



## Hørings svar - Biobrændstofloven

Energi- og olieforum støtter generelt de foreslåede ændringer af Biobrændstofloven.

Vi har specifikke kommentarer til 4 forhold i lovforslaget:

- Det er positivt, at der indføres et iblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer, der ligger over EU's mindstekrav på 0,9 %.
- Vi efterlyser en konkret udmøntning af VE direktivets mål på 10 % VE i transport.
- Vi efterlyser øgede mål for iblanding af biobrændstoffer i perioden 2020 – 2030.
- Lovforslagets definition af "Virksomhed" kan øge de administrative byrder på olieselskaberne. Vi foreslår derfor, at det gøres muligt for "virksomhederne" at indgå bilaterale aftaler med deres leverandører om, at disse overtager ansvaret for målopfyldelse, indberetning med mere.

Vi har ingen bemærkninger til reglerne for efterlevelse af MRV forordningen.

Vi har i det efterfølgende uddybende redegjort for vores synspunkter.

Vi står selvfølgelig til rådighed for en uddybning af vores høringssvar, ligesom vi gerne deltager i et møde, hvor vi kan drøfte kommentarerne.

### Krav om 0,9 % avancerede biobrændstoffer

Vi finder det positivt, at der indføres et iblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer, der ligger over EU's mindstekrav på 0,9 %.

Teknologien til produktion af avancerede biobrændstoffer er ny, det kræver store investeringer at etablere en ny produktion, og produktionsprisen er højere end for konventionelle, fødevarer baserede biobrændstoffer. Det er derfor vigtigt for en fortsat udvikling og forskning i avancerede biobrændstoffer, at der etableres en efterspørgsel, så investorer har en vis sikkerhed for, at investeringerne også kan tjenes hjem igen i markedet.

For at sikre et udbud af og en fortsat udvikling og forskning i avancerede biobrændstoffer er det derfor også afgørende at de lagsigtede rammer er på plads blandt andet i form af, at målet for avancerede biobrændstoffer løbende øges efter 2020.

### 10 % VE mål i 2020

Vi efterlyser, at der snarest tages initiativ til en konkret udmøntning af VE direktivets mål på 10 % VE i transport. Vi vil i denne forbindelse henvise til "Analysen af alternative muligheder til opfyldelse af 2020 målet for VE til transport", dec. 2015, hvor det fremgår, at der minimum skal iblandes i størrelsesordenen 8 % biobrændstoffer (som energi) for at nå det samlede mål på 10 % VE.

Af hensyn til olieselskabernes forberedelse til denne iblanding er det vigtigt, at der kommer en afklaring af målet i 2020 snarest. Som analysen viser, skal der blandt andet introduceres

nye benzinkvaliteter (E10), hvilket kræver investeringer og tilpasninger af distribution, lagre etc.

#### **Mål for biobrændstoffer frem mod 2030**

EU-Kommissionen peger i sin meddelelse fra 20. juli 2016 om lavemissions mobilitet på muligheden for at pålægge leverandørerne af transportbrændstof øget iblanding af avancerede biobrændstoffer i perioden 2020 – 2030.

Det er vigtigt, at der kommer en hurtig afklaring på dette, så olieselskaberne kan tilrettelægge opfyldelsen af 2020 målene og efterfølgende mål frem til 2030 så omkostningseffektivt som muligt og med det langsigtede mål om fossil uafhængighed for øje.

I den forbindelse er det glædeligt at konstatere, at Biobrændstoflovens nuværende mål på 5,75 % biobrændstoffer og det foreslåede mål på 0,9 % avancerede biobrændstoffer også vil være gældende efter 2020. Det understreger derfor også behovet for en hurtig afklaring af 10 % VE målet i 2020 og nye mål for 2020- 2030.

Vi opfordrer derfor regeringen til at bakke aktivt op om stigende mål for iblandingen af biobrændstoffer efter 2020, så vi får en EU regulering, der kan bidrage til at indfri Danmarks forpligtelser på ikke-kvotområdet frem til 2030. Vi henviser i denne forbindelse til "Grøn Roadmap 2030" fra Energifonden, der tydeligt viser, at biobrændstoffer er den mest omkostningseffektive vej til, at Danmark når sine reduktionsforpligtelser på transportområdet i 2030.

#### **Definition af "Virksomhed"**

Lovforslaget flytter forpligtelsen fra importør/producent af brændstoffer til transport til den virksomhed, der afregner energiafgiften.

Vi støtter overordnet, at forpligtelsen flyttes tættere på de selskaber, som forestår det endelige salg af brændstofferne til slutforbrug og dermed øger sikkerheden for at forpligtelsen reelt set opfyldes. Men vi frygter, at det vil påføre virksomhederne øget administrative og økonomiske byrder til verifikation, revision, dokumentation med mere, og det særligt kan belaste de olieselskaber, der i dag ikke er omfattet af forpligtelsen. Derfor hilser vi også velkomment, at den nuværende bestemmelse i §3, stk. 7 opretholdes, og det eksplicit er nævnt i lovbemærkningerne:

"Endvidere kan en virksomhed efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 7, aftale med andre virksomheder, at disse opfylder den første virksomheds forpligtelse efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1."

Vi mener dog, at det bør tydeliggøres, hvad denne aftale kan omfatte, så der sikres maksimal fleksibilitet.

For at mindske de administrative byrder, bør det derfor være muligt for "virksomheden"<sup>1</sup>, i Biobrændstoflovens definition, at indgå aftaler med deres leverandører, om at de overtager enhver forpligtelse i henhold til loven – ikke kun i forhold til at sikre selve målopfyldelsen, men også i forhold til rapportering og øvrige forpligtelser i henhold til Biobrændstofloven.

---

<sup>1</sup> Med "virksomhed" menes der virksomheder i Biobrændstoflovens nye definition. Med leverandører menes virksomheder, der importerer, producerer og sælger benzin, diesel og biobrændstoffer på det danske marked, enten direkte til slutforbrug, eller til "virksomheder".

Det skal også være muligt for "virksomheden" at indgå aftaler med for eksempel raffinaderier, der med den nye definition af "virksomhed", ikke nødvendigvis er omfattet af loven.

Endelig skal det være muligt for den leverandør, der overtager forpligtelsen, at samle eventuelle andre "virksomheders" forpligtelse, der er indgået tilsvarende aftaler med, i en samlet indberetning til Energistyrelsen. Massebalanceprincipperne bør derfor også være gældende i forhold til den leverandør, der står for indberetningen på vegne af "virksomheder".

Det vil sikre specielt mindre olieselskaber mod at skulle opbygge en større administration alene af hensyn til at forestå indberetningen til Energistyrelsen. Samtidig skal de leverandører, der overtager forpligtelsen, ikke opbygge nye omkostningsfulde administrative procedurer til individuelt at indrapportere, dokumentere, verificere og revidere på vegne af de enkelte "virksomheder".

Vi indgår i sagens natur gerne i en dialog med Energistyrelsen om, hvordan sådan et system kan bygges op og nærmere beskrives, eventuelt ved en revision af "Håndbogen om dokumentation for biobrændstoffers bæredygtighed".



## Høringssvar fra Konsortiet bag udviklingen af Maabjerg Energy Concept (MEC):

Vestforsyning  
Struer Forsyning  
Novozymes A/S  
DONG Energy A/S

Vedr. indførelse af krav om anvendelse af 0,9% avancerede biobrændstoffer mv.

MEC takker for muligheden for at afgive høringssvar.

MEC finder det særdeles positivt, at der foreslås et iblandingskrav på 0,9% for avancerede biobrændstoffer.

Som fremtidige producenter af anden generations bioethanol og udviklere af teknologien ser MEC lovforslaget som et stærkt og vigtigt signal til potentielle investorer, der skal turde gå i gang med store investeringer på dette nye område. Investorer har brug for langsigtede og forudsigelige rammevilkår. Det er derfor vigtigt, at kravet om en vis mængde avancerede biobrændstoffer videreføres og øges efter 2020 som et led i denne indsats.

MEC mener, at initiativet er godt i tråd med EU-Kommissionens ambitioner, hvor der i Kommissionens meddelelse fra 20. juli om lav-emissions mobilitet peges på muligheden for at pålægge leverandørerne af transportbrændstof øget iblanding af avancerede biobrændstoffer i perioden 2020 – 2030.

MEC håber naturligvis, at regeringen vil bakke dette aktivt op, så vi får en stærk EU regulering, der også kan bidrage til at indfri Danmarks - og andre højindkomstlandes - forpligtelser på ikke-kvoteområdet frem til 2030. Dette vil fremme dansk produktion og teknologiekspert på et stort europæisk marked.

MEC er enige i en afgrænsning af biobrændstoffer der svarer til Annex IX i del A i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1513 af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder.« Ud fra et investorsynspunkt er det vigtigt at listen ikke ændres, og dermed skaber usikkerhed om markedet.

I lovforslaget gives en bemyndigelse til at ministeren kan fastsætte regler om en biobrændstofandel, der ikke overstiger 5,75 pct. i tilfælde af mangel på bæredygtige biobrændstoffer eller brug af andre VE virkemidler. Ligeledes kan 0,9 pct. kravet for avancerede biobrændstoffer nedsættes såfremt markedsprisen bliver for høj.

MEC finder fleksibilitetsmekanismen vedr. 0,9% hensigtsmæssig da markedet for avancerede biobrændstoffer desværre ikke er fuldt udviklet i 2020 og der derfor er risiko for at målet ikke kan nås i

2020. Det foreslås derfor at denne bemyndigelse ikke kan føre til en permanent nedsættelse af andelen men begrænses til perioder af 6 måneder, hvorefter det skal revurderes om udbudssituationen er forbedret.

For så vidt angår brug af fleksibilitetsmekanismen ved 5,75%, hvor der er mulighed for at nedsætte andelen, hvis andre VE virkemidler tages i anvendelse, foreslår MEC, at dette ikke kan få konsekvenser for 0,9% kravet. Dette betyder, at 0,9% kravet alene kan justeres midlertidigt som følge af særlige høje priser, jf. ovenstående afsnit.

Endelig vil MEC opfordre regeringen til at indføre en E10 standard inden 2020, idet det vil give mulighed for at iblande større mængder avancerede biobrændstoffer i form af ethanol i benzin.

På vegne af MEC konsortiet,

Kim Winther

Energistyrelsen

Att.: Peter Willumsen

NGF Nature Energy  
Orbækvej 260  
5220 Odense SØ  
Tlf.: +45 63 15 64 15

info@natureenergy.dk  
www.natureenergy.dk

Odense, 8. september 2016

Nature Energy vil gerne takke for muligheden for, at afgive høringssvar på forslaget til "lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og reduktion af drivhusgasser fra transport

Det er med stor tilfredshed vi har gennemlæst det fremsendte forslag.

Forslaget er udarbejdet, så iblandingskravet kan opfyldes teknologineutralt, hvilket vi finder yderst fornuftigt. Med den teknologineutrale formulering vil forslaget være robust for fremtidige teknologiske løsninger, som måtte vise sig at være økonomisk konkurrencedygtige med de allerede kendte teknologier.

Den teknologineutrale formulering sikrer, at lovgivningen allerede med implementering, kan overholdes med den til hver en tid økonomiske mest fordelagtige løsning.

Tilsvarende vil vi gerne bakke op om forslaget om, at der i Danmark sker en yderligere skærpelse af EU's iblandingskrav på 0,5 %.

Nature Energy er naturligvis til rådighed med uddybning af overstående, såfremt det måtte være ønskeligt.

Med venlig hilsen  
NGF Nature Energy

Mette Hansen

Energistyrelsen  
Amaliegade 44  
1256 København K

J nr. 2016-7115

Emne: Høringssvar til  
ændring af  
biobrændstfoloven.

9. september 2016

E.ON takker for muligheden for at kommentere på ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport. E.ON støtter de påtænkte ændringer af biobrændstfoloven.

Det for E.ON helt centrale er forslaget til affattelse af § 2, nr. 9, der bliver nr. 10. Forslaget til affattelse af bestemmelsen fører afgrænsningen af de virksomheder, der er omfattet af iblandingskravet, ajour med de faktiske forhold i landtransportsektoren. Affattelsen er dækkende og præcist formuleret.

E.ON ser derfor positivt på lovforslaget, som både vil gøre det mere effektivt og fleksibelt at indfri VE-målsætningen og brændstofkvalitetsdirektivet. Ved at inddrage biogas som drivmiddel i forhold til målopfyldelsen af iblandingskravet på 5,75 pct. og iblandingskravet på 0,9 pct. for avancerede biobrændstoffer, bliver det ligeledes nemmere at reducere livscyklusdrivhusgasudledninger per energienhed leveret brændstof, hvilket den allerede gældende biobrændstoflovs også tilskynder, jf. § 3 b.

For at indlede overgangen fra konventionelle biobrændstoffer til avancerede biobrændstoffer, er det derfor positivt, at regeringen gør brug af muligheden for at fastsætte et højere iblandingskrav end ILUC-direktivets minimumskrav om 0,5 pct. for avancerede biobrændstoffer (der i modsætning til 1. generations-biodiesel og bioethanol ikke har uhensigtsmæssige ILUC-effekter).

Inddragelsen af biogas som et avanceret biobrændstof i den nye biobrændstoflov ligger således i god forlængelse af Danmarks EU-forpligtelser og udviklingen siden biobrændstoflovens vedtagelse, hvor biogas nu er et tilgængeligt drivmiddel på flere tankstationer, som en voksende andel af den tunge transport benytter.

Som det fremgår af allerede gældende regler, er det muligt for en virksomhed helt eller delvist at opfylde en anden virksomheds forpligtelser til anvendelse af biobrændstoffer. Med den foreslåede lovændring udvides denne praksis til også at omfatte forpligtelsen til anvendelse af avancerede biobrændstoffer. Dette tilskynder en omkostningseffektiv og teknologineutral opfyldelse af de danske mål, hvilket også er lovforslagets hensigt.

Det virker således unødvendigt at både benzin og diesel, der sælges til landtransport, er underlagt et særkrav om at mindst 1 pct. skal udgøres af flydende bæredygtigt biobrændstof, målt efter energiindhold, jf. § 3, stk. 2 i gældende lov. E.ON foreslår derfor en yderligere lovændring med henblik at



sikre teknologineutrale rammevilkår, der ligestiller biobrændslerne uanset om de er flydende eller gasformige .

Med venlig hilsen

E.ON Danmark A/S

Susanne Tolstrup  
Head of Stakeholder Management



## **Indførelse af krav om anvendelse af 0,9% avancerede biobrændstoffer mv.**

Tak for muligheden for at afgive hørings svar.

I BioRefining Alliance finder vi det særdeles positivt, at den brede, politiske opbakning til avancerede biobrændstoffer har udmøntet sig i et forslag om et iblandingskrav på 0,9%.

Det er et godt og vigtigt signal til potentielle investorer, der skal turde gå i gang med store investeringer på et område, hvor teknologien er ny, og hvor produktionsprisen er væsentligt højere end for konventionelle, fødevarebaserede biobrændstoffer.

Det er desuden et godt signal til det øvrige EU, at Danmark vælger en højere iblandingsprocent end EU's minimum på 0,5% - ikke mindst i betragtning af, at EU's medlemslande skal reducere udledningerne fra transport ganske betragteligt i perioden frem til 2030 og derefter igen frem mod 2050.

Hvis avancerede biobrændstoffer skal kunne bidrage til denne omstilling, er der behov for en særlig indsats og for langsigtede, forudsigelige rammevilkår. Uden vil det ikke lykkes at få gang i såvel dansk som europæisk produktion af avancerede biobrændstoffer. Det er derfor vigtigt, at kravet om en vis mængde avancerede biobrændstoffer videreføres og øges efter 2020..

Vi har i den forbindelse med tilfredshed noteret os, at EU-Kommissionen i sin meddelelse fra 20. juli 2016 om lavemissions-mobilitet peger på muligheden for at pålægge leverandørerne af transportbrændstof øget iblanding af avancerede biobrændstoffer i perioden 2020 – 2030.

Vi håber, at regeringen vil bakke dette aktivt op, så vi får en stærk EU-regulering, der også kan bidrage til at indfri Danmarks - og andre højindkomstlandes - forpligtelser på ikke-kvoteområdet frem til 2030. Vi henviser i denne forbindelse til "Grøn Roadmap 2030" <http://energifonden.net/groen-transport/>, hvor der er redegjort for, hvilket miks af drivmidler, teknologier og reguleringer, der bedst kan sikre, at Danmark når sine reduktionsforpligtelser på transportområdet omkostningseffektivt.

Vi forstår lovforslaget ( §3 stk. 9) således, at det kun er særligt høje priser – eller manglende produktion - der kan udløse en fravigelse af kravet om 0,9% avancerede biobrændstoffer. Vi vil gerne vide, om dette er korrekt opfattet, eller om kravet om 0,9% også kan nedsættes som led i en evt. nedsættelse af kravet om 5,75%.

Vi finder det desuden hensigtsmæssigt, at det allerede nu oplyses, hvordan en evt. nedsættelse af kravet om 0,9% avancerede biobrændstoffer vil blive håndteret i praksis. Vil der fx blive tale om en afgrænset periode, der meldes ud fra starten, eller tænkes en evt. nedsættelse håndteret på en anden måde?

Vi har noteret os, at lovforslaget er udarbejdet inden for rammen af det eksisterende iblandingskrav på 5,75%, men også at EU's krav om 10% VE i transport i 2020 nævnes. Vi går ud fra, at dette er udtryk for, at der på et senere tidspunkt vil blive fremlagt forslag om, hvordan Danmark vil indfri kravet om 10% VE i transport i 2020.

Frederiksberg 8. September 2016

Vi vil i denne forbindelse henvise til Energistyrelsens "Analyse af alternative muligheder til opfyldelse af 2020 målet for VE til transport", dec. 2015, hvor det fremgår, at alle tre eksempler til opfyldelse af 10%-kravet er baseret på, at Danmark går fra E5 (5% volumen) til den ligeledes anerkendte E10 (10% volumen) standard for iblanding af ethanol i benzin. Vi forstår dette således, at der vil blive taget initiativ til, at Danmark indfører en E10-standard inden 2020, men vil naturligvis gerne vide, om dette er hensigten og om, hvornår processen i givet fald går i gang.

Vi har ingen bemærkningerne til reglerne for efterlevelse af MRV forordningen.

Energistyrelsen

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

cc:

[cpo@ens.dk](mailto:cpo@ens.dk)

[pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk)

Dansk Industri  
Confederation of Danish Industry

## Høring om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport

DI takker for muligheden for at afgive høringssvar på ovenstående lovforslag.

DI hilser overordnet kravet om iblanding af 0,9% avancerede biobrændstoffer velkomment, da DI anerkender nødvendigheden af at finde langsigtede løsninger til klimaudfordringerne i transportsektoren.

DI finder det specifikt positivt, at lovforslaget er teknologineutralt inden for rammerne af definitionen af avancerede biobrændstoffer, altså at iblandingsforpligtelsen kan opfyldes med avanceret bioethanol, avanceret biodiesel, såvel som avanceret biogas.

Med venlig hilsen

Michael Persson  
Sekretariatsleder, DI Bioenergi



**ENERGISTYRELSEN**  
Amaliegade 44  
DK-1256 København K

Daka Denmark A/S  
Dakavej 10  
DK-8723 Løsning

E-mail: [ln@daka.dk](mailto:ln@daka.dk)  
Phone: +45 7674 5111  
Fax: +45 7674 5110

[www.daka.dk](http://www.daka.dk)

Løsning 29 august 2016

**Høring vedr. Forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer m.v. – J.nr. 2016-7115:**

Vi takker Energistyrelsen for det fremsendte lov forslag om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer m.v.

Et af hovedemnerne i lovforslaget er indførelse af iblandingskrav om iblanding af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransport.

Vi hilser beslutningen om at anlægge et mere ambitiøst mål end EU's iblandingskrav på 0,5 pct. velkommen som et bidrag til reduktion af drivhusgasser fra transport.

Vi er dog bekymrede for, at kravet om iblanding af 0,9 % avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransporten samtidigt vil tælle dobbelt i relation til det nuværende samlede krav om iblanding af 5,75 % biobrændstoffer i benzin og diesel til transport.

Det vil som Energistyrelsen selv påpeger medføre en fortrængning af eksisterende biobrændstoffer af henholdsvis 1. generation og vor biodiesel af 2. generation.

Vi finder det helt urimeligt, at der skal ske en fortrængning af Daka ecoMotions 2. generations biodiesel, der som bekendt er et af de mest bæredygtige biobrændstoffer overhovedet med en CO<sub>2</sub> fortrængning på ca. 85 %.

Daka ecoMotion producerer 55 mio. liter 2. generations biodiesel årligt, som er og har været et meget væsentligt bidrag til at opnå en iblanding på 5,75 % i diesel til transport og samtidig været en bæredygtig anvendelse af animalske fedtstoffer, der i henhold til veterinær lovgivningen skal "brændes af".

Det er samtidig væsentligt at påpege, at vor produktion af biodiesel ikke har nogen ILUC effekt.

Vi skal derfor anmode Energistyrelsen om, at udvise samme ambition i relation til det overordnede krav om iblanding af biobrændstoffer.



Side 2:

**Kravet om iblanding af biobrændstoffer til transport er jo aktuelt 5,75 %, men vi kan anbefale at dette krav forhøjes til eksempelvis 8 %.**

Vi vurderer, at et krav på 8 % i det store og hele kan opnås med indenlandsk produktion, når dobbelttællingen af avancerede biobrændstoffer (når de er tilgængelige) vil kunne bidrage med 1,8 % og vor produktion i niveauet 4,0 % ved dobbelttælling, hvorefter de resterende par procent vil kunne dækkes af dansk produceret 1. generations biodiesel.

Eftersom medlemslandene har forpligtiget sig til, at 10 % af energianvendelsen til landtransport i 2020 skal udgøres af vedvarende energi, vil dette efter vor opfattelse kunne opnås her i landet, med de ovenfor nævnte ca. 8 % fra biobrændstoffer og resten fra el-biler.

**Vi noterer os yderligere, at kravet om iblanding af 0,9 % avancerede biobrændstoffer rækker ud over 2020.**

***Vi skal anmode Energistyrelsen om, at det medtages i lov forslaget, at dobbelttælling for vor 2. generations biodiesel, der er fremstillet i henhold til ILUC-direktivet 2015/1513 Bilag IX, del B opretholdes efter 2020, således at der er en llgestilling med avancerede biobrændstoffer.***

***Af hensyn til de betydelige investeringer der er sket i produktionsanlæg, er det særdeles væsentligt, at der opnås dobbelt tælling for vor 2. generations biodiesel, i relation til kravet om iblanding, ud over den nuværende tidsramme, der løber til 2020.***

Vi ser frem til Energistyrelsens velvillige behandling af vore forslag til Lov Forslaget.

Med venlig hilsen

**Daka Denmark A/S  
Daka ecoMotion A/S**



**N.C. Leth Nielsen  
Direktør**



**Erik Fabricius Mansig  
Fabrikschef**

Til Energistyrelsen, Center for Klima og Energiøkonomi  
Kopi til Erhvervs- og vækstminister Troels Lund Poulsen

## Høringsvar til Lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport, ref. Energistyrelsen J nr. 2016-7115

Idet vi indledningsvist vil takke for det fremsendte forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport, skal vi som et mindre olieselskab i Danmark nedenfor redegøre for vores bekymringer i relation til gennemførelse af forslaget.

### Generelt nye administrative byrder

Go'on er i dag et mindre olieselskab med samlet set 12 medarbejdere. Selskabet er slet ikke gearret til at kunne indsamle de nødvendige oplysninger, udføre de beregninger der kræves og opstille de rapporter, der med lovforslaget lægges op til at flytte over på også mindre olieselskaber.

Go'on finder lovforslaget i modstrid med regeringsgrundlaget fra juni 2015, hvor der under punktet "Bedre vilkår for virksomheder i Danmark" blandt andet nævnes følgende tre citater:

*"Regeringen ønsker, at det skal være billigere og lettere at drive virksomhed i Danmark."*

*"Regeringen vil herudover lette erhvervslivets administrative byrder med op mod 3 mia. kr. frem mod 2020."*

*"Regeringen vil gøre op med overimplementering af EU-regler. Vi skal naturligvis gennemføre de EU-regler, vi er forpligtet til, men hvis vi overimplementerer, kan det give danske virksomheder dårligere vilkår end deres udenlandske konkurrenter. Erhvervs- og vækstministeren vil stå i spidsen for et regeringsudvalg, der skal sikre en mere systematisk og ensartet tilgang til implementering af erhvervsrettet EU-lovgivning, så der bliver et samlet og styrket fokus på at undgå unødigt restriktive regler til skade for danske virksomheder og arbejdspladser."*

### Specifikt til Hovedpligt 1- Mindst 5,75 pct. biobrændstof i alt årligt salg af brændstof til landtransport

Energistyrelsen nævner i punkt 3.2.2 om sine overvejelser omkring lovforslaget, at der ikke med ændringen er tilsigtet nogen væsentlige ændringer af omfanget af hvilke virksomheder, der omfattes af loven.

*"Der er ikke med ændringen tilsigtet nogen væsentlige ændringer af omfanget af hvilke virksomheder, der omfattes af loven, om end der vil ske mindre ændringer på området."*

*"Det er ikke med lovforslaget tilsigtet at ændre væsentligt på, hvilke selskaber der omfattes af loven. Det vil dog ikke kunne undgås, at der sker mindre ændringer. Som nævnt oven for er et mindre selskab, der ikke selv importerer eller producerer brændstoffet, og som tidligere har fået leveret flydende brændstof fra et af de store raffinaderier ikke omfattet af den gældende biobrændstoflov."*

Go'on finder ikke, at Energistyrelsen fremkommer med en løsning på de problemer, som Energistyrelsen selv nævner, man er klar over vil ramme mindre olieselskaber. Problemerne er, som Go'on ser det, todelte. Dels i selve opfyldelsen af forpligtelsen og dels i beregning, dokumentation og rapportering af, at forpligtelsen er opfyldt.

#### Opfyldelse af forpligtelsen

Som mindre olieselskab, der ikke har egne terminaler (raffinaderier og depoter) er vi ikke selv herre over, hvilke produkter der udleveres på den enkelte terminal hvornår. Man kunne sagtens tænke sig den situation, at operatøren af en terminal kan regne sig frem til, at de har opfyldt deres forpligtelse, og derfor i en given periode skruer ned for indholdet af biobrændstof på den pågældende terminal, hvilket kan afstedkomme at det mindre olieselskab ikke kan opfylde sin forpligtelse. Denne u hensigtsmæssighed kunne til dels imødegås ved, at der blev indført en bestemmelse om, at man efter årets udløb kunne opfylde sin forpligtelse ved køb af "biotickets".

#### Beregning, dokumentation og rapportering af, at forpligtelsen er opfyldt.

Forslaget om, at man kan indgå aftale med en anden virksomhed om, at denne opfylder kravet på den mindre virksomheds vegne synes ikke konkurrencemæssigt holdbart, da man som lille virksomhed vil være prisgivet, hvis leverandøren enten ikke ønsker at stå for løsning af denne forpligtelse, eller fastsætter en vilkårlig høj pris for denne ydelse. Herudover skriver Energistyrelsen i sine overvejelser endvidere, at en sådan aftale ikke forrykker den mindre virksomheds pligt til at overholde forpligtelsen om anvendelsen af biobrændstoffer og rapportere herom til Energistyrelsen, hvorfor den mindre virksomhed under alle omstændigheder vil være nødt til at erhverve sig disse kompetencer.

#### Specifikt til Hovedpligt 2 – pligt til at reducere vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser

Energistyrelsen nævner i punkt 3.2.2 om sine overvejelser omkring lovforslaget:

*"Reduktionen kan f.eks. ske ved anvendelse af biobrændstoffer, der udleder færre drivhusgasser end fossile brændstoffer, ligesom den vil kunne ske ved såkaldte opstrøms reduktioner."*

Det er i sagens natur umuligt for et mindre olieselskab, der alene har tankstationer, er at lave opstrøms reduktioner, medmindre Energistyrelsens intension er at pålægge mindre selskaber at begynde udvinding af fossile brændstoffer, hvilket virker noget forkert i lovforslagets kontekst.

Da Go'on som et mindre olieselskab ikke selv driver terminaler, er vi heller ikke i kontrol med den anden mulighed Energistyrelsen nævner - anvendelse af biobrændstoffer, der udleder færre drivhusgasser end fossile brændstoffer. En reduktion af vugge til grav-emissionerne kunne være etablering af egne terminaler, hvor selskabet selv er i kontrol med hvilke biobrændstoffer der tilsættes. Dette er dog så omkostningsfuldt og likviditetskrævende, at mindre selskaber må forventes at lukke deres forretning.

Sidste løsning på reduktion af vugge til grav-emissionsproblematikken vil være at indgå aftale med selskabets leverandører om, at de påtager sig denne forpligtelse. Denne løsning synes dog ikke konkurrencemæssigt holdbart, da man som lille virksomhed vil være prisgivet, hvis leverandøren enten ikke ønsker at stå for løsning af denne forpligtelse, eller fastsætter en vilkårlig høj pris for denne ydelse.

### **Opsummering**

Som det fremgår af de ovenstående punkter finder Go'on det u hensigtsmæssigt at ændre Lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport som det er lagt op til, da det for mindre olieselskaber vil medføre problemer, der potentielt kan være uoverstigelige og derfor kan resultere i disse selskabers nedlukning.



## Peter Willumsen

---

**Fra:** Mads H. Dorff Christiansen <mdc@lf.dk>  
**Sendt:** 9. september 2016 10:53  
**Til:** Energistyrelsens officielle postkasse  
**Cc:** Peter Willumsen  
**Emne:** VS: Høring over forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport  
**Vedhæftede filer:** Lovforslag - Høringsversion I\_120816.docx; Høringsbrev til ændring af biobrændstofloven\_efter dep\_im\_110816.docx

**Til Energistyrelsen**  
**Att: Peter Willumsen**

---

### Landbrug & Fødevarers høringssvar til forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer

Landbrug & Fødevarer har modtaget Energistyrelsens forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer i høring pr. mail d. 16. august 2016.

Loven er højt prioriteret af Landbrug & Fødevarer, da loven fastsætter hvor meget, og hvordan biobrændstoffer skal iblandes og bidrage til VE-direktivets målsætning om 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i 2020.

#### Avancerede biobrændstoffer

Landbrug & Fødevarer vil gerne rose regeringen for det fremlagte forslag. Danmark vælger at skabe et særskilt markedstræk for avancerede biobrændstoffer og går herved foran i udbredelsen af avancerede biobrændstoffer i EU. Der er nu basis for etablering af et dansk avanceret, stor-skala bioraffineringsanlæg baseret på halm, der kan skabe grønne produkter og vækst i landdistrikter. I Danmark alene er der så meget halm i overskud, at der kan etableres seks anlæg. Vi er derfor meget tilfredse med, at regeringen har været lydhør overfor bl.a. Landbrug & Fødevarers argumenter og håber, at iblandingskravet vil blive hævet yderligere hen ad vejen.

Sideløbende med at de avancerede biobrændstoffer fremmes, er det dog afgørende for Landbrug & Fødevarer at understrege, at det ikke må ske på bekostning af eksisterende bæredygtige biobrændstoffer som fx 2. generations biodiesel.

#### 2.generations biodiesel

I forlængelse heraf er Landbrug & Fødevarer særligt opmærksom på, at der i fremlagte forslag ikke beskrives nærmere vedrørende fremtidig anvendelse af 2.generations biodiesel. Denne type biobrændstoffer er ellers blandt de allermest bæredygtige biobrændstoffer overhovedet og bidrager med en CO2 fortrængning på omkring 85 pct. Ligeledes er det en bæredygtig og opgraderet udnyttelse af animalske restprodukter, som ellers iht. veterinær lovgivning vil skulle afbrændes.

Frem til 2020 forventer Landbrug & Fødevarer, at dobbelttællingen af 2.generations biodiesel vil blive fastholdt i Danmark, da forslaget til lovændring ikke ændrer på dette forhold. Situationen efter 2020 er dog usikker og afhænger af, hvad der beslutes på europæisk plan. Der er således rygter om, at Kommissionen arbejder på et fælleseuropæisk iblandingskrav af biobrændstoffer direkte for industrien. Det vil medføre, at spørgsmålet om dobbelttælling af 2.generations biodiesel vil blive et europæisk spørgsmål. Det er dog Landbrug & Fødevarers klare indtryk, at Energistyrelsen anerkender de betydelige positive klimaeffekter af 2. generations biodiesel, og vil forsvare denne type biobrændstoffer i en europæisk forhandlingssituation. For Landbrug & Fødevarer er det afgørende at understrege, at 2.generations biodiesel også efter 2020 skal spille en afgørende rolle i den grønne omstilling af transporten.

Ift. den gældende høring vedr. dansk forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer vil Landbrug & Fødevarer derfor anmode om, at der i loven indskrives, at dobbelttælling af 2.generations biodiesel (jf. ILUC-direktivet 2015/1513 Bilag IX, del B) opretholdes efter 2020. Vi er naturligvis klar over, at der er politisk usikkerhed, da loven skal justeres i 2017 og endvidere som følge af de politiske forhandlinger i EU om vedvarende energi i transport efter 2020. Omvendt er det vores opfattelse, at den politiske betydning og signalværdi ved en indskrivning af at "dobbelttælling af 2.generations biodiesel opretholdes efter 2020" i loven vil være af stor betydning ift. de fremtidige politiske forhandlinger i EU og Danmark.

#### Konventionelle biobrændstoffer

Endelig er det efter Landbrug & Fødevarers opfattelse afgørende, at den eksisterende produktion af konventionelle biobrændstoffer baseret på landbrugsafgrøder fastholdes. Denne type biobrændstoffer er stadig vigtig ift. den grønne omstilling og som led i at optimere landmandens dyrkningssystemer.

Landbrug & Fødevarer ønsker derfor afslutningsvist at understrege, at der fortsat er et stærkt behov for en omstilling af transportsektoren i en mere klimavenlig retning. Siden 1990 har landbrugssektoren i Danmark formået at reducere sine drivhusgasudledninger samtidig med en betydelige produktionsvækst, mens transportsektorens udledninger omvendt er øget betydeligt. I den sammenhæng spiller – og skal biobrændstoffer – spille en afgørende klimapolitisk rolle.

#### **Iblandingskrav frem mod 2020**

Landbrug & Fødevarer skal derfor allerede nu anmode regeringen om, i forhold til kommende forhandlinger i energiforligskredsen i 2017 om 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i 2020, at arbejde for at iblandingskravet af biobrændstoffer forøges til 8 pct. i 2020. Det er Landbrug & Fødevarers forventning, at det vil være en omkostningseffektiv måde at udfylde EU's krav, og at de resterende 2 pct. ift. EU's målsætning kan opnås via andre alternative og vedvarende energikilder. Og naturligvis forventer vi, at dobbelttælling af 2. generations biodiesel fastholdes frem til og efter 2020.

#### **Iblandingskrav efter 2020**

Afslutningsvist ønsker Landbrug & Fødevarer at regeringen arbejder for et fortsat ambitiøst iblandingskrav for biobrændstoffer efter 2020 fx i form af iblandingskrav for industrien på tværs af EU, hvilket vi også har tilkendegivet over for Kommissionen bl.a. i forbindelse med konferencen "Fuels of the Future" i Berlin i 2016 samt i høringer.

Vi står naturligvis til rådighed for uddybning såvel som for at besvare spørgsmål.

Mvh.  
Mads

Venlig hilsen

**Mads H. Dorff Christiansen**

Chefkonsulent  
Klima, Energi & Planter  
Landbrug & Fødevarer

T +45 3339 4014 | M +45 3017 8862 | E [mdc@lf.dk](mailto:mdc@lf.dk)

---

**Landbrug & Fødevarer FmbA**

Axelborg, Axeltorv 3 · DK-1609 København V  
[www.lf.dk](http://www.lf.dk)

Landbrug & Fødevarer er erhvervsorganisation for landbruget, fødevarer- og agroindustrien. Med en eksport på 152 milliarder kroner årligt og med 172.000 beskæftigede repræsenterer vi et af Danmarks vigtigste eksporterhverv. Ved at nytænke og synliggøre erhvervets bidrag til samfundet sikrer vi vores medlemmer en stærk placering i Danmark og globalt.

---

**Fra:** Peter Willumsen [<mailto:pwi@ens.dk>]

**Sendt:** 16. august 2016 13:51

**Til:** [lf@lf.dk](mailto:lf@lf.dk)

**Cc:** Mads H. Dorff Christiansen

**Emne:** VS: Høring over forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport

Vedlagt fremsendes forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport i høring.

Se venligst vedhæftede høringsbrev og lovforslag.

Høringsfristen er 9. september 2016, kl. 12.

Med venlig hilsen / Best regards

**Peter Willumsen**

Jurist, Lawyer, Head of Section

Center for Klima og Energiøkonomi / Centre for Climate and Energy Economics

Mobil / Cell +45 2015 6398

E-mail [pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk)



Energistyrelsen

Danish Energy Agency - [www.ens.dk](http://www.ens.dk)

- part of the Danish Ministry of Energy, Utilities and Climate

---

**Denne mail er scannet af Comendo A/S og fundet virusfri.**

---

---

Denne mail er blevet scannet af <http://www.comendo.com> og indeholder ikke virus!

---

# Brancheforeningen for Biogas

Axeltorv 3 1.  
1609 København V  
Tlf. 3339 4267  
E-mail: [bsn@if.dk](mailto:bsn@if.dk)  
[www.biogasbranchen.dk](http://www.biogasbranchen.dk)

9. september 2016

Energistyrelsen  
Amaliegade 44  
1256 København K  
Att.: [ens@ens.dk](mailto:ens@ens.dk), [cop@ens.dk](mailto:cop@ens.dk) og [pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk)

## Vedr. høring af forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport

Energistyrelsen har den 12. august 2016 udsendt høring af ovennævnte lovforslag om ”*indførelse af iblandingskrav om iblanding af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransport og bemyndigelse til fastsættelse af regler til efterlevelse af MRV-forordning om fremme af reduktion af CO<sub>2</sub>-emissioner fra sotransport, herunder regler om bording af skibe*” (J. nr. 2016-7115).

Brancheforeningen hilser lovforslaget om at fremme avancerede biobrændstoffer ved at hæve EU's krav om anvendelse af 0,5 pct. til 0,9 pct. målt på energiindhold særdeles velkommet. Det gælder i særdeleshed også, at forslaget er teknologineutralt, og at der dermed lægges op til, at alle avancerede biobrændstoffer kan anvendes, herunder avanceret bioethanol og avanceret biogas eller avanceret biodiesel.

Brancheforeningen for Biogas skal i den forbindelse fremhæve, at en øget produktion af biogas efter den danske model baseret på afgangning af husdyrgødning og anvendelse af den producerede biogas i transportsektoren, vil kunne bidrage dobbelt til opfyldelse af de kommende krav til reduktion af drivhusgasser udenfor den kvotebelagte sektor ved både at reducere udslippet fra landbruget og fra transportsektoren.

Regeringen sender, ved allerede på nuværende tidspunkt at indskrive en definition af avancerede biobrændstoffer i loven, et klart signal om, at man ønsker at fremme produktion og anvendelse af avancerede biobrændstoffer, når EU's krav træder i kraft fra 2020.

Det er endvidere særdeles hensigtsmæssigt, at lovforslaget tager hensyn til den udvikling, der er sket i markedet, herunder at mindre selskaber uden eget raffinaderi samt gasselskaber leverer brændstoffer til tankstationer. Brancheforeningen finder i den forbindelse, det ville være naturligt at ophæve det gældende krav om, at al benzin og diesel fysisk skal indeholde 1 pct. biobrændstof. Kun herved kan opnås en optimal fleksibilitet i forhold til at udnytte muligheden for at lade andre selskaber overtage forpligtelsen om, at al brændstof solgt til landtransport skal indeholde 5,75 pct. biobrændstof.

Brancheforeningen for Biogas skal endvidere opfordre til, at regeringen arbejder for at ljerne elementer i anden lovgivning, som begrænser dette lovforslags hensigt om en teknologineutral implementering.

Brancheforeningen for Biogas står naturligvis til rådighed for en uddybning, men skal afslutningsvis endnu en gang hilse lovforslaget særdeles velkomment.

Med venlig hilsen



Bruno Sander Nielsen

**Til**

Energistyrelsen  
Amaliegade 44  
1256 København K

**Fra**

FREMSYN IVS  
Ordrup Jagtvej 110B  
2920 Charlottenlund  
+45 6171 8811

9. sept 2016  
KBO

**Høringsvar til Lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport**

FREMSYN takker for at muligheden for at kommentere på Lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport (J nr. 2016-7115).

FREMSYN støtter lovforslaget, som i væsentligt omfang vil fremme muligheden for en fleksibel og omkostningseffektiv målopfyldelse af iblandingskravet for biobrændsler.

Inden for de senere år er biogas til transport vokset frem som et alternativt drivmiddel i særligt den tunge transportsektor. Biogas leverer CO<sub>2</sub> fortrængning i særklasse, i særdeleshed når opstrøms effekter tages i betragtning.

Hovedparten af Danmarks væsentlige produktion vil falde ind under ILUC direktivets definition af 2. generations avanceret biobrændsel, og en del af denne produktion finder allerede i dag vej til transportsektoren – dokumenteret via VE-direktivets frivillige ordninger.

I denne forbindelse er det særligt glædeligt at notere følgende punkter i Lovforslaget:

- Regeringen gør brug af muligheden for løfte kravet op over 0,5%, og at fastsætte kravet til avancerede biobrændsler til 0,9%
- Der er teknologineutrale rammevilkår for opfyldelsen af avancerede biobrændsler
- Muligheden for helt eller delvist at opfylde en anden virksomheds forpligtelser til anvendelse af biobrændsler, udvides til at omfatte 0,9% kravet.

Biogas til transport repræsenterer et stort uudnyttet potentiale for at levere omkostningseffektiv CO<sub>2</sub> fortrængning til den danske transportsektor, som vil blive benyttet af branchen i takt med at muligheden gives. For at øge muligheden for teknologineutral og omkostningseffektiv omstilling endnu videre, bemærkes det dog at Regeringen blandt andet kunne vælge at fjerne 1% særkravet jf. § 3. stk. 2. i gældende lov.

Bedste hilsner,



Knud Boesgaard  
Direktør, FREMSYN IVS



**92-gruppen**

Svanevej 12, 3. sal, 2400 KBH NV  
Tlf: 21 72 79 57  
e-mail: tdc@92grp.dk  
Website: www.92grp.dk  
Koordinator: Troels Dam Christensen

## 92-gruppens hørings svar

12. september 2016

### Vedrørende Lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport

92-gruppen har følgende fem bemærkninger til lovforslaget:

- 1 – Lovforslaget er ikke teknologineutralt, da elbiler ikke er med
- 2 - Afgiftsfritagelse for afgrødebaserede biobrændstoffer bør ophøre
- 3 - Øget brug af avancerede biobrændstoffer vil nedsætte Danmarks forbrug af de problematiske afgrødebaserede biobrændstoffer
- 4 - Samfundsøkonomisk omkostning? Eller gevinst?
- 5 – Forslaget vil næppe give øget CO2 udslip

#### 1 – Lovforslaget er ikke teknologineutralt da elbiler ikke er med

92-gruppen bifalder at forslaget tilsigter at være teknologineutralt. Navnlige er det positivt at det klart fremgår, at affaldsbaseret biogas behandles på lige fod med flydende avancerede biobrændstoffer.

*"Lovforslaget er teknologineutralt i forhold til den anvendte biobrændstoftype. Målet på 0,9 pct., målt efter energiindhold, vil derfor kunne nås med avanceret bioethanol, avanceret biodiesel, avanceret biogas eller andre brændstoftyper baseret på ILUC-direktivets bilag IX del A. (forslag s9)*

Dog konstaterer 92-gruppen, at lovforslaget i sin nuværende udformning ikke er teknologineutralt med hensyn til vedvarende energi brugt på elbiler eller eltog.

Modsat både det nye lovforslag og den eksisterende danske biobrændstoffslov, er den tilsvarende EU lovgivning teknologineutral, idet EU direktiverne inddrager bidrag fra elbiler og eltog. Det gælder både VE-direktivet 28/2009 (se artikel 3,4) og Brændstofkvalitetsdirektivet 30/2009. Sidstnævnte (FQD artikel 7a, stk1) pålægger specifikt medlemslandene at sikre, at elbil-virksomheder får mulighed for at bidrage til målopfyldelsen i transportsektoren:

*In the case of providers of electricity for use in road vehicles, Member States shall ensure that such providers may choose to become a contributor to the reduction obligation laid down in paragraph*

---

92-gruppen – Forum for Bæredygtig Udvikling, er et samarbejde mellem 26 danske miljø- og udviklingsorganisationer.  
92-gruppen arbejder for fremme af en bæredygtig udvikling i hele verden.

92-gruppen består af: Afrika Kontakt, Amnesty, Care Danmark, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk International Børnegrænse, Dansk Ornitologisk Forening/BirdLife Danmark, Det Økologiske Råd, FN-forbundet, Folkekirkens Nødhjælp, Greenpeace, IWGIA, Kvindernes U-landsudvalg, Klimabevægelsen, Landsforeningen for Økosamfund, Mellemløst Samvirke, Natur og Ungdom, Netværket for økologisk folkeoplysning og praksis/Øko-net, Oxfam Ibis, Red Orangutangen, Sex&Samfund, U-landsforeningen Svalerne, VedvarendeEnergi, Verdens Skove, WWF Verdensnaturfonden, Dansk Røde Kors (observatør).

*2 if they can demonstrate that they can adequately measure and monitor electricity supplied for use in those vehicles (FQD 30/2009, artikel 7a, stk1).*

De to direktiver fra EU's 2009 klimapakke blev i Danmark gennemført med biobrændstofloven, som i strid med EU's hensigt undlod at etablere mulighed for, at elbiler bidrager til målopfyldelsen.

Det nuværende lovforslag, som har til hensigt at implementere ILUC-direktivet (2015/1513), er en anledning til at rette op på denne mangel i dansk lovgivning. Desværre er anledning det nuværende lovforslag ikke benytter.

EU prøver med ILUC-direktivet 2015/1513 – i tråd med de foregående EU-direktiver – igen at sikre øget incitament til el-baseret transport. ILUC-direktivet fordobler således *multiplier'en* for elbiler til 5x og indfører en *multiplier* for eltog på 2,5x (ILUC-Dir art 2,stk2)

92-gruppen opfordrer derfor regeringen til at revidere lovforslaget, så de incitament, som EU har vedtaget til fremme af elbiler og eltog på ve-strøm, bliver etableret for danske elbiler.

Med lovforslaget sikres det eksempelvis, at et biogasanlæg (som ikke er underlagt forpligtelse) vil kunne bidrage til opfyldelse af den forpligtelse, et benzinselskab er pålagt. Det er meget fornuftigt. Biogasanlægget får bedre rentabilitet og benzinselskabet kan opfylde sin forpligtelse med et langt bedre biobrændstof end de stærkt problematiske afgrødebaserede biobrændstoffer, der hovedsageligt anvendes i dag.

Det bør tilsvarende sikres, at VE-strøm brugt på elbiler (som heller ikke er underlagt forpligtelse) vil kunne overføres til de virksomheder, der er underlagt forpligtelsen. Derved vil rentabilitet af at anskaffe elbil forbedres, mens olieselskabet kan undgå at købe helt så meget palmeolie- og rapsdiesel for at opfylde sin 5,75% forpligtelse. Det er positivt for klima, fødevarerpriser og afskovning og det er - modsat den eksisterende biobrændstoflovgivning og det nye lovforslag - i overensstemmelse med EU's klare hensigt om at skabe øget incitament for el-drift i transportsektoren.

## **2 - Afgiftsfritagelse for 1.gen afgrødebaserede biobrændstoffer bør ophøre**

*"EU har ønsket at understøtte udviklingen mod en højere anvendelse af avancerede biobrændstoffer" (forslag s8).*

Regeringen deler dette ønske, men er opmærksom på risikoen for, at tvungen efterspørgsel efter 0,9% avancerede biobrændstoffer, kan gøre disse uforholdsmæssigt dyre.

*... "Der har hidtil kun været ganske få investorer, der har villet investere i produktionen af avancerede biobrændstoffer, da produktionsomkostningerne er væsentligt højere end produktionsomkostningerne for konventionelle biobrændstoffer" (forslag s8).*

Det erkendes således, at avancerede biobrændstoffer (AB) er i konkurrence med de problematiske – men billigere – afgrødebaserede biobrændstoffer. Lovforslaget etablerer af den grund mulighed for at suspendere AB-iblandingskravet, hvis prisforskellen mellem de to typer biobrændstof bliver



for stor (forslaget side 4). Det ville være en bedre løsning mere aktivt at forebygge, at de bedste biobrændstoffer taber kampen til de værste. Det kan ske ved at afgiftsfritagelsen forbeholdes de avancerede biobrændstoffer.

Danmark giver i form af fritagelse fra CO<sub>2</sub>-afgiften (værdi efter moms ca 50øre/liter ethanol; 56øre/liter biodiesel<sup>1</sup>) samme statsstøtte til begge typer biobrændstoffer uden skelen til ønsket om at fremme avancerede biobrændstoffer over for afgrødebaserede biobrændstoffer.

Af hensyn til EU's og regeringens ønske om at fremme avancerede biobrændstoffer opfordrer 92-gruppen regeringen til at revidere den nuværende generelle fritagelse fra CO<sub>2</sub>-afgift, der gælder alle typer biobrændstoffer, så det fremover kun er de avancerede biobrændstoffer, der modtager fritagelse for CO<sub>2</sub>-afgiften.

**3 - Øget brug af avancerede biobrændstof vil nedsætte Danmarks forbrug af de problematiske afgrødebaserede biobrændstoffer – med mindre folketinget beslutter at opfylde EU målet om 10% VE i transportsektoren i 2020 ved at fordoble iblandingskravet fra nuværende 5,75% til 10% biobrændstof.**

I lighed med EU og regeringen ønsker 92-gruppen at fremme brugen af de mest bæredygtige former for vedvarende energi i transportsektoren og derved at undgå brugen af afgrødebaserede biobrændstoffer.

Afgrødebaserede biobrændstoffer er stærkt problematiske for fødevarepriser og afskovning. For nogle af de mest brugte biobrændstoffer, som raps- og palmeolie-diesel, er det samlede CO<sub>2</sub>-udslip større end hvis der bruges fossil diesel. 92-gruppen ser derfor positivt på, at lovforslaget vil begrænse den mængde afgrødebaseret biobrændstof, Danmark lægger beslag på.

Beslutning om at avancerede biobrændstoffer skal udgøre mindst 0,9 %, vil på grund af dobbelttællingen udgøre 1,8 %-point i forhold til målopfyldelsen. Altså at Danmark med det nuværende iblandingskrav på 5,75% ville reducere sin brug af afgrødebaserede biobrændstof til maksimalt 3,95%. Det ville være et fremskridt.

Målet om 0,9% AB træder dog først i kraft i 2020. Baseret på energiforliget fra 2012 er forventningen desværre, at Danmark inden 2020 vil beslutte at fordoble den tvungne brug af biobrændstof til 10%. Hvilket vil være et tilbageskridt.

92-gruppen opfordrer energiforligets parter til at nå målet om 10% VE i 2020 (og endnu mere senere) med et minimum forbrug af afgrødebaserede biobrændstoffer. Det vil være bedst både for Danmarks samfundsøkonomi, det globale klima og med hensyn til at mindske risiko for, at dansk klimalovgivning bidrager til afskovning, fødevarekriser og ustabilitet i fattige lande.

---

<sup>1</sup> Punktafgift E.A.4.5.6, kuldioxid afgift: <http://www.skat.dk/SKAT.aspx?oID=2060519&chk=212649>

92-gruppen har tidligere fremlagt et bud på en økonomisk og klimamæssigt fornuftig opnåelse af EU-målet om 10% VE i 2020. Her skal næsten halvdelen af 10% målsætningen dækkes af avancerede biobrændstoffer (92-gruppens notat fra Juni 2015 vedlægges som bilag til dette høringssvar):

- 2,2 PJ af den affaldsbaserede biogas vi allerede producerer anvendes i transportsektoren – det kan dække 2,7 %-point af de 10 % VE
- Der anvendes 0,9% (1,8PJ) flydende, avanceret biobrændstof – det kan dække 2,2 %-point af de 10% VE

Den langsigtet mest fornuftige indsats Danmark kan gøre med hensyn til opfyldelse af 10% VE i transportsektoren i 2020 (og endnu mere senere), er dog at maksimere brugen af ve-el i togdrift og at øge antallet af elbiler.

- 1,5 %-point af de 10% VE kan dækkes hvis der i 2020 opnås 80.000 elbiler
- 3,6 %-point af de 10% VE kan dækkes hvis der i 2020 opnås 70% elektrificering af togdriften (Togfonden sigter på i ca 2025 at have elektrificeret 90% af togdriften)

#### **4 - Samfundsøkonomisk omkostning? Eller gevinst?**

De samfundsøkonomiske og statsfinansielle skøn i lovforslaget forekommer meget usikre "udgifter på ca 20-100 mio. kr. årligt". (forslag side 15)

For flydende avanceret biobrændstof (AB) er usikkerheden naturligvis stor, da prisen på flydende AB stadig er ukendt. For biogas må usikkerheden være langt mindre. Danmark producerer allerede ca 10PJ affaldsbaseret biogas. Udfordringen m.h.t. at få brugt ca. 2,2PJ af denne biogas i transporten er hovedsageligt et spørgsmål om inden 2020 at indfase en passende mængde gasdrevne busser og lastbiler, herunder at opføre gastankstationer.

Hverken den eksisterende biobrændstoflov eller det nye lovforslag implementerer EU-kommissionens henstilling til medlemslandene om at sikre, at elbiler og eltog får mulighed for at bidrage til målopfyldelsen. Når lovforslaget helt undlader at indtænke eldrift, betyder det formentligt også, at de positive økonomiske faktorer ved elbiler næppe er medregnet, fx:

- Effektivitetsforbedring, elbiler kører over tre gange så langt som en benzinbil på samme energimængde. En øget andel elbiler vil således ikke blot bidrage til opfyldelse af VE-målet, men også medføre energibesparelser.
- Mindsket samfundsomkostning til indkøb af bio- og fossilt brændstof
- Øget efterspørgsel af VE-strøm vil reducere PSO-omkostningerne

En fornuftig løsning med fokus på eldrift og uden brug af afgrødebaserede biobrændstoffer (som beskrevet i punkt 3 herover), vil således snarere udgøre en samfundsøkonomisk gevinst på ¼-1 mia. kr. om året i forhold til det alternativ, som energiforliget lagde op til, at 10% VE i transporten opfyldes ved at øge den tvungne brug af biobrændstof fra nuværende 5,75% til 10% (om den samfundsøkonomiske gevinst se bilag 1 i det vedhæftede 92-gruppe-notat fra Juni 2015).

#### **5 – Forslaget vil næppe give øget CO2 udslip**

Lovforslaget (side 17, miljømæssige konsekvenser), forudsiger at:

*Vedrørende kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer antages det, at der vil være en let øget udledning af drivhusgasser på grund af den øgede anvendelse af såkaldt dobbelttællende biobrændstoffer, herunder avancerede biobrændstoffer. (forslag s 17)*

Frygten for øget CO2 er næppe reel. Avancerede biobrændstoffer – biogas i særlig grad – leverer en stor CO2-reduktion i forhold til fossilt brændstof. Hvorimod mange af de for nuværende mest anvendte biobrændstoffer i EU (f.eks. raps og palmeolie) har et GHG-udslip, der reelt er højere end fossile brændstoffer. Øget brug af avanceret biobrændstof på bekostning af de eksisterende afgrødebaserede biobrændstoffer vil derfor utvivlsomt udgøre en klimamæssig forbedring.

*En øget anvendelse af dobbelttællende biobrændstoffer vil derfor have som konsekvens, at reduktionen i drivhusgasudledningen vil være mindre, end hvis der ikke havde været anvendt dobbelttællende biobrændstoffer. (forslag side 17)*

Problemstillingen, lovforslaget her beskriver, har kun ringe forbindelse med klima-realitet. Problemet opstår på grund af en generel fejl i, hvordan bioenergi bogføres i klimaregnskaber. Biobrændstoffer, uanset hvor stort CO2-udslip de reelt medfører, opgøres regnskabsteknisk som "nul gram CO2". Med dette lovforslag bevæger Danmark sig fra at bruge en andel af klimaskadelige 1.generations biobrændstoffer, til fremover at bruge halvt så meget, men til gengæld avanceret biobrændstof. Det vil i realiteten være en klimamæssig fordel. Men for det danske klimaregnskab vil det fremstå som om, at Danmark går fra at bruge 1,8% nul-udslips-biobrændstof til fremover kun at bruge 0,9% nul-udslips-biobrændstof. Den udvikling vil i Danmarks CO2-regnskab fremstå som om, at reduktionen i drivhusgasudslip bliver lidt mindre. Det er beklageligt, at bogføringsmetoden har dette problem. Men da problemet kun forekommer i regnskabet – ikke i virkeligheden – er 92-gruppens opfordring til Energi-, forsynings- og Klimaministeriet, at der tilføjes forklaring om dette problem i lovforslaget, så folketingsmedlemmer bliver underrettet om, at der for mange typer bioenergi kan være stor forskel på det udslip, de er årsag til i virkeligheden og det nul-gram-CO2, der bogføres.

Med venlig hilsen



Troels Dam Christensen

Koordinator for 92-gruppen, der i denne sag er tegnet af:

**Danmarks Naturfredningsforening**

**Dansk Ornitologiske Forening/BirdLife Danmark**

**Det Økologiske Råd**

**Greenpeace**

**Klimabevægelsen**

**Kvindernes U-landsudvalg KULU**

**Miljøbevægelsen Vedvarende Energi**

**Verdens Skove**

**WWF Verdensnaturfonden**

## Peter Willumsen

---

**Fra:** Ole Kirkelund <oki@bilimp.dk>  
**Sendt:** 9. september 2016 09:40  
**Til:** Energistyrelsens officielle postkasse  
**Cc:** Carsten Poulsen; Peter Willumsen; Gunni Mikkelsen  
**Emne:** SV: Høring over forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport

Til  
Energistyrelsen

### Bemærkninger til forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer (biobrændstofloven) (J nr. 2016-7115)

De Danske Bilimportører takker for muligheden for at kommentere udkastet til Forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige brændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport. (Indførelse af iblandingskrav om iblanding af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransport mv.)

Overordnet finder vi ikke, at lovforslaget og de aktuelle ændringer til biobrændstofloven (for så vidt angår landtransporten) har væsentlig betydning for De Danske Bilimportører. Vi noterer således at:

- Kravene om iblanding af avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransport har hidtil været rettet mod de virksomheder, der importerer /producerer brændstof. Dette ændres med lovforslaget til fremover at være de virksomheder, der angiver og betaler energiafgift efter mineralolieafgiftsloven. Dog er det ikke hensigten, at de bus- og transportselskaber, der selv betaler energiafgiften, skal omfattes af loven.
- Der er i al væsentlighed tale om implementering af et EU direktiv (2015/1513) i dansk lovgivning. Heraf fremgår det, at der er et iblandingskrav til de relevante typer brændstof (inkl. benzin og diesel) på 0,5 pct. "avancerede biobrændstoffer". Dette krav er dog ifølge lovforslaget overimplementeret, således at det danske krav bliver på 0,9 pct., men med en mulighed for sænke kravet, såfremt de pågældende biobrændstoffer bliver uforholdsmæssigt dyre.

Vores vurdering er derfor, at der ingen direkte konsekvenser følger heraf for bilimportørerne – eller forbrugerne – andre end de mulige indirekte effekter på prisen for brændstoffet.

Energistyrelsen vurderer at denne effekt er, at Dieselpriisen vil falde med 3 øre pr. liter og benzinprisen vil stige med 8 øre pr. liter.

Det kan selvfølgelig (alt andet lige) teoretisk set påvirke salget af henholdsvis benzin- og dieslbiler. På den anden side er alt andet netop sjældent lige, når det gælder brændstofpriserne og valget af bil hos forbrugerne. Samlet set er virkningerne af lovforslaget derfor efter vores vurdering begrænsede for bilimportørerne, eller næppe til at fastslå.

#### Vi bemærker dog at:

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at Sverige som de eneste land ikke har et decideret krav om iblanding, men at biobrændstoffer i stedet begunstiges skattemæssigt i betydeligt omfang, hvilket har medført, at man i praksis har opnået den højeste iblanding af biobrændstoffer i EU og et decideret iblandingskrav har kunnet undgås.

Vi finder det relevant, at de danske myndigheder på området generelt overvejer mulighederne for at fjerne evt. skattemæssige barrierer for iblanding af biobrændstoffer i brændstof til landtransport – herunder bl.a. anvendelsen af HVO-diesel, der kan være særlig relevant til tunge køretøjer. Vi anser potentialet for reduktion af transportsektoren ad denne vej for ganske betydeligt.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund  
Chefkonsulent



De Danske Bilimportører  
Rådhuspladsen 16  
1550 København V  
Tel. 2323 2520  
Mail. [oki@bilimp.dk](mailto:oki@bilimp.dk)  
[www.bilimp.dk](http://www.bilimp.dk)

Denne e-mail er kun tiltænkt ovennævnte adressat(er) og kan indeholde fortrolige oplysninger.  
Hvis du ikke er rette modtager, gør vi opmærksom på, at det ikke er tilladt på nogen måde at videregive, udbrede eller kopiere denne e-mail. Hvis du ved en fejl har modtaget e-mailen, beder vi dig venligst om at rette henvendelse til os på tlf. +45 39162323 eller pr. e-mail [dbi@bilimp.dk](mailto:dbi@bilimp.dk).

**Fra:** Peter Willumsen [<mailto:pwi@ens.dk>]

**Sendt:** 16. august 2016 13:47

**Til:** Gunni Mikkelsen <[gmi@bilimp.dk](mailto:gmi@bilimp.dk)>

**Emne:** VS: Høring over forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport

Vedlagt fremsendes forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport i høring.

Se venligst vedhæftede høringsbrev og lovforslag.

Høringsfristen er 9. september 2016, kl. 12.

Med venlig hilsen / Best regards

**Peter Willumsen**

Jurist, Lawyer, Head of Section

Center for Klima og Energiøkonomi / Centre for Climate and Energy Economics

Mobil / Cell +45 2015 6398

E-mail [pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk)



Danish Energy Agency - [www.ens.dk](http://www.ens.dk)

- part of the Danish Ministry of Energy, Utilities and Climate

Energistyrelsen

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

kopi til [cpo@ens.dk](mailto:cpo@ens.dk) og [pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk)

## Forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport

Dansk Affaldsforening takker for at have modtaget *forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport (Indførelse af iblandingskrav om iblanding af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransport og bemyndigelse til fastsættelse af regler til efterlevelse af MRV-forordning om fremme af reduktion af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport, herunder regler om bording af skibe)* i høring. Lovforslaget skal implementere EU-fastsatte krav om iblanding af avancerede biobrændstoffer til brændstoffer til landtransport. Under hensyntagen til efterfølgende politisk behandling afgiver Dansk Affaldsforening følgende bemærkninger.

Avancerede biobrændstoffer kan blandt andet produceres ud af det affald, der fremgår af bilag IX Del A i direktivet. Det omfatter blandt andet organisk affald fra husholdninger og lignende affald fra andre kilder – enten indsamlet separat eller som en del af restaffaldet.

Det fremgår af lovforslaget, at man vil fastsætte et iblandingskrav på 0,9 %, hvilket er højere end det 0,5% krav der fremgår af EU-direktivet. Kravet er fastsat efter energiindhold og kan derfor nås med både avanceret bioethanol, biodiesel, biogas eller andre brændstoftyper baseret på de fremgår af bilag IX Del A i direktivet.

Dansk Affaldsforening finder det positivt, at kravet kan medføre en øget efterspørgsel på udnyttelse af ressourcerne i affald. I Dansk Affaldsforening mener vi, at ressourcerne i affaldet skal udnyttes så effektivt og højværdigt som muligt. Hvis produktion af avancerede biobrændstoffer er den mest bæredygtige måde at reducere transportsektorens klimabelastning, og effekten overgår ressourcens anvendelse i energisektoren, mener vi, at det er den rigtige vej at gå.

Det fremgår af de økonomiske vurderinger til lovforslaget at benzinprisen vil stige, pga. kravet om iblanding af avancerede biobrændstoffer, mens dieselprisen vil falde, da der vil blive produceret mindre biodiesel (Madolie og animalske fedtstoffer ikke indgår i bilagets del A).

10.02.2018

Side 1 af 2

J.nr. 11.5.14

---

Dansk Affaldsforening  
Vodroffavej 59, 1  
1900 Frederiksberg C

TEL: 72 31 20 70  
[danskaffaldsforening.dk](http://danskaffaldsforening.dk)

Dansk Affaldsforening mener, at det kan være en uheldig udvikling og vil opfordre Energistyrelsen til at holde øje med markedet for biodiesel, så eksisterende og veletablerede oparbejdningsformer for madolie og slagteriaffald mv. ikke tabes i forbindelse med at der stilles iblandingskrav til avancerede biobrændstoffer.

Med venlig hilsen

**Nana Winkler**  
Specialkonsulent



Energistyrelsen  
Peter Willumsen  
Amaliegade 44  
1256 København K

Landgreven 4  
1301 København K

Tlf. 33 92 84 00

rr@rigsrevisionen.dk  
www.rigsrevisionen.dk

---

**Høring af forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport**

09. september 2016

Energistyrelsen har den 12. august 2016 sendt forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport i høring.

6. kontor

J.nr.: <7408>

Rigsrevisionen har udelukkende gennemgået lovforslaget med henblik på revisions- og regnskabsforhold.

Til orientering for:  
Departementet

Lovforslaget indeholder ikke bestemmelser om statslige regnskabs- eller revisionsforhold. Rigsrevisionen har derfor ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Mads Mølgaard Nielsen  
Fuldmægtig



## Peter Willumsen

---

**Fra:** Pia Saxild <PS@fbr.dk>  
**Sendt:** 9. september 2016 09:14  
**Til:** Energistyrelsens officielle postkasse  
**Cc:** Carsten Poulsen; Peter Willumsen  
**Emne:** SV: Høring over forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport

Forbrugerrådet Tænk har af ressourcemæssige årsager ikke mulighed for at forholde os til forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport. Forbrugerrådet Tænk kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

Med venlig hilsen

**Vibeke Myrtue Jensen**  
Miljøpolitisk rådgiver

Forbrugerrådet Tænk  
T +45 7741 7790 / [vmj@fbr.dk](mailto:vmj@fbr.dk) / [taenk.dk](http://taenk.dk)  
Fiolstræde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K

**Forbrugerrådet**  
**Tænk**

Danish Consumer Council

---

**Fra:** Peter Willumsen [<mailto:pwi@ens.dk>]  
**Sendt:** 12. august 2016 13:54  
**Cc:** Peter Willumsen  
**Emne:** Høring over forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport

Vedlagt fremsendes forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport i høring.

Se venligst vedhæftede høringsbrev og lovforslag.

Høringsfristen er 9. september 2016, kl. 12.

Med venlig hilsen / Best regards

**Peter Willumsen**

Jurist, Lawyer, Head of Section  
Center for Klima og Energiøkonomi / Centre for Climate and Energy Economics

Mobil / Cell +45 2015 6398  
E-mail [pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk)



Energistyrelsen

Danish Energy Agency - [www.ens.dk](http://www.ens.dk)

- part of the Danish Ministry of Energy, Utilities and Climate

## Peter Willumsen

---

**Fra:** Signe Nyholm-Hansen <snh@co-industri.dk> på vegne af CO <CO@co-industri.dk>  
**Sendt:** 8. september 2016 09:53  
**Til:** Energistyrelsens officielle postkasse  
**Cc:** Carsten Poulsen; Peter Willumsen  
**Emne:** VS: Høring over forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport  
**Vedhæftede filer:** Lovforslag - Høringsversion I\_120816.docx; Høringsbrev til ændring af biobrændstofloven\_etter dep\_im\_110816.docx

CO-industri takker for modtaget høring. Vi skal i den forbindelse meddele, at vi ikke agter at afgive høringssvar i det aktuelle emne.

M.v.h.  
f./ Arne Sørensen

Med venlig hilsen

Signe Nyholm-Hansen  
Kontorassistent



Det er os med overenskomster og faglige fællesskaber

### CO-industri

Mølestien 7, 3.  
2450 København SV  
Telefon dir.: +45 33 63 80 38  
Telefon: +45 33 63 80 00  
[snh@co-industri.dk](mailto:snh@co-industri.dk)

**Fra:** Peter Willumsen [<mailto:pwi@ens.dk>]  
**Sendt:** 12. august 2016 13:54  
**Cc:** Peter Willumsen <[pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk)>  
**Emne:** Høring over forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport

Vedlagt fremsendes forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport i høring.

Se venligst vedhæftede høringsbrev og lovforslag.

Høringsfristen er 9. september 2016, kl. 12.

Med venlig hilsen / Best regards

## Peter Willumsen

---

**Fra:** Dansk Arbejdsgiverforening <DA@da.dk>  
**Sendt:** 15. august 2016 09:19  
**Til:** Peter Willumsen  
**Emne:** SV: Høring over forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport

- Under henvisning til det til DA fremsendte høringsbrev af 12. august 2016 vedrørende ovennævnte 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

Elise S. Hansen  
Chefsekretær

---

**Fra:** Peter Willumsen [<mailto:pwi@ens.dk>]  
**Sendt:** 12. august 2016 13:54  
**Cc:** Peter Willumsen  
**Emne:** Høring over forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport

Vedlagt fremsendes forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport i høring.

Se venligst vedhæftede høringsbrev og lovforslag.

Høringsfristen er 9. september 2016, kl. 12.

Med venlig hilsen / Best regards

**Peter Willumsen**

Jurist, Lawyer, Head of Section  
Center for Klima og Energiøkonomi / Centre for Climate and Energy Economics

Mobil / Cell +45 2015 6398  
E-mail [pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk)



Danish Energy Agency - [www.ens.dk](http://www.ens.dk)  
- part of the Danish Ministry of Energy, Utilities and Climate