af forordningen om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner (videresendelse til EU-specialudvalget for transport)**

Rådet for Bæredygtig Trafik er et landsdækkende tværpolitisk græsrodsforum, der bl.a. har engageret sig i arbejdet for at skabe bedre vilkår for de bæredygtige trafikanter (fodgængere, cyklister, bus- og togpassagerer mv.) og som arbejder for omstilling til grøn mobilitet i alle dele af samfundet og en markant styrkelse af den kollektive trafik. Vi arbejder tillige for oprettelse af klimavenlige togforbindelser på tværs af den dansk-tyske grænse og fra og til Sverige/Norge. Og videre ud i Europa.

På det beskatningsmæssige område lykkedes det tidligere i 2025 for industrien at få udskudt startdatoen for EU's kvotehandelsystems etape 2 (ETS2) med et år – det drejer sig om CO<sub>2</sub>-handelsafgifter til brændstoffer til fly, skibe og biler. Det giver et år længere med høje CO<sub>2</sub>-aftryk fra transportsektoren. Og nu bliver der lagt op til, at bilindustrien også kan få adgang til at sælge biler fra 2035, der ikke er elektriske, men kører på forbrændingsmotor drevet af biobrændstoffer. Rådet for Bæredygtig Trafik mener, at biobrændstoffer til biler efter 2035 vil være et kæmpe tilbageslag. Og lidt baggrund:

Skulle det lykkes at etablere et sådant smuthul i EU's billovgivning med virkning fra 2035, kan det føre til en enorm stigning i efterspørgslen efter biobrændstoffer fra såkaldte affaldsråvarer som

animalsk fedt, brugt madolie og palmeoliebiprodukter. Det viser en ny analyse fra organisationen Transport & Environment (T&E). En bil, der kører på animalsk fedt, ville for eksempel kræve, hvad der svarer til 120 grise om året.

Biobrændstoffer skal bruges i de sektorer, hvor det virkelig er nødvendigt. Plastindustrien skriger efter råmaterialer i takt med at olien skal udfases. **Biobrændsler er dårlig omsætning/udnyttelse af solens energi til biler.**

Lucien Mathieu fra T&E udtaler, at kapløbet om tilvejebringelse af biobrændstoffer er absurd. Vi vil i øvrigt gerne henvise til en rapport fra T&E, som konkluderer følgende: Når solens energi skal opsamles på det åbne land og bruges som energi til biler, så er det sådan, at der spildes eller mistes enormt meget energi qua fotosyntese, landbrug og eksplosionsmotoren. Konklusion: Solpaneler, batterier og elbiler er langt mere effektive.

Og her er lidt mere fra T&E-rapporten med overskriften "Biobrændstoffer i biler: En blindgyde for Europa" (udgivet 27. november 2025):

Rapporten fastslår, at EU's CO<sub>2</sub>-regulering for biler er rygraden i Europas bilklimate og industripolitik og den vigtigste drivkraft for leveringen af biler uden udledning. At ændre loven for at tillade biobrændstoffer ville være en katastrofe. Og efterfølgende oplystes grunde og argumenter. Her er et udpluk:

- Den nuværende EU-biobrændstofblanding vil kun i begrænset omfang bidrage til ikke-eksisterende CO<sub>2</sub> besparelser/reduktioner (kun 20%-40% CO<sub>2</sub>E-besparelser vs. fossile brændstoffer i gennemsnit), og potentiel svindel med disse olieprodukter vil kunne fjerne enhver opnået emissionsbesparelse.
- Begrænsede mængder biobrændstoffer kan ikke dække fly og skibe, for slet ikke at tale om biler: At tillade et biobrændstof-smuthul i EU's 2035-billov ville blot øge efterspørgslen efter biobrændstof oveni efterspørgslen fra luftfart og skibsfart med 30 % og bringe den samlede EU-efterspørgsel op på et niveau, som vil være 2-9 gange højere end det, der kan udvindes bæredygtigt.
- Bæredygtige kilder til affaldsråstoffer er ekstremt begrænsede; f.eks. ville en bil, der kører på animalsk fedt, kræve hvad der svarer til 120 grise i et år (365 dage), mens en bil med brændstof baseret på brugt madolie ville have brug for, hvad der svarer til 25 kg pommes frites pr. dag.
- At tillade biobrændstoffer at tælle som CO<sub>2</sub> neutrale brændstoffer vil medføre en risiko for at øge 2050-udledningerne med op til 23%. Europa står således over for et afgørende valg: Enten at tilstræbe en førerposition i det globale BEV-kapløb (med batteridrevne biler) eller sakke agterud ved at omdirigere til, hvad der må betegnes som falske løsninger.

Afslutningsvis en mere generel kritisk kommentar: Der har i en del år været eksempler på, hvordan Kommissionen i EU-sammenhæng særbehandler og favoriserer billobbyen og de store bilproducenter. Bilindustrien har så mange ressourcer til rådighed for avanceret lobbyisme, at man er i stand til fx at gøre grænseværdier, krav og standarder mere lempelige og spiselige for bilproducenterne og disses organisationer. Men derved modarbejder man de tiltag og målsætninger i dansk- og EU-regi, der har til hensigt at reducere CO2-udledninger og mindske forureningen fra motorkøretøjer. Danske skatteborgere har længe bidraget til et eventyr for elbiler og elvarebiler, der underløbes af EU's eftergivenhed overfor for bilindustrien.

Med venlig hilsen

Poul Kattler

Forperson, Rådet for Bæredygtig Trafik

Leif Kajberg

Sekretær, Rådet for Bæredygtig Trafik