

Danish Chamber of Commerce  
Square De Meeûs 22B  
B-1050 Bruxelles

www.danskerhverv.dk  
coc@danskerhverv.dk  
T. +45 3374 6375

**DANSK  
ERHVERV**  
Danish Chamber of Commerce

Energistyrelsen  
Amaliegade 44  
1256 København K

14. november 2019

## Høring om forslag om ændring af biobrændstofloven

Dansk Erhverv har modtaget ovenstående høring af 31. oktober 2019.

Dansk Erhverv bemærker, at der med kort varsel introduceres en forøgelse af iblandingskravet for bæredygtige biobrændstoffer til landtransport, i året 2020. Danske bilister og transportører har dermed ikke lang tid til at forberede sig på en potentielt betydelig meromkostning.

Desuden indføres den varslede forøgelse kun i et enkelt år, hvorefter iblandingskravet nedjusteres til den nuværende grænse.

Det er afgørende for opfyldelse af målet om Danmarks klimainsats frem mod 2030 og 2050 at der skabes et marked for – og et udbud af – klimaneutrale brændstoffer til transportsektoren.

Skal der skabes større udbud og efterspørgsel på bæredygtigt biobrændstof, er der behov for gennemsigtige og langsigtede politiske beslutninger. En kortsigtet forøgelse af iblandingskravet skaber ikke incitament for langsigtede investeringer og brug af biobrændstof – uanset om den kræves på baggrund af EU-regler eller er en følge af en dansk politik.

Dansk Erhverv opfordrer derfor til, at forøgelsen af iblandingskravet gøres permanent samtidig med at afgiften justeres således at ændringen i videst muligt omfang gøres prisneutral for brugerne.

**Med venlig hilsen**



**Jesper Højte Stenbæk**  
Fagchef for Transport & Infrastruktur

Novozymes A/S  
Krogshøjvej 36  
2880 Bagsværd  
Danmark

13 november 2019

**Svar på høring om lovforslag om ændring af biobrændstofloven (Forhøjelse af iblandingskravet om anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer i brændstof til landtransport og tilpasning af dobbelt-tællingsbestemmelse)**

Novozymes er leverandør af løsninger inden for produktion af biobrændstoffer, og følger derfor den politiske udvikling af rammevilkår for iblanding af biobrændstoffer globalt, EU og i Danmark. Vi mener grundlæggende, at iblandingskravet skal hæves markant, så transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledninger kan reduceres. Det er afgørende, at der skabes politiske rammer, der kan sikre at brændstofstandarder med høje iblandingsniveauer indføres på markedet. Biobrændstoffer er den effektive vej til at reducere udledninger fra landtransporten (samt marine- og flytransport). Forhøjelsen af iblandingskravet har længe været en bunden opgave for at opfylde VE-direktivets 2020-mål om 10 pct. vedvarende energi i landtransport. Det er derfor ærgerligt, at der først nu kan findes en løsning – så kort tid inden implementeringen af forhøjelsen.

**Ad a) Forhøjelse af iblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer fra 5,75 til 7,6 pct. i år 2020. Herefter vil iblandingskravet igen være 5,75 pct.**

Det er positivt, at der langt om længe kommer klarhed ift. målopfyldelsen af VE-direktivet i 2020. Vi mener dog, at forhøjelsen skal gøres varig. En et-årig forhøjelse er kritisabel, da det skaber usikkerhed om Danmarks grønne ambitioner om ønske om at sikre reelle CO<sub>2</sub>-reduktioner. Det skaber politisk signalforvirring.

Vi skal i gang med den grønne omstilling af transportsektoren nu. En varig forhøjelse af iblandingskravet, der eksempelvis sikrer højere iblanding af konventionel bioethanol med 5 pct.-point medfører en fortrængning på ca. 200.000 tons CO<sub>2</sub>/år.

En forhøjelse af iblandingskravet til 7,6 pct. og dernæst sænkelse til 5,75 pct. er meget lavt set i global kontekst. Danmark er langt efter andre lande, der sikrer store CO<sub>2</sub>-reduktioner i transportsektoren allerede. Til sammenligning vedtog Finland tidligere i år et iblandingskrav på 30 pct. i 2030, hvoraf 10 pct. skal være fra avancerede biobrændstoffer.

**Ad b) Indførelse af krav om minimumsiblanding af bæredygtige biobrændstoffer i benzin på mindst 5 pct. med gyldighed for året 2020**

Det er positivt, at der indføres minimumsiblanding på mindst 5 pct. af energiindholdet, da det sikrer en højere andel iblanding bioethanol i benzin end i dag. 1.g bioethanol er mere bæredygtigt end 1.g biodiesel, da det har større reel CO<sub>2</sub>-fortrængning. Hvis man med basis i reelle forbrugstal af biobrændstoffer i EU i 2018 udregner CO<sub>2</sub>-fortrængning og inkluderer ILUC-effekt (pba. Globium-studiet), var den reelle CO<sub>2</sub>-fortrængning 49% på europæisk 1.g bioethanol i 2018.

På sin vis, er Novozymes tilfreds med, at lovforslaget sikrer indførelse af E10 i Danmark fra 2020. Det ændrer dog ikke ved, at det kan skabe politisk signalforvirring først at hæve og så sænke iblandingskravet.

Vi mener ligeledes, at kravet om minimumsiblanding ikke skal gælde på årsbasis, men mindst frem til 2030 – ligesom det generelle iblandingskrav, der samtidig bør hæves markant. Det bør undgås, at der årligt skal tages stilling til om iblandingskrav skal videreføres – og i stedet bør fokus være på, hvordan en højere fortrængning sikres. Årligt lovstadsfæstede krav giver ikke stabilitet til et marked, der har brug for mere sikkerhed om langsigtede forventninger.

#### Ad c) **Tilpasning af dobbelttællingsbestemmelsen**

Novozymes mener, at dobbelttælling helt bør droppes i den nationale implementering af VE-direktivet for at sikre højest muligt CO<sub>2</sub>-fortrængning. Det betyder meget vel, at målopfyldelsen vil blive dyrere på kort sigt – til gengæld sikres reelle CO<sub>2</sub>-fortrængning i stedet for fortrængning, der kun gælder i et regneark.

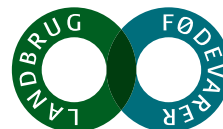
Vi mener desuden, at det nationale 0,9%-krav på avancerede biobrændstoffer skal fastholdes. Det bør gøres indikativt fra 2020, og gøres obligatorisk fra 2022/2023, når det kan forventes at der er større mængder avancerede biobrændstoffer tilgængelig fra hjemlig og europæisk produktion.

Der udestår uden tvivl en politisk diskussion af, hvad der ske ift. omstilling af transportsektoren ift. benzin og diesel efter 2020, da dette lovforslag langt fra sikrer den nødvendige CO<sub>2</sub>-fortrængning i transportsektoren frem mod 2030.

Novozymes

Med venlig hilsen

Kasper Bruun Knudsen  
Public Affairs Manager, Novozymes A/S



Energistyrelsen  
Center for Vedvarende Energi  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
København

**Landbrug & Fødevarer FmbA**

Axelborg, Axeltorv 3  
DK 1609 København V

T +45 3339 4000  
F +45 3339 4141  
E info@lf.dk  
W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

Høringssvaret sendt elektronisk til [ens@ens.dk](mailto:ens@ens.dk) med kopi til [cpo@ens.dk](mailto:cpo@ens.dk), [rakr@ens.dk](mailto:rakr@ens.dk) og [pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk)

## **Høring over lovforslag om ændring af biobrændstofloven – Forhøjelse af iblandingskrav og tilpasning af dobbelttællingsbestemmelse**

### **Generelle bemærkninger**

Landbrug & Fødevarer støtter op om en øget iblanding af biobrændstoffer som en del af den generelle omstilling i transportsektoren og som virkemiddel til at opfylde vores forpligtelser overfor EU. Landbrug & Fødevarer har længe arbejdet for at forbedre vilkårene for producenter af bæredygtigt biobrændstof, herunder skabe stabile rammevilkår, da vi mener anvendelsen af biobrændstoffer er et nødvendigt virkemiddel for at sikre den grønne omstilling i transporten. Det er derfor glædeligt, at iblandingskravet nu forhøjes, så Danmark kan leve op til EU-kravet om 10% andele af vedvarende energi i transportsektoren i 2020. Landbrug & Fødevarer finder det dog kritisabelt, at lovforslaget dels lægger op til et meget kortsigtet indgreb, der ikke løser den langsigtede udfordring, men til gengæld skaber usikkerhed for markedsaktørerne, og som dels går ind og fastlåser leverandørernes muligheder for at opfylde iblandingskravet uden nærmere hensyn til klimaeffekterne herved.

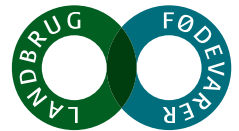
Landbrug & Fødevarer har følgende konkrete bemærkninger til lovforslagets indhold:

### **Ad a) Forhøjelse af iblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer fra 5,75 til 7,6 pct. i år 2020.**

Landbrug & Fødevarer finder det positivt, at iblandingen af biobrændstoffer hæves fra 5,75 til 7,6 pct., som led i opfyldelsen af 2020-kravene i EU's direktiv for vedvarende energi. Vi er ligeledes glade for, at det i lovforslaget anerkendes, at bæredygtige biobrændstoffer er en omkostningseffektiv metode til reduktion af CO<sub>2</sub>-udledninger fra transportsektoren.

Derfor stiller Landbrug & Fødevarer sig undrende overfor beslutningen om, at forhøjelsen af iblandingskravet af bæredygtige biobrændstoffer kun gælder i 2020, hvorefter den reduceres til 5,75 pct. igen. Det ærgrer os, at lovforslaget ikke giver anledning til en mere ambitiøs retning for Danmarks arbejde med at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen i transportsektoren, men i stedet reduceres til at opfylde et minimumskrav vi har forpligtet os til overfor EU. Sammenligner vi med øvrige EU-medlemslande, er vores iblandingskrav på et markant lavere niveau, ligesom flere andre lande har vedtaget et politisk mandat for iblanding, der fortsætter efter 2020.

Endelig finder Landbrug & Fødevarer en etårig tidshorisont problematisk, idet det bliver svært for markedsaktørerne at indrette sig efter en kortvarig stigning i produktionen af biobrændstoffer. Det er således dyrt for producenterne at udvide deres produktion for et enkelt år, ligesom råvareleverandørerne stilles usikkert, hvis de skal justere i deres afsætningsstrømme for et enkelt år. Derfor vil Landbrug & Fødevarer gerne opfordre til, at ambitionsniveauet øges med en mere langsigtet strategi for omstilling af landtransporten, herunder et fast forhøjet iblandingskrav.



**Ad b) Indførelse af krav om minimumsiblanding af bæredygtige biobrændstoffer i benzin på mindst 5 pct. med gyldighed for året 2020.**

Der ønskes med lovforslaget indført en minimumsiblanding af bæredygtige biobrændstoffer i benzin på 5 pct. Det skal ifølge lovforslaget ske ved at indføre en minimumsiblanding af 5 pct. ethanol i benzinen, hvilket skal "sikre en højere grad af bæredygtighed og CO<sub>2</sub>-reduktioner i den samlede mængde bæredygtige biobrændstoffer, der anvendes i Danmark".

Mens Landbrug & Fødevarer kvitterer for, at lovforslaget har til hensigt at sikre højest mulig bæredygtighed med den mest omkostningseffektive metode, er vi kritiske overfor denne fastlåsning af biobrændstofmarkedet. Det er således vores holdning, at argumentationen om at konventionel bioethanol skulle være mere bæredygtigt, når ILUC inddrages, er unuanceret og i nogen grad udokumenteret, da det i høj grad afhænger af, hvorvidt der er bioethanol af europæisk oprindelse tilgængeligt i 2020. Slutningen hviler således på generaliserede CO<sub>2</sub>-fortrængningsværdier og på en antagelse om, at et højere iblandingskrav vil betyde import af klimabelastende biodiesel, hvis produktion "er blevet etableret ved at fælde regnskov" – altså biodiesel produceret på importeret palmeolie, som ellers er udfaset på det danske marked.

Der er i lovforslaget ikke taget højde for risikoen for, at den danskproducerede biodiesel, uden negative ILUC-effekter, erstattes med importeret sydamerikansk bioethanol, baseret på majs eller sukkerrør og med høj ILUC-risiko. Bioethanol baseret på sydamerikanske afgrøder med høj ILUC-risiko har ikke kun en lavere CO<sub>2</sub>-fortrængningseffekt (55-60% baseret på sukkerarter) end danskproduceret biodiesel (over 70% for 1. g. og op til 82% for 2. g biodiesel). Det har også en lavere brændværdi, hvorfor der er behov for en højere fysisk iblanding. Der er således en risiko for, at minimumsiblandingen af bioethanol betyder, at hverken hensynet til bæredygtighed eller omkostningseffektivitet opfyldes.

Minimumsiblandingen af bioethanol betyder også, at der er mindre rum for en udvikling af markedet for avancerede biobrændstoffer. I lovforslaget bemærkes det, at avancerede biobrændstoffer typisk regnes for de mest bæredygtige, men at de er karakteriseret ved at være dyre at fremstille. De høje produktionsomkostninger fastholdes dog, hvis markedet for avancerede biobrændstoffer ikke understøttes, og vi mener derfor, at det nationale 0,9 pct.-krav til avancerede biobrændstoffer bør fastholdes.

**Øvrige bemærkninger**

Landbrug & Fødevarer vil desuden gerne opfordre til, at der foretages en nærmere undersøgelse af, hvordan denne midlertidige forhøjelse af iblandingen vil bidrage til opfyldelsen af Brændstofkvalitetsdirektivets 6% reduktionskrav. Hvis nærværende lovforslag ikke bringer os meget nærmere en indfrielse af reduktionskravet, håber vi, at Regeringen snarest vil finde en afklaring på, hvorvidt kravet fastholdes. Vi er således bekymrede for, at den korte tidsfrist vil nødvendiggøre nogle mindre fornuftige dispositioner for at opfylde direktivet, som hverken vil være klimaeffektive eller omkostningseffektive.

Vi står selvfølgelig til rådighed for yderligere uddybning af ovenstående, og vil gerne forbeholde os retten til at vende tilbage med yderligere information, hvis vi finder behov herfor.

**Simon Horsholt**  
Miljø, Klima & Bæredygtighed

D +45 3339 4291  
M +45 2785 2384  
E simh@lf.dk



Otterup, November 2019

# Hørings svar: Forslag til ændring af Biobrændstofloven

Som dansk producent af biobrændstof takker Emmelev A/S for muligheden for at kommentere på lovforslaget. Vi er beliggende i Otterup på Fyn. Vores primære forretning er produktion af foderkager til dyr, som vi udvinder ud af raps. Rapsen opkøber vi i hele Danmark. Ud af en typisk biomasse på rapsmarken benyttes 20% til at lave biodiesel, den resterende del bliver til foderproteinkager (alternativet er importerede GMO-sojakager fra Sydamerika), medicinsk glycerin (til f.eks. Novozymes) samt rapshalm. Raps er dertil en velegnet vekselafgrøde, hvor udbyttet af korn året efter bliver 10-15% højere end efter andet korn. Biodieslen sælger vi til benzinselskaber på det danske marked. Vores biodiesel har en certificeret fortrængningsevne på over 70%.

Selvom vi grundlæggende kan støtte forslaget, så mener vi dog, at der er en række tekniske aspekter i lovforslaget, der ikke er tilstrækkeligt belyst. Dette vil både kunne hæmme den grønne omstilling i Danmark og virksomhedernes evne til at bidrage til en grøn og bæredygtig fremtid.

## Lovforslaget mindsker Danmarks klimaambition

Af forslagens § 1 fremgår, at der i Danmark i 2020 skal være en forpligtigelse til at øge iblandingskravet til 7,6% (mod tidligere 5,75%) målt efter energiindhold. Forøgelsen skal åbenbart alene være gældende for 2020, hvorefter kravet igen nedsættes til 5,75%. Af de almindelige bemærkninger til lovforslaget (1) fremgår, at det netop og alene er for at opfylde VE Direktivets krav om 10% iblanding (2009/28/EF) for 2020, at kravet ændres.

Vi finder at forslaget, ikke mindst for så vidt angår tiden efter 2020, er uambitiøst og ligeledes modsatrettet de intentioner, som Danmark selv har været med til at beslutte i EU.

Af EU Direktiv 2009/28/EU fremgår, at *"Hver medlemsstat sikrer, at andelen af energi fra vedvarende energikilder inden for alle former for transport i 2020 mindst svarer til 10 % af det endelige energiforbrug på transportområdet i medlemsstaten"*.

Imidlertid fremgår det af Direktiv 2018/2001/EU (note 10): *"For at sikre konsolideringen af de resultater, der er opnået i henhold til direktiv 2009/28/EF, bør de nationale mål, der er fastsat for 2020, være medlemsstaternes mindstebidrag til den nye ramme for 2030. De nationale andele af vedvarende energi bør under ingen omstændigheder falde til under disse bidrag."*

Omend regelsættet umiddelbart ikke forpligter Danmark til at opretholde det højere 2020 niveau for CO<sub>2</sub>-besparelser også efter dette år, må dette dog betyde, at landene ikke på noget tidspunkt efter 2020 bør nedsætte niveauet for andelen af vedvarende energi, der var opnået i 2020, selvom transportsektoren ikke er nævnt specifikt i note 10.

Under alle omstændigheder er lovforslaget ensbetydende med, at vi i Danmark alene søger at opfylde et absolut minimum af CO<sub>2</sub> besparelse i transportsektoren, både hvad gælder 2020 og de efterfølgende år, hvilket er meget uambitiøst, og udgør et markant lavere niveau end vores nabolande. Dertil kommer, at det er vanskeligt for såvel producenterne af biobrændstof, som benzinselskaberne, at indrette sig, når der lovgives med så kort tidshorisont som et år. Vi opfordrer derfor til, at Regeringen øger ambitionsniveauet i forbindelse med de kommende klimaforhandlinger og sikrer en langsigtet klimaplan, der inkluderer landtransporten.



## Der er forskel på ethanol og biodiesel

En problemstilling, der sjældent har været behandlet i forbindelse med iblandingsproblematikken, er det forholdsvis lave energiindhold for ethanol, sammenlignet med biodiesel. Benzin med 10% ethanol, indeholder 3,5% mindre kørselsenergi end ren benzin. Forbrugeren skal dermed købe og forbruge 3,5% mere brændstof i benzinen. For bilister med benziner betyder dette en mærkbar ekstraomkostning, både at skulle betale for prisforskellen mellem benzin og bioethanol og dertil forbruge 3,5% ekstra brændstof. For Danmarks benziner som helhed er det ekstra forbrug ved iblanding af 10% ethanol på 100 mio. L brændstof årligt.

Sideløbende med ændringen af den generelle iblandingsprocent for biobrændstoffer ønskes, i henhold til lovforslaget, indført en minimumsiblanding af ethanol i benzin, hvilket i henhold til bemærkningerne til lovforslaget, sker for at: *"sikre en højere grad af bæredygtighed og CO<sub>2</sub>-reduktioner i den samlede mængde bæredygtige biobrændstoffer, der anvendes i Danmark."*

Der findes dog ikke disponible mængder ethanol af europæisk oprindelse, hverken af 1.g eller 2.g oprindelse, og en forøget iblanding af ethanol i benzin vil medføre, at danskproduceret raps biodiesel erstattes med importeret bioethanol baseret på enten majs eller sukkerrør. Danskproduceret vegetabilsk biodiesel har en CO<sub>2</sub>-fortrængningsevne på over 70%, hvor bioethanol fra f. eks. Sydamerika typisk har en væsentlig lavere fortrængningsevne. Dertil kommer risikoen for, at der ryddes yderligere skov i Sydamerika, for at efterkomme en voksende efterspørgsel efter ethanol til Europa.

Det fremgår videre af lovforslaget, at ved uændret iblanding af biobrændstoffer på 5,75% sammen med bidrag fra elbiler og elektrificeret togdrift, der antages at udgøre 2,5%, samlet set vil udgøre 8,7%. Der resterer derfor, ifølge forslaget 1,3% energiindhold, i at nå de 10% vedvarende energi i transportsektoren for 2020. De 1,3% vil i henhold til forslaget blive opfyldt ved iblanding af 1,85% ekstra biobrændstof.

At der skal anvendes 1,85% fysisk iblanding af biobrændstof for at imødekomme et krav om 1,3% energi skyldes, at der alene regnes med, at forøgelsen skal komme fra ethanol i benzinen (brændværdi 65% af benzin). Havde man i stedet satsset på biodiesel, ville iblandingen alene skulle forøges med 1,4%. Den samfundsøkonomiske omkostning ved at hæve iblandingen af biodiesel i stedet for iblanding af bioethanol ville være tilsvarende mindre.

### Klassificering af biobrændstoffer

Det fremgår af bemærkningerne til forslaget punkt 2.2.2 at: *"De biobrændstoffer, der har den højeste CO<sub>2</sub>-fortrængning, er typisk biobrændstoffer lavet med affald eller restprodukter som råvare. Disse følges af biobrændstoffer lavet med råvarer, der har stivelse eller sukker som råvare, og biobrændstoffer der er lavet med olieholdige afgrøder som råvare (f.eks. palmer, raps, soja m.m.)."*

Udsagnet er ikke korrekt. Dansk vegetabilsk produceret biodiesel (rapsbaseret) har en CO<sub>2</sub> fortrængningen på over 70%, mens ethanol baseret på sukker har en fortrængningsevne på omkring 55-60%. Til sammenligning har dansk produceret 2. g biodiesel en CO<sub>2</sub> fortrængnings evne på 82%.

Den eneste grund til, at den rapsbaserede danske biodiesel produktion ikke helt kan matche fortrængningsevnen for 2. g biodiesel, er at 1 g biodiesel, efter gældende regelsæt, ikke blot skal svare for den CO<sub>2</sub>, der medgår til at frembringe rapsfrøene, men tillige for den CO<sub>2</sub> der medgår til de 45% af markens biomasse, der udgøres af halmen, og som anvendes andetsteds.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår yderligere (punkt 2.2.2): *"I Danmark anvendes der langt mere biodiesel end bioethanol. Begge typer brændstof er bæredygtigt i henhold til VE-direktivet. For at øge anvendelsen af bioethanol, der, jf. ovenstående, er mere bæredygtigt når ILUC inddrages, kan der fastsættes et minimumskrav for anvendelsen af bæredygtige biobrændstoffer til benzin på 5 pct. målt efter energiindhold. Den øgede anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer til benzin vil medvirke til at sikre en højere grad af bæredygtighed og CO<sub>2</sub>-reduktioner blandt de i Danmark anvendte biobrændstoffer."*



EMMELEV A/S

Ej heller denne påstand er korrekt. Det er alene 20% af biomassen fra rapsmarken, der anvendes til energiformål (biodiesel), mens majoriteten anvendes til proteinfoder (35%) og halm (45%). Uden biodieselproduktion af fedtdelen af frømassen, ville produktion af dansk/europæisk proteinfoder falde betydeligt, da der ikke er alternativ afsætning for fedtdelen. Proteinkagerne ville blive erstattet af sojaskrå importeret fra Sydamerika. En øget sojaskråproduktion, der ville medføre et behov for yderligere skovfældning. Hertil kommer at raps er en vigtig vekselafgrøde for dansk landbrug.

I Nordamerika dyrkes majs, som råvarer til ethanol og i Sydamerika til sukkerrør. I begge tilfælde er der tale om dyrkning alene med henblik på energiproduktion. Ved produktion af raps er det kun 1/3 af frøet, der anvendes til energi. Det ses særlig i Sydamerika, at den intensive dyrkning af sukkerrør til ethanol, udpiner jorden med behov for inddragelse af nye jorde til følge. Dels har Dansk produceret biodiesel en væsentlig højere certificeret CO<sub>2</sub> fortrængningsevne end importeret bioethanol og bioethanolen har dertil ikke en lavere ILUC-værdi end raps biodiesel som påstået i lovforslagets bemærkninger - tværtimod.

De negative aspekter, som ofte tillægges biodiesel, er alene gældende for den biodiesel, der produceres på basis af (importeret) palmeolie. Imidlertid anvendes, som det i øvrigt fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, sådan biodiesel ikke i Danmark, da benzinselskaberne har indgået en frivillig "aftale" om at undlade brugen.

Otterup, november 2019

EMMELEV A/S

Morten Simonsen



Sendt til Energistyrelsen [ens@ens.dk](mailto:ens@ens.dk) med kopi til [cpo@ens.dk](mailto:cpo@ens.dk) og [rakr@ens.dk](mailto:rakr@ens.dk) og [pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk).

Dok. ansvarlig: SJA  
Sekretær:  
Sagsnr.: s2015-712  
Doknr.: d2019-22416-0.1  
10. november 2019

## Høringsvar vedrørende Lovforslag om ændring af biobrændstofloven

Dansk Elbil Alliance har med interesse læst Lovforslag om ændring af biobrændstofloven, men opfordrer til, at det i lovforslaget gøres muligt for virksomheder, der er underlagt vejtransportens iblandingskrav, at anvende energimængder fra el anvendt til transport i det såkaldte ticketsystem, hvor virksomhederne kan handle VE-energimængder indbyrdes for at sikre en effektiv målopfyldelse af iblandingskravet.

Dansk Elbil Alliance er bekendt med, at lovforslaget fremsættes for at Danmark kan leve op til sin forpligtelse i henhold til direktivet om vedvarende energi, der fastslår, at Danmark, og de øvrige medlemsstater, skal have mindst 10 pct. vedvarende energi i landtransporten i 2020. Hvilket er årsagen til, at iblandingskravet alene hæves i 2020, og derefter igen vil være 5,75 pct. fra 2021 og frem. Dansk Elbil Alliance havde foretrukket en løsning, som pegede frem mod 2030 og understøttede regeringens målsætning om en 70 procent reduktion i Danmarks CO<sub>2</sub>-udledninger.

En biobrændstoflov med et ticketsystem, der inkluderer tickets fra alle energiformer inklusive el, vil gøre målopfyldelsen mere teknologineutral, markedsbaseret og omkostningseffektiv. På den baggrund anbefaler Dansk Elbil Alliance, at el til transport inkluderes i ticketsystemet samtidig med at iblandingskravet øges meget betydeligt frem mod 2030, så transporten bidrager til en substantiel nedbringelse af Danmarks CO<sub>2</sub>-udledninger.

Da biobrændstofloven blev vedtaget i 2009, eksisterede der stort set ingen el- og gasdrevne køretøjer på de danske veje. Disse er dog kommet til siden. Gasselskaber forsyner i dag landtransporten med biogas, og ved en lovændring i december 2016, blev det muligt for virksomheder, der er underlagt vejtransportens iblandingskrav, at anvende energimængder fra biogas til transport i det såkaldte ticketsystem, hvor virksomhederne kan handle VE-energimængder indbyrdes for at sikre en effektiv målopfyldelse af iblandingskravet. I de senere år er el-leverandører og elektricitet til transportsektoren også kommet til. El anvendt i vejtransporten indgår dog endnu ikke i ticketsystemet. Det bør dette lovforslag rette op på.

Med venlig hilsen  
Dansk Energi

Søren Jakobsen

Vi, i Spirii, har med stor interesse læst lovforslaget og takker for muligheden for at kommentere på det.

Vi deler hensigten bag lovforslaget, som er at mindske andelen af fossile brændsler i transporten. Det er således betænkeligt, at lovforslaget hverken tager stilling til, hvorvidt den aktuelle diskrimination af elektricitet i de iblandingsforpligtigede virksomheders målopfyldelse er i overensstemmelse med EU's statsstøtteregele eller gavner den grønne omstilling.

VE-el indgår ikke i dag i de iblandingsforpligtigede virksomheders målopfyldelse, hvilket har den historiske forklaring, at Folketinget endnu ikke har taget stilling til dette spørgsmål. Det fremgår af høringsbrevet fra 2016, da biobrændstofloven sidst blev ændret. Det ændrer dog ikke ved, at den aktuelle diskrimination af elektricitet, stiller leverandører af elektricitet dårligere end leverandører af gasformig og flydelende energiformer. Sidstnævnte tildeles en selektiv økonomisk fordel i form af et økonomisk incitament til at overopfylde iblandingskravet.

Vi skal for en god ordens skyld gøre opmærksom på denne praksis, som må forventes at kræve en EU-statsstøttegodkendelse i den udstrækning Folketinget måtte ønske at fortsætte diskriminationen af elektricitet i vejtransporten. Det kan i forlængelse heraf bemærkes, at en ligestilling må forventes at have en betydelig tilskyndelseeffekt, der vil gavne elektrificeringen af transporten. Vi har noteret, at regeringen har givet udtryk for at ville hæve ambitionerne indenfor den grønne omstilling og at der er konsensus om at transporten skal løfte sin del. I forlængelse heraf vil det være naturligt at sikre, at elektricitet bliver ligestillet med andre energiformer i de iblandingsforpligtigede virksomheders målopfyldelse. Det bør dette lovforslag rette op på.

**Karen Marie Jensen**

Communication & PA Director

Til:

Energistyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43,  
1577 København



11. november 2019

## Høringsvar til Lov om ændring af biobrændstofloven

Fremsyn takker for muligheden for at kommentere på Lov om ændring af biobrændstofloven, og ønsker hermed at indgive et høringssvar.

Indledningsvist bemærkes, at lovforslaget fastholder kravet om indfasning af 0,9 % avancerede biobrændstoffer i 2020. Dette er glædeligt, idet avancerede biobrændstoffer, som nævnt i bemærkningerne, mest effektivt reducerer klimabelastningerne fra transportsektoren. Fremsyn har derudover sammen med en række andre aktører har arbejdet målrettet mod at øge afsætningen af biogas til tung transport, og kravet om 0,9% avancerede biobrændstoffer har en særdeles stor betydning for denne indsats og medvirker dermed som en positiv faktor til indfasningen af biogas til tung transport.

Herudover bemærkes at lovforslaget indeholder en række særlige krav, som kun er gældende i 2020. Herunder er det særligt ærgerligt, at lovgivningen indeholder et krav om en 1-årig overgang fra E5 til E10. Dette krav udgør implicit et valg af en teknologisk favorit.

Det er i modstrid med princippet om teknologineutrale rammevilkår og hæmmer dermed udviklingen af en effektiv grøn omstilling af transportsektoren.

**Knud Boesgaard**

Direktør i Fremsyn ApS

**Afsender:**

Knud Boesgaard  
[kbo@fremsyn.net](mailto:kbo@fremsyn.net)  
Tel. +45 6171 8811

Fremsyn ApS  
Ordrup Jagtvej 110 B  
2920 Charlottenlund  
CVR 36463821

**Kontor:**

DTU Science Park  
Diplomvej 381, 2  
2800 Kgs. Lyngby  
c/o Fremsyn ApS

[info@fremsyn.net](mailto:info@fremsyn.net)  
[www.fremsyn.net](http://www.fremsyn.net)

Til Energistyrelsen

**Høring over ændring af biobrændstofloven (forhøjelse af iblandingskravet)**

De Danske Bilimportører har ingen særlige bemærkninger til de foreslåede ændringer af biobrændstofloven, idet såvel forhøjelsen af iblandingskravet og tilpasningen af dobbelttællingsbestemmelsen følger af det gældende VE-direktiv.

Vi bakker generelt op om anvendelsen af biobrændsler som et vigtigt instrument til nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissioner fra landtransporten. Set i det lys forekommer det overflødigt at nedsætte iblandingskravet igen efter 2020. Vi forventer dog, at E10 også fra 2021 vil være benzinstandarden, selvom iblandingskravet sænkes igen.

I forbindelse med introduktionen af E10 benzin sideløbende med et fortsat salg af E5 kan der dog være behov for, at myndighederne – evt. Energistyrelsen – medvirker til at informere forbrugerne om den generelle anvendelighed af E10. Den Europæiske bilindustri har således allerede tidligt lovet, at alle nye biler ville være kompatible med E10 (og B7 – diesel) i 2010. Industrien har levet op til dette løfte, hvorfor som minimum disse biler uden problemer kan anvende E10. Ligesom den ACEA (European Automobile Manufacturers Association) gør vi dog opmærksom på, at iblandingskravene understøttes af regulering og standarder, der sikrer en ensartet kvalitet af brændstoffer i EU.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund  
Chefkonsulent



## Hørings svar Forslag til lov om ændring af Biobrændstofloven

Den 14. november 2019

### Forøgelse af iblandingskrav i 2020

Drivkraft Danmark hilser det velkomment, at der med de foreslåede ændringer endeligt skabes klarhed om hvilke regler, der fremadrettet gælder for iblanding af biobrændstoffer. Samtidig mener vi, at iblanding af bæredygtige biobrændstoffer kan bidrage væsentligt til Danmarks ambitioner på klimaområdet. Derfor finder vi det også uheldigt, at et øget iblandingskrav kun gælder i 2020.

Ref.  
mmj

Biobrændstoffer udgør et centralt element i den grønne omstilling af transporten. Og specielt på den korte bane vil øget iblanding af bioethanol have en positiv klimaeffekt. Blandt andet har Klimarådet flere gange peget på, at et øget forbrug af biobrændstoffer bør dækkes af 2. generations/avancerede biobrændstoffer eller 1. generations bioethanol.

Med forslaget om et specifikt iblandingskrav på 5 % i benzin, vil der fra 1. januar 2020 blive introduceret E10 (benzin med 10 % bioethanol), som erstatning for den nuværende E5 (benzin med 5 % bioethanol). Det er vores vurdering, at det i kombination med en vis mængde 2. generations biodiesel stort set sikrer opfyldelsen af iblandingskravet på 7,6 %.

Men det er forbundet med en del tekniske og praktiske omstillinger af produktion, oplagring og distribution at introducere E10. Når det samlede iblandingskrav reduceres til 5,75 % i 2021, vil produktion, oplagring og distribution igen skulle omlægges. Det er ikke hensigtsmæssigt med disse kortsigtede ændringer i kravene til andelen af VE i brændstofferne, hverken i forhold til forbrugerne, samfundsøkonomien eller klimaet.

Den grønne omstilling af transporten fordrer langsigtede og stabile rammer, også når det gælder kravene til andelen af vedvarende energi i brændstofferne. De nuværende kortsigtede løsninger bidrager ikke positivt til omstillingen – tværtimod.

Derfor har vi også fremlagt en langsigtet 2050-plan for den grønne omstilling af transporten. I vores 2050-plan foreslår vi, at der i lovgivningen stilles krav til, hvor stort et CO<sub>2</sub>-aftryk energi til transport må have. Med ambitiøse CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav vil efterspørgslen efter grønne brændstoffer stige markant, og markedet vil sikre, at omstillingen sker så omkostningseffektivt som muligt. Vi foreslår konkret, at der i lovgivningen stilles krav om, at CO<sub>2</sub>-udledningen i alle brændstoffer reduceres med 30 % i 2030 stigende til 100 % i 2050. Det vil sende et klart signal til markedet om, at der skal satses massivt på vedvarende alternativer med reel CO<sub>2</sub>-effekt.

Vi skal derfor opfordre til, at regeringen tager initiativ til at udarbejde en samlet langsigtet strategi for den grønne omstilling af transporten, for eksempel med

**DrivkraftDanmark**  
Esplanaden 34A, 1. sal th.  
1263 København K

**T** +45 3345 6510  
**E** info@drivkraftdanmark.dk  
**W** drivkraftdanmark.dk

udgangspunkt i vores 2050 plan og krav til CO<sub>2</sub>-fortrængning. Som den væsentligste leverandør af energi til transport bidrager vi i sagens natur gerne til sådan et arbejde.

### **Avancerede biobrændstoffer i 2020**

I henhold til Biobrændstoflovens § 3 stk. 3, vedtaget ved § 1 i Lov nr. 1754 af 27. december 2016, skal der iblandes 0,9 % avancerede biobrændstoffer i 2020. Det er et krav vi generelt har bakket op om, da det kan skabe den nødvendige efterspørgsel og udbud af reelt bæredygtige biobrændstoffer, der kan bidrage til den grønne omstilling af transporten.

Af lovtekniske grunde kan vi se, at denne bestemmelse er en del af det samlede lovforslag om ændring af Biobrændstofloven, som Klima-, energi- og forsyningsministeren fremsatte i Folketinget i går. Vi antager derfor, at regeringen ønsker at fastholde kravet på 0,9 % avancerede biobrændstoffer i 2020 og tiden efter. Men vi har forstået, at der i de politiske drøftelser om lovforslaget er overvejelser om at reducere kravet om iblanding af avancerede biobrændstoffer fra de nuværende 0,9 % til et lavere niveau i 2020 og frem.

Dette har skabt usikkerhed omkring hvilke krav, der reelt vil gælde fra 2020 på dette afgørende område. De forpligtede selskaber skal indkøbe de nødvendige produkter og tilpasse produktionen til at kunne opfylde kravet til iblanding af avancerede biobrændstoffer. Men selskaberne ønsker i sagens natur ikke at indkøbe avancerede biobrændstoffer, der er dyrere end det, der er nødvendigt for at opfylde iblandingskravet, hvis det i sidste ende viser sig, at kravet bliver reduceret.

I lyset af den usikkerhed, der er skabt, omkring hvilke krav til iblanding af avancerede biobrændstoffer, der gælder i 2020, opfordrer vi derfor regeringen og Folketinget til tydeligt at slå fast hvilke krav, der gælder for iblanding af avancerede biobrændstoffer i 2020.

### **6 % reduktionskrav i 2020**

Biobrændstoflovens krav om 6 % CO<sub>2</sub>-reduktion i 2020, jævnfør § 3b stk. 1, er ikke omfattet af de foreslåede ændringer af loven. Vi vil dog endnu engang påpege de uheldige klimamæssige og betydelige negative økonomiske konsekvenser, som bestemmelsen vil medføre.

Der findes kun to muligheder for at opfylde reduktionskravet. Enten skal der iblandes store mængder biodiesel i form af HVO, eller også skal der indkøbes UER'er. Efter vores beregninger skal der bruges i størrelsesordenen 200.000 m<sup>3</sup> HVO for at opfylde reduktionskravet. Der er stor risiko for, at denne HVO vil være baseret på palmeolie. Alternativet skal der indkøbes UER'er svarende til cirka 400.000 ton CO<sub>2</sub>.

Beregning af såvel mængde som pris er selvfølgelig behæftet med en vis usikkerhed. Men baseret på de seneste noteringer på HVO og UER'er vurderer vi, at den samlede omkostning til opfyldelse af reduktionskravet i øjeblikket ligger på i størrelsesordenen 1 milliard kroner.

Drivkraft Danmark har gennem de sidste mange år haft en konstruktiv dialog med Klima-, energi- og forsyningsministeriet om at afdække mere klimavenlige muligheder for at opfylde kravet. Senest har vi rejst problemstillingen overfor Klima-, energi- og forsyningsministeren og for Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget ved foretræde 26. september 2019.

Som opfølgning på foretræde 26. september 2019, har Klima-, energi- og forsyningsministeren svaret på spørgsmål 96 af 27. september 2019 fra Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget. Af svaret fremgår det, at ministeren afsøger alternative muligheder for at opfylde 6 % reduktionskravet.

Vi støtter ministeren ubetinget i dette arbejde, som ligger i forlængelse af den konstruktive dialog vi frem til nu har haft med ministeriet om problemstillingen. Men det giver desværre ikke klarhed over, hvad der gælder i 2020 her få uger før reduktionskravet træder i kraft.

Denne uklarhed stiller de forpligtede selskaber i en uholdbar situation. I praksis skal de påbegynde opfyldelsen af reduktionsmålet fra 1. januar 2020. Jo senere de påbegynder opfyldelsen af målet, jo sværere, dyrere og klimamæssigt mere uheldigt bliver det at opfylde målet. De løber derfor en stor risiko for, at de i sidste ende ikke kan opfylde målet, hvis de afventer resultatet af ministerens videre drøftelse med EU-Kommissionen i håbet om, der findes en mere klimavenlig løsning.

Vores medlemmer har derfor brug for en meget hurtig og entydig tilkendegivelse af, i hvilket omfang og hvordan de skal opfylde Biobrændstoflovens 6 % reduktionskrav. Ønsker ministeren og Folketinget, at vores medlemmer afventer resultatet af ministeriets videre drøftelser, og disse ikke udmønter sig i en mere klimavenlig løsning, skal de samtidig have garanti for, at der ikke bliver rejst krav mod dem for manglende opfyldelse af reduktionsmålet.



Energistyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

Sendt pr. e-mail til: [ens@ens.dk](mailto:ens@ens.dk), [cpo@ens.dk](mailto:cpo@ens.dk), [rakr@ens.dk](mailto:rakr@ens.dk), [pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk)

Dato  
Den 14. november 2019

J nr. 2019-87028

## Høring over forslag til Lov om ændring af biobrændstofloven (ændring af krav til anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer i brændstof til landtransport og præcisering af dobbelttællingsbestemmelse)

E.ON Danmark A/S takker for muligheden for at kommentere på udkastet til lovforslag. E.ON finder grundlæggende, at den danske klimaindsats bør være så omkostningseffektiv og markedsorienteret som muligt, og at lovgivningen bør være så tydelig og langsigtet som mulig for at fremme investeringssikkerheden.

Grundet den korte høringsfrist har det ikke været muligt at uddybe bemærkningerne fyldelstgørende. Vi står dog til rådighed for yderligere uddybning efter høringsfristen.

### ***Uhensigtsmæssige teknologispecifikke krav***

Det er et sundt princip, at forskellige typer af grønne drivmidler behandles ensartet og at pick-the-winner-tilgangen i videst mulige omfang undgås. Det er derfor beklageligt, at lovforslaget lægger op til en teknologispecifik målopfyldelse via et minimumskrav på 5 pct. bioethanol samt videreførelsen af minimumsiblandingskravet på 1 pct. flydende biobrændstoffer.

Det kan bemærkes, at den primære bevæggrund for sidstnævnte krav om en minimumsiblanding på 1 pct. biobrændsel i benzin og diesel, var, at kontrol- og tilsynsopgaven i 2012 forventedes at vokse, hvis antallet af brændstofleverandører, der var underlagt iblandings- og rapporteringsforpligtelsen, også blev større.

Siden 2012 er iblandings- og indberetningsforpligtelserne dog i mellemtiden flyttet fra importørerne og producenterne til energileverandørerne. Iblandingskravet har med andre ord overlevet sig selv, og pålægger de iblandingsforpligtede virksomheder unødige administrative byrder og hæmmer en mere markedsbaseret og omkostningseffektiv målopfyldelse af iblandingskravet.

Kravet betyder, at al benzin og diesel, der sælges til slutbrugere i dag, skal indeholde mindst 1 pct. bioethanol eller biodiesel.

### **Langsigtede klimamålsætninger og investeringssikkerhed**

Det er altafgørende, at virksomheder kan planlægge med sikkerhed for, at tidligere klimamålsætninger ikke nedjusteres eller ændres på anden måde af nye regeringer. Det er derfor glædeligt, at lovforslaget gentager og fastslår iblandingskravet på 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i 2020.

Som det også fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, så er klimaeffekten ved avancerede biobrændstoffer betydeligt større end 1. generations-biobrændstoffer.

Lovforslaget hæver iblandingskravet fra 5,75 pct. i 2019 til 7,6 pct. i 2020 og sænker det til 5,75 pct. i 2021. Det ville gavne investeringsklimaet, hvis rammevilkårene for iblandingskravet i højere grad var forudsigelige, stabile samt gradvist stigende.

I det omfang vi i Danmark ønsker at yde et større bidrag til den globale CO<sub>2</sub>-reduktionsindsats, er der god ræson i at udfase anvendelsen af 1. generations-biobrændstoffer, der forventes at udgøre størstedelen af VE-andelen i 2020. 1. generations-biobrændstoffer er fødevarebaseret og har et betydeligt træk på landarealanvendelsen, men da disse typisk importeres til Danmark, bogføres CO<sub>2</sub>-udledningen i udlandet. Øget anvendelse af 1. generations-biobrændstoffer kan således øge de samlede globale CO<sub>2</sub>-udledninger.

### **Gældende praksis kræver med al sandsynlighed EU-statsstøttegodkendelse**

Da biobrændstofloven blev vedtaget i 2009, fandtes der stort set ingen el- og biogasdrevne vejkøretøjer. Disse er kommet til siden. Gasselskaber forsyner i dag landtransporten med biogas, og ved Lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport af den 27. december 2016, blev loven følgelig tilpasset til også at inkludere avancerede biobrændstoffer, såsom biogas, i de iblandingsforpligtede virksomheders målopfyldelse. I de senere år er el-leverandører og elektricitet til transportsektoren ligeledes kommet til.

Den nuværende definitionsbestemmelse af hvilke drivmidler, der er omfattet af biobrændstoflovens iblandingskrav, er dog ikke fulgt med denne udvikling og afspejler ikke de faktiske forhold i vejtransporten.

Som det fremgår af Energistyrelsens høringsnotat om forslag til lov om ændring af biobrændstofloven (J nr. 2016-7115), foreslog Danmark under forhandlingerne af ILUC-direktivet at øge effektivitetsfaktoren for el til transport fra de da gældende 2½ til 5. Danmarks forslag mødte bred opbakning og blev vedtaget.

Af høringsnotatet fremgår det ligeledes, at Folketinget endnu ikke har taget stilling til, om VE-el også bør indgå i de iblandingsforpligtede selskabers målopfyldelse. Eftersom el til vejtransport i de senere år er kommet til, og forventes at indtage en stadig større rolle, foreslås elektricitet derfor indskrevet som drivmiddel i biobrændstofloven – på lige fod med andre energiformer.

En ligestilling af el i vejtransporten vil øge de iblandingsforpligtede virksomheders mulighed for en mere omkostningseffektiv og teknologineutral målopfyldelse, idet virksomhederne herved får mulighed for at anvende endnu et drivmiddel.

I *Status for Danmarks klimamålsætninger og -forpligtelser fra 2018* påpeger Klimarådet ligeledes, at "hvis man inkluderede el til elbiler i et generelt krav om en bestemt andel vedvarende energi i transporten, ville det være muligt at generere tickets og på den måde potentielt gøre det billigere at opfylde forpligtelsen i transporten i 2020 ved, at disse tickets kunne erstatte dyrere former for vedvarende energi. På den måde sikrer man sig, at den billigste form for vedvarende energi til transport vil blive benyttet".

Som det fremgår af gældende Biobrændstoflovens § 3 e, stk. 2, fastsætter klima- og energiministeren nærmere regler om metoden til beregning af elektricitet til brug i eldrevne køretøjer. Ved beregningen af bidraget fra elektricitet, der er produceret fra vedvarende energikilder og forbrugt i alle typer elkøretøjer, kan EU's medlemsstater vælge at anvende enten den gennemsnitlige andel af elektricitet fra vedvarende energikilder i Unionen eller andelen af elektricitet fra vedvarende energikilder i deres eget land, målt som et gennemsnit af de to foregående år. Danmark kan med fordel gøre brug af sidstnævnte beregningsmetode.

For at rette op på den nuværende situation, hvor elektricitet ikke indgår i opfyldelsen af iblandingskravet, foreslår vi derfor at ligestille elektricitet med flydende og gasformige energiformer i vejtransporten. Dette vil samtidig bidrage til en markedsbaseret, teknologineutral og omkostningseffektiv grøn omstilling af vejtransporten.

Da den eksisterende praksis må anses for at tildele et økonomisk incitament for leverandører af flydende og gasformige energiformer at overopfylde deres iblandingskrav på bekostning af leverandører af elektricitet, må dette ligeledes anses for at tildele leverandører af flydende og gasformige energiformer en selektiv økonomisk fordel. Denne praksis kræver med al sandsynlighed en EU-statsstøttegodkendelse i det omfang den ønskes forlænget.

#### ***Ligestilling af elektricitet må forventes at medføre betydelig tilskyndelseseffekt og billiggøre den grønne omstilling***

Det fremgår af lovforslaget, at den mest omkostningseffektive metode til at nå 10 pct. vedvarende energi i transporten i 2020, grundet den korte tidshorizont, vil være at øge anvendelsen af biobrændstoffer. Det er en rimelig betragtning, men den overser den potentielle tilskyndelseseffekt fra en ligestilling af elektricitet i de iblandingsforpligtede virksomheders målopfyldelse.

Beregninger fra branchen viser, at elleverandører vil kunne give en årlig prisreduktion på mindst 100.000 kr. per elbus, hvis elektricitet var ligestillet med flydende og gasformige energiformer. Det må skønnes at have en tilskyndelseseffektiv, der vil kunne øge VE-bidraget fra landtransporten med betydeligt mere end forventningen i Basisfremskrivningen 2019.

Vi står selvsagt til rådighed skulle der være behov for uddybning af vores bemærkninger.

Med venlig hilsen  
Peter Bjerregaard

Hermed høringssvar fra Daka Denmark A/S vedrørende ændring af biobrændstofloven.

Vi ser det positivt at Danmark g r tiltag til at leve op til kravet fra EU om 10% bæredygtig energi i transportsektoren ved at hæve iblandingskravet til 7,6%. Dog er vi noget forundret over at man i 2021 vil nedsætte iblandingskravet til nuværende niveau igen. Det er uambitiøst set i lyset af at Danmark er foregangsland og har en 70% reduceringsm ls tning i 2030, hvor transportsektoren er en af de store bidragsydere til CO2 udledningen. Ud over at sende et klart signal om at vi kun lever op til de minimumskrav der er fra EU side i specifikt 2020, **så lader kortsigtede løsninger industrien stå over for en usikker fremtid i forhold til investering og udvikling af nye bæredygtige avancerede biobrændstoffer**, som vil bidrage til at nå det Europæiske mål på bæredygtig energi i transportsektoren i 2030 og den reduceringsm ls tning som Danmark har.

Det anslås i lovforslaget at gask rest jer i 2020 vil være begrænset, men distribution af biogas til transportsektoren er under konstant udvikling og kan i perioden efter 2020, hvor man igen vil nedsætte iblandingskravet, blive en betydelig bidrager til bæredygtig biobrændstof. N r kravet til biobrændstoffer til benzin bliver 5%, vil det efter 2020, når iblandingsprocenten igen sænkes til 5,75%, sætte andre affaldsbaserede biodiesel biobrændstoffer under stærk pres.

**Danmark bør bibeholde Iblandingsprocenten på de 7,6% efter 2020**, så industrien har et incitament og sikkerhed i at investere i udvikling af nye bæredygtige affaldsbaserede avancerede biobrændstoffer, og dermed medvirke til at opnå både det Europæiske mål på bæredygtig energi i transportsektoren og det nationale mål på 70% CO2 reduktions i 2030.

**Kravet til 5% biobrændstoffer i benzin bør fjernes**, da det vil skævvride udviklingen af avancerede biobrændstoffer fra olieholdige affaldsprodukter fra f.eks plastik, industriaffald og KOD i forhold til sukkerholdige affaldsprodukter.

For yderligere uddybning er i velkomne til at tage kontakt til undertegnede.

Med venlig hilsen | Best regards | Mit freundlichen Gr  en

---

Erik Mansig  
Head of Daka ecoMotion &  
Public Affairs Director  
Daka Denmark A/S

## **Hørings svar: Lovforslag om ændring af biobrændstofloven (Forhøjelse af iblandingskravet om anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer i brændstof til landtransport og tilpasning af dobbelttællingsbestemmelse)**

13. november 2019

DAKOFO er brancheorganisation for korn- og foderstofvirksomhederne i Danmark. DAKOFO takker for muligheden for at kommentere på lovforslag om ændring af biobrændstofloven.

Regering har sat et yderst ambitiøst klimamål, hvori man allerede i 2030 ønsker at reducere Danmarks CO<sub>2</sub> udledning med 70 %. Der er bred enighed om, at man endnu ikke ved, hvordan vi skal leve op til denne målsætning og i høj grad lægger sin lid til teknologiske løsninger, der endnu ikke er opfundet. En af de virkemidler, som vi allerede i dag har til rådighed og som har stort potentiale til, at reducere CO<sub>2</sub> udledningen fra især transportsektoren er biobrændstoffer.

Det glæder derfor DAKOFO at lovforslaget ønsker at hæve iblandingskravet for biobrændstoffer til de konventionelle fossile brændstoffer. Dog finder vi det uambitiøst at man alene vil indføre en forøget iblandingspct. for året 2020 og primært fokuserer på øget i blanding af bioethanol også gældende for perioden efter 2020. Vi er udeforstående overfor et at man alene forsøger at opfylde et absolut minimum af CO<sub>2</sub> besparelse i transportsektoren alene for året 2020. Når vi med biobrændstofferne står med en løsning, som har potentiale til at reducere yderligere uden indførsel af ny teknologi. DAKOFO anser derfor Biobrændstof som et nødvendigt og godt virkemiddel i kampen på, at reducere transportsektorens samlede CO<sub>2</sub> udledning.

Vores nærmeste nabolande har allerede fremsat langt mere ambitiøse mål for iblanding af biobrændstoffer. Heraf det kan nævnes et svensk iblandingskrav i 2020 på 25,20% og et 20% iblandingskrav i både Norge og Finland. Desuden er der i de andre nordiske lande tale

om et fast fremadrettet krav og ikke en overgangsordning, som der liggess op til fra dansk side.

Raps er en vigtig afgrøde der har mange agronomiske fordele, men fungerer primært som en afgørende veksels afgrøde i de ellers kornrige danske sædskifter. Kornafgrøder dyrket efter raps kvitterer normalt med 10-15% merudbytte uden øget forbrug af gødning og pesticider. Der dyrkes cirka 160.000 ha raps i Danmark om året med et gennemsnitligt udbytte på 3.800 kg/ha. Med den af landmanden opnåede prissætning opnår alene primærproducenterne en årlig omsætning på 1.6 mia. kr.

Et af argumenterne mod dyrkning af afgrøder til biodiesel, er at arealet ellers kunne være udnyttet til fødevarerproduktion, faktum er dog at kun en meget lille del af den samlede rapsdyrkning i Danmark er drevet af konsummarkedet, Pga. det begrænsede marked for rapsolie til konsum understøtter rapsoliebaseret biodiesel, den danske dyrkning af raps. Da Danmarks landbrugsareal er fast og ikke forventes at stige, leder den danske produktion af raps ikke til ILUC (Indirect Land Use Changes), brugen af dansk og europæisk geraps generelt, kan derfor være en vigtig del for at leve op til Danmarks EU-forpligtelser på energiområdet.

Ved produktion af rapsbaseret biodiesel opnås endvidere også nogle sidestrømme der kan udnytte og derved sørger for minimalt spild. Efter presning er der en rapspressekage, retur som fungerer som et vigtigt proteinholdigt non-GMO fodermiddel til den animalske produktion og endeligt glycerin som benyttes som emulator i en lang række produkter herunder også af medicinindustrien.

DAKOFO mener man fast skal sætte iblandingskravet op, for at understøtte den fremtidige dyrkning af raps i Danmark samtidig med at leve op til vores forpligtelser på energiområdet til EU. Endvidere er DAKOFO uenige i den unuancerede opdeling af biobrændsler i første og anden generation. Eftersom det er en opdeling der desværre ikke er fyldestgørende for anvendelsen af rapsbaseret biodiesel som vi betragter som værende en fornuftig anvendelse af en vigtig afgrøde. Således har det der for tiden anses som 1.g biodiesel baseret på rapsolie en certificeret CO<sub>2</sub> fortrængningsevne på 70%, hvilket er mærkbart mere end den certificerede fortrængning af sukkerbaseret bioethanol 2.g som kun er 55-60%.

DAKOFO ønsker en opretholdelse af rapsdyrkning i Danmark. Vi ser gerne en mere ambitiøs langsigtet målsætning med henblik på større iblandingskrav af biobrændsler eftersom

vi vurderer at biodiesel er et stærkt og allerede tilgængeligt bud på at reducere CO<sub>2</sub> udledningen fra transportsektoren.

Med Venlig Hilsen

Emil Dalsgaard  
Konsulent – DAKOFO  
29621025  
[edh@dakofo.dk](mailto:edh@dakofo.dk)



14. november 2019

SOLN

DI-2019-16503

Deres sagsnr.: 2019-87028

Energistyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København

**Dansk Industri**  
Confederation of Danish Industry

Sendt pr. mail til: [ens@ens.dk](mailto:ens@ens.dk) med kopi til  
[cpo@ens.dk](mailto:cpo@ens.dk), [rakr@ens.dk](mailto:rakr@ens.dk) og [pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk)

## Høring over lovforslag om ændring af biobrændstofloven (Forhøjelse af iblandingskravet om anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer i brændstof til landtransport og tilpasning af dobbelttællingsbestemmelse)

DI takker for muligheden for at komme med input til ovenstående høring.

DI kan konstatere, at lovforslaget skal medvirke til at sikre, at Danmark lever op til sin forpligtelse i henhold til direktivet om vedvarende energi, der fastslår, at Danmark og de øvrige medlemsstater skal have mindst 10 pct. vedvarende energi i landtransporten i 2020.

Transportsektoren skal bidrage til at nå 70 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion i 2030, samtidigt med at vi sikrer en høj mobilitet. Bæredygtige biobrændstoffer i benzin og diesel vil være med til at reducere udledningen af drivhusgasser fra den eksisterende vognpark, indtil nul- og lavemissionsbiler er fuldt indfaset. Derfor anbefaler DI i sin 2030-plan, at iblandingskravet af bæredygtige biobrændstoffer øges til 10 pct. gennem gradvis indfasning frem mod 2030.

Lovforslaget indebærer, at iblandingen af biobrændstoffer forhøjes til 7,6 pct. i 2020 for efterfølgende at blive justeret ned til de nuværende 5,75 pct. Lovforslaget bidrager derfor ikke til at nå regeringens ambition om at reducere udledningerne af drivhusgasser med 70 pct. i 2030, men øger i stedet transportomkostningerne i et enkeltstående år uden at bidrage til en langsigtet omstilling, hvilket ikke er omkostningseffektivt.

Når iblandingskravet tilbagejusteres til sit nuværende niveau på 5,75 pct. efter 2020 fremmer det heller ikke incitamentet til at øge produktionen af bæredygtige biobrændstoffer i Danmark, hvorfor det må forventes, at en stor del af biobrændstofferne må importeres.

Derudover sender det et klart signal om, at Danmark kun lever op til de minimumskrav, der er fastsat af EU, og så lader det industrien stå over for en usikker fremtid i forhold til investering og udvikling af nye bæredygtige avancerede biobrændstoffer. Det er særdeles vigtigt for opfyldelsen af det politiske mål om 70 pct. reduktioner, at der stadig er incitament til at videreudvikle produktionen af bæredygtige biobrændstoffer herhjemme.



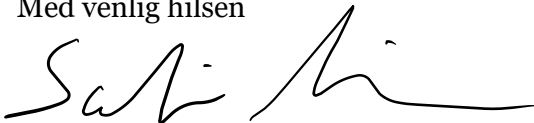


Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at VE-direktivets målsætning også kunne være nået ved øget anvendelse af biogas, hvilket desværre ikke er sket, bl.a. fordi Danmark har markant højere afgifter på gas i transport end resten af EU. DI har i vores 2030-plan peget på mere biogas i den tunge transport, primært lastbiler, hvor elektrificering ikke er et alternativ, som et initiativ til at nå regeringens 70 pct.-målsætning.

DI bemærker, at afgiftsfritagelsen for CO<sub>2</sub>-afgift på biobrændstoffer er ikke tilstrækkeligt til at modsvare de øgede transportomkostninger.

DI står naturligvis til rådighed skulle der være behov for uddybning af vores bemærkninger.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Sofie Ni', written in a cursive style.

Sofie Laurentzius Nielsen  
Sekretariatsleder  
DI Bioenergi

14. november 2019

Energistyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Att.: [ens@ens.dk](mailto:ens@ens.dk)  
C.c.: [cpo@ens.dk](mailto:cpo@ens.dk), [rakr@ens.dk](mailto:rakr@ens.dk) og [pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk)

## **Vedr. høring af lovforslag om ændring af biobrændstofloven**

Energistyrelsen har den 31. oktober 2019 udsendt ovennævnte udkast til forslag til lov med henblik på forhøjelse af iblandingskravet for anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer i brændstof til landtransport og tilpasning af dobbelttællingsbestemmelsen, (**J. nr. 2019-87028**) i høring.

Biogasbranchen finder det er særdeles uhensigtsmæssigt, at der for at opfylde en forpligtelse et enkelt år som følge af manglende rettidig omhu lægges op til en lovændring, som vil føre til øget anvendelse af biobrændstoffer baseret på hvede, raps og majs samtidig med der sker en nedprioritering af avancerede biobrændstoffer.

Den forhøjede anvendelse af biobrændstoffer vil være baseret på fødevareegnede råvarer og vil dermed føre til en stærkt forøget CO<sub>2</sub>-udledning på globalt plan samtidig med det strider mod FN's bæredygtighedsmål.

### **0,9 pct. kravet for avancerede biobrændstoffer skal fastholdes**

Den med dette lovforslag foreslåede étårige nødløsning, vil samtidig sende stærkt uheldige signaler i markedet. Specielt usikkerheder i forhold til avancerede biobrændstoffer, som er den optimale løsning i forhold til både klimamål og bæredygtighedsmål.

Det er derfor helt afgørende i forhold til investorerne, der skal sikre, at 2030 EU-målet om 3,6 pct. avancerede biobrændstoffer nås, at målet om 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer bibeholdes, og at der ikke sker en tilsvarende slingrekurs med at regulere ned og op løbende. Det er helt afgørende for markedet, at der er stabile og kendte rammevilkår.

### **Med lige rammevilkår havde markedet sikret opfyldelse for avancerede biobrændstoffer**

Kravet i 2020 har været kendt gennem flere år, og der har derfor både været god tid til politisk at tilpasse rammevilkårene, således at anvendelsen af avancerede biobrændstoffer fremmes.

Her skal Biogasbranchen særligt pege på det stærkt uhensigtsmæssige i, at danske vognmænd, som måtte investere i lastbiler, der kan køre på biogas, der er et avanceret biobrændstof, straffes ved at skulle betale 40 pct. mere i afgifter.

Derfor vælger vognmændene naturligvis fortsat fossil diesel-baserede lastvogne – eller køber tyskindregistrerede lastbiler, der kan køre på komprimeret eller flydende biogas, som så vil blive

tanket i Tyskland med stort provenutab for den danske statskasse.

Ved at have fjernet denne barriere i den danske afgiftslovgivning ville politikerne have kunnet gøre det muligt for danske vognmænd helt provenuneutralt for staten at sikre en øget anvendelse af avancerede biobrændstoffer i form af biogas.

### **5 pct. iblandingskrav for bioethanol er ikke teknologineutralt**

De billigste løsninger for omstillingen af transportsektoren i en klimavenlig retning nås gennem teknologineutrale krav. Det foreslåede krav om minimum 5 pct. iblanding af bioethanol i benzin er ikke teknologineutralt og stiller ikke alle i transportbranchen lige. Det fremmer hverken de billigste løsninger i markedet eller mulighederne for at lade 2. generations biobrændstoffer erstatte fødevarerbaserede biobrændstoffer via bioticket-markedet.

Dette forværres markant med kombinationen af 5 pct. kravet og nedsættelse af iblandingskravet fra 2021.

Biogasbranchen finder det samtidig besynderligt, at det med lovforslaget foreslåede specifikke iblandingskrav på 5 pct. for bioethanol betegnes som ”bæredygtige biobrændstoffer”. Dette krav vil som nævnt ovenfor helt overvejende blive opfyldt med importeret bioethanol baseret på råvarer, der kunne være anvendt til fødevarer og foder. Dermed synes betegnelsen ”bæredygtige biobrændstoffer” ikke at være i overensstemmelse med den gængse opfattelse af betegnelsen bæredygtig – hverken i Danmark eller i EU-lovgivningen.

### **Afsluttende bemærkninger**

Foreningen Biogasbranchen står naturligvis til rådighed for en uddybning af ovenstående bemærkninger og står også til rådighed for en dialog om, hvordan Danmark mest hensigtsmæssigt og omkostningseffektivt sikrer omstillingen af transportsektoren.

Med venlig hilsen



Bruno Sander Nielsen

Energistyrelsen

Sendt pr. mail til: [ens@ens.dk](mailto:ens@ens.dk) ,  
[cpo@ens.dk](mailto:cpo@ens.dk) , [rakr@ens.dk](mailto:rakr@ens.dk) , [pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk)

[info@natureenergy.dk](mailto:info@natureenergy.dk)  
[www.natureenergy.dk](http://www.natureenergy.dk)

13. november 2019

## Høringssvar på Lovforslag om ændring af biobrændstofloven

Indledningsvis noterer vi os med glæde, at der langt om længe, bliver taget stilling til hvad der skal ske med iblandingen af vedvarende energi i transporten i 2020 for at opfylde målene i VE direktivet.

Det betyder desværre også, at det bliver en noget forceret proces med meget kort tid til at afgive høringssvar og med risiko for, at de afgivne høringssvar uanset deres indhold ikke får nogen reel effekt på det fremlagte lovforslag.

Vi bemærker, at der lægges op til, at kravet til iblanding hæves i 2020 for at kunne opfylde VE direktivets punktmål. Men også at der foreslås, at kravet til iblanding allerede fra 2021 sænkes igen til det nuværende niveau på 5,75%. Det opfatter vi på mange måder som problematisk i forhold til den fremtidige udvikling af VE til transport. Først og fremmest er det uheldigt fordi punktmålet ikke anvendes til at hæve det samlede ambitionsniveau og særligt fordi det skaber usikkerhed omkring hvordan de fremtidige krav skal udvikle sig. Når kravene på så usikkert et grundlag som i det forelagte kan bevæge sig både op og ned vil det reducere brændstofleverandørers interesse i at investere i at løse fremtidige mål da der nu er etableret en historik for både at hæve og at sænke ambitionsniveauet.

Vi er overordnet enige i at det er vigtigt at tilgodese produktion som er så bæredygtigt som muligt, men mener det er uheldigt at dette foreslås implementeret ved meget specifikt at kræve en øget iblanding i benzin. Vi er som tidligere nævnt ikke uenige i bæredygtighedsovervejelserne som ligger bag ønsket om at øge kravet specifikt til benzin, men mener det er meget uhensigtsmæssigt at lovgive så specifikt på et enkelt brændstof i stedet for at lovgive om den effekt man ønsker.

Vi er positive over at kravet til iblanding af 0,9% avanceret biobrændstof ikke foreslås ændret. Det forudser vi bliver en af de store drivere for udvikling i den bæredygtige transport.

Vi havde gerne set at denne revidering af loven havde tænkt Brændstofkvalitetsdirektivets krav til CO2 reduktion fra brændsler med ind i en samlet lovgivning. Med tanke på den sene implementering er det måske forståeligt at dette ikke er sket, men dog stadig ærgeligt.

Samlet er vi bekymrede for at særligt kombinationen af et krav til iblanding af 5% VE energi andel i benzinen og det faldende mål fremover vil komme til at bremse udviklingen i den bæredygtige transport, da det vil betyde, at en langt større del af den fremtidige VE transportenergi skal komme fra bestemte brændsler, i stedet for at lade de enkelte brændsler konkurrere om at kunne løse VE transportenergi billigst muligt.

Særligt kan vi være bekymrede for, at det ikke alene er ønsker til bæredygtighed, som ligger bag ændringen til benzinens andel af opgaveløsningen. Således kan man frygte at det er hensyn til den grænseoverskridende handel med diesel, som motiverer, at der indføres nye særligt byrdefulde forhold for benzin til fordel for Diesels andel af den fremtidige opgaveløsning. Således bliver det eksporten af et endnu mere fossilt diesel brændstof end i dag som dikterer Danmarks VE i transporten strategi. Det virker ikke hensigtsmæssigt.

Vi håber naturligvis, at bevæggrunden er en anden, således at alle tiltag kan trække i retning af et lavere fossilt energiforbrug i transportsektoren.

Nature Energy står naturligvis til rådighed for spørgsmål til uddybning af ovenstående.

Med venlig hilsen

**Nature Energy**

Mette Hansen

Aarhus 13.11.2019

## Nordic Green hørings svar vedr. ny Biobrændstoflov

### Vedr. ændring nr. 1

1. Nordic Green mener ikke, at 7,6% er tilstrækkeligt. Energistyrelsen bedes fremlægge dokumentation for, at 7,6% er nok ift. at nå 10 % iblandingskravet jf. RED (Renewable Energy Directive). Energistyrelsen bedes hertil lave en oversigt over, hvilke iblandingskrav Danmark og alle andre lande i EU har i 2019 og 2020, til sammenligning. Der gøres opmærksom på, at Danmark os bekendt er det eneste EU-land, der ikke har hævet biomandatet siden 1. januar 2012. Vi anser det for umuligt at nå målet om en 70 % CO<sub>2</sub>-reduktion i 2030 ift. 1990, hvis ikke man for alvor tager fat på fat på CO<sub>2</sub>-udledningerne i transportsektoren.

### Vedr. bemærkninger til lovforslaget

Punkt 1: Hos Nordic Green køber vi ikke premisen om, at lovgivning kun vil være gældende i et år. Hvorfor? Det har aldrig været intentionen at hæve i 2020 for så blot at lade andel falde igen i 2021. Det er noget, branchen har fortolket ud af en svag formulering i EU-direktivet, og det er ikke noget, vi har set foreslået ej heller implementeret i andre EU-lande. Snakken om, at krav til iblanding falder i 2021 må ophøre. Vi køber ikke ideen om at nedsætte bio-andelen til 5,75% i 2021. Det er kun i DK, at oliebranchen har haft held med at fremtvinge denne for os aldeles uambitiøse argumentation. Hvorfor krav til benzin men ikke til diesel? Hvis man vil bruge ILUC-argumentet, bør ILUC implementeres i stedet for. 12-13 gCO<sub>2</sub>eq/MJ for ethanol, 55 gCO<sub>2</sub>eq/MJ for biodiesel og 0 gCO<sub>2</sub>eq/MJ for methanol. Hvis dette indføres: *”Med lovforslaget foreslås det endvidere, at dobbelttællingsbestemmelsen i den gældende lovs § 3, stk. 4, tilpasses den seneste EU-lovgivning”*, er resultatet, at UCOME kommer til at tælle dobbelt. Der har for nylig været en meget stor sag i Holland, hvor biodiesel-anlægget i Kempen lavede omfattende svindel og bedrag i årevis. Direktøren er nu i fængsel og firmaet gået konkurs. Se f.eks. <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/fraude-met-eenderde-van-alle-biodiesel-kampens-bedrijf-zou-miljoenen-hebben-verdiend~b01c604b/?referer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>, der er oversat til engelsk til følgende:

# de Volkskrant

[Columns & Opinion](#)[Video](#)[Science](#)[People](#)[The guide](#)[Culture & M](#)**NEWS** FINISHED FRYING FAT

## Fraud with one third of all biodiesel, Kampens company would have earned 'millions'

Fraud has probably been committed with a large proportion of Dutch biodiesel. In 2015 it would have been almost one third of the Dutch consumption of biodiesel. The 'street value' of that pool of biodiesel is estimated at more than 130 million euros. The judiciary believes that fraud may have earned 'many millions'.

**Gerard Reijn** May 23, 2019 , 19:50

Se også:

### ***Netherlands***

#### **BIODIESEL KAMPEN DECLARED BANKRUPT, PLANT ON SALE AFTER DC FRAUD**

A local court ruled that FAME supplier Biodiesel Kampen is bankrupt, reported the press, and its plant in Kampen, Overijssel (built in 2006; currently offline) will go on sale .

The company was serving the double counting (DC) market. There reportedly are more than ten parties interested in buying the plant which

may re-launch operations soon.

The financial problems arose following a yet-to-be-finished fraud investigation over malpractice with DC biodiesel. As much as 59% of the product sold by the company in 2015 was wrongly certified as produced from sustainable used cooking oil, and the company sold more bio-tickets for the national quota in advance than it could actually later deliver. Moreover, there was forgery and money laundering. Among others, the company's owner was sentenced to jail for the fraud with biodiesel. The company must pay EUR400,000.

Kilde: FO Licht, 2019.09.02 vol. 18 no. 1.

## ***Netherlands***

### **SUNOIL TAKES OVER BANKRUPT BIODIESEL KAMPEN**

Biodiesel producer Sunoil from Emmen has reached an agreement to acquire bankrupt company Biodiesel Kampen. The company at Haatlandhaven in Kampen, which converted used cooking oil into UCOME, went bankrupt at the end of August amid two major fraud cases and owner Cees B. from Harderwijk was sentenced to 30 months' imprisonment (ten of which were suspended).

Sunoil takes over all assets and hopes to produce biodiesel again in the short term.

Sunoil has around 25 employees and is active on the European market. It has a production location in Emmen and warehouses in Rotterdam. It produces around 85,000 tonnes of biodiesel per year.

Production at Biodiesel Kampen was stopped in spring after the the country fiscal investigation agency FIOD raided the company in the context of large-scale fraud allegations.

Subsequently, the company's certification to trade waste-based biodiesel was withdrawn.

Kilde: FO Licht, 2019.10.22, vol. 18 no. 4.

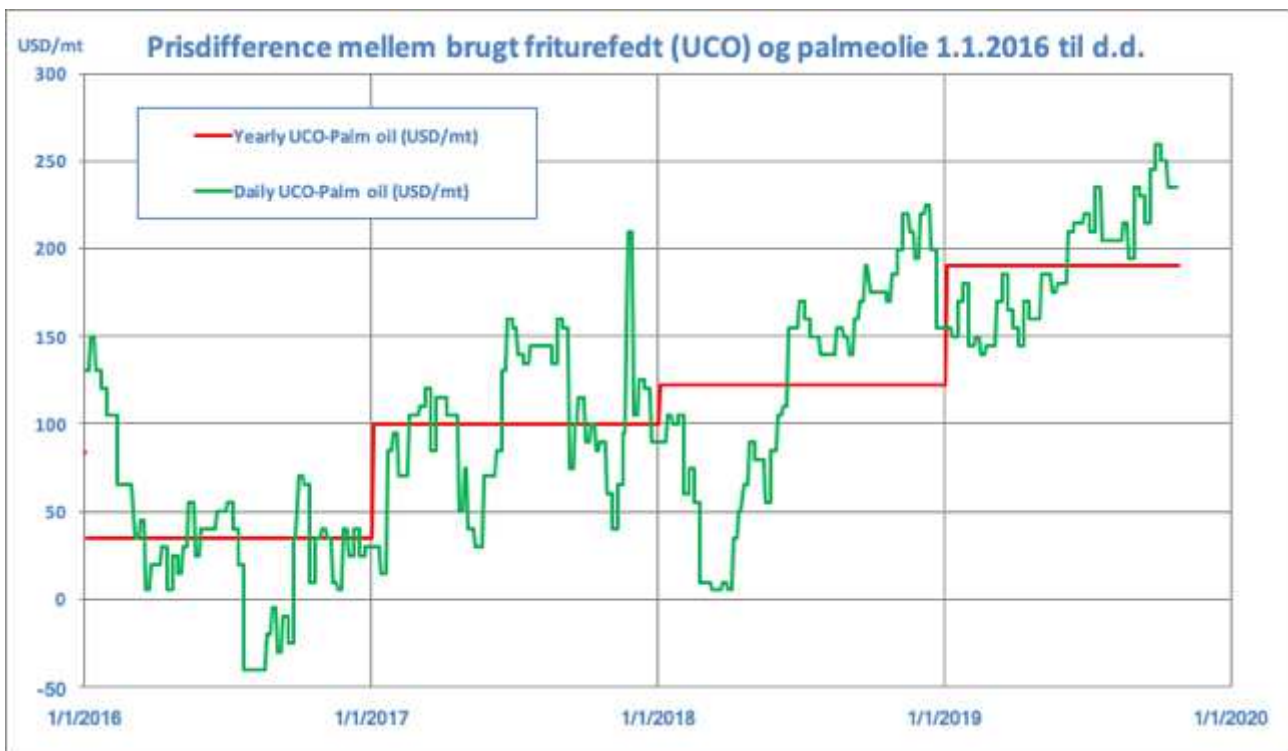
Hos Nordic Green finder vi det tvivlsomt, at branchen ikke har nævnt, hvad det reelt er, der kommer til at ske ved elegant at undgå at nævne ordene Used Cooking Oil (UCO). Hermed undgår de at komme ind på, hvad der formentlig er dette årtis største skandale indenfor biobrændstoffer i Europa nemlig sagen i Kempen. Og hvorfor er dette snyd så sket? Det er sket, fordi pris-differencen mellem brugt stege-fedt (UCO) og ny palme-olie er blevet for stor. Der er simpelthen et stort og stadig stigende økonomisk incitament til at snyde (og vi har set det før i Norge for små 10 år siden, hvilket er årsagen til at ENS vendte tommelfingeren nedad for UCO). Begrundelsen for at holde fast i de danske regler er derfor stærkere end nogensinde før, og hollænderne overvejer at ændre reglerne så dobbelttælling af UCOME bortfalder og dermed gå i dansk retning. Snyd ("fraud") blev diskuteret i det hollandske parlament d. 5. september 2019. Som det ses, var det palmeolie, der blev brugt og ikke brugt friture-fedt.

The second reason why we may see more ethanol is due to the recent fraud with waste-based biodiesel – UCO-oil certificates used whereas palm oil was the product blended. This fraud may well be the beginning of the process to abolish DC. Dutch Parliament will discuss the fraud on September 5.

kilde: FO Licht 2019.08.20. vol. 17. no. 24 side 492.

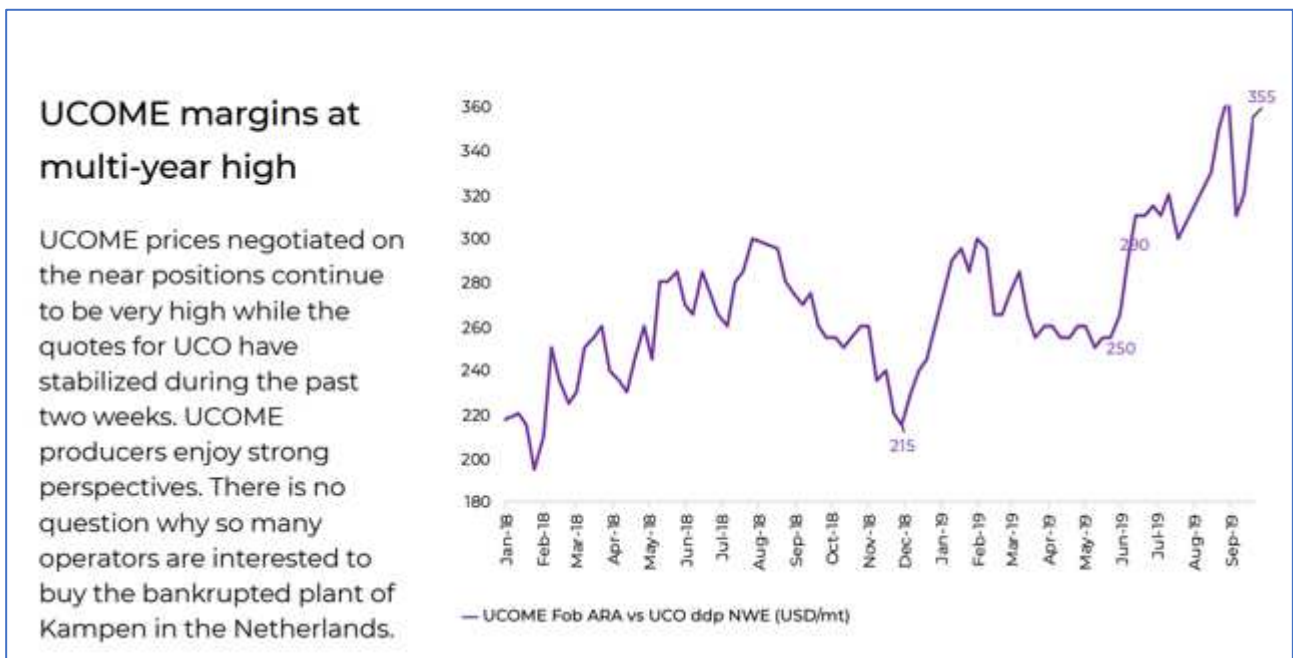
Energistyrelsen bedes rette henvendelse til deres hollandske kollegaer for en udførlig indførsel i sagen, og hvilke tanker de hollandske myndigheder gør sig for at undgå en gentagelse. Nedenfor ses det, hvordan det økonomiske incitament til at svindle med brugt friture-fedt er mere 5-doblet fra 35 USD/t i 2016 til 191 USD/t i gennemsnit i 2019 til dato.





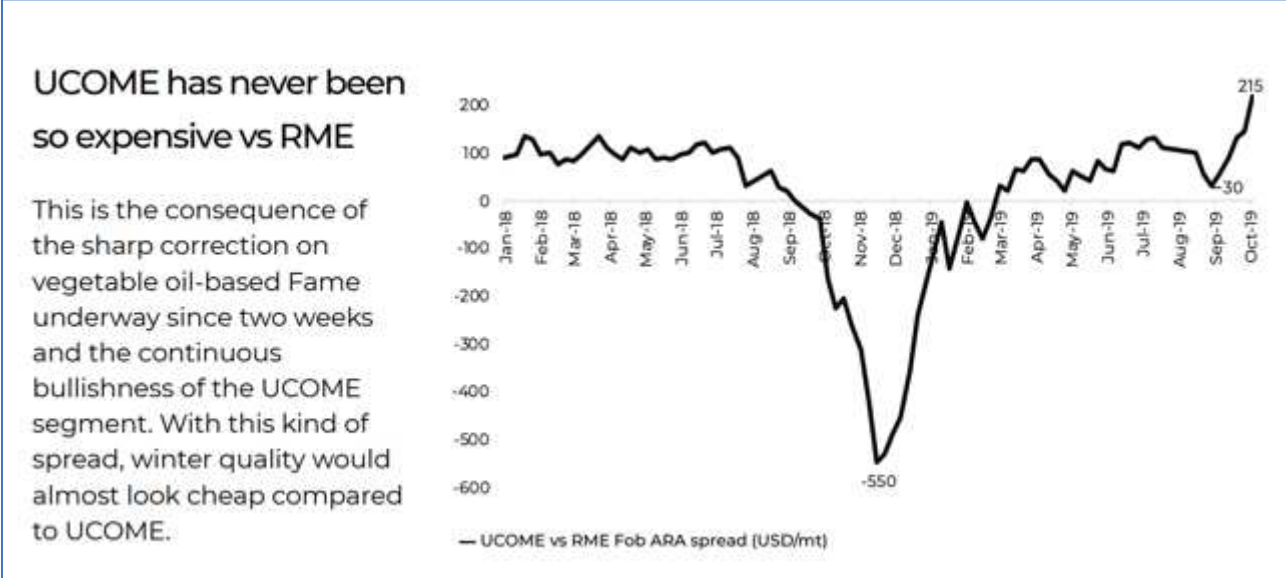
Kilde: Nordic Green udarbejdet graf

Resultatet af dette store økonomiske incitament er at brugen af UCO fra Asien, hvor det primært er baseret på palmeolie, er kraftigt stigende. Når vi ser på priserne for slutprodukterne, gentager billedet sig:



Kilde: Square Commodities, 2019.09.19, Issue 305.

UCOME har aldrig været dyrere end nu ift RME:



Kilde: Square Commodities, 2019.10.03, Issue 307.

Og den ekstra brugte friture-fedt kommer fra Asien, hvor stort set alt er baseret på palmeolie:

### EU

UCOME imports rocketed in Q3 Eurostat data show that imports from China hit the highest monthly figure on record in August, after a solid July. As the flow from South Korea and Hong Kong (HK) was also very strong in August, the final figure of 78 KT exceeded by 20 KT the previous record for UCOME monthly imports.

**Our analysis suggests the recent squeeze of supply and the steep increase of prices have stimulated UCOME imports from Asia to an unprecedented level.** Assuming that 100% of imports from China, South Korea, Taiwan, HK and India were UCOME, we concluded that the total quality imports from Asia (and presumably from outside of the EU) hit a huge 78 KT in Aug-19, after both China (55 KT) and South Korea (18 KT) delivered record quantities. The previous record was holding since May-19 at 58 KT.

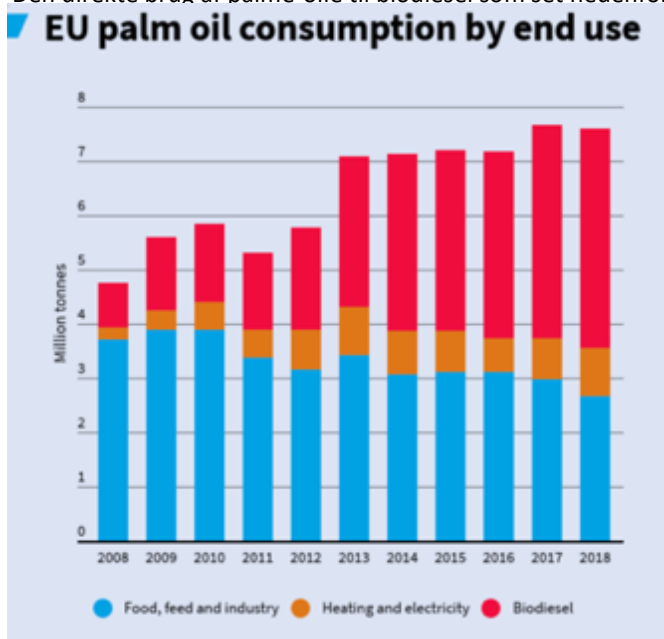
During the first eight months of the year, a total of 330 KT of UCOME have been imported by the EU, close to the figure for the whole 2018 (338 KT). From a monthly average of 22 KT in 2017 and 28 KT in 2018, the UCOME flow into the Union has surged to 41 KT/month in 8M19. It is now likely that UCOME imports from Asia will hit a figure close or above 500 KT in 2019. For the 8M periods, the uptrend is very clear with a continuous growth reported during the past three years. The leading origin, China, grew its supplies by a significant 49% in 8M19, despite a white month in March. Despite this solid trend, the activity is still characterized by a very big amplitude between months (i.e 0 in March vs 55 in August).

**EUROSTAT DATA FOR ASSUMED UCOME FLOW INTO THE EU (KT)**

Origin	8M17	8M18	8M19	Y/Y
CHINA	142 264	174 720	260 056	49%
SOUTH KOREA	7 958	12 024	27 849	132%
TAIWAN	24 519	36 392	21 406	-41%
HONG KONG	12 088	3 642	9 107	150%
INDIA	11 933	11 119	12 112	9%
<b>TOTAL</b>	<b>172 323</b>	<b>237 896</b>	<b>330 530</b>	<b>39%</b>

Kilde: Square Commodities, 2019.10.31, Issue 311.

Den direkte brug af palme-olie til biodiesel som set nedenfor:



Kilde: <https://www.transportenvironment.org/what-we-do/biofuels/why-palm-oil-biodiesel-bad>

Den Europæiske Revisions-ret (European Court of Auditors) er også skeptiske, hvilket fremgår af denne artikel af 25.10.2019:

EURACTIV
Sections ▾ ☰

[Home](#) / [Opinions](#) / [Agrifood](#) / [Biofuels](#) / Fraudulent Used Cooking Oil biodiesel – bad for the climate and a blow to EU farm, oilseed and plant protein sectors

## Fraudulent Used Cooking Oil biodiesel – bad for the climate and a blow to EU farm, oilseed and plant protein sectors

*“As the European Court of Auditors made clear in its 2016 report on the matter, it is a challenge to monitor the supply chain, and the EU voluntary systems for monitoring it has not been providing sufficient evidence of the origins of the UCO.”* Kilde: <https://www.euractiv.com/section/agriculture-food/opinion/fraudulent-used-cooking-oil-biodiesel-bad-for-the-climate-and-a-blow-to-eu-farm-oilseed-and-plant-protein-sectors/>

ers. There were issues regarding the trade with biodiesel and feedstock. Doubts over the EU biofuel trading system refer to feedstock certification issues (sustainable/not sustainable) and DC.

Regarding the latter, the strong performance of waste- (mostly UCO-) based biodiesel in terms of GHG reduction made it a highly sought after product, priced at considerable premiums over crop-based material.

At the same time, critics say that there is a hidden link between UCO and palm oil. In other words, there is an economic incentive to artificially adulterate palm oil (or other comparably cheap feedstock) to sell it as UCO. This also applies to the possi-

bility to wrongly declare biodiesel made from virgin plant oil as DC product. One solution would be to monitor the supply chain for both, DC and conventional biofuels. However, the EU says that the monitoring of the RED implementation remains to a large extent the responsibility of the member states. The DC sector says it is currently working with certification schemes and other industry stakeholders to continue improving traceability in the whole value chain.

Kilde: FO Licht, 2019.08.20, vol. 17 no. 24, side 493.

Alt i alt tegner der sig altså et billede af, at det er yderst tvivlsomt om svindel med brugt friture-fedt overhovedet kan undgås, og selv hvis det kan undgås, vil en meget stor del af dette være baseret på palmeolie fra Asien.

Nordic Green mener, at denne del er faktisk forkert: *"Ændringen forventes ikke at medføre en ændring i retstilstanden, da ændringen primært består i, at forståelsen af, hvad der er affald, restprodukter m.v. nu er præciseret"*. På pan-europæisk plan er UCOME klart den største feedstock til dobbelttællende materiale, hvorfor det naturligvis vil have store implikationer på det danske marked. Vi må forvente, at store mængder brugt friture-fedt fra Asien med tvivlsom oprindelse og primært baseret på palmeolie vil finde anvendelse i DK. Er det virkelig det, vi vil?

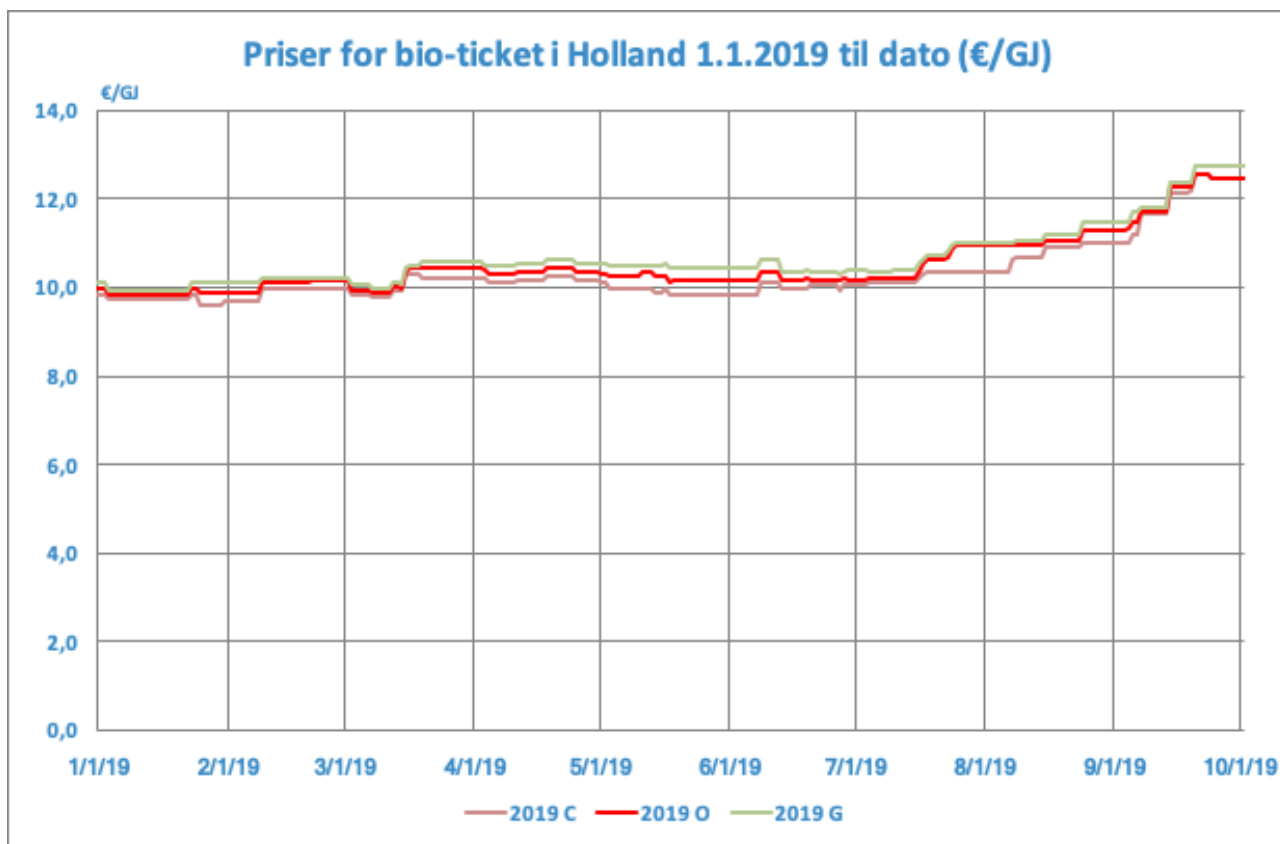
high shares of DC product. In countries such as Finland, Ireland, Italy, the Netherlands, and United Kingdom, the biodiesel segment is virtually completely covered with DC product. Worth noting, Poland and France have limited the use of DC biofuels sharply.

Kilde: FO Licht, 2019.09.23 vol. 18 no. 2 side 27.

## Vedr. afsnit "2. Lovforslagets hovedpunkter"

Følgende udsagn er forkert og ikke underbygget med fakta.: *"De avancerede biobrændstoffer er også karakteriseret ved, at de er vanskelige og dyre at fremstille, og derfor foreløbigt kun findes i et meget begrænset omfang."* Hvis vi ser på bio-ticket-pris i Holland, (der har Europas største marked for Avancerede bio-tickets) vil vi se, at forskellen i pris mellem almindeligt dobbelttællende og Avancerede varer er stort set ikke eksisterende. At der findes et marked for

Avancerede bio-tickets i Holland, er et udtryk for, at de er frontløbere på området. I nedenstående graf fremgår prisudviklingen i 2019, hvor "C" er lig konventionelle (Conventionel) enkelttællende biobrændstoffer, "O" er lig andre ("Other" som er lig TME og UCOME) og "G" står for Avancerede (Ge-avanceerd). Det ses, at de tre grafer er stort set sammenfaldende, og præmien for de Avancerede (G) sjældent er mere end 5% over de to andre grafer.



Kilde: Nordic Green database

Omkring mængder mener vi, at de Europæiske producenter af bio-methanol tilsammen kan producere min. 2,2 millioner tons baseret på bio-methane. Bio-methan er til rådighed i disse mængder. Vi beder derfor om, at den faktisk forkerte sætning slettes.

*"Efter den gældende lovs § 8, stk. 1, nr. 1, er en overtrædelse af iblandingskravet i den gældende lovs § 3, stk. 1, strafpålagt".* Det er korrekt, at det er strafbart ikke at overholde reglerne, men det er ikke præciseret, hvad straffen består i. Stort set alle andre lande vi sammenligner os med, har offentliggjort, hvad straffen er. Liste er tidligere fremsent til Energistyrelsen. Hvis straffen ikke er defineret, ender vi i yderste konsekvens med, at "straffen" er en løftet pegefinger, hvilket der ikke er meget reel straf over. Som det ses af nedenstående tabel, er Danmark i kategori med Letland, Litauen, Grækenland og Cypern, der ikke har defineret, hvad der sker ved manglende overholdelse af reglerne. Er det virkelig sådanne lande, vi ønsker at sammenligne os med?

## Biofuels penalties in case of non compliance

Area	Country	EU	Penalties in case on non-compliance	
North	N1	Iceland	No ?	
	N2	Norway	No	
	N3	Denmark	Yes	A court decides the size of the penalty. So far not one company has been sentenced to a fine
	N4	Sweden	Yes	SEK 4 (diesel) and 5 (gasoline) per kg CO2eq missing
	N5	Finland	Yes	EUR 0,04/MJ missing
	N6	Estonia	Yes	Up to 400.000 Euros civil fine
	N7	Latvia	Yes	?
	N8	Lithuania	Yes	?
West	W1	Ireland	Yes	EUR 0,45/ltr missing
	W2	United Kingdom	Yes	Possibility to buy out missing certificates (GBP 30/litre) or civil penalties apply
	W3	France	Yes	The TGAP system has been replaced by a simpler system called "taxe incitative relative á l'incorporation des biocarburants". Obligated parties failing to reach the targets must pay EUR 101/hl missing in 2020.
	W4	Netherlands	Yes	Administrative fines up to 10% of turnover
	W5	Belgium	Yes	EUR 900/Cum missing
	W6	Luxembourg	Yes	EUR 1200/Cum missing
	W7	Germany	Yes	EUR 0,47/kg CO2 missing
	W8	Switzerland	No	?
	W9	Austria	Yes	EUR 43 per GJ missed (blending mandate) and EUR 15 per mtCO2eq (GHG mandate 2020)
South	S1	Portugal	Yes	EUR 2000 per certificate (1 TOE) missing
	S2	Spain	Yes	EUR 763/TOE missing
	S3-I	Italy	Yes	0-25% missing: 600 EUR/Certificate (10 Gcal), 25-50% missing: 700 EUR, 50-75% missing: 800 EUR, >75% missing: 900 EUR
	S3-M	Malta	Yes	Prison > 18 M and/or fine <EUR 69.881
	S4-G	Greece	Yes	?
	S4-C	Cyprus	Yes	?
East	E1	Poland	Yes	Penalty = 5 * W * (M-R)/100% where W (value of fuels sold), M (mandate), R (% biofuels achieved)
	E2	Czech rep.	Yes	CZK 40/ltr missing
	E3	Slovakia	Yes	EUR 2/ltr missing
	E4	Hungary	Yes	HUF 35/MJ missing
	E5	Albania	No	?
	E6	Romania	Yes	RON 30.000 - 50.000 per distributor + other small fines
	E7	Bulgaria	Yes	EUR 100.000 + withdrawn of license
Ex Yogu.	XY1	Slovenia	Yes	Up to 2% of the annual turnover
	XY2	Croatia	Yes	Complex formula that proved to be inefficient
	XY3-6	Bos. & Herz, Serbia & Kos., Mac.	No	No system

Kilde: Nordic Green dataindsamling

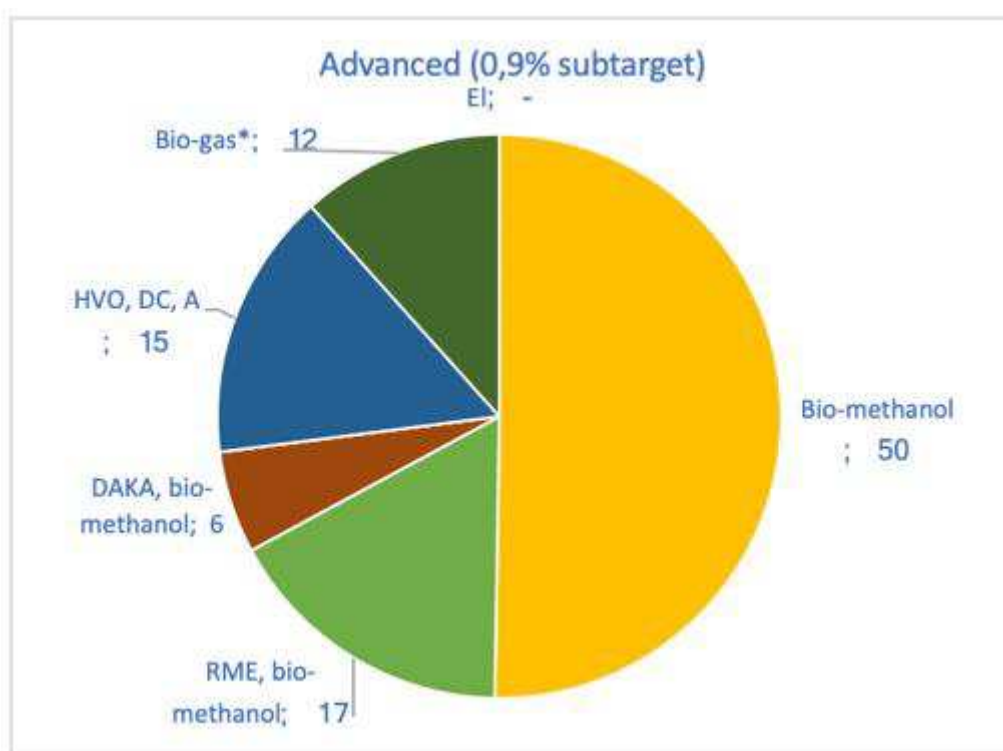
Det anbefales, at et system lig det tyske implementeres.

### Vedr. afsnit "2.1.2. Klima-, energi- og Forsyningsministeriets overvejelser"

"For indeværende iblandes der på årsbasis 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i landtransport. Herudover forventes der ca. 2,5 pct. vedvarende energi fra el fra vej og jernbane i 2020. Det bemærkes, at der en mindre usikkerhed om andelen af el i 2020, da den beror på en fremskrivning. Fremskrivningen er udarbejdet af Energistyrelsen. Det forventes derfor, at der med den gældende lovgivning vil være ca. 8,7 pct. vedvarende energi i landtransport i 2020, hvor kravet for vedvarende energi i henhold til VE-direktivet er 10 pct.". Energistyrelsen bedes fastholde de 8,7%. Ved 8,7% bio-brændstof skal der opnås en 74% CO<sub>2</sub>-reduktion for at opnå 6,4% jf. FQD. Hertil gøres der opmærksom på, at Regeringen har en målsætning om en 70 pct CO<sub>2</sub>-reduktion i 2030 ift. 1990, der er noget nær umulig at opnå, hvis ikke transportsektorens CO<sub>2</sub>-reduktioner øges kraftigt de kommende år.

"I den forbindelse har det været overvejet, at øge kravet til anvendelse af de avancerede biobrændstoffer, men udover at disse er betydeligt dyrere end konventionelle bæredygtige biobrændstoffer, vurderes det, at der ikke vil være tilstrækkelige mængder avancerede biobrændstoffer til rådighed til at udfylde mankoen i forhold til VE-direktivet."

- 1) For det første må vi opponere med ordet "overvejet", da implementering af Avancerede biobrændstoffer er med i gældende lovgivning og har været det længe. Det vil således kræve en lovændring at fjerne kravet om Avanceret.
- 2) For det andet så er de Avancerede biobrændstoffer ikke nævneværdigt "dyrere end konventionelle bæredygtige biobrændstoffer" ift. målopfyldelse som påvist med hollandske tal (indenfor 5% normalt). Det er en påstand, der ikke er dokumenteret nogen steder, hvorimod Nordic Green har fremlagt dokumentation for det modsatte. Vi vil gerne have Energistyrelsens svar på, hvorfor Energistyrelsen fremlægger sådanne udokumenterede påstande?
- 3) For det tredje er der ikke en mangelsituation. Avanceret biomethanol kan dække 73% af det danske behov i 2020 for Avanceret fordelt på 50% som benzin lav-iblanding og 23 % som komponent i biodiesel-fremstilling (17 + 6%) jf. nedenstående figur:



Kilde: Nordic Green fremstilling

Det modsvarer ca. 50.000 t bio-methanol. Til sammenligning kan der i Europa produceres min. 2.2 mio ton bio-methanol, hvorfor Danmark kun vil aftage 2,3% af Europas potentielle kortsigtede produktion. Flere ledende brændstoffirmaer i Danmark er bekendt med figuren og har fået denne forklaret og tilsendt.

"Da iblandingskravet også omfatter gas, vil gasformige biobrændstoffer (biometan lavet på avancerede råprodukter) bidrage til opfyldelse af mankoen på lige fod med flydende biobrændstoffer. Dog er antallet af gaskøretøjer så begrænset, at der kun kan komme et meget beskedent bidrag herfra i 2020." Denne andel er af Nordic Green vurderet til at kunne udgøre ca. 12% baseret på den mængde gas-køretøjer der pt er i DK. Tilsammen med de 73% fra Methanol reduceres mankoen fra 27% til 15%. Det er næsten en halvering af mankoen og må således betegnes som et væsentligt bidrag. Nordic Green fremlægger gerne vores beregninger og betragtninger i møde med Ministeren.

*”Såfremt der primært vil blive anvendt konventionelle bæredygtige biobrændstoffer til forøgelse af iblandingskravet, vil dette have betydelige omkostninger. Det vurderes således, at en forøgelse af iblandingskravet til 7,6 pct. vil have årlige samfundsøkonomiske omkostninger på ca. 380 mio. kr. Udgifter for erhvervet vil være på ca. 170 mio. kr., hvilket forventes at blive overført til forbrugerne gennem en højere pris på brændstof.”*

Vi vil gerne bede om at få disse beregninger udleveret med henblik på at udføre kvalitetskontrol af tallene. Hvor vi ser på tallene, er disse dog yderst overkommelige, idet 170 mio. kr. delt med 5 milliarder liter brændstof solgt i DK på årsbasis til vejtransport (fordelt på ca. 1,8 milliarder liter benzin og ca. 3,2 milliarder liter diesel) = 3,4 øre/l. Hvis det antages, at en bil i snit kører 18.000 km/år og kører 18 km/l, er det lig med 1.000 liter pr år. Med en prisstigning på 3,4 ø/l er det en merudgift på 34 kr. per bil per år eller 2,8 kr./bil/måned. Hvis vi tager udgangspunkt i de 380 mio. kr., øges regningen fra 34 kr. per bil per år til 76 kr. per bil per år.

### **Vedr. afsnit ”2.1.3. Den foreslåede ordning”**

*”For at sikre en omkostningseffektiv gennemførelse af VE-direktivet foreslås det med lovforslaget, at kravet om anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer øges fra de nuværende 5,75 pct. til 7,6 pct. fra 1. januar 2020. Kravet vil udelukkende være gældende for år 2020. Fra år 2021 vil iblandingskravet igen være på 5,75 pct.”* Nordic Green har ikke set en sådan retorik anvendt i andre medlemslande, og finder forslaget både pinligt (vi er et af verdens rigeste lande og bryster os af at være frontløbere på det grønne område) og ubegribeligt, idet der er intet til hindrer for, at man i 2021 fastholder 2020 iblandingskravet. Energistyrelsen bedes argumentere for hvorfor man skal nedsætte kravet igen i 2021, når ingen andre EU-medlemslande gør noget tilsvarende. Nedenfor ses f.eks. Englands iblandingskrav der går helt ud til 2032:

Renewable Transport Fuels Obligation Targets				
	Total %	Crop %	Waste %	Development %
Year 10	4.75			
Apr-Dec 18	7.25	4	3.25	
2019	8.5	4	4.4	0.1
2020	9.75	4	5.6	0.15
2021	10.1	3.83	5.77	0.5
2022	10.4	3.67	5.93	0.8
2023	10.6	3.5	6.1	1
2024	10.8	3.33	6.27	1.2
2025	11	3.17	6.43	1.4
2026	11.2	3	6.6	1.6
2027	11.4	2.83	6.77	1.8
2028	11.6	2.67	6.93	2
2029	11.8	2.5	7.1	2.2
2030	12	2.33	7.27	2.4
2031	12.2	2.17	7.43	2.6
2032	12.4	2	7.6	2.8

Source: UK Department for Transport



*”På grund af den markante prisforskel på de forskellige biobrændstoftyper forventes det, at der særligt vil blive anvendt yderligere konventionelle bæredygtige biobrændstoffer til opfyldelse af VE-direktivets krav om 10 pct. vedvarende energi i landtransport i 2020.”* Nordic Green mener, at dette er en udokumenteret påstand. I forhold til Blend-walls vil det naturlige være at anvende flere alkoholer i benzin, hvor der jf. EN228 (den Europæiske benzin-specifikation) er plads til betydelige yderligere mængder Avanceret alkohol (det er ikke tilfældet i diesel, hvor der jf. EN590 ikke er plads til yderligere biodiesler). Hertil kan der anvendes yderligere dobbelt-tællende biodiesel i form af f.eks. TME.

#### **Vedr. afsnit ”2.2.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser”**

Her går man bort fra teknologineutralitet og siger specifikt, at i benzin *skal* der anvendes en given mængde ethanol. Hvad med andre alkoholer, ethere og syntetisk benzin? Hvorfor udpege en vinder? *”For at øge anvendelsen af bioethanol, der, jf. ovenstående, er mere bæredygtigt når ILUC inddrages, kan der fastsættes et minimumskrav for anvendelsen af bæredygtige biobrændstoffer til benzin på 5 pct. målt efter energiindhold.”* Det er korrekt, at ILUC-faktoren for ethanol er på 12-13 gCO<sub>2</sub>eq/MJ, hvilket er betragteligt mindre end biodiesels, der er fastlagt til 55 gCO<sub>2</sub>eq/MJ, men Avanceret bio-methanols ILUC faktor er på 0 gCO<sub>2</sub>eq/MJ. Hvis kravet indføres, tilgodeser man således varer, der er ringere end de Avancerede varer. Det anbefales, at man i stedet indfører ILUC. Dette vil som sagt øge biodiesels CO<sub>2</sub>-udledning med i snit 55 gCO<sub>2</sub>eq/MJ og ethanols med 12-13 gCO<sub>2</sub>eq/MJ. Methanol baseret på biogas vil derimod blive øget med 0 gCO<sub>2</sub>eq/MJ.

#### **Vedr. afsnit ”2.3.1. Gældende ret”**

*”Bæredygtige biobrændstoffer, der er lavet på de nævnte råprodukter, har typisk en markant højere CO<sub>2</sub>-reduktion, er ikke lavet på fødevarer og har et væsentligt lavere aftryk i forhold til indirekte arealanvendelse.”* Dette er korrekt. Den indirekte areal-anvendelse for methanol fra biogas baseret på f.eks. gylle er således 0 gCO<sub>2</sub>eq/MJ.

*”Årsagen til at man ikke primært, eller udelukkende, anvender bæredygtige biobrændstoffer lavet på disse råprodukter, er, at de er væsentligt dyrere end konventionelle bæredygtige biobrændstoffer (der typisk er lavet på fødevarer som sukkerrør, hvede, majs, palmeolie og raps), og at der er begrænsede mængder til rådighed.”* Dette passer kun delvist. I DK anvender man således alt den dobbelttællende biodiesel, man kan. TME fra DAKA har imidlertid dårlige tekniske egenskaber, når det kommer til kulde, hvorfor de ikke anvendes om vinteren (man måler på CP og CFPP). Om vinteren eksporteres deres biodiesel til Sydeuropa. I nedenstående tabel ses det, at der i 2018 blev eksporteret 11.986 tons biodiesel til Italien og 10.988 tons til Spanien. Dette antages at være TME fra DAKA. Der eksporteres 15.405 tons til Sverige, som antages at være RME fra Emmelev. Sidste store eksportmarked var Holland med 17.964 tons, hvor oprindelse er ukendt. Det ses, at der ikke eksporteres varer til hverken Italien eller Spanien i juni 2018 og juni 2019.

Denmark: FAME Trade					Tonnes
Exports	Jun 2019	Jun 2018	Jan-Jun 2019	Jan-Jun 2018	Jan-Dec 2018
<b>FAME</b>	<b>5238</b>	<b>535</b>	<b>26513</b>	<b>26201</b>	<b>56577</b>
Belgium	-	-	-	-	1
Estonia	-	-	-	-	1
Italy	-	-	-	7991	11986
Latvia	-	-	-	-	1
Netherlands	2992	-	10125	10967	17964
Spain	-	-	7988	3995	10988
Sweden	2239	510	8356	3063	15405
U.K.	6	5	18	5	10
<b>EU</b>	<b>5237</b>	<b>515</b>	<b>26487</b>	<b>26021</b>	<b>56356</b>
Faeroer Isl	-	1	-	1	2
Iceland	-	17	18	17	17
Norway	1	1	8	161	201
U.S.A.	-	1	-	1	1
Oth.Countries	-	-	-	-	-

Kilde: FO Licht 2019.09.23

Pointen i ovenstående er, at man allerede anvender så meget TME i DK, som det er teknisk muligt (alt om sommeren, medens alt eksporteres om vinteren). UCOME anvendes ikke, da man historisk set har været bange for svindel, og UCOME dermed ikke er dobbelttællende i DK. I lande hvor UCOME er tilladt, anvendes der stort set kun Dobbelttællende biodiesler. Eksempler herpå er UK og Holland. Det af Energistyrelsen opstillede argumentet er således forkert. *”Bæredygtige biobrændstoffer fra begge lister tæller dobbelt mod iblandingskravet på 5,75 pct. i biobrændstofloven. I modsætning til bæredygtige biobrændstoffer fra del B kan bæredygtige biobrændstoffer fra del A også anvendes til opfyldelse af det iblandingskrav på 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer, der træder i kraft i Danmark den 1. januar 2020.”* Her står det sort på hvidt, at krav om 0,9% Avancerede biobrændstoffer træder i kraft pr. 1.1.2020. Hold venligst fast i gældende lovgivning på området.

### Vedr. afsnit ”2.3.2. Klima-, Energi-, og Forsyningsministeriets overvejelse”

Energistyrelsen bedes forklare, hvilke implikationer dette vil have: *”Det vil derfor være formålstjenligt at inkorporere ILUC direktivets ændring af dobbelttællingsbestemmelsen i dansk ret.”*

### Vedr. afsnit ”2.3.3.. Den foreslåede ordning”

*”Med lovforslaget foreslås dobbelttællingsbestemmelsen i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 4, afskaffet og erstattet af den foreslåede bestemmelse, der indarbejder de ovenfor i afsnit 2.3.1. nævnte lister. Ændringen forventes ikke at medføre en ændring i retstilstanden, da ændringen primært består i, at affald, restprodukter m.v. nu er præciseret.”* Nordic Green mener, at dette er faktisk forkert, og at vi kan forvente at se store mængde UCOME på det danske marked (der modsat TME ofte har så gode kuldeegenskaber, at det kan anvendes året rundt). Vi mener dette, da det er en billigere måde at overholde kravene på end vha. HVO. Nærmeste store anlæg er Mercuria i Brunsbuttel i Nordtyskland: <http://www.mercuria.com/assets/biofuel-refining>. De eksporterer pt. til UK med skib. Da der er kort fra Brunsbuttel til DK, vil eksport i stedet ske til DK. Enten med lastbil (ca. 250 km og 2t 47min i bil) til Fredericia eller med lille skib (e.g. 5.000 t laster via Kielerkanalen til Kalundborg, Aalborg og Århus). Med en produktionskapacitet på 250.000 tons er de store nok til at kunne levere alt, hvad der er behov for til Danmark (i 2018 anvendtes der 196.000 m3 RME i DK jf. Nordic Greens tal. Heraf leverede Emmelev anslået ca. 100.000 m3 og Mestilla i Litauen ca. 85.000 m3). Af nedenstående kort ses det, at der er en kort distance fra Brunsbuttel (markeret med rød markør nordvest for Hamborg) til Danmark både med bil og skib ift. den engelske østkyst.



Da værdien er højere i Danmark end i England og Tyskland, og idet logistik-omkostninger til Danmark er lavere end til England, er det Nordic Greens hypotese, at det danske marked vil blive oversvømmet af UCOME. UCOME der formentlig for størstedelens vedkommende vil komme fra Asien og være baseret på palmeolie. Resultatet vil formentlig være, at lokale RME producenter vil have svært ved at afsætte deres produktion i Danmark og vil derfor være i en meget lidt ønskværdig position, der kan koste danske arbejdspladser. Restproduktet ved RME produktion er rapskager, som sælges til bønder som foder og proteinkilde. Hvis RME produktionen mindskes er det vores hypotese, at der skal importeres yderligere X antal hundrede-tusinder af tons af soja fra Sydamerika. Det anbefales, at Energistyrelsen indtænker et hensyn til RME producenter, herunder regner på, hvad der vil ske, hvis og såfremt UCOME kommer til at tælle dobbelt i Danmark. Det vurderes, at DAKA vil fortsætte som hidtil med eksport om vinteren og salg i DK til Fredericia, Århus og Ålborg om sommeren.

#### Vedr. afsnit "2.5.1. Gældende ret"

"med mindst 6 pct. senest den 31. december 2020". Tallet er 6,4% ikke 6, hvilket branchen godt ved og som fremgår af det af Energistyrelsen udarbejdede dokument "Analyse af alternative muligheder til opfyldelse af 2020 målet for VE til transport", side 6:

### Brændstofkvalitetsdirektivet (FQD)

Brændstofkvalitetsdirektivet er et parallelt direktiv til VE-direktivet, når det gælder flydende brændstoffer anvendt til transport. Direktivet omfatter brændstoffer anvendt til vej- og bane samt ikke vejgående mobile maskiner (landbrug, skovbrug, fremstilling og bygge & anlæg).

Direktivet angiver, at vugge til grav emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed i EU skal reduceres med 6 pct. i 2020 i forhold til 2010. Da Danmarks udgangspunkt ligger højere end EU's gennemsnit, vil reduktionsmålet for Danmark være på ca. 6,4 pct.

Det er alment kendt i hele Europa (og i særdeleshed i den danske branche) at det danske krav vedr. FQD er 6,4% i 2020. Her er et udsnit af seneste "Biofuels Regulatory Update" fra det anerkendte informations-hus Square Commodities:

<b>MANDATE</b>			
	2018	2019	2020
Biofuels	5,75% e.c.	5,75% e.c.	8% e.c.
Biodiesel	1% e.c min.	1% e.c min.	NDY
Ethanol	1% e.c min.	1% e.c min.	NDY
Advanced sub-target	-	-	0,9% e.c.
Road/non-road applicability	Applicable to transport fuel only.		
RED	*	*	*
FQD	-	-	6,4% (no UER cap)
<b>DOUBLE COUNTING</b>			
	2018	2019	2020
ENFORCEMENT	*	*	*
CAP	-	-	-
UCOME	-	-	-
TME CAT. 1	*	*	*
TME CAT. 2	*	*	*

### Current situation

We confirmed with our sources at the Ministry that the plan to increase the blending mandate in 2020 was still blocked. It is crucial for the development of the biofuels market as UERs will be accountable under the 6.4% GHG reduction obligation.

Biofuels Regulatory Update 2019.10, Square Commodities.

Pointen i ovenstående er, at FQD-målet bliver svært at overholde i 2020, og at der er ret stor forskel på 6,0% og 6,4%. Ved 7,6% bio skal der således opnås en gennemsnitlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 84% for at opnå 6,4% CO<sub>2</sub>-reduktion, medens der "kun" skal opnås en gennemsnitlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 79% for at opnå en 6,0% CO<sub>2</sub>-reduktion. Det anbefales, at Energistyrelsen fremlægger gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-reduktionstal for 2011 til 2018 for at se progressionen og for at vurdere og estimere, hvad tallet realistisk set maksimalt vil kunne være for 2019 og 2020. På baggrund af en sådan analyse fastsættes bio-mandatet for 2020. Det er Nordic Greens vurdering, at dette skal være betragteligt højere end de foreslåede 7,6% for, at Danmark kan overholde Brændstof-kvalitets-direktivet (Fuel Quality Directive) fra EU i 2020. Det vil ikke se pænt ud overfor EU, hvis Danmark ikke overholder EU-direktivet, og Ministeriet såvel som Energistyrelsen var blevet advaret herom på forhånd.

### Vedr. afsnit "2.6.1. Gældende ret"

Energistyrelsen udelader at nævne, at det også er gældende ret, at der skal iblandes 0,9% Avanceret fra 1.1.2020.

### Vedr. afsnit "3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige"

"De samfundsøkonomiske omkostninger består primært af en højere kostpris på biobrændstoffer, men der vil også være afledte effekter som følge af en højere brændstofpris. Det forventes bl.a., at en øget brændstofpris vil medføre en øget grænsehandel med deraf følgende tab af afgifter på de varer, der indkøbes uden for Danmark."

Vi undrer os over, at Energistyrelsen kommer med en sådan påstand uden at vedlægge dokumentation. Nedenfor ses afgifter for benzin og diesel for Tyskland, Sverige og Danmark.

	Tyskland		Sverige		Danmark	
	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel
Lokal valuta (€, SEK & DKK)	0,6572	0,4734	6,57	4,625	4,265	2,757
DKK/l	4,91	3,53	4,59	3,23	4,27	2,76

Moms %	19	19	25	25	25	25
Afgifter inkl. moms (DKK/l)	5,84	4,20	5,74	4,04	5,34	3,45

Kilder: <https://www.avd.de/kraftstoff/staatlicher-anteil-an-den-kraftstoffkosten/>,

[https://www.skatteverket.se/foretagochorganisationer/skatter/punktskatter/energiskatter/skattesatserochvaxelkurs\\_er.4.77dbcb041438070e0395e96.html](https://www.skatteverket.se/foretagochorganisationer/skatter/punktskatter/energiskatter/skattesatserochvaxelkurs_er.4.77dbcb041438070e0395e96.html), <https://skat.dk/SKAT.aspx?oid=2061405>

Energistyrelsen bedes selv indhente, sammenligne og verificere ovenstående tal. Nordic Green er af den opfattelse, at benzin er 40 øre/l billigere i Danmark end billigste landfaste naboland som er Sverige. Hvis man hæver de danske benzinafgifter med 40 øre/l, vil dette give Staten yderligere 720 mio. kr. i indtægter, da der sælges ca. 1,8 mia. l benzin i Danmark om året. Nordic Green mener desuden at diesel er hele 59 øre/l billigere i Danmark end i billigste landfaste naboland, der ligeledes er Sverige. Hvis afgifterne hæves med dette beløb, vil Staten kunne få anslået 1.888 mio. DKK mere i Statskassen. I alt vurderer Nordic Green, at brændstof-afgifter kan hæves med i alt 2,6 mia. kr., før det vil have negative konsekvenser for grænsehandlen. Hertil skal det bemærkes, at både Sverige og Tyskland har mere ambitiøse biobrændstof-krav, hvorfor det reelle balancepunkt er ved en marginalt højere pris. Vi mener, at Energistyrelsens påstand er decideret forkert, hvorfor vi beder om at få den slettet.

*”Yderligere forventes det, at øgede brændstofudgifter generelt vil medføre et lavere bilsalg, og færre antal kørte kilometer, der ligeledes vil føre til et lavere afgiftsprovenu.”* Som tidligere behandlet har Energistyrelsen selv udregnet merprisen til at være 170 mio. kr. per år lig en merudgift på ca. 34 kr. pr. år for en almindelig bilist, der kører 18.000 km/år, kører 18 km/l og dermed bruger 1000 l brændstof. Mener Energistyrelsen virkelig, at en gennemsnitlig merudgift på 34 kr. pr. år vil få danskerne til at køre mindre? Da Danmark indførte biobrændstoffer i benzin og diesel for snart 10 år siden, oplevede vi ikke et fald i bilsalget. Tværtimod så er bilsalget øget kraftigt siden da. Det samme er antal kørte kilometre.

#### **Vedr. afsnit ”4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.”**

*”Sverige, Norge og Finland anvender eksempelvis langt flere bæredygtige biobrændstoffer end Danmark gør. Tyskland anvender også bæredygtige biobrændstoffer i et omfang, der mindst er på højde med det danske forbrug.”* Korrekt! Hvordan kan man så argumentere for grænsehandels-tab, når vores naboer bruger mere, ikke mindre bio, end os? I 2020 vil Tyskland bruge endnu mere. Vi kan således ikke sammenligne Tyskland i 2019 med DK i 2020. Der skal naturligvis sammenlignes med samme år. Og her kan Energistyrelsen passende skele til den foreslåede sammenligningsstabel (ref. side 15) og se, hvordan Danmark tager sig ud, netop ift. *Sverige, Norge og Finland.*

*”Efter år 2020 forventes alle Danmarks nabolande at have et højere iblandingskrav end det, der vil være gældende i Danmark efter år 2020, dvs. 5,75 pct. Det foreslåede krav i 2020 er 7,6 pct.”* Det letteste i verden er at lade krav i 2021 være på min. 7,6%. I forhold til at nå 2030 målsætning om 70% CO<sub>2</sub> reduktion foreslås det dog, at krav for 2021 øges til 10% bio.

*”På samme måde som ved det eksisterende iblandingskrav på 5,75, vil olieselskaberne have valgfrihed i forhold til hvordan og hvornår de vil sikre det foreslåede iblandingskrav for benzin på 5 pct. Det afgørende er, at det enkelte selskab på årsbasis har iblandet 5 pct. bæredygtige biobrændstoffer i al den benzin, der i Danmark sælges til landtransport. Denne valgfrihed begrænses dog af, at der er sat et specifikt mindste krav på 5 pct.”* Energistyrelsen anerkender med ovenstående, at metode-friheden reduceres. Hertil har Nordic Green tidligere behandlet, at methanol har 0 gCO<sub>2</sub>eq/MJ ILUC-faktor, medens ethanols ILUC-faktor er på 12-13 gCO<sub>2</sub>eq/MJ. Nordic Green mener af hensyn til både metodefrihed og ILUC-faktor at kravet om ethanol-iblanding skal bortfalde.

#### **Vedr. afsnit ”6. Miljømæssige konsekvenser”**

Hvorfor nævnes FQD (Fuel Quality Directive) ikke med et eneste ord? *”Med forbehold forventes det, at lovforslaget vil*

medføre en CO<sub>2</sub>-besparelse på 170.000 - 180.000 tons CO<sub>2</sub> i år 2020." Nordic Green ønsker Energistyrelsens beregninger udleveret til kvalitetskontrol. Samtidig vil vi gerne have udleveret beregningen for, hvor stor en stigning i CO<sub>2</sub>-udledning Danmark så vil opleve i 2021, om man igen reducerer kravene.

*"Når nogle biobrændstoffer tæller dobbelt mod 5,75 pct.-målet, vil der derfor blive anvendt færre biobrændstoffer målt efter volumen. En øget anvendelse af dobbelttællende biobrændstoffer vil derfor have som en paradoksal konsekvens, at reduktionen i drivhusgasudledningen vil være mindre, end hvis der ikke havde været anvendt dobbelttællende biobrændstoffer."* Dette er faktisk forkert, når ILUC medregnes. Samtidig er det et helt centralt brud med EU's ønske om, at vi bevæger os væk fra første generations biobrændstoffer, som er baseret på afgrøder så som hvede, sukker og oliefrø. Dobbelttælling på Avancerede biobrændstoffer er netop indført for at tilskynde til dette. Vil Energistyrelsen bekræfte at man bryder med EU's intentioner på området?

#### **Vedr. afsnit "7. Forholdet til EU-retten"**

Nordic Green ønsker at få udleveret, hvordan Energistyrelsen kan komme til 2,4 % bio-mandat-opfyldelse fra el. Dette bedes udspecificeres på DSB, Metro, Arriva, elbiler og "andet".

*"Og som – i modsætning for Danmarks tilfælde – ikke forventes at blive nedsat i årene efter 2020."* Netop derfor skal kravene ikke bortfalde/reduceres i 2021.

#### **Vedr. ændring nr. 2**

*"Forhold der kan begrunde en nedsættelse af iblandingskravet kan f.eks. være en krise, hvor der er behov for at trække på beredskabslagrene, eller hvor der er mangel på bæredygtige biobrændstoffer. Der har endnu ikke været sådanne, eller lignende, forhold, der har begrundet en nedsættelse af iblandingskravet, og bestemmelsen har derfor aldrig været anvendt."* Det fremgår således at der skal meget til for at lade krav bortfalde, men med Avanceret vil man bare uden videre lade krav for 2020 bortfalde, der ellers har været skrevet ind i loven siden december 2016.

#### **Vedr. "Til § 2"**

*"Tilpasningen af dobbelttællingsbestemmelsen foreslås også at træde i kraft den 1. januar 2020, der også er den dato, fra hvor iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer træder i kraft (iblanding af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer)." Der henvises igen til, at iblandingskrav til Avanceret træder i kraft d. 1.1.2020. Regeringen bedes fastholde dette, da der 1) ikke er en mangelsituation, 2) priserne ikke er høje (jf. tal fra Holland) og branchen har kendt hertil siden 27.12.2016. For yderligere info se loven her:*

<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=185842>

#### **Vedr. § 3, stk. 4:**

Være dobbelt så stort" (læs, "dobbelttællende") udelades i det nye lovforslag? Man tilføjer "avancerede" og referer til "Bilag IX" (man henviser for øvrigt ikke til REDII, men gerne til 2015/1513?). Det bemærkes at der i Bilag IX står "kan", ikke "skal". Så hvad gælder fremadrettet? Man er gået fra at have "dobbelt så stort" på skrift i en dansk lov, til at have en reference til et bilag der skriver "kan"?

#### **BILAG IX**

Del A. Råprodukter til produktion af biogas til transport og avancerede biobrændstoffer, hvis bidrag til opfyldelsen af minimumsandelene omhandlet i artikel 25, stk. 1, første og fjerde afsnit, kan sættes til to gange deres energiindhold:

Energistyrelsen "vurderer" således (på side 12 og 27) " Det er Energistyrelsens vurdering, at de råprodukter, som styrelsen har optaget på sin positivliste for dobbelttælling, og som har været godkendt for en periode, der strækker sig udover 31. december 2020, alle nu vil blive omfattet af enten del A eller del B i bilag IX, til ILUC-direktivet." - Men er

dét det samme som at så BLIVER de dobbelttællende? Hvis ændringsforslaget implementeres tillades UCOME og dobbelttælling af Avancerede biobrændstoffer bortfalder eller?

## **Afsluttende bemærkninger**

### **Ambitionsniveau**

Alle lande vi normalt sammenligner os med (Sverige, Norge, Finland, Tyskland, England og Holland) har strammere og mere ambitiøse biomandater for 2020 end Danmark har og/eller lægger op til. Det er alment kendt i Europa, at Danmark på den ene side er kendt som grøn nation (grundet vindmøller mv.) men på den anden side er blandt **Europas mindst ambitiøse nationer, når det kommer til biobrændstof**. Ønsker Danmark vitterligt at være det mindst ambitiøse land, når det kommer til transportområdet ift. de lande, vi normalt sammenligner os med?

### **Dansk førerposition indenfor methanol**

Af de 229 identificerede power-to-X (PtX) projekter på globalt i artiklen "Fra grøn el til flydende brændstoffer: Danmark er langt med "Power-to-X", (<https://ing.dk/artikel/groen-el-flydende-braendstoffer-danmark-langt-med-power-to-x-229864>) er 18 danske. Det betyder at Danmark har en betydelig styrkeposition indenfor dette område. Af de 6 listede produkter er 5 enten "byggekloster" til methanol (brint og methane), methanol i sin rene form eller methanol der er videreforarbejdet (i form af eddikesyre og jet-fuel). Kun ammoniak er ikke relateret til methanol. I Europa er der os bekendt kun to virksomheder der har solgt kommercielle mængder af bio- og elektromethanol og den ene er Nordic Green. De største danske styrkepositioner er dog hos Haldor Topsoe, men også Vestas, Siemens, Energinet.dk mv vil kunne drage nytte af at der skabes et indenlandsk marked for grøn methanol.

### **Bedre rapportering**

Nordic Green anbefaler at Energistyrelsen får biorapporter tilsendte fra branchen på månedsbasis som i Sverige. Alternativet på kvartalsvis som i England. Hvorfor er Danmark igen blandt de ringeste lande til at indsamle biodata og gøre denne tilgængelig? Hvis vi skal i gang med den grønne omstilling, skal vi op i gear. Husk at der pt. er mindre end 4% CO<sub>2</sub>-reduktion ved de nuværende regler, og det kan man knap kalde en start. Nordic Green har anslået det erhvervsøkonomiske konsekvenser jf. nedenstående: Det vurderes, at der i dag er mindre end 10 selskaber, der indsender årlige rapporter til Energistyrelsen, og at de fem store (Circle K, Shell/DCC, OK, Uno-X og Q8) står for mere end 90% af de anvendte mængder. Det vurderes, at arbejdsgangen forbundet hermed tager max ¼ arbejdsdag pr firma (6 timer) svarende til max 60 arbejdstimer pr år i alt. Det vurderes, at arbejdsmængde vil falde til 2 timer pr firma per kvartal svarende til 8 timer til rapportering pr år ift. de 6 timer nu. Idet der af Energistyrelsen er udformet en skabelon for den årlige rapportering, vurderes det, at der er 5 dages arbejde pr rapport i dette. Med 4 yderligere rapporter (en per kvartal) anslås den samlede meromkostning i form af mere arbejde for Energistyrelsen at være mellem 1 og 2 mandemåneder. Hvis der regnes med 60.000 kr./mandemåned, er dette lig max 120.000 kr. Energistyrelsen bedes svare på, om det ikke er 120.000 kr. værd at få rapportering på niveau med England (men stadig langt ringere end Sverige).

### **Sanktioner**

Det foreslås, at man kopierer det tyske system vedr. bøde/sanktion for manglende målopfyldelse, da dette er baseret på CO<sub>2</sub> (og dermed er i tråd med DrivkraftDanmarks ønsker/anbefalinger om at lægge vægt på CO<sub>2</sub>), er simpelt, da det typisk er den retning, bødesystemer i andre lande omlægges (fra iblanding til CO<sub>2</sub>), og da Tyskland som Europas største økonomi er toneangivende på netop at lægge vægt på CO<sub>2</sub>-reduktioner.

### **Forbud mod palmeolie**

Med virkning fra 1.1.2020 tæller biobrændstof baseret på palmeolie ikke med i den franske biomandat-opfyldelse:

1. On October 11, the French Constitutional Court rejected the appeal by Total about the ban of palm-based biofuels. From January 1, 2020, French operators can't hold sustainability certificates created out of palm in their mass balance system (except for volumes to be exported).

kilde: Square Commodities, Regulatory Update Issue 21, 2019.10.

## **France**

### **COURT UPHOLDS LAW BANNING PALM OIL FROM BIOFUEL SCHEME**

The Constitutional Court on October 11, 2019 upheld a law excluding palm oil from the country's biofuel support scheme, rejecting an appeal by oil major Total which says the measure puts at risk its production site in southern France.

The legislation will remove palm oil from a list of permitted biofuels from January 2020 and eliminate related tax advantages.

Kilde: FO Licht, 2019.10.22, vol. 18, no. 4.

Det er ikke kun Frankrig, der er kritiske overfor palmeolie. Brugen af palmeolie er ligeledes kraftigt indskrænket i Sverige og Norge og Irland overvejer et forbud fra 2022 (Kilde: Square Commodities, 2019.11.07). Alle fire steder grundet palmeolies manglende reelle bæredygtighed. For overblik over emnet se artikel "Why is palm oil biodiesel bad?" af Transport & Environment: <https://www.transportenvironment.org/what-we-do/biofuels/why-palm-oil-biodiesel-bad>

### **Jet-fuel**

Jet-fuel: I både Sverige og Holland arbejdes der for, at der skal iblandes bio-brændstof i jet-fuel. Det anbefales, at Danmark ser på, hvad der er undervejs i Sverige og Holland, og at der snarest muligt (senest før sommerferien 2020) fremlægges lovforslag om iblandingskrav til Jet-fuel med virkning og iblanding pr. 1.1.2021.

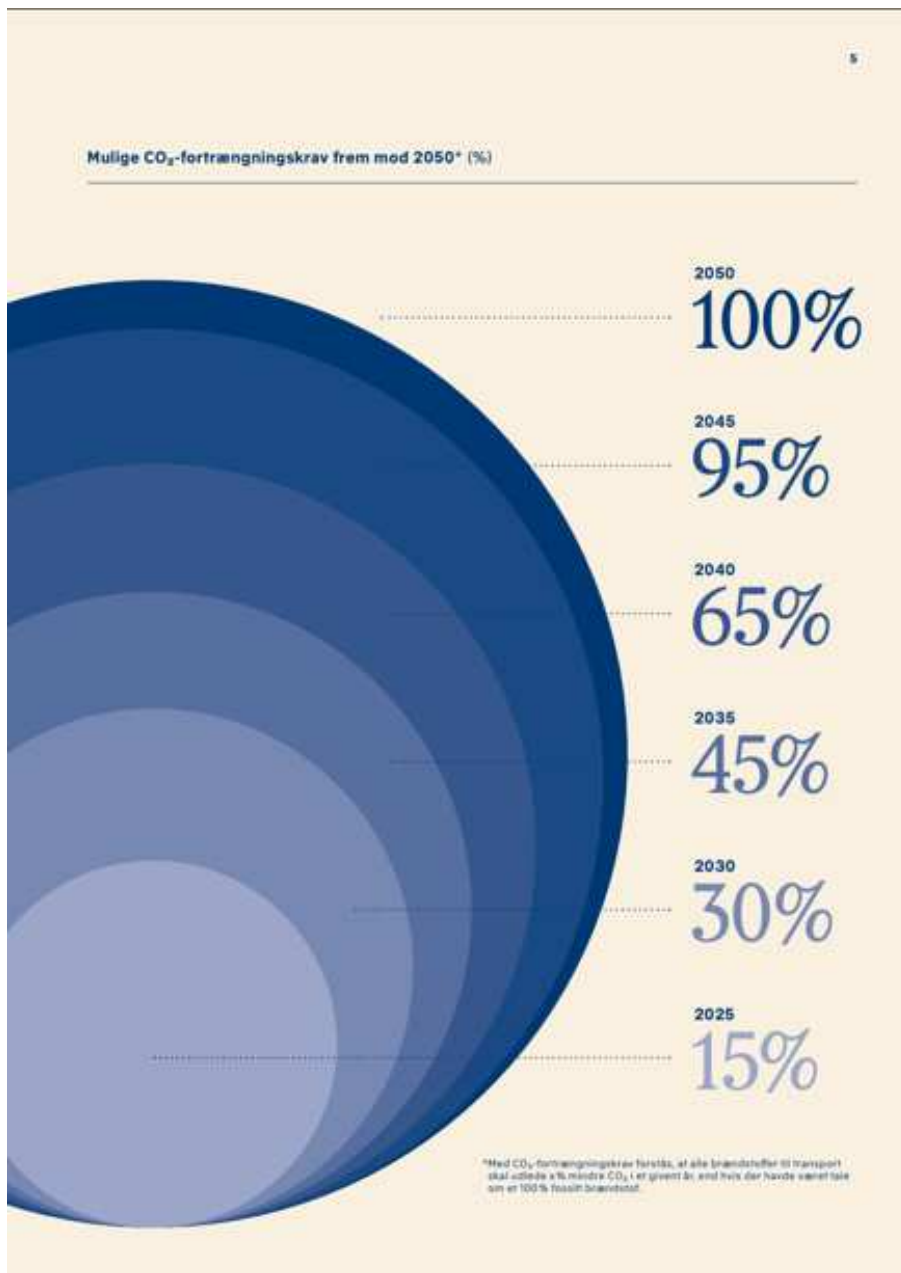
### **Bio-methanol som benzin-komponent**

Det kan oplyses, at i England er bio-methanol det tredje vigtigste biobrændstof efter biodiesel og ethanol og foran HVO, el og bio-methane. Der er betydelige mængder methanol i ca. 1/3 af al engelsk benzin, man har brugt methanol i tæt på 10 år og der har aldrig (os bekendt) været en eneste klage.



### Støtte til DrivkraftDanmarks tanker

Nordic Green støtter op om DrivkraftDanmarks "Plan 2050 For en CO<sub>2</sub>-neutral transportsektor" fra oktober 2019, som vi mener, har mange positive tiltag at arbejde videre med.<sup>1</sup> Side 5 ses nedenfor



[https://www.drivkraftdanmark.dk/wp-content/uploads/2019/10/Plan2050\\_singlepage-endelig.pdf](https://www.drivkraftdanmark.dk/wp-content/uploads/2019/10/Plan2050_singlepage-endelig.pdf)

Idet der skal opnås 6,4 % CO<sub>2</sub>-reduktion i 2020, og DrivkraftDanmark anbefaler en 15% CO<sub>2</sub>-reduktion i 2025, vil en naturlig forlængelse heraf være en lineær reduktion fra 2020 til 2025 målet. Der foreslås i forlængelse af branchens egen anbefaling følgende reduktions-sti:

<sup>1</sup> Om man kan argumentere for, at branchen burde have lavet og offentliggjort en sådan plan for 8 år siden (i 2011), da det nuværende biemandat blev indført. Hertil så foreslår DrivkraftDanmark en CO<sub>2</sub>-reduktion, der ikke er lineær til trods for, at dette bør være mindstemålet. Ikke desto mindre er det dog positivt, at de nu endelig har lavet en plan med faste mål for CO<sub>2</sub>-reduktioner og med delmål for hvert femte år.

År	CO <sub>2</sub> -reduktion	Ændring fra foregående år
<b>2020</b>	<b>6,4</b>	
2021	8,1	(+1,7%)
2022	9,8	(+1,7%)
2023	11,5	(+1,7%)
2024	13,2	(+1,7%)
<b>2025</b>	<b>15</b>	(+1,8%)
2026	18	(+3%)
2027	21	(+3%)
2028	24	(+3%)
2029	27	(+3%)
<b>2030</b>	<b>30</b>	

2020, 2025 og 2030 målene er markeret med fed. Det bemærkes, at hvis en lineær sti til 2050 foretrækkes, så skal der reduceres med 93,6 % (fra 6,4% i 2020 til 100% i 2050). Dette over en 29-årig periode (fra 1.1.2021 til 31.12.2049). Det er lig med en gennemsnitlig reduktion på 3,2% om året (93,6% CO<sub>2</sub>-reduktion/29 år). I ovenstående tabel ses det, at DrivkraftDanmark rundt regnet anbefaler halvdelen i CO<sub>2</sub>-reduktion pr år fra 2021 til 202 (1,7 – 1,8% per år). Det skal også bemærkes, at Regeringen har til hensigt at reducere Danmarks CO<sub>2</sub>-udledning med 70% i 2030 ift. 1990. I samme periode har branchen øget (ikke reduceret) dens CO<sub>2</sub>-udledning. Energistyrelsen bedes oplyse, hvor meget branchen har øget sin CO<sub>2</sub>-udledning med fra år 1990 til år 2018, og hvor meget CO<sub>2</sub>-reduktion branchen skal påtage sig indtil 2030, hvis de skal reducere med 70%.

#### Tidspunkt for implementering af ny lovgivning

Nordic Green finder det betænkeligt, at forslaget kommer så sent (november '19 når det skal gælde for 1/1 2020?).

#### Kort høringsfrist

Nordic Green gerne opponere mod den korte høringsfrist. Energistyrelsen har i adskillige år vidst, at der træder nye EU-regler i kraft pr. 1.1.2020. At have 14 dage til at komme med svar på så omfattende ændringer af den danske biobrændstof-lovgivning er usædvanligt kort tid.

#### Høringslisten

Nordic Green vil gerne påpege, at det er sket flere gange, at vi ikke har fået tilsendt høringsbreve til-trods for, at vi er på høringslisten. Nordic Green er glade for, at vi fik dette høringsbrev tilsendt. Energistyrelsen bedes bekræfte, at vi også fremadrettet vil modtage de for os relevante høringer.

#### Forbeholder os ret til at udlevere journalister m.v.

Nordic Green forbeholder sig retten til at udlevere dette skriv til journalister, Greenpeace mv.



Per Koustrup

Co-founder, Broker & Trader

+45 2147 6297

[psk@nordicgreen.eu](mailto:psk@nordicgreen.eu)



Bo Gleerup

Co-founder, CEO

+45 2044 2988

[bg@nordicgreen.eu](mailto:bg@nordicgreen.eu)

København, 14. november 2019

## Høringssvar fra 92-gruppen angående:

### Lovforslag om ændringen af biobrændstofsloven.

(Forhøjelse af iblandingskravet om anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer i brændstof til landtransport og tilpasning af dobbelttællingsbestemmelse)

92-gruppens kommentarer er grupperet i ni punkter herunder:

#### **1- Raps og palmeoliediesel (som siden biobrændstoflovens indførelse i 2009 har været blandt de mest anvendte biobrændstoffer i Danmark) er værre for klimaet end fossilt brændstof.**

Ifølge tal fra EU-kommissionen er CO<sub>2</sub>-udslippet fra rapsdiesel ca. 40% højere end udslippet fra fossilt diesel. CO<sub>2</sub>-udslippet fra palmeoliediesel er 250% højere end fra fossilt diesel.

EU-kommissionen opgiver de direkte emissioner fra raps og palmediesel til hhv. 52 og 68gCO<sub>2</sub>/MJ<sup>1</sup>. Dertil skal lægges de CO<sub>2</sub>-emissioner som biobrændstoffet forårsager via ændringer i arealanvendelsen. EU-kommissionens ILUC-beregning fra 2015 (Globiom<sup>2</sup>) sætter ILUC-udslippet til hhv. 65 og 231 gCO<sub>2</sub>/MJ for raps og palmediesel. Det giver samlet at rapsdiesel belaster klimaet med 117gCO<sub>2</sub>/MJ og palmediesel belaster med 299gCO<sub>2</sub>/MJ. Til sammenligning er udslippet for fossilt brændstof i Danmark ca. 83,8gCO<sub>2</sub>/MJ, når opstrøms udslippet medregnes.

92-gruppen mener derfor at den vigtigste ændring, der bør foretages i biobrændstofloven er at forhindre at der benyttes raps-, palme-, soja-, og solsikkediesel.

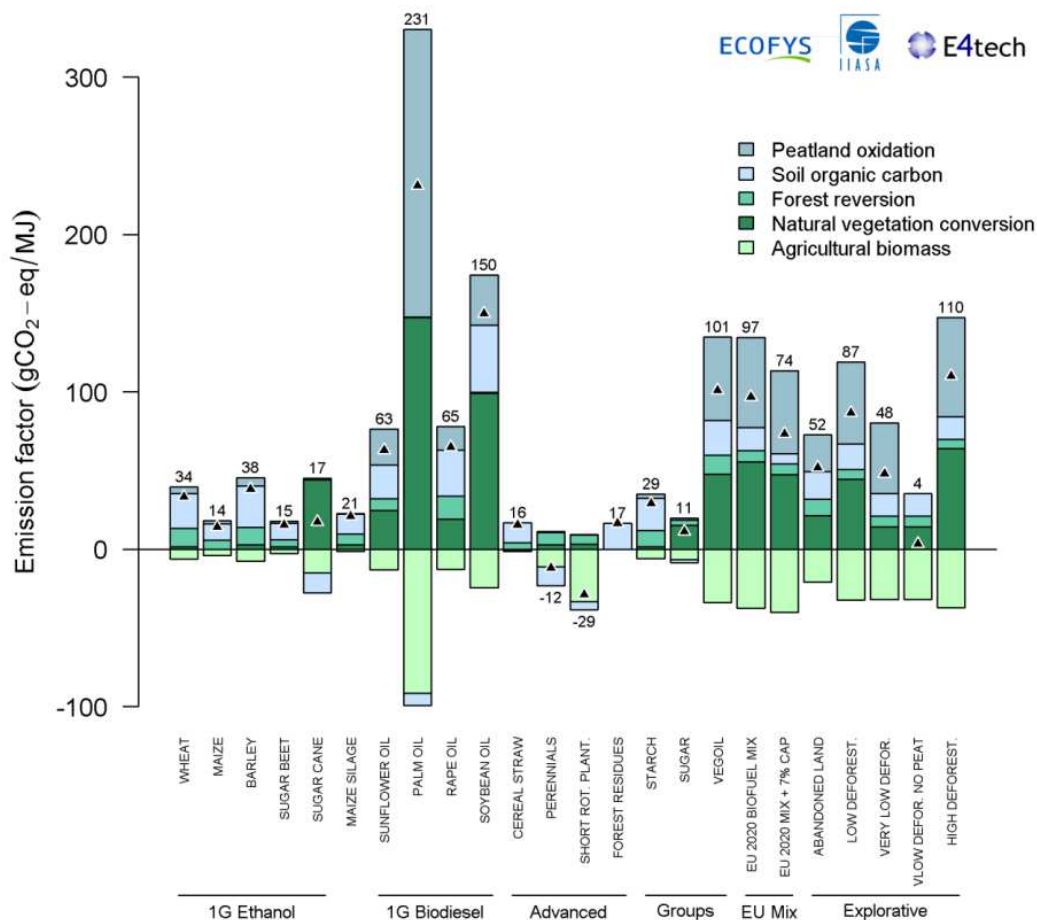
92-gruppen opfordrer som led i dette til at den nuværende fritagelse for CO<sub>2</sub>-afgift ophører for afgrødebaseret biodiesel<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> VE direktivet 2009/28, annex V, tabel D.

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Final%20Report\\_GLOBIOM\\_publication.pdf](https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Final%20Report_GLOBIOM_publication.pdf)

<sup>3</sup> For yderligere baggrund om dette se punkt 2 i 92-gruppens tidligere høringssvar <https://92grp.dk/fokus-og-nyheder-kategori/308-92-gruppens-horingssvar-lov-om-aendring-af-lov-om-baeredygtige-biobraendstoffer-og-om-reduktion-af-drivhusgasser-fra-transport.html>



Oversigt over ILUC CO<sub>2</sub> fra EU's 2015 rapport: "The land use change impact of biofuels consumed in the EU. Quantification of area and greenhouse gas impacts"

## 2- Positivt at forslaget vælger biobenzin over biodiesel

Lovforslaget indfører et 5% krav om biobrændstof i benzin.

92-gruppen finder dette positivt fordi et benzin-minimum på 5% begrænser mængden af biodiesel, der vil blive brugt til 2.6%. Det er ikke fordi biobenzin er uproblematisk, men som det fremgår af ILUC oversigten herover er biodiesel den mest ubæredygtige form for biobrændstof.

## 3- Fjern overflødig brug af ordet "bæredygtigt"

Lovforslaget omtaler konsekvent alle typer biobrændstoffer som "bæredygtige biobrændstoffer". Det er vildledning af folketinget og befolkning. Klimaministeriet ved lige så godt som EU-kommissionen, IMF, Verdensbanken, FAO m.fl. at brugen af afgrødebaserede biobrændstoffer til vejtransport udgør problemer på næsten alle parametre (øger GHG, afskovning, fødevarer usikkerhed osv.). Hvorfor en stor del af de

biobrændstoffer, der indgår i hvad ministeriet kalder "bæredygtige biobrændstoffer", absolut ikke er bæredygtige.

Et ord er en lille ting, men når klimaministeriet vælger at kalde en ubæredygtig energiform for "bæredygtigt" kan det ikke undgå at fremstå som at klimaministeriet benægter, at de biobrændstoffer denne lov tvinger benzinselskaberne (og dermed danske bilister) til at bruge, udgør et problem for klima, mennesker, miljø mm. Og at klimaministeriet benægter den omfattende viden, der nu eksisterer mht. biobrændstofforbrugets negative konsekvenser for ændringer i arealanvendelsen og drivhusgasudslippet.

Klimaministeriet er naturligvis klar over de gængse biobrændstoffers ubæredygtighed. Det fremgår indirekte af teksten, når ministeriet vil begrunde 5% biobrændstoffer i benzin skrives der f.eks.:

*"Yderligere foreslås det, at der fastsættes et minimumsiblandingskrav for anvendelsen af bæredygtige biobrændstoffer til benzin på 5 pct. målt efter energiindhold, hvilket skal sikre en højere grad af bæredygtighed og CO<sub>2</sub>-reduktioner i den samlede mængde bæredygtige biobrændstoffer, der anvendes i Danmark". (Lovforslag side 4).*

...

*" For at øge anvendelsen af bioethanol, der, jf. ovenstående, er mere bæredygtigt når ILUC inddrages, kan der fastsættes et minimumskrav for anvendelsen af bæredygtige biobrændstoffer til benzin på 5 pct. målt efter energiindhold. Den øgede anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer til benzin vil medvirke til at sikre en højere grad af bæredygtighed og CO<sub>2</sub>-reduktioner blandt de i Danmark anvendte biobrændstoffer. Det vurderes, at et sådan krav vil kunne opfyldes inden for de standarder, der i dag er for benzin". (lovforslag side 9)*

Klimaministeriets Orwellske brug af "bæredygtige biobrændstoffer" som navn på en kategori af biobrændstoffer, der omfatter de mest ubæredygtige typer biobrændstoffer det er tilladt at bruge under biobrændstofloven (raps, palme og soja diesel), betyder at klimaministeriet efterfølgende mangler retvisende navn til den mest bæredygtige kategori af biobrændstoffer, de "avancerede biobrændstoffer".

92-gruppen opfordrer ministeriet til konsekvent at fjerne den usande anprisning af alle lovlige biobrændstoffer som værende "bæredygtige". Biobrændstoffer bør slet og ret kaldes biobrændstoffer. Betegnelsen "bæredygtige biobrændstoffer" bør kun bruges om affaldsbaserede biobrændstoffer.

#### **4- Lovforslaget er uforholdsmæssigt dyrt**

Det opgives i lovforslaget at de samfundsmæssige omkostninger ved at øge iblandingen fra 5,75% til 7,6% (1,85 procentpoint stigning) beløber sig til 380 mio. kr.

*”Såfremt der primært vil blive anvendt konventionelle bæredygtige biobrændstoffer til forøgelse af iblandingskravet, vil dette have betydelige omkostninger. Det vurderes således, at en forøgelse af iblandingskravet til 7,6 pct. vil have årlige samfundsøkonomiske omkostninger på ca. 380 mio. kr. Udgifter for erhvervet vil være på ca. 170 mio. kr., hvilket forventes at blive overført til” forbrugerne gennem en højere pris på brændstof.” (lovforslag side 7).*

Det må heraf forstås, at den samfundsøkonomiske omkostning i 2020 på at øge iblandingen 1,85 procentpoint (fra 5,75% til 7,6 % biobrændstof) er 380 mio. kr.

Hvis det koster samfundet 380 mio. kr. blot at øge med 1,85 procentpoint er den samfundsøkonomiske omkostning ved hele 7,6% iblandingskravet altså over 1,5 mia. kroner. Det er mange klimapenge at bruge blot for at overholde EU-krav (særligt da øget brug af biobrændstoffer sandsynligvis vil have en negativ klimaeffekt).

92-gruppen mener, at de penge kan bruges langt bedre.

## **5- Lovforslaget bedes redegøre for statens provenutab**

Det fremgår ikke klart af lovforslaget hvor stort statens provenutab vil blive. I afsnittet om Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige står der:

*”Forhøjelsen af iblandingskravet fra de nuværende 5,75 pct. til 7,6 pct. i 2020 for alt brændstof, der sælges til landtransport vil medføre udgifter for stat, regioner og kommuner (som brugere af brændstof) på ca. 1 mio. kr. i form af øgede brændstofudgifter i 2020.” (lovforslag side 16).*

Lovforslaget undlader at beregne provenutabet fra CO<sub>2</sub>-afgiftsfritagelsen blandt de økonomiske konsekvenser for det offentlige. Biobrændstoffer (uanset at en stor del af dem er skyld i mere CO<sub>2</sub> end fossilt brændstof) er fritaget for CO<sub>2</sub>-afgiften. Iblanding af 7,6% biobrændstof vil give staten et provenutab på ca. 170 mio. kroner i 2020.

- CO<sub>2</sub> afgiften er i 2020 sat til 42,5 øre per liter<sup>4</sup>.
- 5,75% biobrændstof udgjorde ca 10,2PJ svarende til ca 300 mio. liter biobrændstof, som er fritaget for CO<sub>2</sub>-afgift. Det giver staten et provenutab på 130 mio. kr. i 2020.
- 7,6% biobrændstof vil ca. udgøre 13,4PJ svarende til ca 400 mio. liter biobrændstof, hvilket vil give staten et provenutab på ca 170 mio. kr.

92-gruppen opfordrer klimaministeriet til inden fremsættelsen af lovforslaget at genberegne både de samfundsøkonomiske konsekvenser og konsekvenserne for statens provenu for fire forskellige scenarier:

- 7,6% iblandingskrav (det nye iblandingskrav som foreslået i lovforslaget)

---

<sup>4</sup> <https://www.skm.dk/skattetal/satser/satser-og-beloebsgraenser/co2-afgiftsloven>

- 7,05% iblandingskrav (som er det minimum, der skal til for at tilfredsstille EU's krav om 10% VE)
- 5,75% iblandingskrav (det nuværende iblandingskrav)
- 0% iblandingskrav (for at få overblik over det beløb, der efter 2020 vil kunne re-allokeres til tiltag i transportsektoren med mere overbevisende klimafordel)

## 6- Lovforslaget lader til at gå længere end EU-forpligtelsen kræver

Iblanding af de gængse biobrændstof er en dyr og uholdbar løsning, der ikke gavner klimaet. Omfanget bør derfor holdes til det minimum, der er nødvendigt jvf. Danmarks EU-forpligtelser. Lovforslaget agter at hæve tvungen iblanding fra 5,75% til 7,6%. En stigning på 1,85 procentpoint.

Fra bemærkningerne til loven (side 7) fremgår det at EU-forpligtelsen faktisk kun kræver en stigning på 1,3 procentpoint:

*”Danmark er forpligtet til at sikre, at der i 2020 er mindst 10 pct. vedvarende energi i landtransport,*

*jf. VE-direktivets artikel 3, stk. 4. For indeværende iblandes der på årsbasis 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i landtransport. Herudover forventes der ca. 2,5 pct. vedvarende energi fra el fra vej og jernbane i 2020. Det bemærkes, at der er en mindre usikkerhed om andelen af el i 2020, da den beror på en fremskrivning. Fremskrivningen er udarbejdet af Energistyrelsen. Det forventes derfor, at der med den gældende lovgivning vil være ca. 8,7 pct. vedvarende energi i landtransport i 2020, hvor kravet for vedvarende energi i henhold til VE-direktivet er 10 pct.*

*De manglende ca. 1,3 pct. kan som udgangspunkt opfyldes på flere forskellige måder”.*

92-gruppen opfordrer til at lovforslaget (jvf. Energistyrelsens fremskrivning) ændres så iblandingskravet absolut ikke hæves med mere end de 1,3 procentpoint (fra 5,75% til 7,05%) end de 10% kræver (ikke som foreslået i lovforslaget med 1,85 procentpoint fra 5,75% til 7,6%).

Afgrødebaseret biobrændstof bør holdes på et minimum. Det er mængderne der er problemet. At sænke iblandingskravet i 2020 fra 7,6% til 7,05% vil mindske den negative påvirkning på klima, skove og på det danske økonomi. Ministeriet beregner at tvungen iblanding 7,6% vil medføre samfundsmæssige omkostninger på 380 mio kroner. Ved at i stedet kun at hæve iblandingen til 7,05% er stigningen ca 30% mindre, hvorfor samfundsomkostningen må antages at falde tilsvarende til ca 266 mio kroner. Ministeriet kan således mindske de samfundsmæssige omkostninger med 113 mio. kr. ved at stole på sine egne beregninger.

## 7- Det er positivt at iblandingskravet kun hæves i året 2020.

I Energiaftalen fra 2018 var der to overvejelser hvor den anden var at iblandingskravet skulle hæves permanent fra 2020 og fremad. 92-gruppen finder det i det lys positivt, at regeringen har valgt den mindst ringe af de to løsninger.

## 8- Iblandingskrav der inkluderer afgrødebaserede biobrændstoffer bør afskaffes efter 2020.

Lovforslaget er udformet så der efter 2020 fortsat vil være tvungen iblanding af 5,75% biobrændstoffer. Dette bør ændres. Der er efter 2020 ingen EU-krav der pålægger regeringen fortsat brug af afgrødebaserede biobrændstoffer. Regeringen bør sikre at tvungen iblanding efter 2020 kun vil omfatte produkter der leverer en reel og betydelig GHG-reduktion og ikke øger presset på miljø og fattige menneskers levevilkår. I et land med rigelig og billig vindstrøm og et mål om 70% reduktion i 2030 er den logiske strategi til at få vedvarende energi i transportsektoren at maksimere andelen af elbiler i nybilssalget.

## 9- Brug lejligheden til at ligestille elbiler med andre energiformer

Et element, der kan bidrage til at tilskynde valg af elbil, er at gennemføre EU-forpligtelsen om at alle medlemslande skal gøre det muligt for elbil-ejere at bidrage til de reduktionsforpligtelser, der påhviler benzinselskaberne. Dette er beklageligvist endnu ikke gjort muligt i Danmark.

92-gruppen opfordrer regeringen til straks at gøre dette muligt.

Vi opfordrer konkret til, at regeringen gennemfører to bidder fra to direktiver.

Brændstofkvalitetsdirektivet (2009/30) siger, at medlemslandene har pligt til at sikre at ve- el brugt til elbiler har mulighed for at bidrage til olieselskabernes forpligtelse om at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet fra de brændstoffer de sælger med 6% (jvf. brændstofkvalitetsdirektivets art. 7a, stk. 2)<sup>5</sup>

Brændstofkvalitetsdirektivet 2009/30, art. 7a, stk. 1:

*” ... 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 2 if they can demonstrate that they can adequately measure and monitor electricity supplied for use in those vehicles”*

ILUC direktivet (2015/1513), art. 2, stk. 2b:

---

<sup>5</sup> For yderligere baggrund om denne win-win løsning se punkt 1 i 92-gruppens tidligere høringsvar

<https://92grp.dk/fokus-og-nyheder-kategori/308-92-gruppens-horingssvar-lov-om-aendring-af-lov-om-baeredygtige-biobraendstoffer-og-om-reduktion-af-drivhusgasser-fra-transport.html>



iii) litra c) affattes således:

»c) Ved beregningen af bidraget fra elektricitet, der er produceret fra vedvarende energikilder og forbrugt i alle typer elkøretøjer... Ved beregningen af mængden af elektricitet fra vedvarende energikilder, som er forbrugt i elkøretøjer til vejtransport, jf. litra b), anses dette forbrug for at være fem gange energiindholdet af inputtet af elektricitet fra vedvarende energikilder.«

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32015L1513>

Nærværende lovforslag handler allerede om at gennemføre et andet element af ILUC-direktivet (2015/1513) i dansk lovgivning. Den del af lovforslaget, der hedder "Tilpasning af dobbelttællingsbestemmelsen" [for affaldsbaserede biobrændstoffer] gennemfører ILUC-Direktivets bilag IX. Bilaget præciserer hvilke affaldsbaserede biobrændstoffer, der får fordel af dobbelttælling (if.t de ubæredygtige afgrødebaserede biobrændstoffer).

Nærværende lovforslag er derfor en god lejlighed til i samme omgang også at gennemføre art. 2, stk. 2b i samme direktiv (ILUC-direktivet 2015/1513), som præciserer at ve-el brugt i elbiler skal regnes femdobbel (teksten pastet herover).

At gennemføre disse to direktiver (2009/30 og 2015/1513) er dels en pligt Danmark har som EU-land. Men det er også en fornuftig og økonomisk måde at hjælpe både elbilssejere og benzinselskaber. Benzinselskaberne kan slippe for at købe helt så meget dyrt og ubæredygtigt afgrødebaserede biobrændstof og elbilerne vil kunne tjene et pænt tilskud på 2-3000 kr<sup>6</sup>. Og dermed være et lille gratis skridt tættere på en stigning i andel elbiler. Tilsvarende bør vi fremme brug af el og avancerede – ikke-afgrødebaserede – biobrændstoffer, herunder biogas og elektrofuels, samt evt. ammoniak, i tunge køretøjer.

---

<sup>6</sup> En elbilsejer, der årligt kører 17000 km. bør kunne tjene ca. 3000 kr. på at sælge elbilens "e-ticket" til benzinselskaber. Skønnet på baggrund af:

- 17000 km. i en elbil forbruger ca 2500 kWh/år = 9000MJ.
- 9000 MJ kan regnes som 45000MJ efter ILUC-direktivets femdobling (kompensation for elbilens høje energieffektivitet).
- 45000MJ svarer til energimængden i 2133 liter bioethanol (26,7 GJ/ton\*0,79 ton/m<sup>3</sup>).
- Biobrændstof koster i indkøb benzinselskaberne ca. 1,5kr/liter mere end fossilt brændstof <https://www.drivkraftdanmark.dk/priser/biobraendstoffer/> Markedsprisen benzinselskabet vil være villig til at betale for en elbils "e-ticket" er derfor ca. 1,5kr\*2133 liter = 3200 kr.

Med venlig hilsen

Troels Dam Christensen

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

**Dansk Ornitologiske Forening/BirdLife Danmark**

**Det Økologiske Råd**

**Greenpeace**

**Verdens Skove**

*Listen er ikke fuldstændig. 92-gruppen har i denne sag desværre ikke kunnet overholde vore egne interne frister for tilslutning til høringssvar. Det er derfor ikke alle 92-gruppens organisationer, der har kunnet nå at træffe beslutning om tilslutning.*