

Høring: Forslag til lov om biobrændstoffer.

Der er i forbindelse med høringen om forslag til lov om biobrændstoffer, i alt modtaget 27 høringssvar:

3F

Advokatrådet
Akademiet for de Tekniske Videnskaber – ATV
Benzinhandlernes Fælles Repræsentation – BFR
Bio Energi Tønder
CEVEA
Dajolka
Daka a.m.b.a
Danak
Danmarks Tekniske Universitet – DTU
Dansk Arbejdsgiverforening – D.A.
Dansk Energi
Dansk Erhverv
Dansk Industri – DI
Dansk Ornitologisk Forening
Dansk Skovforening
Dansk Transport og Logistik – DTL
De Danske Bilimportører – DBI
Energi- og Olieforum.dk – eof
Forbrugerrådet
Foreningen af Statsautoriserede Revisorer – FSR
Greenpeace
Landsorganisationen i Danmark – LO
Mellemfolkeligt Samvirke – MS
Miljøbevægelsen NOAH
Nepenthes
Verdensnaturfonden – WWF Danmark
Det Økologiske Råd

Energistyrelsen
Amallegade 44
1256 København K

Tlf 33 92 67 00
Fax 33 11 47 43
E-mail: ens@ens.dk
www.ens.dk



Ekspeditions-tid:
Mandag-torsdag 8.30-16
Fredag 8.30-15.30
CVR-nr. 59 77 87 14
EAN-nr. 5798000020009

Tlf dir

3F

Kåre Groes

Fra: Nadia El-Azem på vegne af Anvendelsessekr.
Sendt: 12. februar 2009 15:21
Til: Kåre Groes
Emne: VS: Høring: Forslag til lov om biobrændstoffer
Opfølgningsflag: Følg op
Flagstatus: Rød
Vedhæftede filer: image001.jpg; image002.png

Nadia El-Azem

Energieffektivitet og internationalt samarbejde
Direkte tlf.: 3392 7563
E-post: nea@ens.dk

Klima- og Energiministeriet
Energistyrelsen
Amaliegade 44, 1256 København K
Tlf: 33926700, e-post: ens@ens.dk, hjemmeside: www.ens.dk

Fra: lillian.christensen@3f.dk [mailto:lillian.christensen@3f.dk] **På vegne af jll@3f.dk**
Sendt: 12. februar 2009 14:50
Til: Anvendelsessekr.
Emne: VS: Høring: Forslag til lov om biobrændstoffer

3F har modtaget Udkast til Forslag til Lov om Biobrændstoffer.

3F bakker op om det fremsendte forslag, idet forslaget har til formål at opfylde Danmarks forpligtelser i forhold til EU's klima- og energipakke. Vi er desuden enig i, at det forsøges aftalt med kommissionen, at el til elbiler og plug-in-biler kan indgå i opfyldelsen af målet.

Til de specifikke punkter har 3F følgende kommentarer:

At det bør tydeliggøres hvad ordet "landtransport" dækker.

Efter 3F's opfattelse skal landstransport dække følgende områder:

Alle køretøjer til person- og godstransport på veje og jernbaner.
Anvendelse af landbrugsmaskiner og landbrugsredskaber.
Alt transport i lufthavne med undtagelse af selve flyet.
Alle andre typer af maskiner og redskaber der anvender diesel eller benzin.

Ved at få tydeliggjort, hvad ordet landtransport dækker, kan vi sikre, at alle de områder der henhører under landtransport på sigt vil anvende den lovpligtige mængde af biobrændstoffer, således at det ikke kun er importør eller producent, der er ansvarlig, men også brugerne.

3F ønsker desuden, at det i forhold til biobrændstofferne bæredygtighed og energiafgrødernes oprindelsesland i § 4 bliver understreget, at såvel dyrkning og forarbejdning af biobrændstoffer foregår under ordnede arbejdsmiljøforhold, der som minimum opfylder ILO standarderne.

Med venlig hilsen

Jesper Lund-Larsen

Miljø- og arbejdsmiljøkonsulent



Fagpolitisk center for arbejdsliv
Kampmannsgade 4
DK 1790 København V

Tlf. +45 88 92 10 12
Fax: +45 88 92 10 16
Mobil: +45 21 45 74 32

e-mail: jll@3f.dk
Web: www.3f.dk

Advokatrådet

Energistyrelsen
Amaliegade 44
1256 København K

anvend@ens.dk

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98
FAX 33 36 97 50

DATO: 16. februar 2009
J.NR.: 04-01410208-09-0136
REF.: rmm-hfe

Høring over udkast til forslag til lov om biobrændstoffer

Ved e-mail af 28. januar 2009 har Energistyrelsen anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Udkastet har været behandlet i Advokatrådets Lovudvalg. Advokatrådet har ingen bemærkninger til udkastet.

Med venlig hilsen



Rasmus Møller Madsen

16-02-2009
BN

AKADEMIET FOR DE
TEKNISKE
VIDENSKABER

Energistyrelsen
Amaliegade 44
1256 København K

ATV

Lundtoftevej 266
2800 Kgs. Lyngby

Høring over udkast til forslag til lov om biobrændstoffer.

ATV – Akademiet for de Tekniske Videnskaber har pr. email af 28. januar 2009 modtaget ovennævnte udkast og udtaler:

Tel. 4588 1311
Fax. 4588 1351
atvmail@atv.dk
www.atv.dk

ATV mener, at Danmark med lovforslaget om biobrændstoffer tager et afgørende skridt til implementering af EU's VE-Direktiv. Det er positivt, at lovforslaget benytter EU's biomassedefinition, som bl.a. inkluderer biomasseaffald og den bionedbrydelige del af affald fra industri og husholdninger.

VE-Direktivet indeholder regler for at sikre, at biobrændstoffer er bæredygtige og for at fremme specielt anvendelsen af 2. generations biobrændstoffer. For at sikre den fremadrettede forenelighed med VE-Direktivets indhold foreslås det, at lovforslaget om biobrændstoffer gennemarbejdes med henblik på at indarbejde alle relevante dele af VE-Direktivets provisioner angående biobrændstoffer, såsom dobbelttælling af 2. generations biobrændstoffer, bæredygtighedskriterier og certificeringskrav.

ATV mener, at § 3 stk.2 med fordel kan omarbejdes, således at det angives, hvilken iblanding af biobrændstoffer der som minimum skal anvendes. Vurderingen er, at det vil mindske interessen for at skabe en betydelig kommerciel dansk produktion, såfremt anvendelsen af andre typer VE kan indebære nedsættelse af kravet om iblanding af biobrændstoffer.

Ligeledes er det væsentligt, at det af lovforslaget fremgår, hvilken begyndelsesdato for og udvikling der forventes i iblandingsprocenterne for at nå EU-målet om 10 % i 2020. Vurderingen er, at hvis der hersker usikkerhed om disse forhold, vil der skabes tilsvarende usikkerhed for de virksomheder, der skal etablere anlæg til at producere biobrændstofferne, og en sådan usikkerhed kan betyde, at det vil være vanskeligt at få en dansk produktion af disse produkter.

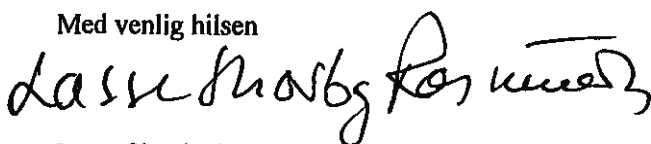
Specifikationerne for brændstofferne bør være klare og tilpasset EU's todkoder, således at forholdene lægges til rette for en mulig dansk produktion.

Det antages, at § 4 sigter mod at anvende de krav, som er vedtaget i EU den 18. december 2008 eller senere rettelser hertil, og det bør derfor præciseres i lovforslaget,

at de kommende regler skal være de fælles europæiske regler, således at vilkårene er klare for mulige producenter.

Det forventes endelig, at raffinaderierne vil kunne erstatte flere af de blandingskomponenter, der indgår i f.eks. benzin, med ethanol, og derved optimere deres produktion ud fra lovforslagets rammebetingelser. En reduktion af andelen af aromater m.m. vil være til gavn for miljøet - en sidegevinst der må tælle med i den samlede miljøvurdering. Også her gælder, at et sikkert, lovgivet grundlag for fremtidigt virke er en forudsætning for at opnå miljøfordelene.

Med venlig hilsen



Lasse Skovby Rasmusson

Direktør

Benzinhandlernes Fælles Repræsentation

Energistyrelsen
Amaliegade 44
1256 København K

Anvendelsessekretariatet

VEJEN

Torvegade 16
DK 6600 Vejen

Tlf. +45 75 36 00 66
Fax 75365266

www.advodan.dk

vejen@advodan.dk

Dato 10. marts 2009
Sag nr. 672-23003-AND

Niels Aamann
nraa@advodan.dk

Anina Damgaard / NAA
Dir.tlf. 76 96 18 42
anda@advodan.dk

Lovforslag om biobrændstoffer..

På vegne af Brancheorganisationen Benzinforhandlernes Fælles Repræsentation (BFR), skal jeg hermed fremkomme med følgende bemærkninger til lovforslaget om biobrændstoffer.

Indledningsvis skal jeg kort redegøre for hvem vi er og hvad vi repræsenterer. Herefter vil jeg kort kommentere lovforslaget i forhold til særlovgivningen på området samt redegøre for, hvilke eventuelle konsekvenser lovforslaget kan have i detailledet.

BFR – Præsentation:

Benzinforhandlernes Fælles Repræsentation, BFR, er brancheorganisationen for benzinforhandlere i Danmark.

BFR varetager medlemsforeningernes og deres medlemmers interesse. Medlemsforeningerne er benzinmærkeforeninger med medlemmer, som driver benzinstationer i Danmark, som enten er selvstændigt ejet eller forpagterdrevet.

Hver benzinmærkeforening repræsenteres af to medlemmer i BFR, og organisationens arbejde planlægges på medlemsmøder og varetages af BFR's forretningsudvalg og sekretariat.

Arbejdet i BFR består bl.a. i aktiv deltagelse i høring i forbindelse med lovgivning vedrørende benzinstationer, herunder miljølovgivning, tankbekendtgørelser m.v., kiosk- og butikshandel, herunder lukkeloven, og et aktivt samarbejde med lignende organisationer i Norden.

BFR har gennem årene opnået en betydelig viden om vilkårene for drift af benzinstationer i Danmark, og har via samarbejdet med tilsvarende brancheorganisationer i de øvrige nordiske lande, indblik i branchen i Norden.

Jens Steensgaard
Keld Lauenborg
Verner Holm
Mogens Norlén
Helge Busk
Bodil H. Ravn
Johnny Norup
Britt Reinwald
Benny Thomsen
Lars Lindhard
Niels Aamann
Berit Møller Lenschow
Kristina Søgaard
Henning Dalgaard
Christen C. Storgaard
Anita Aabjerg Pedersen
Pia Vium Strandridder
Poul Merrild
Christian Vestergaard
Litten Posselt Olsen
Alex Sjørsløv
Jens Brøbeck Gregersen
Johanne Marie Bjerre Vesløv
Signe Jensen
Carsten Møller
Anne-Louise Clement
Iben Have Thomsen
Jytte E. Nielsen

CVR-nr. 25 57 52 88
Bank Danske Bank
Reg. nr. 3737
Konto nr. 871-5654220

BFR – medlemmer:

Som det fremgår af ovenstående består medlemmerne i Benzinforhandlernes Fælles Repræsentation af forpagtere og selvejere på/af servicestationer i Danmark. Der er således tale om sidste led i detailsalget, inden brændstoffet når forbrugeren. Medlemmerne omfatter servicestationer indenfor alle kendte mærker på det danske brændstofsmarked.

Det særlige ved disse medlemmer i forhold til lovgivningen er, at de for så vidt angår selvejere i de fleste tilfælde selv ejer de tankanlæg der er placeret i jorden, og at der som følge deraf selv står med udgifterne ved fornyelse og ændringer af det eksisterende tankanlæg.

De udgifter man forventer skal afholdes af Oliebranchen til modifikation af brændstofforsyningssystemet og løbende håndtering af biobrændstoffer, vil i disse tilfælde blive direkte pålagt de selvstændige erhvervsdrivende benzinforhandlere.

Forpagterne vil ikke i samme omfang blive ramt direkte af ændringerne og de øgede omkostninger der følger af, at man nødvendigvis skal tilpasse det eksisterende tankanlæg til de nye produkter. Og så alligevel, da det ikke kan udelukkes at de faktuelle ændringer, som pålægges benzinleverandørerne/bortforpagterne vil blive lagt over på forpagterne, da der i stor udstrækning vil være tale om udgifter, som selskaberne formentlig vil sidestille med forbedringer, hvorefter forpagtningsudgiften kan forventes forøget.

Det er derfor brancheforeningens vurdering, at de tiltag der er i sigte vil betyde ikke uvæsentlige omkostninger for foreningens medlemmer, hvis ikke man sørger for at gennemføre tiltagene på en måde, så selv de mindste anlæg har en mulighed for at leve op til kravene.

Lov om benzinforhandlerkontrakter:

Det marked som foreningens medlemmer agerer på er underlagt lov om benzinforhandlerkontrakter. Loven er unik set i europæisk sammenhæng og der er utvivlsomt tale om en særlov i forhold til anden dansk lovgivning.

Loven, der i henhold til § 6 er ufravigelig, regulerer det kontraktbaserede samarbejde mellem en leverandør (olie/benzinselskab) og en detailhandler (ejer eller forpagter af en tankstation) om forhandling af motorbrændstoffer (Benzin, dieselolie og gas).

Loven har sin baggrund i EU-konkurrencereglerne og har til formål at begrænse de forpligtelser, som en benzinforhandler kan påtage sig over for sin leverandør, og som bevirker, at andre leverandører udelukkes fra at handle med den enkelte tankstation.

Loven har udover konkurrence hensynet også et formål om at beskytte den enkelte benzinforhandler.

Det er derfor blandt andet i lovens § 4 og § 5 givet som følger:

§ 4. Det er ikke tilladt leverandører af motorbrændstoffer m.v., der ejer eller driver virksomhed med salg af motorbrændstoffer i detailledet, at yde sådanne tilskud eller andre subsidier, der kan medføre ulighed i vilkårene for erhvervsudøvelsen i detailledet. Dette gælder både i forholdet mellem salgsanlæg, der forsynes af den samme leverandør, og i forholdet mellem salgsanlæg, der forsynes af den pågældende leverandør, og salgsanlæg, der forsynes af andre leverandører.

§ 5. Overtrædelse af § 4 straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

Leverandørerne er således pålagt at levere samme ydelser og til samme pris til detailledet, uanset om det er egne bestyrerstationer eller selvejere med en leveringskontrakt. Pålægget er af yderst alvorlig karakter, hvilket understreges af strafsanktionen i § 5.

Mulige konsekvenser af lovens gennemførelse:

Det er Brancheforeningens opfattelse, at gennemførelsen af loven kan medføre vidtrækkende økonomiske konsekvenser for de selvejere og forpagtere, der må bære udgifterne modifikation af brændstofforsyningssystemerne.

Endvidere kan Brancheforeningen have en frygt for, at benzinselskaberne vil bruge loven om biobrændstoffer til at omgå lov om benzinforhandlerkontrakter.

I det tilfælde at produktpaletten bliver for omfattende, vil det være muligt for selskaberne at pålægge selvejerne og forpagterne væsentlige omkostninger til nye anlæg, under påskud af at de som leverandører er forpligtede til at udligne eventuelle uligheder i vilkårene for erhvervsudøvelsen i detalledet.

Vælger selvejeren eller forpagteren at takke nej til denne udvidelse af omkostningsmæssige årsager, vil lovens formål, herunder særligt kravet til mængden af omsat brændstof, formentlig kunne gennemføres på de selskabsejede stationer, således at man nu står med en produktdifferentiering der muliggør ulig konkurrence mellem stationerne, idet produktudbuddet ikke er det samme, hvorfor priserne ikke nødvendigvis behøver at følges ad.

Et biobrændstofsprodukt, vil således prismæssigt kunne tænkes at differentiere sig fra ikke almindeligt produkt i en priskrig, hvorved prisen på en selskabsejet station kunne være lavere end på en selvejet station under samme benzinmærke, uden at dette betyder en overtrædelse af lov om benzinforhandlerkontrakter.

Forslag til lovens gennemførelse:

Problemet er set med Brancheforeningens øjne, at den eksisterende bilpark ikke bare kan konverteres til at køre på de nye olieprodukter, hvorfor gennemførelsen af loven om biobrændstoffer vil medføre flere produkter på de enkelte stationer.

Kravet til gennemførelse bør derfor være, at håndteringen bliver så simpel som mulig, og at der til leverandørerne stilles krav om, at mængden af produkter der tilgodeser de ældre køretøjer reduceres til et minimum.

Håndteringen af gennemførelsen bør tage hensyn til at der ikke bliver gjort forskel mellem de forskellige stationer. Der må således ikke opstå en situation som ovenfor illustreret, hvor den store station kan differentiere sig over for den mindre, i form af udbuddet af produkter.

Kravet hertil kunne for eksempel være, at man forpligter leverandørerne til at have et og kun et produkt (på både benzin og dieselolie) der tilgodeser de ældre køretøjer i henhold blandt andet brændstofs kvalitetsdirektivet.

Meddelelser:

Meddelelser i henhold til nærværende og det videre forløb kan gives til:

ADVODAN VEJEN A/S
Torvegade 16
6600 Vejen
Att.. advokat Helge Busk

Som direktør og repræsentant for Benzinforhandlernes Fælles Repræsentation.

Eventuelle spørgsmål i henhold til nærværende bedes rettet til undertegnede.

Med venlig hilsen

Niels Aamann
Advokat
nraa@advodan.dk

Bio Energi Tønder

Kåre Groes

Fra: Peter B Nissen [peterb-nissen@mail.tdcadsl.dk]
Sendt: 15. februar 2009 19:12
Til: Anvendelsessekr.; Kåre Groes
Cc: Freddy Ib (Formand BET); Bente Dahl (RV); Johannes Poulsen (RV-Energiordfører); Kim Mortensen(S); Morten Messerschmidt (DF-Klima- og energiordfører); Anne Grete Holmsgaard (SF-Energiordfører); Ellen Trane Nørby (V); Hans Christian Schmidt (V); Jens Christian Lund(S); Jens Kirk (Formand Det energipolitiske Udvalg-V); Lars Chr. Lilleholt (V-Energiordfører); Mette Gjerskov (S-Energiordfører); Niels Sindal (S); Per Clausen (Enhedlisten Forretningsudvalg); Per Ørum Jørgensen(KF-Energi politisk ordfører); Steen Gade (SF-miljøordfører); Tina Petersen (DF)
Emne: Vedr.: Høringssvar til udkastet: Lov om biobrændstoffer
Prioritet: Høj
Vedhæftede filer: Bemærkninger til udkast til lov om biobrændstoffer_150209.pdf



Bemærkninger til udkast til lo...

Kære Kåre Groes

Bioenergi Tønder fremsender her bemærkninger og forslag til forbedringer af udkastet " Lov om biobrændstoffer", med baggrund i de praktiske erfaringer vi har fra Tyskland fra netop lovgivningens side med "gummiparagraffer" og hermed biobrændstofproducenternes usikre produktions- og investeringsforhold, da det politiske ønske jo foruden CO2-reduktionen også går på at gøre sig uafhængig af fossile brændstoffer, og hermed en øget energiforsyningssikkerhed (der henvises til gaskriserne i januar 2006, august 2007, marts 2008 og januar 2009 samt til lukningen af " Druschba-Pipeline" i januar 2007 og en nedsat levering igen i august 2007 til Schwedt olieraffineriet samt til det labile Melleløsten) og investeringsikkerhed, da investering i produktionsanlæg kræver en stor kapital, men at et produktionsanlæg også giver mange nye arbejdspladser.

Det er meget vigtigt, at man med Lov om biobrændstoffer ligger klare rammer for biobrændstoffer frem til 2020, som investorer kan rette sig efter, til fordel for miljøet - samt etablering af nye arbejdspladser.

Vi håber, at man vil tage hensyn til de praktiske erfaringer, der er opnået i andre lande ved implementering af biobrændstoffer og at man ikke gør de samme fejl her i Danmark!

NB.: Kopi er sendt direkte til medlemmer af Det energipolitiske Udvalg m.fl. til orientering.

Med venlig hilsen/Mit freundlichen Grüßen/Best regards Foreningen Bio-Energi park Tønder & Bioenergi Tønder Peter B Nissen Nørremarken 1 DK-6280 Højer Tlf. +45 23815529 Fax. +45 74789305 Mail: Peterb-nissen@mail.tdcadsl.dk Homepage:www.toender-biofuel.dk



Højer, den 15. februar 2009

Kære Kåre Groes

Bioenergi Tønder fremsender her bemærkninger og forslag til forbedringer af udkastet "Lov om biobrændstoffer", med baggrund i de praktiske erfaringer vi har fra Tyskland fra netop lovgivningens side med "gummiparagraffer" og hermed biobrændstofproducenternes usikre produktions- og investeringsforhold, da det politiske ønske jo foruden CO₂-reduktionen også går på at gøre sig uafhængig af fossile brændstoffer, og hermed en øget energiforsyningsikkerhed (der henvises til *gaskriserne i januar 2006, august 2007, marts 2008 og januar 2009 samt til lukningen af "Druschba-Pipeline" i januar 2007 og en nedsat levering igen i august 2007 til Schwedt olieraffinaderiet samt til det labile Mellemøsten*) og investeringsikkerhed.

Vi håber, at man vil konkretisere **lovteksten** for at forbedre "Lov om biobrændstoffer", så vi undgår det kaos, vi har oplevet under implementering af den tyske lovgivning på området samt giver en langsigtet investeringsikkerhed på området, da der her står store beløb på spil ligesom der er mange nye arbejdspladser heri (Tønder projektet alene 250 nye arbejdspladser).

Bemærkninger til forslag om "Lov om biobrændstoffer"

§3, stk. 2: Klima- og energiministeren kan fastsætte regler om, at virksomhedernes forpligtelse efter stk. 1 til at sælge biobrændstoffer, fastsættes med en anden biobrændstofandel, der ikke over stiger 5,75 %.

Bemærkninger hertil:

- 1) Denne formulering er for upræcist formuleret da det kan give anledning til at procentdelen nedjusteres og hermed give samme investeringsusikkerhed (kaos) for (nye) producenter af biobrændstoffer og hermed ingen dansk produktion.
- 2) *Der opfordres til, at der fastsættes en fast procentdel – 5,75 % som ikke kan nedjusteres (forsyningsikkerhed og investeringsikkerhed. Brug af anden VE-energi kan kun øge CO₂ reduktionen i transportsektoren).*
- 3) *Der skal indføres en sætning om, hvordan man kommer op på 10% biobrændstof i 2020 så der sker en jævn stigning (trappemodel) på f.eks. 0,5% fra år 2011 til år 2020.*

§3, stk. 3: At der for bioethanols vedkommende indføres/tilføjes:

- 1) *Der må kun bruges anhydrous bioethanol - renhed på 99,9%, at der kun må bruges ikke denatureret bioethanol som opfylder toldkoden 220710. Kun bioethanol der opfylder disse kriterier kan tælle med i den nationale opgørelse (forsyningsikkerhed og investeringsikkerhed).*

§4: Klima- og Energiministeren fastsætter regler om kravene til biobrændstoffers bæredygtighed, herunder krav om drivhusgasreduktionen og energiafgrødernes oprindelse.

Bemærkninger hertil:

- 1) *At bæredygtighedskriterierne følger EU's til enhver tid vedtagne bæredygtighedskriterier – første gang vedtaget 18. dec. 2008.*

Vi vil opfordre til, at man skriver det direkte i lovteksten – ikke nok at det står i bemærkningerne til lovteksten for at opnå en så ensartede rammebetingelser i hele EU.

Foreningen Bio-Energipark Tønder



§12: Tidspunktet for lovens ikrafttræden fastsættes af klima- og energiministeren. Ministeren kan fastsætte, at dele af loven træder i kraft før andre dele af loven:

Bemærkninger hertil:

- 1) *Det anbefales at loven træder i kraft 1. januar 2010.*

Generelle bemærkninger til iblanding af bioethanol:

Det anbefales, at man for bioethanols vedkommende iblander bioethanolen på steder, hvor man kan udnytte bioethanolens positive egenskaber bedst, og hvor man opnår en så effektiv logistik som muligt!

Vi tillader os yderligere at gøre opmærksom på, at Bioenergi Tønder via europæiske samarbejdspartnere forventer at kunne levere europæisk certificeret bioethanol fra 2010 til det danske marked indtil produktionsanlægget i Tønder står klar til at levere.

Vi tillader os at henvise til finanskrisen, hvor banker etc. holder sig tilbage med lån til nye energiprojekter, og skal der etableres en national produktion, betinger det, at lovgivningen – **uden gummiparagraffer** - sikrer iblandingen over en periode på min. 10 år, da der i et anlæg med en produktion på 130.000 m³ bioethanol som opfylder EU's certificeringskrav investeres ca. 838 mio. kr. - det betyder. 50 direkte nye arbejdspladser og 200 nye indirekte arbejdspladser!

Vi håber, at man i lovgivningsarbejdet vil fjerne usikkerhedsfragmenterne, så man får en klar lovgivning (rammevilkår) på området frem til år 2020.

Med venlig hilsen

Peter B Nissen
Formand Foreningen Bio-Energipark Tønder

Freddy Ib
Formand Bioenergi Tønder

Høringsvar vedr. forslag til lov om biobrændstoffer

Energistyrelsen har i høringsbrev af 28. januar 2008 anmodet CEVEA om bemærkninger vedr. forslag til lov om biobrændstoffer.

CEVEA ser overordnet positivt på forslaget til lov om biobrændstoffer, og anerkender behovet for opfyldelsen af lovforslagets formål, *at fremme anvendelsen af biobrændstoffer til landtransport med henblik på at bidrage til opfyldelsen af Danmarks internationale klimaforpligtelser.*

CEVEA ønsker indledningsvis, at understrege vigtigheden af reduktioner i transportsektorens udledninger af CO₂ i bestræbelserne på at imødegå klimaproblematikken. I forbindelse hermed må CEVEA dog bemærke, at lovforslagets reduktionseffekt i denne sammenhæng ikke kan stå alene. CEVEA opfordrer derfor til igangsætning af yderligere tiltag i bestræbelserne på at reducere udledningerne af CO₂ fra transportsektoren, samt samfundet generelt.

Generelt må CEVEA bemærke, at størstedelen af lovforslagets indhold ligger i forlængelse af vejledende og bindende referencemål, aftaler og direktiver fra EU-regi. CEVEA vil i mindre grad kommentere på disse, men hvor det er gjort opfordre til at bemærkningerne tages i betragtning ved fremtidige forhandlinger på europæisk plan.

CEVEA finder det positivt, at der i lovforslaget jf. VE-direktivet, er medtaget kriterier vedrørende bæredygtigheden for de anvendte biobrændstoffer, og i forlængelse heraf fastsat en progression i fortrængningen af drivhusgasser per energienhed biobrændstof frem mod 2017. CEVEA ser dog gerne kriterierne for bæredygtighed skærpet således, at der tages øgede miljømæssige og sociale hensyn, herunder til biodiversitet, specielt i værdifulde økosystemer som tropisk skov, tørvemoser eller savanne og hensyn til den regionale fødevareproduktion og -prisdannelse.

CEVEA ser kritisk på lovforslagets elementer om, at medregne andelen af biobrændstof der anvendes til transport i målsætningen om, at vedvarende energi skal udgøre mindst 10 pct. af transportsektorens energiforbrug i 2020. CEVEA mener anvendelsen af biobrændstof i transportsektoren bør ligge ud over målsætningen om anvendelse af 10 pct. vedvarende energikilder. Dette beror på at biobrændstof på nuværende tidspunkt kun har en lav fortrængning af drivhusgas per energienhed. Biobrændstof kan i de fleste tilfælde betragtes som en energibærer, hvorfor det bør vurderes i forhold til en samlet LCA/LCEA (life cycle assessment/life cycle energy assessment) ud fra den specifikke produktionsform, lig anvendelsen af elektricitet og brint i transportsektoren bør. Biobrændstof bør derfor kun, hvis det fra regeringens side ønskes at medregne anvendelse af biobrændstof til andelen af vedvarende energikilder, indregnes med en koefficient svarende til fortrængningen af drivhusgasser per energienhed i forhold til vedvarende energikilder som vand-, vind- og solkraft.

I forbindelse med den fortsatte fritagelse af biobrændstof for CO₂-afgift, ønsker CEVEA at henlede opmærksomheden til det generelle princip om at "forureneren betaler", som CEVEA mener bør være gældende for miljømæssige afgifter. Da biobrændstoffers fortrængning af drivhusgas per energienhed på nuværende tidspunkt er af en mindre størrelse foreslår CEVEA derfor, at fritagelsen for CO₂-afgift for biobrændstoffer afvikles. Yderligere skal medtages at anvendelsen af biobrændstoffer i transportsektoren med lovforslaget lovfæstes, hvorfor den nuværende incitamentstruktur til fremme af anvendelsen af biobrændstoffer i transportsektoren via afgiftsfritagelse overflødiggøres. Det opnåede provenu bør tilbageføres til transportområdet, men i form af initiativer med effekt i forhold til en yderligere reduktion i udledningen af drivhusgas og som minimum fordelingsmæssig neutral. Eksempelvis kunne merprovenuet anvendes til

investeringer i den kollektive trafik, hvorved der opnås en yderligere reduktion i udledningen af drivhusgas, en kompensation for merudgiften til brændstof for forbrugerne, samt en forbedret mobilitet for befolkningen i de laveste indkomstgrupper.

CEVEA bemærker sig slutteligt den brede politiske tilslutning til lovforslagets formål.

Med venlig hilsen

Jacob Isøe Klærke

...

Nils Randlev Hundebøl

....



v/Niels Ansø, Dalmosevej 2, DK-9330 Dronninglund, CVR 20448636
T: +45 9885 4220, +45 4014 8020
E niels@dajolka.dk, www.dajolka.dk



CECILIE & JACOB BUGGE
LYSHØJGÅRD, DISBJERGVEJ 2, VEDDINGE
DK-4540 FÅREVEJLE, CVR 29901259
JACOB BUGGE: T 59622695, E PPO@BUGGE.COM

Dronninglund 15/2 2009

Energistyrelsen
Amaliegade 44
1256 København K

anvend@ens.dk

Vedr.: Svar til Høring af udkast til lov om biobrændstoffer.

Vi er meget positive overfor at der vedtages en lov om biobrændstoffer, som underbygger målet om øget anvendelse af biobrændstoffer i transportsektoren. Vi vil foreslå følgende tilføjelser, som bør indgå i selve lovteksten:

A) Bæredygtighedskriteriet for biobrændstoffer.

Det er afgørende at biobrændstoffer produceres og anvendes bæredygtigt, og derfor fornuftigt at følge EU's kriterier for bæredygtige biobrændstoffer. Disse kriterier er imidlertid meget lempelige mht. minimumskrav til CO2 fortrængning. Således er kravet at CO2 fortrængningen kun skal udgøre 35% fra 2010 frem til 2017, og da 35% CO2 fortrængning svarer til nærmelsesvist en energibalance som kræver 65% primær energi for hver 100% produceret brændstof, vil det betyde at selv meget energikrævende fremstillingsprocesser med et stort forbrug af fossilt brændstof accepteres. I princippet ville det svare til, at biobrændstoffer med en stor andel iblandet fossilt brændstof kunne accepteres, hvilket er indlysende meningsløst.

I dag findes der allerede på det danske marked biobrændstoffer med en CO2 fortrængning på hele 87%. Vi foreslår derfor at bæredygtighedskriterierne ikke kun anvendes som grundlag til hvilke biobrændstoffer der accepteres, men også at mængden af biobrændstof i regnskabet vægtes i forhold til den faktiske CO2 fortrængning, dvs. at en liter biobrændstof der f.eks. fortrænger 80% skal tælle dobbelt så meget som en liter det kun fortrænger 40%.

B) Mængden bør relatere til den faktiske CO2 fortrængning.

I forlængelse af forslaget under punkt A), foreslår vi at mængden af biobrændstof beregnes i forhold til den faktiske CO2 fortrængning, dvs. at kvoten beregnes i forhold til CO2 emissionen ved afbrænding af det fossile brændstof der erstattes, plus tillæg for procesenergi til fremstilling heraf. Dette skal modsvares CO2 emissionen ved afbrænding af biobrændstoffet der erstatter det fossile brændstof, minus fradrag for procesenergi til fremstilling heraf. Dermed vil CO2 fortrængningen som følge af loven blive den samme uanset hvilket biobrændstof aktørerne vælger at anvende til at opfylde deres forpligtelser.

C) Alle brændstofvirksomheder bør kunne inddrages.

Vi hilser det meget velkomment, at der i nærværende forslag lægges op til at virksomhederne selv kan bestemme om de vil opfylde forpligtelsen ved at iblande f.eks. hhv. 5 og 7% biobrændstof i al benzin og diesel, eller om de vil opfylde forpligtelsen ved helt eller delvist at sælge biobrændstof i en højere koncentration, evt. op til 100% rent biobrændstof. Vi anser anvendelse biobrændstof i 100% ren form som mere perspektivrig mht. fremtidens energiforsyning baseret på vedvarende energi, da det alt andet lige stiller større tekniske krav til både brændstof og motorteknik, og dermed vil skabe større udvikling i retning af teknologier som understøtter brug af ren biobrændstof i en energiforsyning baseret på 100% Vedvarende Energi. Ved at understøtte brugen af biobrændstof i ren form åbnes muligheden for at mange flere aktører kan deltage og bidrage positivt, herunder små virksomheder og private som ønsker bidrage med mere end de tilbud der opstår ved iblanding af biobrændstof i fossilt brændstof.

I bemærkningerne til lovforslaget er det anført, at de virksomheder, som er omfattet af loven, dvs. importører eller producenter af benzin og diesel, skal have mulighed for at handle indbyrdes med forpligtelsen.

Imidlertid kan vi ikke se utvetydigt belæg for dette i lovtæksten; på den anden side fremgår der heller ikke af lovtæksten nogen begrænsning i, hvilke virksomheder, forpligtelsen kan overdrages til.

Vi foreslår derfor, at den nævnte mulighed for overdragelse af forpligtelsen skrives ind i selve lovtæksten, og at lovtæksten og bemærkningerne udformes på en sådan måde, at det entydigt fremgår, at forpligtelsen også kan overdrages til virksomheder, som ikke er omfattet af loven, altså også virksomheder, som producerer biobrændstof i ren form.

Hermed kan en ny kategori af virksomheder, som netop er specialister i biobrændstof, deltage og dermed præge markedet i positiv og dynamisk retning.

I modsat fald vil loven medføre en urimelig tilsidesættelse af de biobrændstofvirksomheder, som er gået foran i udviklingen af et naturligt marked med størst mulig bæredygtighed, og reelt overlade det til de eksisterende olieselskaber at forestå implementering af biobrændstof i transportsektoren.

Med venlig hilsen

Niels Ansø
Ingeniør
Direktør Dajolka

Jacob Bugge
Civilingeniør
Direktør C & J Bugge

Daka a.m.b.a.

Kåre Groes

Fra: Martin Frost-Knudsen på vegne af Anvendelsessekr.
Sendt: 17. februar 2009 09:58
Til: Kåre Groes
Emne: VS: Høring af udkast til forslag til lov om biobrændstoffer:
Prioritet: Høj

Fra: N. C. Leth Nielsen [mailto:LN@daka.dk]
Sendt: 16. februar 2009 19:48
Til: Anvendelsessekr.
Cc: Henrik Holst-Pedersen; Kjær Andreasen; Leo Virta; Jens Astrup Madsen
Emne: Høring af udkast til forslag til lov om biobrændstoffer:
Prioritet: Høj

Til Energistyrelsen

Vi har modtaget ovenstående udkast til kommentering og har nedenfor anført en række bemærkninger til forslaget på vegne af Daka Biodiesel a.m.b.a.

Indledningsvis skal vi bemærke, at det er glædeligt, at Danmark med lovforslaget nu skaber rammerne for anvendelse af biobrændstoffer i transportsektoren, således at der skabes samme rammebetingelser i Danmark som i resten af EU.

Omkring de økonomiske konsekvenser af forslaget er det vor opfattelse, at det på sigt ikke nødvendigvis bliver dyrere for forbrugerne at anvende biobrændstoffer.

Anvendelsen af biobrændstoffer giver en større forsyningssikkerhed og dermed en større prisstabilitet, hvilket meget vel på sigt kan resultere i en lavere pris for det samlede produkt på trods af, at biobrændstofferne endnu er dyrere end fossilt brændstof.

Omkring det anførte argument om øget grænsehandel, så påvirkes denne vel ikke af fælles tiltag på EU-plan. Argumentet holder vel kun, hvis Danmark ikke opfylder den fælles EU-målsætning/krav og dermed er en "sleeping partner", der nyder godt af andre EU-landes tiltag, men ikke selv yder noget til opfyldelsen af disse?

I VE-direktivet fra EU er angivet, at der kan indføres incitament, der styrker udviklingen af biobrændstoffer baseret på affalds- og restprodukter. Er dette noget man har overvejet i forbindelse med nærværende lovforslag, herunder også, om man vil tage hensyn til de enkelte biobrændstoffers beregnede CO₂-reduktionseffekt evt. ved positivt at tilgodese biobrændstoffer med meget høj CO₂-reduktionseffekt?

Såfremt man ønsker en uddybning af vore bemærkninger står vi naturligvis gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

N.C.Leth Nielsen
 Director General Affairs
 International Relations

Daka a.m.b.a. (Daka Biodiesel a.m.b.a.)
 Phone - Direct +45 7928 4000
 Phone - Daka +45 7674 5111
 Fax - Direct +45 7928 4008
 Mobile - +45 5156 4600
 e-mail - ln@daka.dk



DANAK

Fra: Martin Frost-Knudsen på vegne af Anvendelsessekr.
Sendt: 3. februar 2009 15:58
Til: Kåre Groes
Emne: VS:
Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Rød
Vedhæftede filer: Tekstforslag bem 9 og 10.doc

Fra: Vagn Andersen [mailto:va@danak.dk]
Sendt: 3. februar 2009 15:37
Til: Anvendelsessekr.
Cc: Karen Jensen; Jesper Høy
Emne:

Til Energistyrelsen,

Hermed DANAK's bemærkninger til "Høring af udkast til forslag til lov om biobrændstoffer":

DANAK har ikke generelle bemærkninger til forslaget, men en specifik bemærkning til § 9, stk. 3:

- I sidste sætning i § 9, stk. 3, hedder det: "Selskabet, institutionen eller organisationens beføjelser vedrørende tilsyn kan udøves i form af akkrediteret certificering". DANAK skal foreslå at følgende tilføjes til sætningen: "eller inspektion" således at sætningen ændres til "Selskabet, institutionen eller organisationens beføjelser vedrørende tilsyn kan udøves i form af akkrediteret certificering eller inspektion".
- Begrundelsen herfor er, at forslaget bør indeholde mulighed for at tilsynet kan udøves som akkrediteret inspektion, hvilket giver fleksibilitet i forhold til fastsættelse af de specifikke regler, når loven skal implementeres. Det er DANAK's vurdering, at akkrediteret inspektion vil være et relevant krav at stille til organer, som ministeren måtte bemyndige.
- Endvidere foreslås at der foretages en tilpasning af teksten i bemærkningen til § 9, stk. 3, som vist i vedhæftede dokument. I forslaget er dels tilføjet "eller inspektion" og "eller certificering" er slettet til sidst i sætningen, da man ikke kan sidestille akkreditering og certificering.
- I bemærkningen til § 10, 2. afsnit, sidste sætning, bør standarden for inspektion nævnes ligesom reference til standarden for produktcertificering skal rettes til 45011 i stedet for 45001. I vedhæftet dokument er forslag til revideret tekst.

Såfremt styrelsen har spørgsmål eller bemærkninger til DANAK's hørings svar er vi gerne til rådighed for uddybende bemærkninger.

Med venlig hilsen

Vagn Andersen
 Planlægningschef
 DANAK
 Tlf. direkte 7733 9536

Fra: Kåre Groes [mailto:kgr@ENS.DK]
Sendt: 28. januar 2009 13:25
Til: Kåre Groes
Emne: Høring af forslag til lov om biobrændstoffer

Til adressaterne i vedhæftede høringsbrev

Energistyrelsen skal anmode om at modtage eventuelle bemærkninger til vedhæftede udkast til forslag til lov om biobrændstoffer senest 16. februar 2009. Eventuelle bemærkninger bedes sendt til anvend@ens.dk.

Med venlig hilsen

Kåre Groes
Fuldmægtig

Energieffektivitet og internationalt samarbejde
Direkte tlf.: 3392 6842
E-post: kgr@ens.dk

Klima- og Energiministeriet
Energistyrelsen
Amaliegade 44, 1256 København K
Tlf: 33926700, e-post: ens@ens.dk, hjemmeside: www.ens.dk

DANAK

Bemærkning til § 9, stk. 3:

Endelig vil opgaverne med tilsyn og kontrol efter stk. 3 kunne varetages af en sagkyndig institution, en organisation eller en virksomhed som akkrediteret certificering eller inspektion. Herved forstås at f.eks. den sagkyndige institution er akkrediteret til certificering eller inspektion og varetager kontrol- og tilsynsopgaver i medfør af loven og udfører sine opgaver på grundlag af denne akkreditering.

Bemærkning til § 10, 2. afsnit:

Her tænkes især på standarder til produktcertificering inspektion (f.eks. DS/EN 45011 – Generelle krav til organer der udfører produktcertificering, og DS/EN/ISO/IEC 17020 – Generelle kriterier for forskellige typer af organer, der foretager inspektion) eller tilsvarende.

Slettet: ved en

Slettet: særligt

Slettet: eller

Slettet: re

Slettet: t

Slettet: til at

Slettet: eller certificering

Slettet: 0

Energistyrelsen
Att. Fuldmægtig Kåre Groes
Amaliegade 44
1256 København K

13. februar 2009

Høringssvar vedrørende udkast til lovforslag om biobrændstoffer.

Danmarks Tekniske Universitet (DTU) takker for Deres henvendelse af 28. januar 2009 vedrørende udkast til lovforslag om biobrændstoffer.

Hermed kan oplyses, at DTU ikke har konkrete kommentarer til lovforslaget, idet anvendelsen af biobrændstoffer i landtransport til erstatning for benzin og dieselolie retter sig mod producenter og importører af sidstnævnte brændstoffer.

Med venlig hilsen,



Jakob Fritz Hansen
Afdelingschef
Myndighedsbetjening og Sektorudvikling

Dansk Arbejdsgiverforening (D.A.)

Kåre Groes

Fra: Pia Flindt [PTF@da.dk] på vegne af Dansk Arbejdsgiverforening [DA@da.dk]
Sendt: 28. januar 2009 17:30
Til: Kåre Groes
Emne: SV: Høring af forslag til lov om biobrændstoffer
Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Rød

Under henvisning til det til DA fremsendte høringsbrev af 28. januar 2009 vedrørende høring af forslag til lov om biobrændstoffer skal vi oplyse, at sagen falder uden for DA's virkefelt, og at vi under henvisning hertil ikke ønsker at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Pia T. Flindt
 Chefsekretær

Fra: Kåre Groes [mailto:kgr@ENS.DK]
Sendt: 28. januar 2009 13:25
Til: Kåre Groes
Emne: Høring af forslag til lov om biobrændstoffer

Til adressaterne i vedhæftede høringsbrev

Energistyrelsen skal anmode om at modtage eventuelle bemærkninger til vedhæftede udkast til forslag til lov om biobrændstoffer senest 16. februar 2009. Eventuelle bemærkninger bedes sendt til anvend@ens.dk.

Med venlig hilsen

Kåre Groes
 Fuldmægtig

Energieffektivitet og internationalt samarbejde
 Direkte tlf.: 3392 6842
 E-post: kgr@ens.dk

 Klima- og Energiministeriet
 Energistyrelsen
 Amaliegade 44, 1256 København K
 Tlf: 33926700, e-post: ens@ens.dk, hjemmeside: www.ens.dk

Danske Energi

Kåre Groes

Fra: Annette Schneider [asc@danskeenergi.dk]
Sendt: 16. februar 2009 15:40
Til: Anvendelsessekr.
Cc: Kåre Groes
Emne: SV: Høring af forslag til lov om biobrændstoffer

Kære Kåre Gross

Hermed kommentar fra Dansk Energi til lovforslaget om biobrændstoffer:

Danske Energi hilser det velkomment, at lovforslaget tager hul på implementeringen af VE-direktivet ved at anvende VE-direktivets biomassedefinition som bl.a. inkluderer biomasseaffald og den bionedbrydelige del af affald fra industri og husholdninger.

Dansk Energi finder det afgørende, at den definition finder anvendelse også i relation til biomassebekendtgørelsen, der vedrører biomasse anvendt til energiproduktion. Det er således centralt at de to sektorer – energisektoren og transportsektoren – reguleres ens og underlægges samme rammebetingelser. I modsat fald vil der opstå en u hensigtsmæssig skævvridning bestående i, at den ikke-kvoteomfattede sektor (transportsektoren) får "nemmere" adgang til biomasse end den kvoteomfattede sektor (energiesektoren).

I øvrigt hilser Danske Energi det velkomment, at lovforslaget giver ministeren bemyndigelse og fleksibilitet i forhold til den fremtidige fastsættelse af biobrændstof-procenten. Hermed er der dels sikret en afspejling af, at VE-direktivet ikke rummer et egentlig krav vedr. biobrændstof-andel men alene vedrørende VE. Samtidigt er det sikret, at man i fremtiden kan vælge den mest miljø- og omkostningseffektive løsning.

Venlig hilsen

Annette Schneider

*Chefkonsulent
 Dansk Energi
 Rosenørns Allé 9
 DK - 1970 Frederiksberg C
 Mail: asc@danskeenergi.dk
 Direkte: +45 35 300 943
 Mobil: +45 25 29 19 43
 Web: www.danskeenergi.dk*

Fra: Kåre Groes [mailto:kgr@ENS.DK]
Sendt: 28. januar 2009 13:25
Til: Kåre Groes
Emne: Høring af forslag til lov om biobrændstoffer

Til adressaterne i vedhæftede høringsbrev

Energistyrelsen skal anmode om at modtage eventuelle bemærkninger til vedhæftede udkast til forslag til lov om biobrændstoffer senest 16. februar 2009. Eventuelle bemærkninger bedes

sendt til anvend@ens.dk.

Med venlig hilsen

Kåre Groes
Fuldmægtig

Energieffektivitet og internationalt samarbejde
Direkte tlf.: 3392 6842
E-post: kgr@ens.dk

Klima- og Energiministeriet
Energistyrelsen
Amaliegade 44, 1256 København K
Tlf: 33926700, e-post: ens@ens.dk, hjemmeside: www.ens.dk

Energistyrelsen
Att.: Kåre Groes
Amaliegade 44
1256 København K

16. februar 2009
MKO mko

Energistyrelsens høring vedrørende udkast af forslag til lov om biobrændstoffer

Dansk Erhverv er overordnet set yderst positive over for tiltag, der på en effektiv og økonomisk gennemtænkt vis bevirker en reduktion af det nationale udslip af drivhusgasser.

Forslaget til lov om biobrændstoffer er en konkret udmøntning af en række tiltag, som er forudsat at skulle gennemføres som et led i EU-kommissionens godkendelse af 31. august 2007 vedrørende den danske CO₂-kvotetildelingsplan.

Regeringen har i denne sammenhæng tilkendegivet over for Kommissionen, at den vil fremsætte et lovforslag om påbudt salg af biobrændstoffer på mindst 5,75 procent af det samlede salg af benzin og dieselolie fra 2010.

Dette lovforslag er en indfrielse af regeringens tilkendegivelse over for Kommissionen.

Vedtagelsen af lovforslaget vil yderligere indebære, at Danmark dermed fuldt ud vil opfylde EU's vejledende referencemål om 5,75 procent biobrændstoffer senest pr. 31. december 2010, jf. biobrændstofdirektivet.

Med lovforslagets fremsættelse er det antageligt, at den påbegyndte traktatkrænkelsesprocedure mod Danmark for ubegrundet manglende efterlevelse af biobrændstofdirektivet vil blive henlagt af Kommissionen.

Lovforslaget er udtryk for ét ud af flere mulige konkrete initiativer, der vil kunne nedbringe det nationale udslip af drivhusgasser.

Biobrændstoffer vil kunne anvendes på andre områder end blot landtransporten, herunder blandt andet ved brug i kraft/varmeværker. Fremstillingen, transporten og anvendelsen af biobrændstoffer i kraft/varmeværker forudsætter en væsentlig mindre omfattende forædlingsproces og mindre miljømæssig belastning end fremstilling af biobenzin og biodiesel til landtransport, og udgør dermed en samlet set mere bæredygtig og miljømæssig optimeret anvendelse af biobrændstoffet.

Det er samtidigt vigtigt at holde sig for øje, at forrige års stigende fødevarerpriser for en stor dels vedkommende blev tillagt den stigende anvendelse af fødevarer, herunder majs, til biobrændstofproduktion. Kravet om bæredygtighed skulle gerne tilsikre, at denne udvikling ikke gentages. Kravet om bæredygtighed vil dog på den anden side kunne indebære i sin yderste konsekvens, at der eventuelt ikke vil kunne tilvejebringes tilstrækkeligt med biobrændstof til, at kravet om 5,75 procent kan opfyldes.

Dansk Erhverv skal anbefale, at lovforslaget i sin udformning tager tilstrækkelig højde også for denne situation, således at en "anteciperet" mangelssituation også kan bevirke en nedsættelse af grænseværdierne, og at sådanne konsekvenser i øvrigt helt undgås.

Lovforslaget har en række økonomiske konsekvenser for erhvervssektoren inden for landtransporten.

I bemærkningerne på side 8 er det anført, at den gennemsnitlige stigning i literprisen – i 2008 priser – vil udgøre omkring 6 øre pr. liter blandet benzin og omkring 7 øre pr. liter blandet dieselolie ekskl. moms.

I bemærkningerne på side 8 er det ligeledes anført, at merprisen på biobrændstof – sammenlignet med mineralsk benzin og dieselolie – har udvist betragtelige udsving, og gør det fortsat, og at det samtidig er forbundet med meget stor usikkerhed at skønne over den fremtidige pris på biobrændstoffer.

Transporterhvervet er i forvejen ikke inde i en gunstig finansiel situation, og en hurtig indfasning af kravet om biobrændstoffer – uden mulighed for kompenserende tiltag i en overgangsperiode – vil kunne bidrage til en forværring af den økonomiske udvikling inden for vognmandserhvervet.

Samtidig skal Dansk Erhverv pege på, at mobiliteten mellem hjem og arbejdsplads for arbejdstagerne underkastes en generel fordyrelse i det omfang, arbejdstageren er beroende af et motordrevet køretøj for at kunne komme til og fra arbejde.

Det bemærkes i øvrigt i denne sammenhæng, at en relativt stor del af den eksisterende danske benzindrevne bilpark har motorer, hvor motorfabrikantens garanti ikke tillader, at motoren benyttes ved højere iblandinger af ethanol end maksimalt 5 procent.

Med venlig hilsen

Dansk Erhverv

Jesper Kaae
Souschef



Organisation for erhvervslivet

Energistyrelsen
Att.: Kåre Groes
Amaliegade 44
1256 København K

Høringssvar til forslag til lov om biobrændstoffer

DI takker for høringen af forslag til lov om biobrændstoffer, som forpligter de virksomheder, der producerer eller importerer benzin eller dieselolie, til at sørge for, at mindst 5,75 pct. af en virksomheds samlede årlige salg af benzin og dieselolie udgøres af biobrændstoffer.

Iblanding af biobrændstof er én af vejene til at nedbringe transportsektorens CO₂-udledning. Udgangspunktet for dansk transport- og klimapolitik bør dog være, at EU netop har vedtaget klima- og energipakken, der som noget nyt bl.a. fastlægger, at 10 pct. af transportsektorens energiforbrug i 2020 skal komme fra *vedvarende energi*, dobbelttælling af 2. generations biobrændstoffer mv.

Den danske politik bør følge dette spor og så vidt muligt undgå nationale særkrav til køretøjer eller brændstof, som vil betyde en forhøjelse af erhvervslivets transportomkostninger mv. Transportsektoren er en væsentlig del af EU's indre marked, og store dele af reguleringen foregår på EU-niveau. Det er fx EU, der fastsætter regler for køretøjers udformning, brændstofs kvalitetskrav og reglerne for godstransport.

Derfor opfordrer vi til, at der:

- lægges vægt på, at initiativet for at reducere CO₂-udledningen ikke må reducere over mobiliteten i samfundet,
- lægges vægt på, at der tages særligt hensyn til transporterhvervets internationale konkurrenceevne, og at løsninger inden for godstransport derfor primært skal findes på EU-niveau samt, at der
- arbejdes for, at der skabes de nødvendige rammebetingelser for overgangen til alternative drivmidler og motorteknologier i transportsektoren under hensyntagen til mobiliteten.

I det omfang, der sættes krav om en andel af biobrændstoffer i benzin og dieselolie, vil DI understrege, at iblandingsprocenten ikke må være højere end, hvad motorerne kan tåle og bilproducenternes garantier dækker. DI forudsætter, at dette er sikret, før lovforslaget vedtages. Dertil bør det sikres, at de danske raffinaderier og oliedepoter er i stand til at håndtere biobrændstoffer ved lovens ikrafttræden.

I forhold til EU's målsætning om 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i 2020 mener DI, at opfyldelsen af denne målsætning antageligt vil kræve, at der inddrages andre teknologier end 1. generations biobrændstoffer, såsom 2. generations biobrændstoffer, elbiler, brint, hybridbiler mv. Derfor støtter vi, at klima- og energiministeren bemyndiges til, at forpligtelsen kan justeres.

Det er positivt, at loven anvender EU's definitioner på biomasse og biobrændstoffer fra det netop vedtagne direktiv om fremme af vedvarende energi. Vi mener, at VE-direktivets bestemmelser om biobrændstoffer, såsom dobbelttælling af 2. generations biobrændstoffer, bør indarbejdes i loven om biobrændstoffer, så den fremadrettede kompatibilitet med VE-direktivet er sikret. Set i lyset af, at regeringen vil satse markant på videreudvikling og kommercialisering af danske styrkepositioner inden for 2. generations biobrændstoffer til transport, undrer det DI, at lovforslaget overser muligheden for at fremme 2. generations biobrændstoffer.

Af lovforslaget fremgår ligeledes, at klima- og energiministeren kan fastsætte regler om kravene til biobrændstoffers bæredygtighed, herunder krav om drivhusgasreduktion og energiafgrødernes oprindelse. Vi vil anbefale, at det skrives direkte i lovteksten, at bæredygtighedskriterierne følger de EU vedtagne bæredygtighedskriterier i direktivet om fremme af vedvarende energi jf. ovenstående kommentar om kompatibilitet med VE-direktivet.

Slutteligt skal det bemærkes, at International Transport Danmark støtter nærværende høringssvar til lov om biobrændstoffer. DI står til rådighed for uddybning eller videre dialog om lovforslaget.

Med venlig hilsen

Camilla Damsø Pedersen
Konsulent

DANSK ORNITOLOGISK FORENING

Kåre Groes

Fra: Martin Frost-Knudsen på vegne af Anvendelsessekr.

Sendt: 17. marts 2009 09:37

Til: Kåre Groes

Emne: VS: Høring af udkast til forslag til lov om biobrændstoffer J.nr. 2505/1230-0001

Fra: Fahmeeda Raza **På vegne af** Forsyningssekr

Sendt: 17. marts 2009 09:21

Til: Anvendelsessekr.

Emne: VS: Høring af udkast til forslag til lov om biobrændstoffer J.nr. 2505/1230-0001

Hejsa

Denne er vist til jer.

vh

Fahmeeda Raza

Kontorfuldmægtig

Forsyning og vedvarende energi

Direkte tlf.: 3392 6733

E-post: fr@ens.dk

Klima- og Energiministeriet

Energistyrelsen

Amaliegade 44, 1256 København K

Tlf: 33926700, e-post: ens@ens.dk, hjemmeside: www.ens.dk

Fra: Birthe Olsen **På vegne af** Energistyrelsens officielle postkasse

Sendt: 17. marts 2009 07:21

Til: Forsyningssekr

Emne: VS: Høring af udkast til forslag til lov om biobrændstoffer J.nr. 2505/1230-0001

Birthe Olsen

Økonomi, service og HR

Direkte tlf.: 3392 7551 Mobil tlf: 4089 4114

E-post: BO@ENS.DK

Klima- og Energiministeriet

Energistyrelsen

Amaliegade 44, 1256 København K

Tlf: 33926700, e-post: ens@ens.dk, hjemmeside: www.ens.dk

17-03-2009

Fra: Knud Flensted [mailto:knud.flensted@dof.dk]
Sendt: 16. marts 2009 20:08
Til: Energistyrelsens officielle postkasse
Emne: Høring af udkast til forslag til lov om biobrændstoffer J.nr. 2505/1230-0001

Dansk Ornitologisk Forening

BirdLife Danmark

Vesterbrogade 140

1620

København V

www.dof.dk

Til

Energistyrelsen

Amaliegade 44

1256 København K

13.

marts 2009

Høring af udkast til forslag til lov om biobrændstoffer

J.nr. 2505/1230-0001

Som tidligere tilkendegivet i e-mail til Energistyrelsen er Dansk Ornitologisk Forening desværre først blevet orienteret om lovforslaget efter høringsperiodens udløb. Foreningen beder derfor venligst om fremover at blive hørt om forslag til lovgivning, der kan forventes at påvirke miljø- og naturbeskyttelse (herunder klima), eller hvor høringskredsen i øvrigt omfatter natur- og miljøorganisationer.

DOF ønsker indledningsvis at erklære sig meget enig i de synspunkter og konkrete forslag, der er fremført i WWF Verdensnaturfondens høringssvar. Herunder at lovforslaget bør ændres, så virksomhederne gives incitament til at anvende biobrændstoffer med høj fortrængning af drivhusgasser. Det bør endvidere sikres, at klima- og energiministeren kan stille krav om biobrændstoffernes bæredygtighed, der bør være mere vidtgående end de kriterier, som fremgår af VE-direktivet. Disse forhold er meget vigtige for at sikre reelt positive klimaeffekter og bæredygtighed i forhold til natur og miljø i forbindelse med den omfattende introduktion af biobrændstoffer på det danske marked, som lovforslaget lægger op til.

Især skal DOF gøre opmærksom på behovet for at vurdere og sikre bæredygtigheden i forhold til naturen og biodiversiteten. Det gælder 1) ved produktion af biomasse i Danmark og resten af EU og 2) ved produktion af biomasse uden for EU, ikke mindst i den tredje verden. Rydning af tropeskov og andre naturområder med henblik på ikke-bæredygtig produktion af biomasse er et kæmpestort og stigende problem i adskillige lande, og BirdLife International og DOF er meget bekymret over denne indtil videre totalt ukontrollerede udvikling. DOF skal navnlig henvise til, at de af EU og i VE-

direktivets opstillede kriterier for bæredygtighed er helt utilstrækkelige, og at disse – hvis de lægges til grund for den danske implementering – vil indebære katastrofale negative indvirkninger på biodiversiteten i udlandet såvel som herhjemme. En række beskyttelseskrævende habitater dækkes eksempelvis slet ikke af EU's oplæg til bæredygtighedskriterier og det der betegnes som "biodiversitetsrige habitater".

Specifikt i forhold til produktionen af biomasse i Danmark lægger DOF vægt på at det sikres (ved lovgivning og incitamenter), at udbredelsen af biobrændsler ikke medfører anlæg af fx energipileplantager i vådområder, på lavbundsarealer, i ådale og andre natur- og landskabstyper, hvor 'skovrejsning' er uønsket. DOF er især opmærksom på, at energipileplantager ikke betragtes som skovrejsning, hvorfor denne type afgrøde falder uden for den eksisterende planlovgivnings bestemmelser. Anlæg af energipileplantager i de nævnte områder, vil ødelægge værdifulde naturområder som levested for sårbar biodiversitet og yderligere opstille forhindringer for naturgenopretning og bæredygtig landskabsudvikling.

I stedet bør der satses på produktion og høst af biomasse i områder, hvor det kan kombineres med fx natur- og landskabspleje. Det kan være høslæt på græsarealer, enge, overdrev og heder. Ligeledes kan det ske ved anlæg og drift af lysåbne bræmmer langs grøftekanter, vandløb, vådområder, læhegn og markskel. Herved kan biomasseproduktion og naturhensyn kombineres.

Det er altafgørende, at der stilles specifikke og tilstrækkelige skrappe krav om miljømæssig bæredygtighed i forbindelse med produktion og anvendelse af biomasse. Ellers kan DOF ikke støtte udbredelsen af biobrændstoffer, således som der lægges op til i den danske implementering af VE-direktivet.

Da de danske bæredygtighedskrav vil blive helt afgørende for, om lovforslaget og dets efterfølgende implementering vil medføre de nævnte frygtede påvirkninger af natur og biodiversitet, foreslår DOF, at præciseringen af disse sker i en åben og konstruktiv konsultativ proces med relevante danske natur- og miljøorganisationer med naturfaglig ekspertise inden for biodiversitet. DOF stiller sig hermed til rådighed.

Afslutningsvis skal jeg på foreningens vegne venligst bede om at blive holdt løbende orienteret om den videre sagsudvikling samt om lignende udmøntninger af Danmarks klima- og energipolitik, der kan have mulige direkte eller afledte konsekvenser for naturen og miljøet.

Med venlig hilsen

Dansk Ornitologisk Forening

BirdLife Danmark

Knud Flensted

Biolog

Knud N. Flensted, biolog, M.Sc.
Dansk Ornitologisk Forening - BirdLife Danmark

Vesterbrogade 140, 1620 København V, Danmark

Telefon # (+45) 3328 3800

Direkte # (+45) 3328 3833

Mobil # (+45) 2124 2275

www.dof.dk

www.birdlife.org



Energistyrelsen
Amaliegade 44
1256 København K

3/02-2009

Hørings svar til: Lov om biobrændstoffer

Med brev af 28. januar 2008 har Energistyrelsen udsendt ovennævnte høringsudkast, hvor styrelsen anmoder om bemærkninger hertil senest den 16. februar 2009.

Skovforeningen vil gerne kommentere følgende punkt i lovforslaget

Side 6, afsnit 2, sidste linje:

".. at råmaterialet til biobrændstofferne som udgangspunkt ikke må dyrkes på våd- og skovarealer samt områder med righoldig biodiversitet".

Vi mener der er tale om en klar tolkningsfejl i forhold til VE direktivet fra EU-kommissionen (Directive of the European Parliament and of The Council – on promotion of the use of energy from renewable sources), da der ifølge:

- artikel 15, stk. 3 (a), kun er tale om begrænsning i forhold til urørt skov og ikke skov generelt.
- artikel 4 (b), kun er tale om skovarealer der udsættes for skovrydning, hvilket vil sige at arealet ikke vil vokse ind i samme status som før januar 2008. Dermed ikke skovarealer som vil vokse sig ind i samme status som før 2008, som følge af gentilplantning eller naturlig foryngelse.

Forslag til ny tekst:

".. at råmaterialet til biobrændstofferne som udgangspunkt ikke må stamme fra beskyttede vådområder, fra urørte skovarealer med righoldig biodiversitet eller fra skovrydning".

Med venlig hilsen

DANSK SKOVFORENING

Ulrik Knaack Nielsen
Ulrik Knaack Nielsen

Dansk Transport og Logistik (DTL)

Kåre Groes

Fra: Martin Frost-Knudsen på vegne af Anvendelsessekr.
Sendt: 17. februar 2009 10:07
Til: Kåre Groes
Emne: VS: Høring af forslag til lov om biobrændstoffer

Fra: Ove Holm [mailto:oho@dtl.eu]
Sendt: 16. februar 2009 16:13
Til: Anvendelsessekr.
Cc: Kåre Groes
Emne: SV: Høring af forslag til lov om biobrændstoffer

Til Energistyrelsen,

DTL skal henvise til høringsvaret fra Dansk Erhverv, som vi har afgivet bemærkninger til.

Med venlig hilsen

Ove Holm
Dansk Transport og Logistik (DTL)
Grønningen 17
Postboks 2250
DK - 1019 København K
Tel. +45 70 15 95 00
Mobile +45 23 44 29 09

Fra: Kåre Groes [mailto:kgr@ENS.DK]
Sendt: 28. januar 2009 13:25
Til: Kåre Groes
Emne: Høring af forslag til lov om biobrændstoffer

Til adressaterne i vedhæftede høringsbrev

Energistyrelsen skal anmode om at modtage eventuelle bemærkninger til vedhæftede udkast til forslag til lov om biobrændstoffer senest 16. februar 2009. Eventuelle bemærkninger bedes sendt til anvend@ens.dk.

Med venlig hilsen

Kåre Groes
Fuldmægtig

Energieffektivitet og internationalt samarbejde
Direkte tlf.: 3392 6842
E-post: kgr@ens.dk

Klima- og Energiministeriet
Energistyrelsen
Amaliegade 44, 1256 København K
Tlf: 33926700, e-post: ens@ens.dk, hjemmeside: www.ens.dk

Denne mail er blevet scannet af <http://www.virus112.com>



Energistyrelsen
anvend@ens.dk

16. februar 2008
BM/tlj

Høringssvar vedr. forslag til lov om biobrændstoffer.

De Danske Bilimportører (DBI) skal indledningsvis gøre opmærksom på, at det opleves som særdeles uheldigt, at DBI ikke var på høringslisten vedr. ovenstående forslag. Brændstofsammensætning og kvalitet er af meget stor betydning for ydeevne, holdbarhed m.m. i avancerede forbrændingsmotorer, som dem der i dag findes i nye biler. Derfor er lovforslaget også af stor relevans for De Danske Bilimportører, da netop forholdet mellem brændstof og motorer, kan være af stor betydning for bilimportørenes garantiforpligtelser.

Overordnet er DBI positivt indstillet overfor tiltag, der kan være med til at nedbringe CO₂-udslippet fra vejtransporten og bidrage til en mere bæredygtig energiforsyning.

Imidlertid er DBI bekymret for konsekvenserne af kravet om iblanding af mindst 5,75% biobrændstof målt som energiindhold. Det vil svare til cirka 8,75% ethanol målt på volumen for benzin og 6,5% FAME målt på volumen, når det gælder diesel. DBI er bekymret over denne mængde af iblandet biobrændstof, da bilproducenternes garantier i dag udelukkende dækker de nuværende brændstofs-specifikationer med en maksimal iblanding på 5% i volumen for både benzin og diesel.

DBI er dog opmærksom på, at der i øjeblikket foregår en revision af dieselspecifikationen E590, således at en iblanding af biobrændstof op til 7% volumen vil være mulig uden påvirkning af garantien på motorerne. Dermed kan problemet således formentlig løses for så vidt angår dieselmotorer, men for benzinmotorer er den højere iblanding særdeles problematisk.

Her vil en højere iblanding betyde, at motorerne ikke længere vil være omfattet af garantien fra bilproducenterne, således som det også påpeges i bemærkningerne til lovforslaget. Det er imidlertid svært at forestille sig, at en mulig løsning på problemet vil være at flere forskellige brændstoftyper er tilgængelige på det danske marked. Det vil være kompliceret for den enkelte forbruger at skelne mellem brændstoftyperne og ligeledes vil næppe alle brugere af et køretøj have det fornødne kendskab til at kunne afgøre om det skal vælges brændstof med et højt eller et lavt indhold af biobrændstof. Der vil som konsekvens heraf formentlig opstå en række motorskader på grund af forkert brug af brændstof. Skader, der ikke vil være omfattet af garantien, men som for bilimportørerne vil medføre betydelige

omkostninger i forbindelse med klagesager m.m. Det er i den forbindelse vigtigt at understrege, at der er bilmærker, der har op til 7 års garanti. Dermed er tidsperspektivet for problemerne med iblanding af en større mængde end 5% målt på volumen ganske langt.

Det må forventes, at der vil opstå problemer med et stort antal motorer, hvilket vil medføre betragtelige problemer for bilejerne. Problemet må forventes at have et særligt stort omfang i Danmark grundet den danske bilparks generelt høje alder.

DBI skal derfor kraftigt opfordre til, ikke at hæve iblandingen af biobrændstof i benzinen til de foreslåede 5,75% målt i energiindhold, og at indførslen af biobrændstof i Danmark foregår i en tæt dialog med De Danske Bilimportører og resten af branchen, således utilsigtede skadelige følgevirkninger for forbrugerne såvel som branchen undgås

Med venlig hilsen


Bent Mikkelsen
Adm. Direktør



Energistyrelsen
Amaliegade 44
1256 København K

Att.: Kåre Groes

16. februar 2009

Høringssvar - Forslag til lov om biobrændstoffer

EOF hilser lovforslaget velkomment, og finder det positivt, at bæredygtige biobrændstoffer nu kommer til at indgå som et af midlerne i bestræbelserne på at nå de klimamål, Danmark har tilsluttet sig.

Olieselskaberne medvirker gerne til at nå de opstillede mål, men må dog påpege, at lovforslaget ikke tager højde for centrale problemstillinger, som på kort sigt gør det umuligt at leve op til lovens krav om iblanding af 5,75 % biobrændstoffer målt som energiindhold:

- Ifølge motorfabrikanterne er kravet til iblanding af biobrændstoffer højere, end hvad hovedparten af de danske biler kan køre på
- Det er ikke muligt med den tid, der er til rådighed at få ombygget/tilpasset raffinaderier, oliedepoter og distributionssystem til håndtering af biobrændstoffer inden d. 1. januar 2010
- Det er ikke muligt for olieselskaberne at indgå kontrakter om levering af bæredygtige biobrændstoffer før kravene til dokumentation/verifikation er kendt. Ud fra lovbemærkningerne tyder det på, at denne afklaring først kommer sidst i 2009. Det vil derfor ikke være muligt for olieselskaberne at indgå kontrakter om levering af bæredygtige biobrændstoffer før 1. januar 2010.
- Biobrændstoffer har en begrænset holdbarhed i forhold til fossile brændstoffer. Dette skal der tages højde for i forhold til beredskabslagrenes forpligtelser

Vi ser det på den baggrund nødvendigt at:

- Kravet til omfang af iblanding tilpasses, hvad den eksisterende bilpark kan køre på
- Der sker en gradvis indfasning af biobrændstoffer, startende med hvad der svarer til 5 % ethanol (målt som volumen) i al benzin til transport fra 1. juli 2010. Fra 1. juli 2011 øges kravet til iblanding, med hvad der svarer til 7 % FAME (målt som volumen) i al diesel til transport
- Der som foreslået i lovbemærkningerne tages en separat drøftelse i forhold til Beredskabslagrenes situation

Giver vores kommentarer anledning til spørgsmål eller behov for uddybning, er I velkommen til at kontakte undertegnede. Vi deltager også gerne i et møde for en uddybende drøftelse af vores kommentarer.

Vi har nedenfor nærmere uddybet ovenstående kommentarer og forslag.

Krav til iblanding – § 3

5,75 % målt som energiindhold svarer til cirka 8,5 % ethanol (på volumenbasis) iblandet i benzin og 6,5 % FAME (på volumenbasis) iblandet i diesel.

Hovedparten af de danske biler er ikke godkendt til at køre på højere iblandinger af biobrændstoffer, end hvad gældende CEN-standarder for motorbrændstoffer angiver – EN228 for benzin og EN590 for diesel.

Eksisterende specifikationer

De nugældende brændstofs-specifikationer – CEN-standarder og Brændstofdirektivet – tillader kun iblanding af op til 5 % (volumen) ethanol i benzin og 5 % (volumen) FAME i diesel. Motorfabrikanternes garantier gælder kun for brændstoffer, der overholder disse grænser.

Det vil derfor med de gældende specifikationer ikke være muligt at nå et mål på 5,75 % biobrændstoffer målt som energiindhold.

Nye specifikationer

EU's brændstofdirektiv er blevet ændret, så det fremover tillades iblanding af op til 7 % FAME i diesel, og op til 10 % ethanol i benzin. Direktivets bestemmelser skal være implementeret i national lovgivning senest 31. december 2010.

En tidligere implementering i dansk lovgivning vil derfor teoretisk gøre det muligt for olieselskaberne at leve op til forpligtelsen.

Benzin:

Men for hovedparten af de danske benzimbilens vedkommende, tillader motorfabrikanternes garantier ikke, at de kører på højere iblandinger end 5 % ethanol (målt som volumen).

Da den danske bilpark i 2010 ikke gør det muligt at iblande mere end 5 % ethanol (volumen) i benzinen, er det udenfor olieselskabernes muligheder at iblande biobrændstoffer, så målet på 5,75 % (energi) kan nås.

Diesel:

Problemet vil sandsynligvis ikke gøre sig gældende i forhold til dieselmotorerne. CEN har igangsat en revision af dieselspecifikationen – EN 590 – som vil tillade op til 7 % (volumen) iblanding af FAME i diesel. Det betyder samtidig, at motorfabrikanternes garanti udvides til at gælde denne iblanding for alle dieselmotorer. Revisionen af EN 590 er endnu ikke afsluttet, men vil efter vores oplysninger være på plads inden 1. januar 2010.

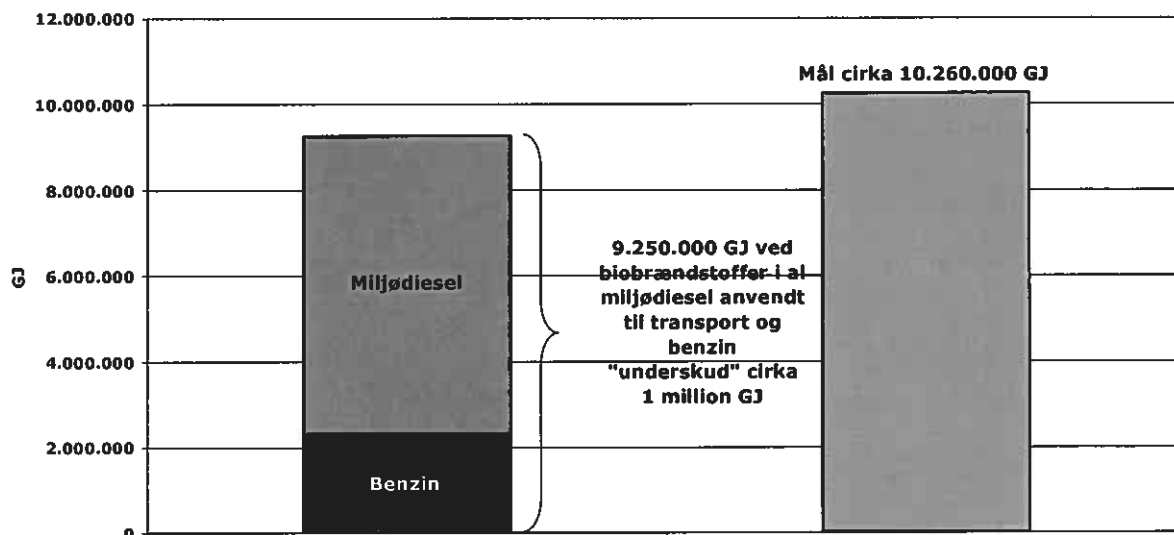
Muligt mål

Vi har i nedenstående figur illustreret det faktisk opnåelige ved at iblande 5 % ethanol i benzin og 7 % FAME i diesel på volumenbasis i forhold til målet på 5,75 % (energi).

Der er i opgørelse forudsat et fald i benzinforsbruget til cirka 2,2 millioner m³ (cirka 10 % lavere end i dag) og en stigning i dieselforsbruget til landtransport til cirka 3 millioner m³ (cirka 10 % højere end i dag).

Som figuren illustrerer, skal der iblandes biobrændstoffer svarende til cirka 10,3 millioner GJ for at nå målet på 5,75 % (energi). Ved iblanding af 5 % ethanol (volumen) i benzin og 7 % FAME (volumen) i diesel til transport er det kun muligt at nå cirka 9,3 millioner GJ – altså 1 million GJ mindre end målet.

Opnåelig energimængde ved iblanding af 5 % ethanol (volumen) i benzin og 7 % FAME i diesel anvendt til transport (volumen) i forhold til målet på 5,75 % målt som energi



Ved iblanding af 5 % ethanol i al benzin og 7 % FAME i al Miljødiesel anvendt til transportform, vil der mangle hvad, der svarer til 1 million GJ energi for at leve op til målet på 5,75 % biobrændstoffer

Bemærk at hvis udviklingen i forbruget af diesel bliver lavere end her forudsat, vil forskellen mellem målet og hvad, der er praktisk muligt at iblande i benzin og diesel blive større, end figuren illustrerer. Opgjort i GJ vil 5,75 % målet selvfølgelig falde, men det faktisk opnåelige ved iblanding af 5 % ethanol (volumen) og 7 % FAME (volumen) vil falde endnu mere. Det skyldes, at brændstofs-specifikationerne tillader en højere iblanding af biobrændstoffer i diesel end benzin (målt som energiindhold).

Markedsføring af en ny benzinkvalitet med mere end 5 % ethanol vil ikke være muligt i et marked, hvor ethanol er dyrere end benzin. Benzin med f.eks. 10 % ethanol (E10) vil blive dyrere end benzin med 5 % ethanol (E5). Det vil efter vores vurdering føre til, at ingen kunder vil købe E10, eller produkter med endnu højere iblandingsprocent. Det samme vil gøre sig gældende for højere iblanding af FAME i diesel i et marked hvor FAME er dyrere end diesel.

Derfor vil introduktionen af brændstoffer med højere iblanding af biobrændstoffer – f.eks. E85 eller diesel med højere iblanding end 7 % FAME – efter vores vurdering ikke bidrage væsentligt til målopfyldelsen.

Vi ser det på den baggrund nødvendigt at:

1. Målet for iblanding reguleres, så det svarer til iblanding af 5 % (volumen) ethanol i benzin og 7 % FAME (volumen) i diesel til transport
 - a. Laviblanding i benzin og diesel vil være den samfundsøkonomisk mest omkostningseffektive metode til at nå det opstillede mål
2. Kravet til iblanding kan øges på det tidspunkt, hvor motorfabrikanterne garanterer, at en større andel af biler kan køre på højere iblandinger af ethanol

- a. Andelen af benzinbiler der kan køre på højere iblandinger af ethanol må forventes at stige over tid. Motorfabrikanterne må antages fremover kun at producere biler, der kan køre på op til 10 % ethanol

3. Der indledes dialog om alternative veje til målopfyldelsen

Det er en forudsætning for ovenstående, at Brændstofdirektivets grænser for iblanding af biobrændstoffer i benzin og diesel endeligt vedtages og implementeres i dansk lovgivning inden 1. januar 2010. Derudover forudsættes det, at den førromtalte ændring af EN 590 ligeledes er trådt i kraft 1. januar 2010. Er dette ikke tilfældet, må målet reduceres yderligere i forhold til hvad gældende specifikationer tillader at iblande af biobrændstoffer i benzin og diesel.

Ikrafttrædelse 1. januar 2010 – § 12

Der er indtil nu i dette papir set bort fra problemer, der knytter sig til at få ombygget raffinaderier/oliedepoter og tilpasset distributionssystemet til håndtering af biobrændstoffer inden 1. januar 2010.

Det er ikke fysisk muligt at ombygge de danske raffinaderier og oliedepoter til at håndtere iblanding af biobrændstoffer inden d. 1. januar 2010.

De danske olieselskaber har, grundet langvarige politisk debat om spørgsmålet om tvungen iblanding af biobrændstoffer, ikke kunnet igangsætte den nødvendige projektering mm. af de til- og ombygninger, der skal gennemføres, før de præcise krav til iblandingen er kendt.

Ethanol til benzin

For at kunne håndtere iblanding af ethanol til benzin, skal der bygges en række nye tanke til opbevaring af ethanol på raffinaderierne og oliedepoterne, og/eller ændres tanke, dampgenvindingssystemer mv. fra benzin til ethanol.

Derudover skal der bygges en række nye faciliteter, som gør det muligt at blande ethanol i benzin i forbindelse med udleveringen fra depoterne til tankbilerne.

Før byggeprojekterne kan sættes i gang, skal de godkendes af de lokale myndigheder i forhold til blandt andet miljø- og brandsikkerhed, herunder skal risikoanalyser og sikkerhedsrapporter opdateres iht. risikobekendtgørelsen. Det enkelte olieselskab har ingen indflydelse på den tid, som myndighederne forventer at bruge på dette, og for mange af myndighederne er ethanol et ukendt produkt anvendt i denne sammenhæng.

Vi har nedenfor kort søgt at illustrere en tidslinje fra projekteringen starter til projektet er afsluttet, samt hvilke elementer de enkelte delprocesser indeholder. Tidslinjen bygger på erfaringer fra lignende byggeprojekter på raffinaderierne/oliedepoterne. Specielt myndighedsgodkendelse af projekterne kan erfaringsmæssigt tage lang tid.

1. projektering – 3 – 4 måneder
 - a. tegning af anlæg, udarbejde ansøgning til myndighederne, opdatere sikkerhedsrapporter, risikoanalyser, forhåndsreservering af materialer etc.
2. Myndighedsgodkendelse – 4 - 8 måneder
 - a. Godkendelse af anlægstegninger, krav til sikkerhed (miljø/brand) etc.
3. Bygning af tanke og udleveringsfaciliteter – 3 - 4 måneder

Samlet 10 - 16 måneder

Hvis myndighedsgodkendelsen tager kortere tid end erfaringsmæssigt, vil projektet kunne færdiggøres tilsvarende hurtigere.

FAME i diesel

Iblanding af FAME i diesel kræver også bygning af nye lagertanke og blande-/udleveringsfaciliteter på raffinaderierne og oliedepoterne, og/eller ændre tanke fra gasolie til FAME. Herunder er isolering af tanke og varmesystemer et kritisk område.

Erfaringerne fra Færdselsstyrelsens forsøgsprojekter med forskellige iblandinger af biodiesel i fossil diesel tyder på, at der sandsynligvis bliver tale om mere krævende processer på raffinaderierne og oliedepoterne for at sikre, at den færdige blanding overholder specifikationerne. Kravene til ombygning/tilbygning på raffinaderierne og oliedepoterne kan derfor blive betydeligt større ved biodiesel end ved ethanol. Erfaringerne fra projekterne, som er vigtige i det videre arbejde, vil først forelægges sidst på 2009. Det drejer sig blandt andet om følgende forhold:

- Kuldeegenskaber for biodiesel er anderledes end diesel
- Der kan være behov for opvarmning af biodiesel før iblanding i diesel
- Behov for 2 trinsblanding
- Eventuelt krav om overrisling af blandetanke/opbevaringstanke i forhold til brandsikkerhed
- Særlige krav til udstyr, pumper, pakninger, coating mv.

Før byggeprojekterne kan sættes i gang, skal de godkendes af de lokale myndigheder i forhold til blandt andet miljø- og brandsikkerhed, herunder skal risikoanalyser og sikkerhedsrapporter opdateres iht. risikobekendtgørelsen. Det enkelte olieselskab har ingen indflydelse på den tid, som myndighederne forventer at bruge på dette, og for mange af myndighederne er biodiesel et ukendt produkt anvendt i denne sammenhæng.

Vi har nedenfor kort søgt at illustrere en tidslinje fra projekteringen starter til projektet er afsluttet, samt hvilke elementer de enkelte delprocesser indeholder. Tidslinjen bygger på erfaringer fra lignende byggeprojekter på raffinaderierne/oliedepoterne. Specielt myndighedernes godkendelse af projekterne kan erfaringsmæssigt tage lang tid.

1. Projektering – 6 – 8 måneder
tegnning af anlæg, udarbejde ansøgning til myndighederne, opdatere sikkerhedsrapporter, risikoanalyser, forhåndsreservering af materialer etc.
2. Myndighedsgodkendelse – 8 - 12 måneder
Godkendelse af anlægstegninger, krav til sikkerhed (miljø/brand) etc.
3. Bygning af tanke og udleveringsfaciliteter – 6 - 8 måneder

Samlet 20 – 26 måneder

Hvis myndighedsgodkendelsen tager kortere tid end erfaringsmæssigt, vil projektet kunne færdiggøres tilsvarende hurtigere.

Vi ser det på den baggrund nødvendigt at:

- Der sker en gradvis indfasning af biobrændstoffer startende med hvad, der svarer til 5 % ethanol (målt som volumen) i al benzin fra omkring 1. juli 2010. Fra omkring 1. juli 2011 øges kravet til iblanding med hvad, der svarer til 7 % FAME (målt som volumen) i al diesel

Hvis myndighedernes behandling af ansøgningerne sker hurtigere end her antaget, vil introduktionen kunne fremrykkes tilsvarende.

Da det enkelte olieselskab ikke har indflydelse på den tid, myndigheden skal bruge til at godkende de enkelte byggeprojekter, må kravet til de enkelte olieselskaber tilpasses i forhold til hvornår myndighederne har godkendt byggeprojektet. De enkelte olieselskaber må ikke kunne gøres ansvarlige for forskelle i de godkendende myndigheders sagsbehandlingstid.

Verifikation og dokumentation af bæredygtige biobrændstoffer – § 4 og 5

I henhold til lovbemærkningerne til § 4 vil de anvendte biobrændstoffer skulle leve op til bæredygtighedskriterierne i VE-direktivet. Men der er i VE-direktivet – og i dette lovforslag – ikke fastsat retningslinjer for hvorledes dokumentationen/verifikationen. for at kriterierne er overholdt, skal ske. Før retningslinjerne for dokumentation/verifikation er kendt, kan olieselskaberne ikke indgå aftale med leverandører af bæredygtige biobrændstoffer

Fra dokumentationskravene er kendt, vil selskaberne kunne have leverandøraftaler mm. på plads indenfor 3 - 4 måneder.

Vi ser det på den baggrund nødvendigt at:

- Loven tidligst sættes i kraft 3 måneder efter at kravene til verifikation og dokumentation af bæredygtighed er offentliggjort

Dette forslag skal forstås i forlængelse af ovenstående generelle forbehold for, hvornår det fysisk er muligt at have gennemført de nødvendige ombygninger på raffinaderier, depoter mm. Da det forventes, at raffinaderierne og oliedepoterne først er klar til håndtering af biobrændstoffer medio 2010 – eller senere – vil det i praksis ikke få betydning, at kravene til dokumentation/verifikation først er kendt i slutningen af 2009.

Beredskabslagrene og biobrændstoffer

Vi støtter forslaget om en separat drøftelse af problemstillingen for Beredskabslagrene. Udover de allerede nævnte forhold bør følgende forhold drøftes:

- At der også vil kunne oplagres andre blandekomponenter (mineralolie) end bioprodukter, der i givet fald kan bringe non-spec produkter på specifikationen
- At der ikke kun skal tænkes på hvordan bioprodukterne håndteres i en krisesituation, men også hvordan den "daglige" operation med friskning kan håndteres
- At der ikke fra anden myndighed kommer begrænsninger i adgang til pumpning i FDO's rørsystemer af både rene bioprodukter og blandede produkter. Det kan have afgørende betydning for raffinaderiernes mulighed for at håndtere biodiesel.

Venlig hilsen

Michael Mücke Jensen

Kåre Groes

Fra: Michael Mucke Jensen [mmj@Oliebranchen.dk]

Sendt: 16. februar 2009 16:43

Til: Michael Mucke Jensen; Anvendelsessekr.

Cc: Renato Ezban; Kåre Groes

Emne: SV: Høringssvar Lov om tvungen iblanding

Til Energistyrelsen

Vi glemte i vores høringssvar under spørgsmålet om højere iblandinger af biobrændstoffer på side 3:

En betydelig afgiftslettelse på biobrændstoffer vil efter vores vurdering kunne fremme afsætningen af brændstoffer med højere iblandinger af biobrændstoffer.

Med venlig hilsen

Michael Mücke Jensen

Teknik- og miljøchef

Telefon: +45 3345 6514

Mobil: +45 2042 2636



energi-
og olieforum.dk

Fra: Michael Mucke Jensen

Sendt: 16. februar 2009 16:17

Til: 'anvend@ens.dk'

Cc: 'Renato Ezban'; 'Kåre Groes'

Emne: Høringssvar Lov om tvungen iblanding

Til Energistyrelsen

Vedhæftet fremsendes Energi- og olieforums høringssvar på " forslag til lov om biobrændstoffer"

Giver vores høringssvar anledning til bemærkninger kan undertegnede kontaktes

Med venlig hilsen

Michael Mücke Jensen

Teknik- og miljøchef

Telefon: +45 3345 6514

Mobil: +45 2042 2636



energi-
og olieforum.dk

Kåre Groes

Fra: Martin Frost-Knudsen på vegne af Anvendelsessekr.
Sendt: 17. februar 2009 09:54
Til: Kåre Groes
Emne: VS: 16. februar: Høring af forslag til lov om biobrændstoffer

Fra: Pia Saxild [mailto:PS@fbr.dk] **På vegne af** Hoeringer
Sendt: 17. februar 2009 07:10
Til: Anvendelsessekr.
Emne: SV: 16. februar: Høring af forslag til lov om biobrændstoffer

Forbrugerrådet har af ressourcemæssige årsager ikke mulighed for at forholde os til udkast til forslag til lov om biobrændstoffer. Forbrugerrådet kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

Med venlig hilsen
Claus Jørgensen
Miljøpolitisk medarbejder
Forbrugerrådet

Til uvedkommende, der læser med: Der er ingen grund til at læse min mail. Jeg har intet at gøre med FARC, al-Jihad, al-Qaeda, Hamas, Hizb al-Mujahidin eller ETA. Jeg har aldrig gjort Zakat, går ikke ind for Istihad, har ikke lavet en bilbombe eller kernevåben og jeg ved dårligt nok, hvad Al Manar og 60m6a betyder. Men tak for den udviste interesse. Læs mere på www.taenk.dk/overvaagning

Fra: Kåre Groes [mailto:kgr@ENS.DK]
Sendt: 28. januar 2009 13:25
Til: Kåre Groes
Emne: Høring af forslag til lov om biobrændstoffer

Til adressaterne i vedhæftede høringsbrev

Energistyrelsen skal anmode om at modtage eventuelle bemærkninger til vedhæftede udkast til forslag til lov om biobrændstoffer senest 16. februar 2009. Eventuelle bemærkninger bedes sendt til anvend@ens.dk.

Med venlig hilsen

Kåre Groes
Fuldmægtig

Energieffektivitet og internationalt samarbejde
Direkte tlf.: 3392 6842
E-post: kgr@ens.dk

Klima- og Energiministeriet
Energistyrelsen
Amaliegade 44, 1256 København K
Tlf: 33926700, e-post: ens@ens.dk, hjemmeside: www.ens.dk

Denne mail er blevet scannet af <http://www.virus112.com>



Foreningen af Statsautoriserede Revisorer

Kronprinsessegade 8, 1306 København K. Telefon 33 93 91 91
Telefax nr. 33 11 09 13 e-mail: fsr@fsr.dk Internet: www.fsr.dk

Fuldmægtig
Kåre Groes
Klima- og Energiministeriet
Energistyrelsen
Amaliegade 44
1256 København K

E-mail: anvend@ens.dk

18. februar 2009

lp/dor (X:\Faglig\HORSVAR\2009\H005-09b.doc)

Høring af forslag til Lov om biobrændstoffer

Energistyrelsen har ved e-mail af 28. januar 2009 fremsendt forslag til Lov om biobrændstoffer i høring med anmodning om bemærkninger.

FSRs arbejdsgruppe vedr. forsyningsvirksomhed har gennemgået høringsmaterialet og finder ikke anledning til at fremkomme med revisionsfaglige bemærkninger til det udsendte, idet der grundlæggende er tale om en bemyndigelseslov, hvor ministeren eller den, han bemyndiger dertil, kan udmønte loven inden for ret vide rammer, og idet der endnu ikke foreligger bekendtgørelser.

Der er tale om et lovforslag, der formentlig kan påvirke en ikke uvæsentlig del af dansk erhvervsliv med nye administrative byder, hvorfor der henstilles til, at de nærmere regler gøres klare og let administrerbare, og FRS medvirker gerne hertil.

Såfremt der er spørgsmål til ovenstående, står foreningen også gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

FSRs arbejdsgruppe vedr. forsyning

Greenpeace høringsvar til forslag til lov om biobrændsel

Et halvt skridt frem...

Vil skære 850.000 ton CO₂ af Danmarks 2008-12 manko

5,75 % biobrændsel skulle ifølge ministeriet reducere Danmarks CO₂ udslip med 850.000 tons CO₂.

Regeringen forudsætter, at de biobrændsler, der skal anvendes i Danmark, ikke fremstilles i Danmark. At biobrændslerne forudsættes importeret, giver den fordel rent bogholderimæssigt, at alle drivhusgas-udslip forbundet med produktionen af biobrændslerne tilskrives eksportlandets drivhusgas-regnskab, mens regeringen i det danske drivhusgas-regnskab kan fratække hele udslippet fra den mængde fossilt brændstof, som biobrændslet erstatter.

At der kan trækkes 850.000 tons CO₂ fra den danske Kyoto-manko betyder derfor ikke, at lovforslaget reducerer CO₂-udslippet med 850.000 tons. De biobrændsler, der vil kunne blive anvendt, giver kun en reel reduktion på omkring 35 %. Altså en reel reduktion på kun ca. 260.000 tons CO₂.

De samfundsmæssige omkostninger siges at være på 450 mio. kr. om året – altså en fortrængningsomkostning på ca. 1700 kr./ton CO₂.¹

...og syv tilbage

1. De eksisterende biobrændsler øger udslippet af drivhusgasser ift. fossilt

Det vigtigste biobrændsel i dansk og europæisk sammenhæng er raps-olie. Beregninger der medregner lattergas-emissionerne fra rapsdyrkning viser, at raps-diesel klimamæssigt er 70 % værre end fossil-diesel. EU's egne opgørelser hævder, at raps-diesel klimamæssigt er bedre end fossil diesel. Men hvis brak- og græsarealer i EU tages i brug til at producere raps, medfører opløjningen så store forringelser i jordens kulstof indhold, at der skal dyrkes biobrændsler på denne jord i 20 til 110 år, før dette udslip er "tjent ind"².

2. Raps-diesel øger CO₂-udslippet p.g.a. øget palmeolie import til fødevarerindustrien

Når EU's egen produktion af raps olie anvendes som brændstof, kommer fødevarer-sektoren og kosmetikindustrien til at mangle vegetabilsk olie. For at erstatte den rapsolie, der nu bruges til biler, må disse ikke-brændstof-sektorer importere alternativ vegetabilsk olie³. Den billigste vegetabilske olie på verdensmarkedet er palmeolie. For palmeolie-

¹ 35 % af 750.000 tons = 262.500 tons. 262.500 tons CO₂ reduktion med en samfundseconomisk omkostning på 450 mio. kr. per år giver en CO₂-fortrængningsomkostning på 1714 kr. pr ton CO₂.

² JRC, 2008, Biofuel in European context, s.10: http://ec.europa.eu/dgs/jrc/downloads/jrc_biofuels_report.pdf.

³ FAO/Thoenes, 2006, "Biofuels and Commodity Markets – Palm Oil Focus" side 6: "With regard to filling the EU's growing gap in food oil supply, a rough quantification of the deficit shows the following: over the last 3-4 years, oil imports for food – carried out to compensate for rapeseed going to biodiesel – have increased by total of about 2.5

industrien er det lige meget, om det er rapsolie eller palmeolie, der konkret hældes på bilerne. Jo mere raps der bruges til brændsel, jo større er behovet for import af palmeolie *"Even if it is another oil that is goes into biodiesel, that other oil then needs to be replaced. Either way, there's going to be a vacuum and palm oil can fill that vacuum - be it for biodiesel or for food."*⁴

Af samme grund forventes EU's bæredygtighedskriterier for biobrændsler ikke at have nogen effekt m.h.t. til at mindske afskovning. Bæredygtighedskriterierne for biobrændsler gælder ikke for olie importeret til brug i fødevarer. Så selv hvis kun certificeret regnskovsfri raps-olie anvendes i de danske biler, er den umiddelbare konsekvens, at palmeplantagernes indhug i regnskoven accelereres med enorme CO2 udslip til følge.

3. Tab af biodiversitet

Da presset på især regnskoven også øges, for hver liter biodiesel der anvendes, er det verdens mest biodiverse områder, der ødelægges. Udover de sydøstasiatiske regnskove i Indonesien og Malaysia truer palmeolieplantager nu også den afrikanske regnskov i Congo-bassinet. I Sydamerika er det fortsat sojaen, der er skyld i afskovningen. Sojaolie opnår højere priser p.g.a. indførslen af biobrændstof. Også Brasiliens stigende produktion af sukkerrørs-ethanol betyder, at sukkerrørsdyrkning presser sojaproduktionen ud på jagt efter nye arealer.

4. Undergraver REDD

Udover biodiversitet binder regnskov og uopdyrket jord som bekendt store mængder kulstof. De internationale klimaforhandlinger under COP15 i København vil derfor også omfatte forhandlinger om REDD (Reduced Emissions from Deforestation and Degradation), hvor FN – og den danske regering - søger at få rige lande til at finansiere beskyttelsen af regnskoven. Men når klimaministeren samtidigt vil putte vegetabilsk olie i bilerne, så øges den samlede efterspørgsel på vegetabilsk olie. Palmeplantageejere og sojabaronerne får et endnu større økonomiske incitament til at rydde nye landområder og etablere nye palmeolieplantager i Malaysia, Indonesien og Congo. Lovforslaget modarbejder således FNs REDD indsats.

5. Undergraver klimarigtig CAP reform

Ca. 30 % af de menneskeskabte klimaforandringer kan tilskrives landbruget. Halvdelen af dette udslip er indirekte CO2 udslip fra afskovning, der skyldes landbrugets tørst efter

million tons, significantly exceeding historic growth rates. Sourcing such additional amounts of vegetable oil on the world market is not a trivial affair and, in fact, has lead, in the last 2-3 years, to considerable price rises at the global level, especially with regard to sunflower oil. The EU's additional medium to long term import requirements are tentatively estimated at 1.0 and 1.5 million tons by 2010 and 2015 respectively."

...

"EU palm oil imports have already doubled during the 2000-2006 period, mostly to substitute for rapeseed oil diverted from food to fuel uses"; (<http://www.rlc.fao.org/es/prioridades/bioenergia/pdf/commodity.pdf>).

⁴ Carl Bek-Nielsen, vice chairman of United Plantations i Malaysia fra <http://asia.news.yahoo.com/060224/5/2ge5t.html>

ny landbrugsjord. Den anden halvdel er landbrugets egne direkte emissioner hovedsageligt i form af metan fra husdyrproduktion og lattergas fra kvælstof-gødning. Klimamæssigt er der altså akut behov for dels at stoppe afskovning og dels at omlægge EU's fælles landbrugspolitik (CAP), så den bringes i overensstemmelse med EU's klimapolitik.

Den gode nyhed er, at landbruget har et stort potentiale for at kompensere for sine direkte drivhusgasudslip primært ved at fokusere på dyrkningsmetoder, der øger jordens kulstofindhold. Men det kræver, at EU's landbrugsstøtte omlægges, så den skaber incitament for klimavenlige landbrugsmetoder. En biobrændstof-politik, der fremmer intensiv dyrkning af en-årige afgrøder som raps, majs og hvede til biobrændstof, trækker i den modsatte retning.

6. Biobrændslerne forårsager fødevarekrise

Anvendelse af fødevare-baseret biobrændstof skaber en ulige konkurrence mellem rige landes bilers umættelige tørst efter brændstof og verdens fattigstes fødevarebehov. Fra januar 2002 til februar 2008 steg fødevarepriserne globalt med 140 %.

Ifølge Verdensbankens hemmeligholdte "Donald Mitchells notat" fra april 2008 var biobrændstofferne den væsentligste faktor. Den lave dollarkurs og den høje oliepris resulterede i 35 % af prisstigningerne, mens resten af de i alt 140 % prisstigning tilskrives produktion af biobrændstoffer.

7. 10 år mere med forbrændingsmoteren

I forbindelse med EU-forhandlingerne har klima- og energiministeren med succes arbejdet for, at 2020-målet om 10 % biobrændstof blev ændret til en målsætning om 10 % vedvarende energi i transportsektoren. Og har været medvirkende til at sikre, at elbiler, der kører på VE-strøm, tæller 2½ gang i forhold til 10 % målet. Det er absolut den rigtige strategi.

Selv hvis det bliver kommercielt muligt at producere 2. generation bioethanol baseret på halm, så er det langt bedre klima- og energieffektivitetsmæssigt at anvende halmen som brændsel til produktion af el og varme i kraftvarmeværker. Og reducere transportsektorens CO₂-udslip med elbiler, der kører på vedvarende energi.

Det skyldes:

- Stort energitab (ca. 50 %) når halm konverteres til ethanol i forhold til lille energitab (ca. 10 %), når halm brændes på et kraftvarmeværk.
- Halm-ethanol erstatter benzin, mens halm der anvendes på kraftvarmeværk, erstatter kul. Kul har et CO₂-udslip pr. energienhed, der er 30 % større end benzin.
- Halm-ethanol anvendes i traditionelle forbrændingsmotorer, der har et stort energitab, mens strøm kan anvendes i elbiler, der har mindst en dobbelt så stor energieffektivitet

Med biobrændselsloven skabes incitament til at anvende fødevarer og biomasse til at lave ineffektive biobrændsler til at fylde på ineffektive motorer.

Specifikke forslag til ændringer i selve lovforslaget

Det bør tydeligt fremgå af formålet med lovgivningen, at formålet er at reducere udslippet af drivhusgasser

§ 1. Loven har til formål at fremme anvendelsen af biobrændstoffer til landtransport med henblik på at bidrage til opfyldelsen af Danmarks internationale klimaforpligtelser.

At der anvendes biobrændsler, kan ikke være et formål i sig selv. Det bør være et udførligt nedskrevet formål for denne lov, at CO₂ udslippet rent faktisk reduceres. Årsagen til denne væsentlige tilføjelse er at forhindre, at Danmark i anstrengelserne for formelt at opfylde den nationale klimaforpligtelse anvender importerede biobrændsler, som direkte eller indirekte er skyld i øgede drivhusgas-udslip udenfor Danmark. Danmark skal naturligvis sørge for at lukke den nuværende manko på ca 13 mio tons CO₂, men det bør absolut gøres med tiltag, der reelt mindsker drivhusgas-udslippet. Greenpeace mener ikke, at hverken 5,75 % eller 10 % iblanding af de i dag eksisterende biobrændsler vil resultere i reelle drivhusgas-reduktioner. Hvis klimaministeriet mener, at lovforslaget vil føre til reelle reduktioner i drivhusgas-udslippet, så opfordres ministeriet til tydeligt at skrive som formål med loven, at udslippet af drivhusgasser skal reduceres.

Klima- og energiministeren bør årligt redegøre for den samlede effekt for drivhusgas-udslippet, at der anvendes biobrændsler

§ 6. Klima- og energiministeren fører tilsyn med overholdelse af loven og af regler udstedt i medfør heraf.

Bemærkninger Side 4: *"Klima- og energiministeren vil på baggrund af virksomhedernes dokumentation i 2011 sende en redegørelse til Folketingets Enerkipolitiske Udvalg, der redegør for omfanget af virksomhedernes pligt til at sælge biobrændstoffer, gennemførelsen af bæredygtighedskriterierne i dansk ret samt kriteriernes overholdelse."*

Ministeren pålægges altså allerede at føre tilsyn med virksomhedernes anvendelse af biobrændstoffer og at sende en redegørelse herom til folketinget i 2011. Klima- og energiministeren bør i samme 2011-redegørelse pålægges at redegøre for den reelle effekt m.h.t. drivhusgas-udslippet af de anvendte biobrændsler – altså også for de drivhusgas-udslip, som importerede biobrændsler forårsager udenfor Danmarks grænser, og som derfor ikke tilskrives det danske CO₂ regnskab. Det ville være fornuftigt at gøre denne redegørelse til en årlig begivenhed ved at indføre i §6, at Klima- og energiministeren årligt sender en redegørelse til Folketingets energipolitiske udvalg.

I bemærkningerne kan det præciseres yderligere, hvad redegørelsen skal indeholde.

Det bør gøres muligt at påklage ministeriets afgørelser i tilfælde af, at ministeriet skulle tillade virksomheder at medregne biobrændsler, der enten ikke opfylder bæredygtighedskriterierne eller som samlet set medfører store direkte eller indirekte udslip af drivhusgasser.

§7(2) Klima- og energiministerens afgørelser efter loven eller regler fastsat i medfør af loven kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

§9(2) Klima- og energiministeren kan fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en institution under ministeriet ... ikke skal kunne indbringes for klima- og energiministeren.

Greenpeace kan ikke støtte, at administrative afgørelser vedrørende biobrændsler ikke kan påklages. Under forudsætning af at det i §1 indføres, at formålet med loven er at reducere CO2 udslippet, så bør det absolut gøres muligt at klage over afgørelser, hvis ministeriet skulle medregne biobrændsler, der ikke reelt reducerer CO2-udslippet.

Denne lov bør ikke tillade klima- og energiministeren at hæve iblandingsprocenten uden om folketinget.

§11 Klima og energiministeren kan fastsætte regler med henblik på at gennemføre EU-regler om forhold, der er omfattet af denne lov, herunder forordninger, direktiver, og beslutninger om biobrændstoffer.

Det er uklart, hvad der menes her. Det kunne se ud som om, at denne lov, som omhandler iblanding af 5,75 % biobrændsler, i kraft af §11 giver klima- og energiministeren mandat til udenom folketinget at træffe afgørelse om eksempelvis at anvende 10% biobrændsler eller endnu mere. Afgørelser som - jvf. den nuværende formulering af §7(2) og §9(2) - ikke vil kunne påklages af miljøorganisationer, borgere eller af olie-industrien. Det bør tydeligt fremgå, at denne lov kun omhandler iblanding af 5,75 % biobrændsler. Eventuelt ved i §3 at fjerne ordet "mindst".

I bemærkningerne til lovforslaget præsenteres en række informationer, men man savner en lang række væsentlige tal og oplysninger for at kunne forstå ministeriets beregninger.

Side 6: *"Den samlede produktion af bioethanol har været stærkt stigende de seneste otte år... Tilsvarende gælder for biodiesel, at produktionen er stærkt stigende. Fra 2000 til 2006 er den samlede globale produktion steget 500 pct."*

Her kunne det være passende, at ministeriet informerer om de absolutte tal for den globale produktion af henholdsvis bioethanol og biodiesel for 2000 og 2006.

Ministeriet (s. 6) angiver, at Danmarks andele af den globale biobrændstof-produktion *"...vil falde betydeligt i lyset af den forventede hurtigt voksende globale produktion"*. Ministeriet bør også angive, hvilken fremskrivning der anvendes. For de afgrøder, der anvendes til at producere de biobrændsler, som er på markedet i dag (rapsolie-, palmeolie-, sojaolie-diesel og sukkerrør-, majs- og hvede-ethanol), kan der ikke forventes "hurtigt voksende" udbyttestigning opgjort per areal. Hurtigt voksende produktion af biobrændsler kan kun forekomme, hvis enten nye jorde eller landbrugsjord, der nu benyttes til fødevarer, inddrages til dyrkning af biobrændsler.

På hvilke jorde og i hvilke lande forudser ministeriet, at den *"hurtigt voksende globale produktion"* vil foregå?

Ifølge både FAO og EU's Joint Research Center er det i Argentina, Brasilien, Malaysia og Indonesien, at ny jord vil blive inddraget for at imødekomme den store efterspørgsel⁵

Side 6: "En dansk anvendelse af biobrændstof svarende til 5,75 pct. af det samlede forbrug af benzin og diesellole til landtransport vil betyde, at den danske efterspørgsel efter bioethanol og biodiesel udgør henholdsvis 0,5 og 2,8 pct. af den aktuelle globale produktion"

Her bør ministeriet oplyse størrelsen af det forventede danske forbrug af henholdsvis bioethanol og biodiesel og det samlede danske forbrug af benzin og diesel – tal som ministeriet må have brugt for at beregne, hvor stor en andel af den globale produktion af disse biobrændstoffer, det danske forbrug vil lægge beslag på (medregnes kun biobrændsler anvendt i landtransport eller medregnes også biobrændsler anvendt på stationære anlæg?)⁶.

Det er misvisende kun at vurdere markedseffekten af dansk iblanding. Iblandingen sker jo netop i EU- regi. Ifølge JRCs beregning vil 2020-målet om brug af 10 % biodiesel lægge beslag på ca 19 % af verdens samlede forventede produktion af vegetabilsk olie i 2020. Hvor stor en andel af verdens 2010-produktion af vegetabilsk olie udgør EU's krav om 5,75 % biobrændsel?

Klimapolitik eller bogføringskunst?

Side 9: *Lovforslaget vil reducere udslippet af CO2 fra dansk område, som det opgøres i henhold til Kyotoprotokollen. Samlet set skønnes der ikke at ske væsentlige ændringer i andre miljøpåvirkninger på dansk område*⁷.

Ved forbrænding af biobrændstoffer udledes ikke mere CO2 til luften, end biomassen optog under tilvæksten. Biobrændstoffer er dog kun delvist CO2-neutrale, når der tages højde for opstrømsudslip. Det forøgede opstrømsudslip af drivhusgasser og eventuelle andre miljøpåvirkninger forbundet med at producere flere biobrændstoffer til det danske marked forventes i vid udstrækning at ville finde sted i udlandet.

Ministeriet forudsætter, at produktionen af biobrændsler ikke øges i Danmark. De biobrændsler, der ifølge lovforslaget skal tages i brug, skal produceres udenfor Danmark. Det er regeringens hensigt at fratække hele CO2 udslippet fra den mængde fossile brændsler, som nu skal erstattes af biobrændslerne. Det vil sige en fortrængningsprocent på 100 % og giver dermed 750.000 tons CO2 reduktion (lovforslaget s. 9). Iblanding af 5,75 % biobrændstof vil "...give anledning til en umiddelbar stigning i de samlede brændstofudgifter på ca. 450 mio. kr. per år i faste 2008-priser eksklusive afgifter og moms" (side 8). Hertil kommer engangsudgifter på 200-250 mio kr.

⁵ JRC side 9: http://ec.europa.eu/dgs/jrc/downloads/jrc_biofuels_report.pdf;
FAO/Thoenes, 2006, "Biofuels and Commodity Markets – Palm Oil Focus" side 7:
<http://www.rlc.fao.org/es/prioridades/bioenergia/pdf/commodity.pdf>).

⁶ Måske ministeriet også burde beregne hvor stor en andel af den globale produktion en befolkning på under 1 promille af verdens befolkning med rimelighed kan lægge beslag på.

⁷ Dette er en meget sigende og korrekt formulering. Brug af biobrændslerne betyder at det bogførte CO2 udslip fra dansk område reduceres. Dog uden at hævde at reelle CO2 udslip mindskes. Det skønnes at der ikke sker andre miljøpåvirkninger på dansk område, uden at benægte at dansk import af biobrændsler kan have drastiske miljømæssige konsekvenser i Malaysia, Indonesien og Brasilien hvor produktionen vil finde sted. Ministeriets meget korrekte formulering afslører, at klimaministeriet fremsætter dette lovforslag velvidende at biobrændsler indebærer ringe chance for reel reduktion af CO2-udslip, og indebærer stor risiko for at medføre afskovning, tab af biodiversitet og store indirekte CO2 udslip.

Denne prisstigning vil dels have den positive effekt, at bilister reducerer deres kørsel og dels medføre, at flere danske bilister vil tage over grænsen for at tanke. At en større mængde af den benzin og diesel, der anvendes i Danmark, vil blive købt i Tyskland reducerer naturligvis ikke de danske bilers reelle klimapåvirkning. Men rent regnskabsteknisk er grænsehandlen en fordel for klima- og energiministerien, idet den benzin, der er købt i Tyskland, optræder i det tyske og ikke i det danske Kyoto-regnskab. Kombinationen af disse to effekter betyder ifølge klimaministeriet, at yderligere 100.000 tons CO₂ kan trækkes fra Danmarks CO₂-regnskab. Igen kunne man ønske, at ministeriet informerer om tallene, der ligger til grund for disse beregninger. Hvor stor en del af disse 100.000 tons CO₂ tilskrives henholdsvis mindre kørsel og mere grænsehandel?

Ifølge klima- og energiministeriet resulterer 5,75 % importerede biobrændsler samlet i, at 750.000 + 100.000 = 850.000 ton CO₂ kan slettes fra den danske manko. Det er en fortrængningsprocent på 114 %. Et ganske imponerende regnskabsmæssigt kunststykke, når man tager i betragtning, at det mix af biobrændsler, der vil blive anvendt (formentligt primært rapsolie), næppe kan nå en reel CO₂ fortrængningsprocent på 35 % (som ville svare til en reel CO₂-reduktion på 263.000 tons CO₂).

Værre endnu. Den samlede CO₂ effekt af biodiesel baseret på rapsolie kan være 70 % værre end fossil diesel (Crutzen). I så fald er den reelle effekt af lovforslaget ikke en reduktion på 850.000 tons CO₂, som ministeriet hævder, men en øgning af CO₂-udslippet fra dansk landtransport på ca 525.000 tons.

En dansk anvendelse af biobrændstof svarende til 5,75 pct. af det samlede forbrug af benzin og dieselolie til landtransport vil betyde, at den danske efterspørgsel efter bioethanol og biodiesel udgør henholdsvis 0,5 og 2,8 pct. af den aktuelle globale produktion. Disse andele vil falde betydeligt i lyset af den forventede hurtigt voksende globale produktion. Det formodes derfor, at den danske efterspørgsel kan imødekommes af markedet. Tilsvarende må det formodes, at prisvirkningen på det internationale marked som følge af den danske efterspørgsel, vil være marginal (side 6).

Danmark er et lille land, men da 5,75 % kravet (og 10 % kravet i 2020) netop gennemføres i hele EU, er det urimeligt, at ministeriet antager, at den øgede danske/europæiske efterspørgsel på biobrændsel ikke er årsagen til den hurtigt voksende globale produktion af biobrændsler (se fodnote 2).

Der eksisterer ingen tom kapacitet i form af landbrugsjord. Den landbrugsjord, der er i drift i EU, anvendes allerede til dyrkning af fødevarer eller foder. Den eneste måde Danmark kan importere biobrændslerne fra EU er, hvis andre EU-lande inddrager brakarealer og græsarealer for at dyrke rapsolie til de danske bilister. Det vil betyde, at store mængder kulstof – såkaldt soil organic carbon (SOC) - frigives fra disse jorde. *“In EU expansion of arable area is limited by present CAP rules, but if it occurs it would be mostly onto permanent grassland. [JEC 2007] estimated that, according to current knowledge, this would give an initial emission of soil carbon which would take roughly 20 to 110 (+/-50%!) years to recover by the annual GHG saved using the biofuels*

*produced on the same land. Similar results can be expected if there is expansion of cereals or oilseed area in other temperate zones like US, Canada, Argentina and Australia*⁸.

Der skal altså dyrkes biobrændsler på den ny-oppløjede jord i 20 til 110 år, før CO2-gælden fra SOC-udslippet er betalt tilbage. Det samme gælder, hvis biobrændslet dyrkes på nyt land i tempererede zoner som USA, Canada, Argentina og Australien.

For biobrændsler, der fortrænger tropisk regnskov i Sydøstasien, Afrika og Sydamerika, er CO2-gælden endnu større. Der skal dyrkes biobrændsler i 75-93 år, før der er kompenseret for CO2-udslippene forbundet med afskovningen.

For de tørvejerde, der ryddes og drænes for at gøre plads til palmeolie-produktion i sydøstasien, er CO2-gælden på 400-600 år.⁹

Greenpeace forstår, at klimaministeren er presset af EU-kommissionen til at fremsætte dette lovforslag om at anvende biobrændsler. Det er dog klart, at brugen af biobrændsler trækker i den helt forkerte retning i forhold til de langsigtede klimapolitiske opgaver (COP15, REDD og harmonisering af CAPen med klimapolitikken).

Greenpeace opfordrer derfor Klima- og energiministeren til at forsvare den hidtidige danske afvisning af biobrændsler. Også hvis EU-kommissionen skulle gøre alvor af at inddrage EF-domstolen.

Med venlig hilsen
Dan Belusa

⁸ JRC: Biofuels in a European Context 2008, s. 10 http://ec.europa.eu/dgs/jrc/downloads/jrc_biofuels_report.pdf

⁹ Danielsen et al, 2008, "Biofuel plantations on forested lands: double jeopardy for biodiversity and climate" Conservation Biology.

L.O.

Energistyrelsen
anvend@ens.dk

Sagsnr. 07-2042
Vores ref. ene/hrm
Deres ref.
Den 13. februar 2009

Høringssvar: Udkast til forslag til lov om biobrændstoffer

LO har modtaget Udkast til Forslag til Lov om Biobrændstoffer i høring. LO's generelle holdning er, at vi kan bakke op om det fremsendte forslag, idet forslaget har til formål at opfylde Danmarks forpligtelser i forhold til EU's klima- og energipakke.

LO er desuden enig i, at det forsøges aftalt med kommissionen, at el til elbiler og plug-in-biler kan indgå i opfyldelsen af målet.

Til de specifikke punkter har LO følgende kommentarer:

1. Der bør i loven være en klarhed på hvad der forstås ved landtransport. LO forstår landtransport som:
 - i) Alle køretøjer til person- og godstransport på veje og jernbaner.
 - ii) Al transport i lufthavne, med undtagelse af brændstof til fly.
 - iii) Anvendelse af landbrugsmaskiner og -redskaber.
2. LO ønsker, at det i forhold til biobrændstoffernes bæredygtighed og energi-afgrødernes oprindelsesland i § 4 bliver understreget, at såvel dyrkning som forarbejdning af biobrændstoffer foregår under rimelige arbejdsforhold, der opfylder internationale standarder. Begrundelsen herfor er, at der ud over miljøhensyn også bør tages sociale hensyn i produktionen af biobrændsel, et punkt som ofte bliver undertrykt særligt i udviklingslandene.
3. Med hensyn til bæredygtighedskriterierne vil det være ønskeligt, at det blev præciseret, at råmaterialet til biobrændstoffer i en dansk sammenhæng ikke må dyrkes på våd- og skovarealer samt områder med righoldig biodiversitet. Begrundelsen herfor er, at den nuværende tekst indeholder en ikke-defineret undtagelse.
4. LO finder desuden, at lovforslaget tillægger klima- og energiministeren meget vidtgående beføjelser til at udmønte lovforslagets bestemmelser, herunder at udlicitere beføjelser til anden myndighed, hvis afgørelser, der ikke er mulighed for at påklage.

5. Afslutningsvis vil LO påpege, at der er behov for en målrettet indsats for at styrke viden om produktion af biobrændsel, herunder hvilken rolle landbruget kan spille i den sammenhæng. Vi formoder, at lovforslaget og de handlinger, det giver anledning til, kommer til at indgå i regeringens strategi for grøn vækst.

Med venlig hilsen

Marie-Louise Knuppert



Klima- og Energiministeriet
Energistyrelsen
Att. Kåre Groes
Amaliegade 44, 1256 København K

København, 9. marts 2009

Vedr. Mellemfolkeligt Samvirkes hørings svar til udkast til forslag til lov om biobrændstoffer

MS syntes det er beklageligt, at der i lovforslaget kun refereres til EU's bæredygtighedskriterier. Disse kriterier har udelukkende en miljømæssig tilgang til bæredygtighed og beskæftiger sig ikke med de socioøkonomiske konsekvenser som produktionen af biobrændsel kan have i forhold til udviklingslandene. Det drejer sig især om nedsat fødevarer sikkerhed samt begrænsning af adgang til jord. Endvidere betragtes bæredygtighedskriterierne som værende for vage i forhold til at kunne sikre miljømæssig bæredygtighed.

Produktionen af biobrændsler kan have alvorlige socioøkonomiske konsekvenser, da produktionen af biobrændsler kan fortrænge produktionen af fødevarer og resultere i stigende fødevarerpriser eller direkte fødevarer mangel. Småbønderne bliver i højere grad afhængige af et kapitaliseret marked og i mindre grad selvforsynende med fødevarer. Dermed mindskes fødevarer sikkerheden.

Mht. adgang til jord lever småbønder i udviklingslandene, herunder i særdeleshed kvinder, ofte en meget skrøbelig eksistens. Den voldsomt tiltagende produktion af biobrændsler har resulteret i eksempler på, at store investorer i form af pensionsforeninger og internationale firmaer har fortrængt små bønder fra deres adgang til jord. De juridiske forhold for eje af jord er meget svage i u-landene. Små bønder er lette at fortrænge fra deres jordlodder grundet manglende juridisk kendskab og dokumentation i forhold til eje af den jord som typisk har været familieejet gennem generationer. Jordbesiddelsen bliver samlet i få, men større enheder. Konsekvensen kan være urbanisering og øget bebyggelse i slumområder. Mindre selvforsyning og øget kapital afhængighed fører til øget afhængighed af globale konjunkturer. Dette kan resultere i øget sårbarhed for fattige og marginaliserede.

Produktionen af biobrændsler sker i både EU og USA ofte via subsidier og andre former for produktionsstøtte. MS mener, at det vil være yderst uheldigt, hvis produktionen af biobrændsler bliver præget af støtteafhængighed hos producenter i de rige lande – sådanne eksempler har der desværre været flere af indenfor fødevarerproduktionen. Så fremt der skal gives produktionsstøtte til produktion af biobrændsler bør denne progressivt afspejle den miljø- og klimamæssige nytte af produktionen. Endvidere bør en sådan støtte gives, så den mindst muligt påvirker fødevarerpriserne. I den forbindelse bør en progressiv støtteform afspejle, hvorvidt produktionen af biobrændsler sker på baggrund af 1. eller 2. generations teknologi til udvinding af biobrændsler. Overordnet er Mellemfolkeligt Samvirke yderst skeptisk i forhold til produktionen af 1. generations biobrændsler, men anerkender at produktionen af 2. generationsbiobrændsler kan være og miljø- og klimamæssige fordelagtig. Lovforslaget bør afspejle en forskel mellem 1. og 2. generations produktion af biobrændsler.

Mellemfolkeligt Samvirke opfordrer til, at der foruden en skærpelse af EU's kriterier til bæredygtigheden udarbejdes danske tillægskrav om at import af biobrændsler kun bør ske på en sådan vis, at forsigtighedsprincippet overholdes og at anvendelsen af biobrændsler ikke skader de sociale forhold blandt verdens fattige. Der bør i forbindelse med lovforslaget udarbejdes retningslinjer som sikrer, at anvendelsen af biobrændsler ikke underminerer fattige menneskers jordrettigheder og adgang til mad. Endvidere skal kriterierne sikre, at anvendelsen af biobrændsler ikke fører til en kapitalisering af jorden som kan føre til at marginaliserede bønder presses til en øget urbanisering.

Som det fremgår af lovforslaget vil en stor del af den anvendte biobrændsel komme fra udlandet. Lovforslaget beskæftiger sig i meget dårlig grad med under hvilke forhold biobrændslet er blevet produceret. Dette bør jævnfør Mellemfolkeligt Samvirkes bemærkninger skærpes som en forudsætning for lovens vedtagelse.

Med venlig hilsen,

Frans Mikael Jansen
Generalsekretær

Frie bønder – Levende land

København den 16. februar 2009

Vedrørende: Høring af udkast til lov om biobrændstoffer. J.nr. 2505/1230-0001

Så sent som 5. februar sidste år talte Connie Hedegaard ved et møde i Nairobi afholdt af FN's Miljøprogram UNEP om nødvendigheden af at sikre bæredygtighed, hvis biobrændstoffer skal tillades at blive anvendt i større skala. Hun sagde endvidere, at hun frygtede, at storskala produktion af biobrændstoffer i Asien som f.eks. palmeolie kan forårsage alvorlige miljødelæggelser, der påvirker hele kloden.

Ved tidligere lejligheder har Klima- og Energiministeren også kritiseret, at der var så stor tiltro til biobrændstoffer, ligesom den nuværende VK-Regering indtil for få år siden ikke ønskede at indføre denne teknologi, hvilket på daværende tidspunkt vakte vores ubetingede glæde.

I april og maj sidste år sagde Klima- og Energiministeren, at det ville være dumt af Danmark at opretholde mål for biobrændstoffer, hvis de ikke bliver mere bæredygtige i et langsigtet perspektiv. Dette fremgår sågar af Danmarks officielle internationale website Denmark.dk.

Det er derfor fortvivlende og dybt skuffende, at Klima- og Energiministeriet nu mindre end et år efter disse udtalelser fremsætter et lovforslag om, at biobrændstoffer skal udgøre 5,75 % af brændstofanvendelsen til landtransport allerede fra 1. januar næste år (og 10 % i 2020), mens de bæredygtighedskriterier, som Ministeren efterlyste sidste år, overhovedet ikke er indenfor rækkevidde.

Dette sker som et led i Regeringens overordnede formål om, at reducere CO2-udslip fra transportsektoren. Men denne målsætning forekommer hyklerisk set i lyset af, at Regeringen netop har forpasset chancen for at gennemføre en langsigtet plan, der kan begrænse vejtransporten, og endda tværtimod har vedtaget en plan, der vil øge vejtransporten.

Andetsteds i bemærkningerne til lovforslaget fremgår det da også, at "Fremme af biobrændstoffer indgår i en vifte af initiativer til at reducere transportsektorens olieafhængighed og CO2-udslip." Mon ikke den del der handler om at reducere transportsektorens olieafhængighed er den, der er mest i overensstemmelse med sandheden?

Mens man med den ene hånd vedtager investeringer i infrastruktur, der vil øge energiforbruget til vejtransport, gennemtrumfer man med den anden hånd krav om, at benzinselskaberne skal tilsætte 5,75 % biobrændstoffer fra 1. januar næste år med det ædle formål at nedbringe transportsektorens CO2-udledninger!

I virkelighedens verden er dette alt andet end ædelt, men må betegnes som ren kynisme. For vi kan ikke selv fremstille de biobrændstoffer, som er nødvendige for at opfylde kravet. Og den bæredygtighed, som Ministeren efterlyste sidste år er overhovedet ikke sikret. Det bliver derfor klimaet, naturen og den 3. verdens fattige mennesker, som skal stå for skud. Og samtidig tvinges også de borgere, der er bilister, til at aftage biobrændstoffer, selv om de indser disse problemer. Borgerne bliver dermed gjort medskyldige i den destruktive adfærd.

Bæredygtighed er en illusion

Miljøbevægelsen NOAH og Frie Bønder – Levende Land mener, at Regeringens tiltro til EU's bæredygtighedskriterier til biobrændstoffer er stærkt bekymrende. Det kan umuligt garanteres, at den mængde biobrændstoffer, der skal bruges for at imødekomme henholdsvis 5,75%- og 10%-målsætningen, kan produceres bæredygtigt. Og helt overordnet er et af de store problemer ved denne tiltro, at certificering ikke forhindrer en udvidelse af produktionen.

Det fremgår af lovforslaget, at kun biobrændstoffer, der opfylder EU's bæredygtighedskriterier, som de fremgår af Direktivet for Vedvarende Energi (VE-direktivet), kan indgå i opgørelsen af den fastlagte biobrændstofandel.

EU's bæredygtighedskriterier opererer med mindst 35 % drivhusgas-reduktion sammenlignet med benzin og diesel, hvilket er et umådeligt svagt krav. For at opnå en begrænset CO₂-reduktion i Europa, er man således villige til at se igennem fingre med alle de skadelige følgevirkninger.

Det udspecificeres endvidere i det danske lovforslag, "at for biobrændstofproduktionsfaciliteter, der var i drift i januar 2008, skal de 35 % først gælde fra 1. april 2013." Det vil sige, at 5,75 % -målsætningen kan imødekommes med biobrændstoffer, der ikke opfylder de i forvejen minimale krav om drivhusgasreduktioner og dermed EU's bæredygtighedskriterier, som ellers forudsætter, at drivhusgas-reduktionen skal være mindst 45 % i 2013 og 50 % i 2017.

Ydermere stiller de i lovforslaget så højt besungne EU-bæredygtighedskriterier ikke krav om, at der skal tages højde for indirekte land-use changes, når den samlede CO₂-beregning skal foretages. På dette punkt kunne EU-Parlamentet ikke komme igennem med sin indstilling. Der er blot en *hensigtserklæring* om, at Kommissionen skal komme med forslag til, hvordan man kan begrænse indirekte land-use changes, som forårsages af omlægning af jord til produktion af biobrændstoffer.

De forhåndenværende bæredygtighedskriterier kan således ikke håndtere indirekte negative konsekvenser såsom fortrængningsproblemet, der blandt andet medfører afskovning samt sociale konflikter over naturressourcer og stigende fødevarerpriser.

Hvis man skeler til andre certificeringsordninger, viser det sig, at de er meget kontroversielle, især Round Table on Responsible Soy (RSRS), Round Table for Sustainable Palm Oil (RSPO) samt det ufuldendte Better Sugarcane Initiative (BSI). Selv ordninger som Forest Stewardship Council (FSC), der ellers i offentligheden nyder stor troværdighed, har vist sig at være yderst problematiske. Disse initiativer mangler legitimitet og repræsentation fra små producenter og arbejdere og er endvidere umulige at kontrollere – ikke mindst i lande med en svag centraladministration og enorme landarealer, der skal kontrolleres. Det er derfor også dokumenteret ved mange lejligheder, at certificering ikke virker efter hensigten. Det har karakter af "grønvaske". RTRS har fremprovokeret demonstrationer i Brasilien, Paraguay og Argentina, hvor civilsamlingsorganisationer opfordres til at trække sig ud af initiativerne. Og noget tilsvarende sker nu i Columbia, Indonesien og Malaysia i forbindelse med det nyere RSPO.

2. generation er ikke bedre

Udover den overdrevne tiltro til bæredygtighedskriterier, finder vi også tiltroen til 2. generations teknologier (som også er en del af VE-direktivets forudsætninger for bæredygtighed) forfejlet. Anden generations biobrændstoffer fremstilles af såkaldt 'planteaffald'. Men planteaffaldet er i virkeligheden planterester, der skal tilbage til jorden, hvis jordens frugtbarhed og evne til at binde kulstof og vand ikke skal undermineres. At kalde planterester for affald er et misbrug af sproget, som er med til at 'sælge teknologien' til mennesker, som ønsker at handle miljøvenligt.

Promoveringen af 2. generation tager fokus væk fra den kendsgerning, at biobrændsler stadig produceres af madafgrøder, og at produktionen stadig foregår i store industrilandbrug.

I Danmark tales der også meget om 2. generation som værende affaldsstoffer fra slagterier. Men grunden til, at vi har så meget slagteriaffald og gylle, at der overhovedet kan være tale om, at det kan blive rentabelt at lave bioenergi ud af det, er at vi har en alt for stor husdyrproduktion i Danmark. Dette er igen kun muligt, fordi vi importerer foder i stor skala fra Sydamerika.

Udsigten til at 2. generations biobrændsler bliver bæredygtige i den nærmeste fremtid er minimal - de bliver det måske aldrig. Det er ikke påvist, at de har potentialet til at reducere udledningen af drivhusgasser på globalt plan, men alligevel bliver de desværre promoveret på bekostning af bæredygtige vedvarende teknologier.

Ingen klimafordele

Videnskabelige undersøgelser viser, at reduktionen af drivhusgasser fra biobrændstoffer er stærkt overvurderet, når hele livscyklus og direkte og indirekte land-use changes tages med i beregningerne.

Biobrændstoffer har i mange tilfælde vist sig at være værre for klimaet end fossile brændsler.

Biobrændstoffer kan derfor ikke være en del af en ansvarlig klimastrategi. Tværtimod fastlåser en tvungen anvendelse af biobrændstoffer os i fortsat at satse på flydende brændstoffer frem for at finde ægte alternative løsninger.

I Danmark er raps den primære ressource til fremstillingen af biodiesel. Og produktionen går næsten udelukkende til eksport. På grund af energiforbrug og lattergasudslip ved dyrkning af raps og fremstilling af rapsolie er udledningen af klimagasser ved brug af rapsoliediesel mindst lige så stort som ved brug af almindelig dieselolie. En undersøgelse fra 2007, som tidligere nobelpristager i kemi Paul Crutzen stod i spidsen for, viser, at biodiesel baseret på rapsolie udleder op til 70 % flere drivhusgasser end almindelig diesel.¹

Klimaaftalerne under FN / Kyoto Protokollen har sat fokus på nødvendigheden af at se på kulstofbalancerne i jorden, og det har i høj grad været med til at synliggøre muligheder og problemer. Der er blevet sat øget fokus på de problemer, der opstår, når landbrugspraksis tærer på jordens organiske pulje, så kulstoffet iltes, og der derved frigives mere CO₂ end der bindes, eller når ændringer i arealanvendelsen giver anledning til, at den organiske pulje nedbrydes, nogle steder med endda meget store udledninger af drivhusgasser til følge.

Omvendt kan jordbrugsproduktionen potentielt spille en meget betydelig positiv rolle ved at binde mere af den overskydende CO₂ fra atmosfæren til jord/plante-dækket. Denne mulighed vil dog fuldstændig blive undermineret, når lande lovgiver så destruktivt som i dette tilfælde.

Ifølge professor Henrik Wenzel fra Syddansk Universitet kan kultivering af nyt land betyde 2-9 gange større CO₂-udledning, end biobrændstoffer kan spare hjem over 30 år ved at erstatte fossile brændstoffer.²

Den amerikanske forsker Mark Jacobsen fra Stanford University vurderer, at vind er den absolut bedste af de alternative energikilder, når det gælder om at erstatte fossile brændstoffer. Den værste energikilde er ethanol-baseret biobrændstof, der ifølge Jacobsen forårsager mere skade end gavn på natur, vandforsyning og landbrugsressourcer end fossile brændstoffer.³

Eksport af problemer

Det er overordentligt problematisk, at Danmark har fastsat en målsætning for anvendelse af biobrændstoffer, som kun kan opfyldes, hvis en stor del af det importeres fra 3. verdens lande.

I lovforslaget erkendes det, at: "Det forøgede opstrømsudslip af drivhusgasser og eventuelle andre miljøvirkninger forbundet med at producere flere biobrændstoffer til det danske marked forventes i vid ud-

¹ Paul Crutzen, 2007

² Fra Henrik Wenzels oplæg til fødevareministerens konference og debat om de politiske udfordringer i anvendelse af biomasse fra d. 16.06.08: <http://www.fvm.dk/Oplæg.aspx?ID=23744>

³ Mark Z. Jacobson, "Review of solutions to global warming, air pollution, and energy security":

http://www.rsc.org/delivery/_ArticleLinking/DisplayArticleForFree.cfm?doi=b809990c&JournalCode=EE

strækning at ville finde sted i udlandet. Det skyldes, at den danske efterspørgsel må forventes at blive forsynet ved forøget nettoimport, enten ved at den betydelige eksisterende danske produktion af biobrændstoffer omdirigeres fra eksport eller ved forøget import.”

Det, vi ser ske ude i verden, er netop også at store jordarealer omlægges som respons fra den forventede efterspørgsel fra EU, der følger af de bindende krav om tilsætning af biobrændstoffer. Og jorden gøres til objekt for yderligere spekulation for store virksomheder og jordbesiddere og endda nationer, som ser deres fordel i at opkøbe jord på andre kontinenter med henblik på at dyrke biobrændstoffer. Dette til skade for både klimaet, miljøet og fødevarerproduktionen. Vi finder det uværdigt, at Danmark deltager i denne kolonisering af andre landes jordressourcer.

Vi noterer os også, at det i teksten til lovforslaget præciseres meget tydeligt, at der er (ganske små) klimafordele i Danmark. Men rent bortset fra, at tallet kun er på 750-850.000 ton CO2 årligt, hvad hjælper det så at der findes denne lille klimafordel i Danmark, hvis der samtidig sker en langt større udledning i de lande, der skal lægge jord til? Tilsvarende i afsnit 4 om miljømæssige konsekvenser, forholder teksten sig udelukkende til forhold indenfor Danmarks grænser.

Vi finder det stærkt kritisabelt og direkte misvisende, at lovforslaget ikke forholder sig til, hvad det *samlede* resultat i forhold til miljø og klimaudledninger kan være – og som nævnt tidligere er det ikke et krav i EU's bæredygtighedskriterier, at betydningen af indirekte land-use changes skal medregnes.

Ægte alternativer

Mantraet om såkaldte "bæredygtige biobrændstoffer" gentages igen og igen, selv om der intet reelt indhold er i de kriterier, som skulle sikre denne bæredygtighed. Dette mantra bliver brugt som skalkeskjul for manglende miljømæssige og sociale hensyn.

NOAH og Frie Bønder – Levende Land opfordrer til, at opfyldelsen af Danmarks internationale klimapligtelser ikke inkluderer biobrændstoffer. Der eksisterer reelle og effektive muligheder for at nedbringe CO2-udledningen fra transportsektoren på anden vis.

Vi er naturligvis opmærksomme på, at dette lovforslag er en respons på EU's krav til medlemslandene via VE-direktivet. Og vi støtter også en lov om, at transportsektoren skal omstilles til vedvarende energikilder, hvis det præciseres, at 5,75%- og 10%-målsætningerne ikke kan opfyldes ved hjælp af biobrændstoffer, men derimod eksempelvis ved elektricitet fra vindmøller til elbiler og plug-in hybridbiler. Det er ikke tilstrækkeligt, at dette som i nærværende lovforslag står som en hensigtserklæring, der kan erstatte biobrændstoffer i den udstrækning, det er muligt.

Og det går jo slet ikke, når det i følge lovforslaget "pålægges selskaber, der importerer eller producerer benzin og dieselolie, at sikre, at 5,75 pct. af deres samlede afsætning af benzin og dieselolie til landtransport udgøres af biobrændstoffer". Det er i direkte modstrid med en hensigtserklæring om at erstatte biobrændstofferne med (andre) vedvarende energikilder.

Mulighederne for at anvende el-teknologierne er allerede til stede, og fremme af disse muligheder bør støttes økonomisk af staten, ligesom der bør ydes støtte til en kraftig udbygning af vindmøller.

Der bør lægges en plan for, hvordan og hvor hurtigt denne omlægning til el-teknologi og udbygning af forsyning med vindkraft kan ske – og det nærværende lovforslag bør skrives om, så det tager højde for denne plan.

Moratorium

NOAH og Frie Bønder – Levende Land mener, at det er nødvendigt at indføre et moratorium for alle målsætninger og tilskyndelser til produktion og import af biobrændstoffer. At blåstemple en lov om biobrændstoffer – og endda yde finansiel støtte til videreudvikling af denne teknologi – er et alvorligt skridt i den forkerte retning.

Venlig hilsen

Bente Hessellund Andersen og Safania Eriksen
Miljøbevægelsen NOAH – Friends of the Earth Denmark

Ole Kjærulff Davidsen og Egon Kjær Sørensen
Frie Bønder – Levende Land, Via Campesina Danmark

Århus d. 20. marts 2009

Klima- og Energiministeriet
Energistyrelsen
Amaliegade 44
1256 København K

Sendt via mail til anvend@ens.dk

Hørings svar til udkast til forslag til lov om biobrændstoffer v. Nepenthes

I Nepenthes beklager vi, at vi ikke fik tilbudt mulighed for at bidrage til høringsrunden til lov om biobrændstoffer, mens høringen var åben. Endvidere beklager vi, at høringslisten i høj grad savner repræsentanter med socialt og udviklingsmæssigt fokus.

Generelt:

Det er Nepenthes' holdning, at biobrændstoffer kan være en begrænset og kortsigtet del af løsningen på klimaudfordringerne fra transportsektoren, såfremt introduktionen af disse drivmidler sker i et tempo, hvor bæredygtig produktion kan understøtte forbruget.

Desværre modarbejder målsætningen om iblanding af 5,75 -10 % biobrændstof i drivmidler til transportsektoren frem mod 2020 en bæredygtig udvikling af transportsektoren.

Nepenthes finder, at beslutningen om at indføre målsætninger for brug af biobrændstoffer i EU er blevet truffet uden den fornødne viden om de konsekvenser, storskalaforbrug vil medføre. Indtil nu har vi kun set starten af "biobrændstofalderen," og skønt kun en mindre del af forbruget af brændstof i dag stammer fra denne kilde, har konsekvenserne været til at føle på. Udvidelse af arealer med afgrøder til biobrændstoffremstilling har direkte og indirekte været skyld i at store skovområder og anden natur er blevet ødelagt med enorme udslip af drivhusgasser til følge. Til disse omkostninger kan føjes brud på menneskerettighederne og destabilisering af fødevaremarkedet, alt sammen med en uvis gevinst for klimaet som resultat.

Certificering af bæredygtighed

Der arbejdes på en række initiativer, blandt andet Roundtable on Sustainable Biofuels samt ISCC (International Sustainability & Carbon Certification), for at formulere kriterier for bæredygtigt produktion af biobrændstoffer. Hvad dette arbejde vil munde ud i, er kun delvist klart. Livscyklusanalyserne, der ligger til grund for miljøvurderingen af biobrændstoffer, har historisk set manglet redskaber til at bedømme indirekte effekter og har forudsat, at man politisk ikke tillod eks. naturødelæggelser.ⁱ Alligevel vil naturområder uværgerligt blive inddraget et sted i kæden af såkaldte "land use changes," når flere og flere arealer skal omlægges til dyrkning af biobrændstoffer. Uanset at EU vil aftage de mest "grønne" brændstoffer på markedet, vil alene efterspørgselen bidrage negativt pga. den samlede nødvendige udvidelse af landbrugsarealet.

EUs eget Joint Research Centre (JRC) skrev i rapporten Well-to-wheels vedr. biodiesel;

"Sustainable certification could be considered as a solution, the EU importing only certified sustainable products. However, unless the scheme was adopted worldwide, sustainable exports to EU would simply be replaced by unsustainable production for other markets." ii

Det er Nepenthes opfattelse at dette er gældende for biobrændstoffer generelt.

Samme JRC har så sent som i januar 2008 rapporteret:

"The uncertainties of the emissions due to indirect effects, much of which would occur outside the EU, mean that it is impossible to say with certainty that the net GHG effects of the biofuels programme would be positive." iii

Teknologisk blindgyde

Uanset om nogle biobrændstoffer måtte have en klimagevinst, er de produktet af en teknologi, der reelt er tilbageskuende og forlænger de fossil-afhængige brændselsmotorers levetid. Verden over modtager denne teknologi forskningsmidler, der i stedet kunne være brugt til udviklingen af bedre alternativer med mere langsigtet perspektiv.

Det skal understeges, at tilsætning af eks. 5,75 % biobrændstoffer ikke giver en tilsvarende reduktion af CO₂ udslippet - måske ingen, som det fremgår af Joint Research Centres rapport. Ved forbedret brændstoføkonomi og

implementering af eks. elektriske motorer og brint samt fortsat brug af biomasse i kraftvarme produktion vil der opnås en langt sikrere reduktion. Den mulige gevinst ved at øge forbruget af biobrændstoffer i transporten så kraftigt og hurtigt, som det foreslås i dette lovforslag, opvejer dermed ikke tilnærmelsesvis den risiko, man løber for at skade klimaet og naturen i og udenfor Danmark.

Nepenthes opfordrer derfor det danske folketing til ikke at vedtage en lov om biobrændstoffer, men i stedet at forsvare den tidligere førte politik uden favorisering af biobrændstoffer, legitimeret af en langsigtet strategi frem mod 2020 for implementering af VE-direktivets mål ved hjælp af andre vedvarende energikilder.

På vegne af Nepenthes

Rebecca Ettlinger og Kristian Jørgensen

ⁱ **Carbon release resulting from reduced cereal exports**

Making biofuels from cereals which would otherwise be exported by EU would cause an expansion in cereals production outside Europe, compared to the reference scenario where more biofuels are not made. This would tend to increase pressure to bring grazing or forest land into cultivation, probably leading to GHG emissions from soil carbon and deforestation. However the effect is difficult to quantify. Like every other LCA or WTW study we know of, we do not take it into account.

Edwards, R., Larivé, J-F., Mahieu, V. and Rouveiroles, P., 2007 a. Well-to-Wheels analysis of future automotive fuels and powertrains in the European context. WELL-to-TANK Report. Version 2c. EUCAR, CONCAWE and JRC 2007. Side 30.

ⁱⁱ Edwards, R., Larivé, J-F., Mahieu, V. and Rouveiroles, P., 2007 a. Well-to-Wheels analysis of future automotive fuels and powertrains in the European context. WELL-to-TANK Report. Version 2c. EUCAR, CONCAWE and JRC 2007. Side 41

ⁱⁱⁱ Biofuels in the European Context: Facts and Uncertainties, Giovanni de Santi, ed, Joint Reserch Centre, 2008



WWF Danmark

Tel: +45 35 36 36 35
Fax: +45 35 24 78 68

Ryesgade 3 F
2200 København N.
Danmark

www.wwf.dk
wwf@wwf.dk

København d. 16. februar 2009

WWF Verdensnaturfondens høringssvar til udkast til forslag til lov om biobrændstoffer

WWF Verdensnaturfonden takker for muligheden for at afgive høringssvar. WWF skal hermed opfordre til:

1. At lovforslaget ændres, så virksomhederne gives incitamenten til at anvende biobrændstoffer med høj fortrængning af drivhusgasser.
2. At lovforslaget ændres, så det kommer til at fremgå, at Klima- og energiministeren kan stille krav til biobrændstoffernes bæredygtighed, som er mere vidtgående, end de kriterier, som fremgår af VE-direktivet.

Det er WWF's opfattelse, at disse ændringer er vigtige for at sikre acceptable konsekvenser for klima og bæredygtighed i forbindelse med den omfattende introduktion af biobrændstoffer på det danske marked, som lovforslaget lægger op til.

Ad. 1 Incitamenten til høj fortrængning af drivhusgasser

Formålet med loven er ifølge § 1 at bidrage til opfyldelsen af Danmarks internationale klimaforpligtelser. Der regnes ifølge bemærkningerne med en årlig fortrængning af 850.000 CO₂. Det er med andre ord vigtigt ikke blot at iblande biobrændstoffer, men også at sikre, at tilsætningen bidrager markant til reduktion af Danmarks CO₂-udslip.

På den baggrund undrer det os, at lovforslaget behandler alle biobrændstoffer, der kan leve op til EU's bæredygtighedsforpligtelser ens. Det vil være mere hensigtsmæssigt at søge at få "mest mulig klimaeffekt for pengene".

Derfor skal WWF opfordre til, at forpligtelsen i § 3 til iblanding tager udgangspunkt i, hvor meget CO₂-udslip der fortrænges.

På den måde iblandings-kravet er formuleret i udkastet, gives virksomhederne incitament til at anvende de billigste biobrændstoffer, der opfylder bæredygtighedskriterierne. Det kan meget vel betyde, at lidt dyrere biobrændstoffer med en høj klimaeffekt ikke finder vej til de danske biler.

Det vil i bund og grund være spild af forbrugernes resurser og bidrager til at fastholde en in-optimal produktion af biobrændstoffer.

På tilsvarende vis mener WWF, at det bør overvejes grundigt at give virksomhederne bonus for at anvende andengenerations-biobrændstoffer, idet der her er tale om en teknologi, som bør fremmes.



Ad. 2 Mere vidtgående bæredygtighedskrav end kriterierne i VE-direktivet

Der har hidtil været bred politisk enighed om, at biobrændstoffer ikke skal fremmes i Danmark, medmindre de er bæredygtige. I bemærkningerne til lovforslaget antages det, at bæredygtighedskriterierne i VE-direktivet sikrer bæredygtigheden. Det er imidlertid WWF's opfattelse, at det langt fra er tilfældet.

Der gælder eksempelvis ingen krav til drivhusgasfortrængningen for biobrændstoffer fra eksisterende produktionsfaciliteter før april 2013. Ingen sociale hensyn er indarbejdet i kriterierne. Der skal blot rapporteres om visse typer af hensyn. Det betyder, at biobrændstoffer kan overholde EU-kriterierne, men samtidig være produceret under overtrædelse af oprindelige folks rettigheder.

EU-kriterierne tager i deres nuværende form heller ikke hensyn til indirekte effekter af biobrændstofproduktionen. Der er eksempelvis risiko for, at den forstærkede efterspørgsel efter biodiesel baseret på palmeolie blot vil føre til, at der ryddes regnskov og/eller tørveområder til produktion af palmeolie til andre formål. Det vil være et miljø- og klimamæssigt selvmål af dimensioner. Etablering af palmeolie-plantager er ifølge UNEP den vigtigste kilde til regnskovsrydning i Malaysia og Indonesien, og afbrændingen af skoven og dræningen af tørveområder bidrager i sig selv markant til det globale udslip af CO₂.

WWF opfordrer til, at der tages højde for disse og andre mangler i EU's kriterier ved at udarbejde danske tillægskrav til bæredygtigheden af biobrændstoffer, som tæller med i kravet til virksomhederne om anvendelse af en vis mængde biobrændstoffer.

I forbindelse med det foreliggende lovforslag bør det derfor efter WWF's opfattelse tydeliggøres, at bemyndigelsen i § 4 kan anvendes af Klima- og energiministeren til at stille krav til bæredygtighed, som er mere vidtgående, end de kriterier, som fremgår af VE-direktivet.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at VE-direktivets bestemmelser om bæredygtighedskriterier er fastlagt med henvisning til artikel 95 i traktaten, som indebærer totalharmonisering. Det er i og for sig rigtigt, men harmoniseringen er snævert afgrænset i direktivet og gælder kun i bestemte tilfælde.

Et af disse tilfælde er etablering af støtteordninger. Da det foreliggende lovforslag ikke lægger op til den slags, men i stedet et krav om obligatorisk iblanding, er der mulighed for at stille mere vidtgående bæredygtighedskrav.

Når blot de danske krav ikke på noget punkt er mindre vidtgående, end EU's vil den danske anvendelse af biobrændstoffer også kunne tælle med til opfyldelse af såvel Danmarks forpligtelser ift. EU til reduktion af drivhusgasudslippet og til udbygning af vedvarende energi.



Uden bæredygtighedskrav, som supplerer EU's, kan WWF ikke anbefale, at der stilles krav til oliebranchen om øget brug af biobrændstoffer.

Med venlig hilsen

John Nordbo
Leder af klimaprogrammet hos WWF Verdensnaturfonden



Det Økologiske Råd

Kåre Groes

Fra: Christian Ege [christian@ecocouncil.dk]
Sendt: 16. februar 2009 10:24
Til: Kåre Groes; Anvendelsessekr.
Emne: SV: Høring af forslag til lov om biobrændstoffer

Kære Kåre Groes
 Vi blev opmærksomme på et pkt. mere - derfor nedenstående reviderede udgave.
 venlig hilsen
 Christian Ege

Fra: Christian Ege
Sendt: 15. februar 2009 15:50
Til: 'kgr@ENS.DK'; 'anvend@ens.dk'
Emne: VS: Høring af forslag til lov om biobrændstoffer

Kære Kåre Groes
 Det Økologiske Råd har følgende bemærkning til lovforslaget:
 Vi finder ikke, at der er perspektiv i at kræve et minimum af biobrændstoffer tilsat benzin og diesel, bl.a. fordi bæredygtighedskravene er alt for slappe, herunder kravet om mindst 35% CO₂-reduktion i 2010 - kombineret med de skadelige bieffekter ved især 1. generations biobrændstoffer, som vil være dominerende de første år. De 5,75% vil ikke kunne opfyldes ved indenlandsk produktion i EU og må forventes direkte eller indirekte at føre til opdyrkning af naturområder i ulande.
 Vi må i særlig grad tage afstand fra bestemmelsen (side 6 2. afsnit): "*For biobrændstofproduktionsfaciliteter, der var i drift i januar 2008, skal 35 pct. drivhusgasforbrændningen først gælde fra 1. april 2013.*" Dvs. at selv de allermindst bæredygtige systemer kan fortsætte i endnu 4 år.
 Bioethanol er meget ineffektiv i forhold til f.eks. dyrkning og forbrænding af energipil, jfr. f.eks.: Karsten Hedegaard, Kathrine A. Thyø og Henrik Wenzel, som i en livscyklusanalyse har påvist, at dyrkning af energipil frem for majs (til 1.g bioethanol) på et givet landbrugsareal kan være meget mere fordelagtigt ud fra et klimaperspektiv. Hvis energipilen bliver brændt af i kraft-varmeværker kan det give en besparelse af drivhusgasser (i CO₂-ækvivalenter) på over det dobbelte i forhold til produktion af 1. gen. bioethanol.

Vi finder, at der i stedet bør sættes på elbiler samt på øget differentiering af beskatningen efter bilers CO₂-udslip. Således bør differentieringen af registreringsafgiften, som blev indført i 2007, skærpes. I stedet for 4.000 kr for hver km, en bil kører mere end hhv. 16 (benzin) og 18 (diesel) km/l - og 1000 kr for hver km, den kører kortere - bør begge satser hæves til 6.000 kr.
 venlig hilsen
 Christian Ege
 formand, Det Økologiske Råd

Fra: Kåre Groes [mailto:kgr@ENS.DK]
Sendt: 28. januar 2009 13:25
Til: Kåre Groes
Emne: Høring af forslag til lov om biobrændstoffer

Til adressaterne i vedhæftede høringsbrev

Energistyrelsen skal anmode om at modtage eventuelle bemærkninger til vedhæftede udkast til forslag til lov om biobrændstoffer senest 16. februar 2009. Eventuelle bemærkninger bedes sendt til anvend@ens.dk.

Med venlig hilsen

Kåre Groes
 Fuldmægtig

20-02-2009

Energieffektivitet og internationalt samarbejde

Direkte tlf.: 3392 6842

E-post: kgr@ens.dk

Klima- og Energiministeriet

Energistyrelsen

Amaliegade 44, 1256 København K

Tlf: 33926700, e-post: ens@ens.dk, hjemmeside: www.ens.dk

Jeg beskyttes af den gratis SPAMfighter til privatbrugere.
Den har indtil videre sparet mig for at få 435 spam-mails
Betalende brugere får ikke denne besked i deres e-mails.
Hent en gratis SPAMfighter [her](#).