

Folketingets Enerkipoliti Udvalg
Christiansborg, den 19. april 2007

Til
udvalgets medlemmer og stedfortrædere

**Møde med Nordisk Råds Miljø- og Naturresurseudvalg onsdag den 25. april 2007
kl. 14-15 i værelse 2-080.**

Vedlagt omdeles en dagsorden for mødet med Nordisk Råds Miljø- og Naturresurseudvalg onsdag den 25. april kl. 14-15 samt en fortegnelse over deltagerne fra Nordisk Råd. Der vil være tolkning fra skandinavisk til finsk og omvendt.

Endvidere vedlægges Nordisk Ministerråds "Handlingsplan for det nordiske energisamarbejde 2006-2009" samt diverse nordiske forslag og rekommandationer vedrørende energiforhold.

Følgende har oplyst, at de deltager i mødet:

Eyvind Vesselbo (V)
Arne Toft (S)
Jens Christian Lund (S)
Ole Vagn Christensen (S)
Dorrit Knudsen (S)
Martin Lidegaard (RV)
Per Clausen (EL)

Ændringer heri bedes venligst meddelt 2. udvalgssekretariat, Gitte Ravn Jensen, lok. 5533.

Tidligere materiale om mødet om omdelt på EPU alm. del – bilag 145 og 159.

Med venlig hilsen

Jan Rasmussen,
udvalgssekretær

**Møde mellem
Folketingets Energipolitiske Udvalg og
Nordisk Råds Miljø- og Naturresurseudvalg
den 25. april 2007 kl. 14-15
i Folketinget, Christiansborg værelse 2-080**

Mødets formål

Hovedformålet er at fremme gensidig information og medvirke til at binde det nordiske parlamentariske samarbejde op på det, der foregår i de nationale parlamenter på energiområdet. Nordisk Råds Miljø- og Naturresurseudvalg har tidligere gennemført møder med bl.a. Fiskeriudvalget i Island og Fødevareudvalget i Danmark.

Forslag til dagsorden for mødet

1. Velkomst og præsentation
2. Aktuel status over den danske energipolitiske debat i lyset af EU's beslutninger om fælles målsætninger
3. Sikker og bæredygtig energiforsyning (Det fællesnordiske el-marked; initiativer til at fremme vedvarende energikilder som bioenergi, vindenergi mm.)
4. Politisk-økonomiske virkemidler til fremme af energieffektivisering
5. Ideer til nordisk samarbejde om punkt 3. og 4.
6. Afslutning

**Deltagere ved
Miljø- og Naturressource udvalgets møde
den 25. april 2007 i København**

Den Socialdemokratiske Gruppe:

Ásta R. Jóhannesdóttir (A), Island
Ann-Kristine Johansson (sd), Sverige
Krista Kiuru (sd), Finland ?
Asmund Kristoffersen (A), Norge, *formand*

Midtergruppen:

Anita Brodén, (m), Sverige
Raija-Liisa Eklöw (Lib), Åland
Christina Gestrin (sv), Finland
Kári P. Højgaard (Sjfl.), Færøerne
Jan Lindholm, (m), Sverige

Den Konservative Gruppe:

Ivar Kristiansen (H), Norge
Anne-Mari Virolainen (saml), Finland

Den Venstresocialistiske Grønne Gruppe:

Johan Lund Olsen (IA), Grønland

Andre:

Hans Frode Asmyhr suppleant för Siv Jensen (FrP), Norge

Ungdomens Nordiska Råd:

Dennis Otte

Sekretariatet

Katinka Villemoes, Danmark
Jacob Hartmann Hansen, Grønland
Magnus Eriksson, Finland
Eline Oftedal, Norge
Eva Hjelm, Sverige
Terhi Tikkala, Finland
Kristina Cronqvist, Rådssekretariatet
Jens Nytoft Rasmussen, Rådssekretariatet

Tolkar

Taina Aellig
Leif Nerdrum

Udvalgsforslag

om nordisk samarbejde om biobrændsler i trafikken

(Fremlagt af Miljø- og Naturresurseudvalget i Nordisk Råd)

Bilag:

- 1) A 1380/miljö: Medlemsforslag om en gemensam nordisk marknad för alternative drivmedel
- 2) Sammendrag av høringssvar om A 1380/miljö: Medlemsforslag om en gemensam nordisk marknad för alternative drivmedel
- 3) A 1389/miljö: Medlemsforslag om ett nordiskt miljöbilavtal
- 4) E 9/2006: Skriftlig fråga om ett nordiskt nätverk för bio- och naturgas

Miljø- og Naturresurseudvalgets forslag

Miljø- og Naturresurseudvalget foreslår, at

Nordisk Råd rekommanderer Danmarks, Finlands, Norges og Sveriges regeringer

- 1) at udarbejde en nordisk vision og strategi for transportsektorens drivmiddel forsyning år 2020, der fremmer såvel miljø-, klima- som forsyningsmålsætninger i de nordiske lande
- 2) at samarbejde om en accelereret og langsigtet afbalanceret udbredelse af biodrivmidler i de nordiske lande – dels gennem aktivt at påvirke EU's lovgivning, dels gennem udveksling af erfaringer mellem de nordiske lande om inciterende rammebetingelser, dels gennem iværksættelse af fællesnordiske forsknings- og demonstrationsprojekter
- 3) at modvirke nye grænsehindre for borgerne i de nordiske lande ved at samarbejde om standarder og distributionsnormer for biobrændsler

Baggrund

Den Socialdemokratiske Gruppe fremsatte i oktober 2005 Medlemsforslag om en gemensam nordisk marknad för alternative drivmedel (A 1380/miljö), se bilag 1. Simo Rundgren med flere fra Midtergruppen fremsatte i april 2006 Medlemsforslag om ett nordiskt miljöbilavtal (A 1389/miljö), se bilag 3.

Resumé af A 1380/miljö

I forslaget fremhæves transportsektorens store betydning for det samlede energiforbrug og dermed sektorens store bidrag til den samlede udledning af drivhusgasser fra de nordiske lande. Der henvises til EU-parlamentets- og EU-Rådets direktiv 2003/30/EF og til det nyligt fremsatte lovforslag fra den svenske regering, der begge sigter på at øge tilgængeligheden af vedvarende drivmidler til køretøjer og dermed – gennem mindsket anvendelse af fossile brændsler – at sænke udledningen af CO₂-gasser. For at imødegå, at der opstår nye grænsehindre mellem de nordiske lande og for at udnytte erfaringerne fra det fælles el-marked, foreslås det at der oprettes et fælles marked for alternative brændsler – dels for at sikre forsyningerne af disse drivmidler på tværs af grænserne, dels for at udvikle og samordne produktionen af alternative brændsler.

Nordisk Ministerråd anmodes om at virke for et fælles nordisk marked for alternative brændsler og om, gennem samråd, at forhindre at nye grænsehindre opstår hvis borgerne fra et nordisk land ikke kan købe alternative drivmidler i et andet nordisk land.

Resume af A 1389/miljö

Forslaget tager udgangspunkt i, at markedet for biobrændstof fremover vil udvikles kraftigt. Det vil være vigtigt for Norden at gå i spidsen for denne udvikling og sikre, dels at biodrivmidlerne ikke skal importeres fra andre egne af verden, dels at der vil være tale om miljøfordele i sammenligning med de fossile brændsler. Der henvises også til Nordens pionerrolle inden for udviklingen af et fælles el-marked. Det foreslås, at de nordiske lande et fælles program, hvor de langsigtede mål lægges fast, og hvor midlerne – skattelettelser, forskningsfinansiering og arbejdsfordeling mellem landene – aftales. Det er vigtigt, at biodrivmidlerne bliver konkurrencedygtige alternativer i vejtrafikken. Hertil kræves udvikling af både produktionsanlæg og distributionskanaler. Det nordiske samarbejde skulle blive en motor for et bredere regionalt og europæisk samarbejde. Ministerrådet anmodes om at udrede disse forhold.

Udvalgets behandling af forslagene

Miljø- og Naturresurseudvalget har behandlet spørgsmålet på møder den 25. januar 2006 i Oslo, den 26. april 2006 i Stockholm og den 20. september 2006 i Lahtis, Finland. På mødet i Stockholm blev det besluttet at behandle de to medlemsforslag under et, og at Miljø- og Naturresurseudvalget – på baggrund af de to medlemsforslag – skulle udarbejde et udvalgsforslag.

Skriftlig høring

A 1380/miljø blev sendt til skriftlig høring i alle de nordiske lande. Høringsparterne blev desuden anmodet om at give oplysninger om de enkelte nordiske landes tilgængelige resurser til fremstilling af biodrivmidler og om at give en vurdering af de største nuværende politisk-økonomisk-tekniske barrierer mod en større udbredelse af biodrivmidler i landene. Følgende otte institutioner har svaret:

Internationale institutioner

Nordisk Ministerråds Embedsmandskomite for næring og energi (energidelen)

Danmark

Oliebranchens Fællesrepræsentation

Finland

Handels- og Industriministeriet

Åland

Ålands landskapsregering, Bostadsenheden

Norge

Det Kongelige Miljøverndepartement

Sverige

Energimyndigheten, Naturvårdsverket og Svenska Naturskyddsföreningen

En oversigt og sammendrag af de indkomne høringssvar fremgår af bilag 2 til nærværende betænkning.

Skriftlig spørgsmål til regeringerne

Den 24. maj 2006 stillede Pekka Vilkkuna fra Midtengruppen et skriftligt spørgsmål E 9/2006 om ett nordiskt nätverk av tankstationer för bio- och naturgas. Spørgsmålet blev stillet til Danmarks, Finlands, Norges og Sveriges regeringer, se bilag 4. De fire landes regeringer svarede på spørgsmålet med skrivelse af 22. august 2006 fra Det Kongelige Olje- og Energidepartement i Norge, se bilag 4.

Spørgsmål E 9/2006 tager udgangspunkt i, at forskellige alternativer indenfor transportsektoren til de fossile brændstoffer er i hastig udvikling. Disse udmærker sig ved bedre miljøbalance og ved, at de kan produceres decentralt. Der henvises til at distributionen af biodrivmidler ville kunne foregå i naturgasnetværket, som det blandt andet sker i Sydvestsverige. Et sådant netværk burde udstrækkes til at omfatte alle hovedvejene i hele Norden.

Regeringernes svar

Danmarks, Finlands, Norges og Sveriges regeringer har afgivet fyldige svar på spørgsmål E 9/2006.

Holdningen til biodrivmidler er generelt positiv. Der peges navnlig på fortsat forskning og udvikling af biodrivmidlerne, så de i større omfang baseres på samfundets affaldsprodukter. Desuden henledes opmærksomheden på også at samarbejde i den større geografiske kontekst udenfor de nordiske lande samt på EU-samarbejdet om bioenergi. Generelt er holdningen, at distributionen ikke er et anliggende for regeringerne, og at distributionen ikke nødvendigvis bør foregå i rørledninger, idet distribution med køretøjer – i modsætning til el – kan være en udmærket løsning for biodrivmidler. Med hensyn til vurderingen og benyttelsen af forskellige politiske og økonomiske incitamenter til at fremme introduktionen af biodrivmidler adskiller regeringerne sig væsentligt fra hinanden. Synspunkterne fra regeringerne kan opsummeres som i følgende skema:

Bio-drivmidler i transportsektoren	Forskning og pilotprojekter	Strategi	Incitamenter	Konklusion
Danmark	1. 20 mDKK biogas af halm og 200 mDKK til 2. generations bioethanol. 2. Visse olieselskaber iblander bioethanol i benzin	1. Vil fremlægge analyse i 2006. 2. Sikre rammebetingelser for private aktører	Fritaget for CO ₂ -afgift	Ikke behov for at regeringerne involverer sig direkte
Finland	Bustrafikken i Helsingfors på naturgas	1. Lovforslag om forpligtelse til at have 1 % stigende til 3 % i 2008 af biobrændsler i den samlede leverance af drivmidler. 2. Produktion og distribution bør ske på markedsvilkår	Vil overveje skattefradragssystem for at fremme alternative brændsler	1. Første prioritet er en udvikling i europæisk perspektiv. 2. En regeringsdrevet samordning af brændselsproduktionen betragtes hverken om mulig eller nødvendig. 3. positivt med nordisk samråd om udviklingen

				af alternative brændsler.
Norge	1. Naturgas bruges ved en riksvejs færgeovergang - ønskes udvidet til andre færger 2. RENENGI forskningsprogram. 3. Biogasvej Oslo-Göteborg	1. Ønsker fremme af bl.a. bio- og naturgas. 2. Vil benytte afgiftssystemet og forskningsfinansiering	1. Ikke afgift på gas som drivmiddel. 2. NOx-afgift indføres 2007 (vil fremme naturgas) 3. Forslag 2007 til ændring af bilafgift systemet i miljøvenlig retning	1. Gerne offentlig støtte til forsøg med at sikre biodrivmiddelruter på tværs af grænser. 2. Positiv overfor nærmere kontakt og diskussion af mulighederne for nordisk samarbejde
Sverige	1. Nogle steder kører bybusser på biogas. 2. Et jernbanetog på biogas er taget i brug	1. Biodrivmidler skal udgøre 3 % nu og i 2010 5,75 %. 2. Alle større tankstationer skal udbyde biodrivmidler. 3. Målsætning, at mindske fossile drivmidler i vejtrafikken med 40-50 % i 2020	1. Fritaget for CO ₂ -afgift og for energi-afgift. 2. Tilskud til tankstationers investeringer i at distribuere biodrivmidler. 3. Nedsat beskatning for miljøbiler (til 60 %)	Vurderer, at der kan være synergi gennem et nordisk samarbejde om udbygningen af tankstationer og compatible brændstofs-kvaliteter i de nordiske lande

Miljø- og Naturresurseudvalgets synspunkter

Miljø- og Naturresurseudvalget har stor sympati for intentionerne bag de to medlemsforslag. Udvalget finder, at det er af største betydning, at de nordiske lande udvikler miljøvenlige, CO₂-neutrale alternativer til de fossile drivmidler i transportsektoren. Ved at styrke Nordens egen produktion af biodrivmidler mindskes desuden olieafhængigheden og afhængigheden af importeret brændstof.

Udvalget skal i den forbindelse henvise til EU's direktiv 2003/30/EF om at fremme benyttelsen af biodrivmidler eller andre vedvarende drivmidler som kan erstatte diesel eller benzin til transportformål. De nordiske landes regeringer opfordres til at leve op til direktivets krav, for blandt andet derigennem at nedbringe anvendelsen af konventionelle drivmidler.

I en fase, hvor biodrivmidlerne er ved at blive introduceret på de nordiske markeder, finder udvalget det af stor betydning, at de samfundsmæssige rammebetingelser for produktion, distribution og konsumtion tilrettelægges, således at biodrivmidlerne bliver et reelt kommercielt alternativ for forbrugerne på brændstofmarkedet.

Udvalget er bekendt med, at distribution af biogas ikke er afhængig af et sammenhængende netværk af rørledninger. Udvalget er af den opfattelse, at distributionen af biogas med fordel kan ske på privat basis og via det eksisterende netværk af tankstationer. Udvalget finder, at borgere i et nordisk land, der anskaffer køretøjer til biobrændsler, bør have mulighed for at købe passende brændstof i de øvrige nordiske lande. I forbindelse med overgangen til nye teknologier og drivmiddelformer er det af største betydning at nye grænsehindre ikke opstår.

Udvalget har vurderet de nordiske landes regeringers nuværende politiske målsætninger for bioenergien. Ligeledes har man vurderet de planlagte initiativer inden for forskning og udvikling, inden for demonstrationsprojekter og inden for politisk-økonomiske virkemidler til at fremme efterspørgslen af biobrændsler. Udvalget efterspørger en fællesnordisk ambitiøs målsætningsdebat på dette område, idet man finder, at der med udgangspunkt i de nordiske landes forskelligartede resurssammensætning, bosætningsmønstre etc. vil være god grobund for et synergisk nordisk samarbejde på dette område. Udvalget noterer med tilfredshed, at regeringerne generelt er åbne for en drøftelse af kommende samarbejds muligheder – om end ambitionerne for indsatsen blandt regeringerne, som de udtrykkes for nærværende, efter udvalgets opfattelse, ikke imponerer. Miljø- og Naturresurseudvalget så gerne, at Norden gik i forreste række med hensyn til udbredelsen af biodrivmidler, og at Norden derved kunne komme til at agere motor i et bredere regionalt og europæisk samarbejde.

Konklusion

Miljø- og Naturresurseudvalget foreslår, at

Nordisk Råd rekommanderer Danmarks, Finlands, Norges og Sveriges regeringer

- 1) at udarbejde en nordisk vision og strategi for transportsektorens drivmiddel forsyning år 2020, der fremmer såvel miljø-, klima- som forsyningsmålsætninger i de nordiske lande
- 2) at samarbejde om en accelereret og langsigtet afbalanceret udbredelse af biodrivmidler i de nordiske lande – dels gennem aktivt at påvirke EU's lovgivning, dels gennem udveksling af erfaringer mellem de nordiske lande om inciterende rammebetingelser, dels gennem iværksættelse af fællesnordiske forsknings- og demonstrationsprojekter
- 3) at modvirke nye grænsehindre for borgerne i de nordiske lande ved at samarbejde om standarder og distributionsnormer for biobrændsler

Lahtis, den 20. september 2006

Udvalgsmedlemmer

Udvalgsmedlemmer

A 1380/miljö

Medlemsförslag

om en gemensam nordisk marknad för alternativa drivmedel

(Väckt av Arja Alho, Ásta R. Jóhannesdóttir, Sinikka Bohlin, Berit Brørby, Anita Johansson, Ann-Kristine Johansson, Asmund Kristoffersen, Risto Kuisma, Berndt Sköldestig och Satu Taiveaho)

Klimatfrågan är global och vi måste alla bidra till att minska effekterna av klimatförändringarna. En av de viktigaste uppgifterna för oss i den industrialiserade världen är att ställa om vår produktion i en mera långsiktig och hållbar riktning. En stor utmaning i detta arbete är att fasa ut de fossila bränslena och ersätta dem med förnybara alternativ. De nordiska länderna, som är progressiva industri- och välfärdsnationer, både kan och bör gå före genom att vidta åtgärder för att underlätta denna omställning.

I Sverige har regeringen i det nationella klimatmålet beslutat att minska utsläppen av växthusgaser med fyra procent för perioden 2008–2012 och därmed lagt sig på en högre ambitionsnivå än vad Kyotoprotokollet kräver. Denna minskning skall klaras genom en rad olika åtgärder som ökad användning av bio-bränslen, miljöskatter m.m. Utsläppen från transportsektorn som står för ca 40 procent av de totala utsläppen av koldioxid i Sverige har stadigt ökat under de senaste 25 åren, samma tendens finns i de övriga nordiska länderna. För att bryta denna utveckling krävs bl.a. mer miljövänliga godstransporter, mer energieffektiva fordon och förnybara fordonsbränslen.

Den svenska regeringen har nyligen lagt fram ett lagförslag "Skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel" som syftar till att öka tillgängligheten av förnybara drivmedel. De största bränsleförsäljarna, över 3000 kubikmeter bensin eller diesel per år, skall förpliktigas att vid sidan av konventionella bränslen som motorbensin och dieselbränsle också tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel. Detta kommer i sin tur att underlätta introduktionen av fordon som kan köras på dessa drivmedel. Även inom EU pågår arbete för att minska beroendet av fossila bränslen. Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/30/EG om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel som kan ersätta diesel eller bensin för transportändamål, syftar till att minska användningen av konventionella drivmedel.

Den nya norska regeringen säger i sin politiska plattform att det skall igångsättas ett introduktionsprogram för användning av biodrivmedel i samklang med EU-direktivet 2003/30/EG.

Arbetet med att avskaffa gränshinder i Norden har en central roll i det nordiska samarbetet. De gränshinder som finns betas systematiskt av antingen genom nordiska lösningar eller genom bilaterala lösningar men det är en process som tar tid. Därför är det viktigt att ständigt ha uppmärksamheten riktad framåt för att inte skapa nya gränshinder. Bl.a. genom de ökande bensinpriserna som vi sett under de senaste åren, har intresset ökat för fordon som drivs med alternativa bränslen och därmed har också behovet av att kunna förse dessa bilar med drivmedel ökat.

Vi har inom Norden en gemensam elmarknad som tillkommit som ett resultat av gemensamma strävanden att säkra en pålitlig elförsörjning. Det är en fördel att alla nordiska länder kräver att biodrivmedel skall utgöra en del av omsättningen av drivmedel. Vi önskar därför att det även etableras en nordisk marknad för alternativa bränslen, för att dels inventera och samordna produktionen av alternativa bränslen, dels trygga försörjningen av alternativa bränslen i de nordiska länderna. Vi önskar även att de nordiska länderna vid utbyggnad av användningen av alternativa bränslen samråder med övriga nordiska länder för att förhindra att nya gränshinder uppstår.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås att

Nordiska rådet rekommenderar Nordiska ministerrådet

att verka för en gemensam nordisk marknad för alternativa bränslen för att trygga produktion och försörjning av alternativa bränslen i de nordiska länderna

Nordiska rådet rekommenderar de nordiska ländernas regeringar

att vid satsningen på alternativa bränslen samråda med övriga nordiska länder för att förhindra att nya gränshinder uppstår

Reykjavík den 26 oktober 2005

Arja Alho (sd)
Ásta R. Jóhannesdóttir (A)
Sinikka Bohlin (s)
Berit Brørby (A)
Anita Johansson (s)

Ann-Kristine Johansson (s)
Asmund Kristoffersen (A)
Risto Kuisma (sd)
Berndt Sköldestig (s)
Satu Taiveaho (sd)

Sammendrag af høringsvar om

A 1380/miljö: Medlemsförslag om en gemensam nordisk marknad för alternative drivmedel

Nordisk Ministerråds Embedsmandskomite for næring og energi (energidelen)

Svaret henviser til de pågående processer i EU-kommissionen og EU-Ministerrådet omkring bl. a. Biomassehandlingsplanen og Grønbogen for Europæisk energipolitik.

Oliebranchens Fællesrepræsentation, Danmark

Man støtter principielt bestræbelser for at forhindre nye nationale grænsehindre, og foreslår at der inddrages et europæisk/nordeuropæisk perspektiv på spørgsmålet, i stedet for blot at se på Norden som markedsområde.

Finlands Handels- og industriministerium

Påpeger, at markedet for alternative drivmidler snarere bør udvikles i et europæisk perspektiv. En regeringsdrevet samordning af brændselsproduktionen betragtes hverken om mulig eller nødvendig.

Det konstateres, at de nordiske landes retningslinjer for alternative brændsler er meget forskellige. Man støtter, at de nordiske landes regeringer rådfører sig med hinanden, men afgørelserne må træffes ud fra de nationale udgangspunkter. De nationale valg med hensyn til drivmidler må ikke skabe begrænsninger i borgernes mulighed for at færdes med eget køretøj i andre lande, men der henvises til, at de fleste biler, der benytter biodrivmidler også har mulighed for at køre på fossile drivmidler.

I Finland bør man efter ministeriets vurdering sætse på teknisk neutrale løsninger. Det vil ikke være rimeligt, hvis hvert nordisk land skulle etablere et distributionssystem for alternative drivmidler, som landet ikke selv har behov for.

Med hensyn til tilgængelige resurser til biobrændsel henvises til en rapport (udelukkende på finsk) ”Uusiutuva energia ja turve”, der kan ses på www.ktm.fi

Ålands landskapsregering, Bostadsenheten

Det oplyses, at det er besluttet at udrede mulighederne for en biodrivmiddel produktion i lille skala på Åland.

Det Kongelige Miljøverndepartement, Norge (koordineret med andre ministerier)

I Norge vil der blive iværksat et introduktionsprogram for biodrivmidler i overensstemmelse med EU-direktivet (2003/30/EF). Introduktionsprogrammet vil desuden udgøre en del af den norske regerings samlede klimapolitik, og blandt andet hensigtsmæssige afgiftsincitament vil blive vurderet.

Henviser til, at distributionen af alternative drivmidler ikke er afhængig af et fælles net, som det er tilfældet ved el- og gasdistributionen.

Overgang til alternative drivmidler er et vigtigt og prioriteret område for alle de nordiske lande, og man stiller sig positiv til en nærmere drøftelse af mulighederne for fælles løsninger.

Sådanne løsninger vil bero på de kommende beslutninger om ændringer i rammebetingelserne for biodrivmiddel.

Med henvisning til tilgængelige resurser og eksisterende barrierer for udbredelse af biodrivmidler henvises til følgende oversigt:

Biodrivstofftype	Råvare	Tilgængelig råstoff med dagens prod. metoder	Teknisk/økonomisk potentzial i dag	Prod. pris
Biodiesel	Animalsk fett	50 millioner liter	25 millioner liter	4-5 kr/liter
	Fiskolje	100 millioner liter	25 millioner liter	3,5-4,5 kr/liter
	Raps/rybs	24 millioner liter	6 millioner liter	5,5 kr/liter
Bioetanol	Cellulose skogsvirke	650 millioner liter	200 millioner liter	3-4 kr/liter
Biogass	Deponi	200 millioner Nm ³	200 millioner Nm ³	4-5 kr/Nm ³
	Landbrug	360 millioner Nm ³	25 millioner Nm ³	
	Org. Avfall	55 millioner Nm ³	12 millioner Nm ³	
	Kloakkslam	90 millioner Nm ³	22 millioner Nm ³	

Teoretisk kan også korn og poteter anvendes til produksjon av biodrivstoff, men i praksis vil dette være for kostbart. Etanol fra skogsvirke blir tilgjengelig først når teknologien er ferdig utviklet. Alle typene råvarer kan også anvendes til produksjon av syntetiske biodrivstoff dersom dette skulle vise seg å bli mer kostnadseffektivt.

Tekniske hindre

- Biodiesel produsert av fiskolje avviker på noen parametre fra de kvalitetskrav som må oppfylles for salg av biodiesel (EN114214, EN590) fra offentlige fyllestasjoner. Dette drivstoffet kan ikke selges regulært i drivstoffmarkedet men selges direkte til utvalgte storkunder med egne fylleanlegg eller fra separate pumper med begrenset tilgang.
- Teknologi for produksjon av etanol fra cellulose er ikke ferdigutviklet
- Kulde og lav omsetning av drivstoff i deler av landet gir problemer med bruk av biodiesel.
- Flere steder i landet lagres drivstoff på vannbunn. Det er et problem for lagring av etanolholdig drivstoff.

Økonomiske hindre

- Det er foreløpig ingen avgiftsinsentiver for anvendelse av etanol blandet inn i regulær bensin (inntil 5% etanol er tillatt blandet inn i henhold til standard for bensin EN 228). Blandinger med mer enn 50% etanol er i prinsippet fritatt for drivstoffavgift men det er foreløpig ikke fritatt for alkoholavgift ved anvendelse av etanol til kjøretøyer noe som i praksis gjør det umulig å anvende drivstoffet.
- Biodiesel er fritatt for avgifter, noe som gjør drivstoffet konkurransedyktig. Prisen er derfor ikke noe hinder for økt anvendelse. Likevel er bruken svært begrenset.

Naturvårdsverket, Sverige

Det konstateres, at de nordiske lande er forskjellige med hensyn til, hvor langt de er kommet med alternative drivmidler. Sverige er nået lengst, og man tilskriver det den politiske enighet om at støtte biodrivmidler; herunder er skattefritagelsen af afgørende betydning.

Man finder ikke på nuværende tidspunkt behov for et nordisk marked for alternative drivmidler. På længere sigt, med en eventuel udvikling af køretøjer, der udelukkende kører på alternative midler, vil et fælles marked i et europæisk perspektiv være af større interesse, end et marked, der begrænser sig til Norden.

Naturvårdsverket opgiver *produktionen* af bioethanol og biogas på en række værker. Desuden henvises til udredningen ”Introduktion af fornybare fordonsbrændslen SOU 2004:133”.

Det vurderes, at anden generations produktionen af biodrivmidler (syntesegas m.fl.) kan blive endnu større, men teknikken er endnu ikke færdigudviklet. *Tilgængeligheden af råvarer* vurderes ikke at blive et problem de næste par årtier.

Der vurderes ikke at eksistere egentlige *barrierer for udbredelsen* af biodrivmidler. I dag udgør andelen af miljøbiler ca. 10 % af bilsalget. Der findes i Sverige i dag ca. 400 benzinstationer, der sælger biodrivmidler, og dette antal vil øges, idet det ved lov i løbet af et par år vil blive påtvunget de fleste at sælge både fossile og biodrivmidler.

Man advarer mod at forcere udviklingen, idet en udvikling af anden generations teknikken kan betyde, at der – ved for kraftig udbygning med den nuværende teknologi – vil blive tale om fejlsatsning i stor skala.

EU tillader i dag, at der iblandes max. 5 % etanol i benzin. Sverige ønsker at øge indblandingen til 10 %.

Med hensyn til udviklingen af anden generations biodrivmidlerne anføres som barriere, at der er begrænsede forsknings- og Udviklingsmidler, og at der mangler industrielle aktører, der for alvor vil satse.

Energimyndigheden, Sverige

Medlemsforslaget støttet, og Energimyndigheden anbefaler, at arbejdet skal kendetegnes af langsigtede og ambitiøse, nordiske målsætninger, samt dat der bør satses på forskning og udvikling af tredje generations biodrivmidler. Det pointeres, at et nordisk marked

for biodrivmidler ikke bør opfattes som en endelig løsning, men snarere ses som et delmål på vejen mod et fælles europæisk marked for alternative drivmidler.

Svenska Naturskyddsföreningen

Der henvises til klimaproblematikken, og det anføres, at både alternative drivmidler, energieffektivitet og transportarbejdet (antal kørte km) er af betydning.

Med hensyn til resurser henvises til den såkaldte "Alternativbrændsleutredningen". Her angives at der i 2020 vil kunne produceres ca. 20 TWh pr. år og i 2050 kunne det blive op mod 60 TWh (i dag anvendes i Sverige godt 70 TWh).

Man anbefaler at øge afgiften på fossile drivmidler, således at biodrivmidlerne bliver endnu mere konkurrencedygtige, og dermed vil få en større udbredelse.

For yderligere at fremme udbredelsen af biodrivmidler foreslås dels en forpligtelse til alle benzinselskaber om at sælge en vis mængde biodrivmidler, dels en øvre national maksimal begrænsning for, hvor meget der må sælges af fossile drivmidler.

A 1389/miljö

Medlemsförslag

om ett nordiskt miljöbilsavtal

(Väckt av Simo Rundgren m.fl.)

Marknaden för bibränslen kommer att utvecklas kraftigt under de närmaste åren. En utveckling av biobränslen får även en större strategisk betydelse för självförsörjningen inom bränslen. I sitt årliga tal till Förenta staternas kongress i januari ställde president George W. Bush upp som mål att etanol producerad i USA skall bli konkurrenskraftig på den internationella marknaden inom sex år.

Norden har varit framgångsrik inom många skilda områden. Flera mål för internationellt samarbete har först uppnåtts i Norden och först senare i hela Europa eller inom ett ännu större område. Det senaste exemplet på Nordens roll som europeisk och global pionjär är den nordiska elmarknaden.

En utveckling av bibränslemarknaden samt en ökning av miljövänlig bilism och självförsörjning inom bränslesektorn är en naturlig fortsättning på det nordiska regionala samarbetet. Det är i Nordens gemensamma intresse att länderna allt mer själva klarar av att producera det bränsle som behövs inom vägtrafiken och att biobränsle producerat i Norden är ett konkurrenskraftigt konsumentalternativ både till fossila bränslen och till biobränsle producerat på andra håll i världen. Ett gemensamt program för att utveckla miljöbilism kunde till exempel upprättas genom ett nordiskt miljöbilsavtal.

I avtalet bör det ställas upp långsiktiga mål för de åtgärder – skattelättnader, mer forskningsfinansiering, arbetsfördelning mellan de nordiska länderna – som bör vidtas för att biobränsle producerat i Norden, särskilt så kallade tredje generationens biobränslen, blir konkurrenskraftigt och används allt mer inom vägtrafiken. Detta förutsätter en övergripande granskning som även omfattar en utveckling av bilbeståndet samt produktions- och distributionssystemen för bränsle så att de tillsammans understöder en ökning av användningen av biobränsle. I detta sammanhang bör det nordiska samarbetet inte uppfattas som ett alternativ till europeiskt samarbete utan snarare som en motor i ett bredare regionalt och europeiskt samarbete.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår mittengruppen att

Nordiska rådet rekommenderar Nordiska ministerrådet

att utreda förutsättningarna för att upprätta ett nordiskt miljöbilsavtal för att främja konkurrenskraftig biobränsleproduktion i alla nordiska länder samt för att samnordiskt formulera långsiktiga strategiska mål för vägtrafikens bränsle och distributionsnätverk samt bilbeståndet

Köpenhamn, Torshavn, Helsingfors, Mariehamn, Oslo och Stockholm den 21 april 2006

Mikko Alatalo (cent)

Heli Berg (fp)

Tarja Cronberg (gröna)

Bente Dahl (RV)

Raija-Liisa Eklöw (Lib)

Joan Erlandsen (V)

Ragnar Erlandsson (AC)

Barbro Felting (mp)

Agne Hansson (c)

Kári P. Højgaard (Sjfl.)

Dagfinn Høybråten (KrF)

Michael Aastrup Jensen (V)

Jónína Bjartmarz (F)

Anne Margrethe Larsen (V)

Kristian Pihl Lorentzen (V)

Pehr Löw (sv)

Lauri Oinonen (cent)

Runar Patriksson (fp)

Marion Pedersen (V)

Aulis Ranta-Muotio (cent)

Leena Rauhala (kd)

Gabriel Romanus (fp)

Simo Rundgren (cent)

Irene Simonsen (V)

Tuve Skånberg (kd)

Dagfinn Sundsbø (Sp)

Gunilla Tjernberg (kd)

Pekka Vilkkuna (cent)

Skriftlig fråga om ett nordiskt nätverk av tankstationer för bio- och naturgas

Till Danmarks, Finlands, Norges och Sveriges regeringar

Inom den framtida trafiken kommer det att utnyttjas flera andra bränslen utöver de nuvarande: bl.a. biodiesel, etanol, metanol, träbase-
rade vätskor och gaser samt biogas. Dessa kommer att användas var för sig eller i skilda kombinationer – även tillsammans med fossi-
la bränslen.

Av de nuvarande biobränslena har biogas de minsta utsläppen och den bästa totala energibalansen. Det finns även andra skäl att öka
användningen av biogasen som fordonsbränsle. För det första produceras biogas alltid lokalt och decentraliserat, vilket innebär att den
är ett verkligt alternativ till importerat bränsle. För det andra existerar den teknik som behövs för att utnyttja gasen och det krävs ingen
komplicerad utrustning. Gastankarna i bilar kan lika väl fyllas med biogas som med naturgas. För det tredje kan en av de viktigaste
förutsättningarna för så kallad miljöbilism – ett täckande nätverk av tankstationer – redan nu ganska lätt skapas för gasbilar. Det
nuvarande naturgasnätverket kan fungera som distributionskanal för såväl bio- som naturgas.

I södra Sverige finns redan ett tätt nätverk av tankstationer för natur- och biogas. Ett sådant här nätverk enligt svensk modell bör
utvecklas och utvidgas så att det blir möjligt att tanka gas längs huvudvägarna i hela Norden.

Mot bakgrund av ovanstående vill jag ställa följande fråga:

Vilka åtgärder ämnar regeringarna i Finland, Sverige, Norge och Danmark vidta för att skapa ett täckande nätverk av tankstationer för
bio- och naturgas i Norden?

Helsingfors den 24 maj 2006

Pekka Vilkuna (cent)

Svar fra Danmarks, Finlands, Sveriges og Norges regjeringer avgitt den 22. august 2006

Det vises til brev av 24. mai 2006 der det nordiske rådets medlem Pekka Vilkuna, mittengruppen, stiller følgende spørsmål:

*”Vilka åtgärder ämnar regeringarna i Finland, Sverige, Norge och Danmark vidta för att skapa ett täckande nätverk av tankstationer
för bio- och naturgas i Norden?”*

Det norske formannskapet for Nordisk Ministerråd har hentet inn svar på spørsmålet fra den danske, finske og svenske regjeringen.
Under følger svarene fra de ulike lands regjeringer.

Svar fra Danmarks regering

Den danske regering er opmærksom på det stigende energiforbrug og den fortsatte afhængighed af olie i transportsektoren. Den danske regering støtter derfor aktivt udviklingen af alternative drivmidler til transport med henblik på at mindske olieafhængigheden og reducere CO₂ udslippet.

Således indvies i september 2006 et pilotanlæg på Danmarks Tekniske Universitet til produktion af bioethanol og biogas på basis af halm. Den danske regering yder en direkte støtte hertil på ca. 20 mio. DKK. Senest har den danske regering besluttet at afsætte yderligere 200 mio. DKK til forøget forskning og udvikling i 2. generations bioethanol produktionsteknologier, der udnytter halm og andre restprodukter. Det forudsættes, at private investorer bidrager med et lignende beløb, så samlet set er der tale om en betydelig ekstra indsats.

Regeringen vil senere i 2006 fremlægge en analyse af perspektiverne for, at alternative drivmidler som for eksempel biobrændstoffer, naturgas og brint på en omkostningseffektiv måde kan bidrage til at mindske olieafhængigheden og nedsætte CO₂-udslippet.

Fra 1. januar 2005 er biobrændstoffer til transport fritaget for CO₂-afgift i Danmark. Derved belønnes biobrændstoffernes miljøfordel fuldt ud på en måde, som er afstemt med de øvrige virkemidler i den danske klimapolitik. Den danske regering vil desuden undersøge de konkrete muligheder for over en længere årrække at foretage en provenuneutral og miljøfremmende omlægning af den samlede bilbeskatning.

Olieselskabet Statoil har i slutningen af maj 2006 introduceret bio95 på over halvdelen af deres danske tankstationer. Bio95 er 95 oktan benzin iblandet 5 % bioethanol og sælges til samme pris som almindelig blyfri 95 oktan benzin.

Den danske regerings bestræbelser på at fremme alternative drivmidler er således koncentreret om at støtte udvikling af nye teknologier samt at skabe fornuftige generelle rammebetingelser for de private aktører.

For så vidt angår etablering af et sammenhængende netværk af bio- og naturgas tankstationer i Norden er der efter den danske regerings opfattelse ikke behov for, at de nordiske regeringer involverer sig direkte i en fælles indsats for kommerciel markedsføring af bestemte drivmidler.

Svar fra Finlands regering

Finlands regering har forberedt ett lagförslag där bränsleförsäljare förpliktas att i bränslen som levereras till marknaden år 2008 ha minst 1 procent och 2009 ha minst 2 procent och år 2010 minst 3 procent biobränslen av den totala leveransmängden av motorbensin, dieselolja och biobränslen. Leveransmängderna beräknas enligt leveransernas energiinnehåll, och biobränslen kan levereras antingen skilt eller blandade i motorbensin och dieselolja så att kvalitetsfordringar för dessa bränslen uppfylls. Den här lösningen ger bränsleförsäljarna möjligheten att sätta till biobränslen i konventionella bränslen i den mängd som de generella kvalitetskraven tillåter. Med denna linje blir fordonens bränsleförsörjning inte heller ett problem i den internationella trafiken.

Naturgas levereras i Finland nu i Helsingfors närområden på två tankningsstationer. Finland är berett att överväga stöd närmast genom skatteavdragssystem för att främja användningen av alternativa bränslen när detta anses motiverat. Största delen av naturgasanvändningen i trafik sker i Finland i busstrafiken Helsingfors med omnejd.

Handels- och industriministeriet anser att i fråga om de alternativa drivmedlen bör det i första hand granskas om marknaden för dem kan utvecklas inom hela Europa. Tvärt emot vad som är fallet med elmarknaden finns det inget naturligt skäl inom synhåll för en separat nordisk bränslemarknad. Efterfrågan på och handeln med alternativa bränslen, såsom biobränslen, torde öka i Europa och ny produktion uppkommer i enlighet med produktionsförutsättningarna på marknadsvillkor. En samordning av bränsleproduktionen inom Norden på åtgärd av regeringarna är enligt ministeriets syn i dagens läge varken möjlig eller nödvändig.

Skalan av alternativa bränslen som är tekniskt användbara är redan nu vid och torde, i och med ny teknologi, bli ännu vidare. Det är naturligtvis önskvärt att de nationella valen av dessa inte skapar begränsningar i medborgarnas möjligheter att röra sig med egna fordon varsohelst i Europa. I dagens läge torde sådana begränsningar ännu inte förekomma. Även sådana personfordon, vilka uttryckligen är avsedda att använda ett visst alternativt bränsle, såsom natur- och biogas eller höga etanolblandningar (s.k. FFV-bilar), fungerar också med konventionellt bränsle. Detta stämmer visserligen inte i fråga om tunga fordon, men de är i allmänhet avsedda för lokal trafik inom ramen för en koncentrerad bränsledistribution, såsom är fallet med stadsbussar.

Tryggheten av bränsleförsörjningen på nordisk nivå borde inte få innebära t.ex. det att varje nordiskt land måste bygga ett sådant distributionssystem för alternativa bränslen som landet inte själv har behov av. Nätverket för biogas- och naturgasbränslen kommer att utvecklas i Finland enligt marknadens fordringar.

I sig är det önskvärt att de nordiska länderna samråder med varandra om sina planer för ibruktageandet av alternativa bränslen. I sista hand träffas dock avgörandena med nationella utgångspunkter. I dagens läge avviker de nordiska ländernas riktlinjer i fråga om alternativa bränslen t.o.m. i betydande grad från varandra.

Svar fra Sveriges regering

Den svenska regeringen har höga ambitioner när det gäller introduktionen av förnybara drivmedel.

För att uppfylla EU:s direktiv 2003/30/EG av den 8 maj 2003 om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel har riksdagen beslutat det vägledande nationella målet att biodrivmedel och andra förnybara drivmedel från och med 2005

skall utgöra minst 3 procent av den totala användningen av bensin och diesel för transportändamål beräknat på energiinnehåll. Målet för 2010 har på motsvarande sätt satts till 5,75 procent.

För att främja introduktionen av biodrivmedel har en skattestrategi införts, innebärande att koldioxidneutrala drivmedel varken påförs energiskatt eller koldioxidskatt. Europeiska kommissionen har nyligen godkänt skattestrategin för perioden fram till och med 2008. Genom riksdagens beslut den 16 december 2005 infördes lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel. Lagen innebär att de största bensinstationerna från och med den 1 april 2006 måste sälja förnybart drivmedel som till exempel etanol eller biogas. I ett första steg berörs bensinstationer som säljer mer än 3 000 kubikmeter bensin eller diesel per år. Kraven kommer sedan att skäpas successivt fram till år 2009 till att gälla de försäljningsställen som årligen tillhandahåller 1 000 kubikmeter konventionella bränslen eller mer.

Riksdagen gav i samband med behandlingen av regeringens proposition också regeringen i uppdrag att ta fram en långsiktig strategi för att stimulera tillgången och efterfrågan på flera förnybara bränslen. För att inte ensidigt gynna någon viss teknisk lösning har även ett statligt stöd till åtgärder för främjande av distribution av förnybara drivmedel införts. Detta stöd innebär att den som genomför investeringar för att kunna tillhandahålla förnybara drivmedel i enlighet med lagen (2005:1248) kan få bidrag med högst 30 procent av den totala kostnaden för åtgärden (investeringskostnaden). Bidraget får dock inte överstiga investeringskostnaden minskad med den lägsta kostnad som krävs för att kunna fullgöra kravet (normkostnaden). Stödet införs för att i någon mån underlätta även dyrare alternativ som t.ex. investeringar i tankställen för biogas.

Användningen av s.k. miljöfordon, däribland sådana som drivs med naturgas och/eller biogas, främjas även av en nedsättning av förmånsbeskattningen. Från och med 2006 uppgår förmånsvärdet för en gasbil till 60 % av förmånsvärdet för motsvarande konventionella bil.

Antalet fordon som kan drivas med biodrivmedel stiger kraftigt och intresset från allmänheten är stort. I första hand är det s.k. FFV, det vill säga fordon som kan drivas med upp till 85 procent bioetanol, som säljs, men s.k. bi-fuel fordon som kan drivas med biogas/naturgas eller bensin ökar också. På flera orter finns fordonsflottor, t.ex. stadsbussar, för biogasdrift. Världens första järnvägståg för biogasdrift har också nyligen tagits i trafik.

Biogasanvändningen är störst i sydvästra Sverige, där biogasen kan samdistribueras med naturgas i det befintliga naturgasnätet. Det finns idag drygt 60 tankstationer för gasfordon (inkl. biogasstationer) och ytterligare ett trettiotal är under planering. Medan antalet tankställen för biogas således ökar sker dock den snabbaste utbyggnaden för närvarande när det gäller tankställen för E85.

Hösten 2005 introducerade regeringen ett nytt mål för politiken; att förutsättningar skall skapas för att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen till 2020. I december inrättades Kommissionen mot oljeberoendet, som leddes av statsministern och i övrigt hade ledamöter från både myndigheter, intresseorganisationer, näringsliv och forskning. Kommissionens slutrapport offentliggjordes den 28 juni 2006.

Kommissionen föreslår utomordentligt ambitiösa mål om att minska vägtrafikens fossila bensin- och dieselanvändning med 40-50 procent till år 2020. Målet innefattar även de maskiner och transporter som nyttjas inom sektorerna jord- och skogsbruk, fiske och byggverksamhet. Detta föreslås uppnås genom en kombination av effektiviseringsåtgärder och genom en kraftfull introduktion av biodrivmedel.

Tankställen för biogas kan försörjas genom transporter med tankbil och behöver inte ligga i anslutning till ett sammanhängande naturgasnät. Samdistributionen av biogas och naturgas i sydvästra Sverige har dock visat sig ha vissa fördelar.

Det finns inga planer på statliga åtgärder för att främja utbyggnaden av det svenska naturgasnätet. I propositionen Nationell klimatpolitik i global samverkan (prop. 2005/06:172) gör regeringen bedömningen att intresset av tillförsel från fossila bränslen minskar i takt med att samhället inriktas på att underlätta och främja etablering och utbyggnad av förnybar energi såsom vindkraft och biobränsleberedning. Det finns därför vare sig energipolitiska skäl eller klimatpolitiskt utrymme för en storskalig utbyggnad av naturgasnätet. En eventuell utbyggnad förutsätts ske på kommersiella grunder. Något statligt stöd kommer inte att kunna påräknas.

Även om Sverige idag främjar introduktionen av olika biodrivmedel som biogas måste en bilflotta kunna utnyttjas mer än lokalt och vara anpassad till variationer och förutsättningar i olika länder. Utöver utbyggnaden av natur- och biogasnät kan det finnas värdefulla synergier att uppnå genom ett nordiskt samarbete vad gäller utformning och utbyggnad av tankställen, substituerbarhet mellan olika bränslekvaliteter m.m.

Svar fra Norges regjering

Den norske regjeringen ønsker å legge til rette for en mer miljøvennlig transportsektor og økt bruk av miljøvennlig drivstoff, inklusive bio- og naturgass. Avgiftssystemet og støtte til forskning og utvikling er de viktigste virkemidlene.

Gass benyttes allerede som drivstoff for busser etter at Samferdselsdepartementet har støttet ulike forsøksordninger. I tillegg kan en del personbiler benytte propan (LPG). Ca. 170 bensinstasjoner i Norge har biodrivstoff og 42 har LPG (Kilde: Norsk petroleumsinstitutt).

Gass benyttes også på ett riksvegferjesamband i Møre- og Romsdal. På ytterligere to riksvegferjesamband vil det fra den 1 januar 2007 komme fem nye ferjer drevet med flytende naturgass (LNG). Dette er i tråd med Regjeringens målsetting om økt bruk av naturgass innenlands og en mer miljøvennlig ferjeflåte. Samferdselsdepartementet ønsker utvidet bruk av naturgass i ferjesektoren der det ligger til rette for det. En avgift på utslipp av NOx, som er varslet innført fra 1. januar 2007, vil øke lønnsomheten av å ta i bruk gass i

ferjesektoren. Avgiften skal, kombinert med andre virkemidler, bidra til å oppfylle Norges NOx forpliktelsen i Gøteborg-protokollen. Bruk av ferjer drevet med naturgass reduserer NOx utslippene vesentlig.

Gjennom forskningsprogrammet RENERGI, som forvaltes av Norges Forskningsråd, bidrar Samferdselsdepartementet med midler blant annet til forsøk med produksjon og distribusjon av biogass. Ett prosjekt går ut på å bygge og drifte en stasjon for biogass i Fredrikstad, som skal kunne inngå i en biogassveg mellom Oslo og Gøteborg.

Gass er også favorisert gjennom avgiftssystemet, og det legges i dag ikke avgift på gass som drivstoff. Regjeringen vil i forbindelse med budsjettet for 2007 legge frem et forslag til endring av bilavgiftssystemet i en mer miljøvennlig retning.

Når det gjelder spørsmålet om et felles nordisk nettverk for tanking av gass, er behovet for sammenhengende ruter mindre enn f.eks. for hydrogen siden kjøretøy som benytter gass også kan benytte vanlig drivstoff. Det er heller ingen avhengighet mellom fyllestasjonene siden distribusjonen i hovedsak skjer med bil og ikke f.eks. i rør. For å øke oppmerksomheten rundt bio- og naturgass som drivstoff kan det likevel være en fordel å kanalisere eventuelle offentlig støttede prosjekter/forsøk slik at de kan danne ruter mellom flere land. Samferdselsdepartementet vil derfor be Forskningsrådet om å vurdere om eventuelle nye biogassprosjekter bør legges i eller i tilknytning til Oslo-Gøteborgruten.

Overgang til alternative drivstoff er en viktig og prioritert sak, og regjeringen stiller seg positiv til nærmere kontakt og diskusjon om framtidige muligheter for samarbeid.

Oslo, den 22. august 2006

Odd Roger Enoksen
Olje- og energiminister

Miljø- og Naturresurseudvalgets betænkning

Medlemsforslag om kraftsituationen i Norden

(Medlemsforslag, se s. 3)

Miljø- og Naturresurseudvalgets forslag

Miljø- og Naturresurseudvalget foreslår, at

Nordisk Råd rekommanderer Nordisk Ministerråd

- 1) at foretage en gennemgang af forskellige eksisterende prognoser for det fremtidige el-forbrug i de nordiske lande og foretage en vurdering af, hvorvidt disse giver et realistisk billede af forventningerne
- 2) at foretage en gennemgang af eksisterende planer for forøgelse af el-produktionen i Norden og for forbedringer af transmissionskapaciteten i og mellem de nordiske lande

Baggrund

I januar 2005 stillede Den Socialdemokratiske Gruppe i Nordisk Råd et medlemsforslag om kraftsituationen i Norden (A 1362/miljø).

Kort resumé af medlemsforslaget

Medlemsforslaget anmoder om, at Nordisk Ministerråd skal foretage en gennemgang af prognoser for det fremtidige energiforbrug og sammenholde dette med planer for produktions- og transmissionskapaciteten i Norden.

Baggrunden er, at det i en rapport fra SINTEF bliver lagt frem, at det forventede fremtidige kraftforbrug overstiger de planlagte kapacitetsforøgelser og energieffektiviseringer. Herved kan Norden blive afhængig af at importere kraft udefra, hvilket forslagsstillerne finder utilfredsstillende.

Medlemsforslagets fulde ordlyd fremgår af bilag til nærværende betænkning.

Behandling af medlemsforslaget

Medlemsforslaget er blevet behandlet i Miljø- og Naturresurseudvalget på møder den 28. april 2005 i Pärnu, Estland og den 29. juni 2005 i Bodø, Norge.

Det er overfor udvalget oplyst, at Nordisk Ministerråds El-gruppe i 2004 har bedt EBL-kompetance og SINTEF Energiforskning om sammen at gennemføre en analyse af sårbarheden af det nordiske el-forsyningssystem.

Analysens hovedkonklusioner er

- Strømfald: Udfald i større områder, som det oplevedes i Østdanmark-Sydsverige i 2003 er kun sandsynlige ca. hvert 30. år.
- Energimangel: Sandsynligheden for at situationen med høje el-priser, som den oplevedes i 2002-2003, gentager sig er beregnet til én gang hvert 10. år. I fremtiden kan mangelsituationer dog forudsiges til, statistisk set, at ville forekomme én gang hvert 6. år.
- Effektmangel (over-belastning eller udfald): I dagens situation er der meget lav sandsynlighed for at der opstår effektmangel. Risikoen for effektmangel øger frem mod 2010.

Det er desuden oplyst overfor udvalget, at de nordiske landes regeringer finder, at et effektivt virkemiddel til at reducere risikoen for strømudfald vil være tiltag rettet mod forbedring af rammevilkårene for udvikling af transmissionsnettet. Det er også regeringernes opfattelse, at høje priser ikke i sig selv er et tilstrækkeligt grundlag for at gribe ind i markedet, idet det bør overlades til markedet at vurdere investeringer i ny produktionskapacitet. Desuden finder regeringerne, at forbrugerfleksibiliteten bør øges (det vil eksempelvis sige, at forbrugerne efterspørger el på forskellige tidspunkter af døgnet etc.).

Udvalgets synspunkter

Udvalget finder med udgangspunkt i SINTEF/EBL-kompetanserapporten og de vurderinger, de nordiske landes regeringer har tilkendegivet, at medlemsforslaget er velbegrundet og yderst relevant. Spørgsmålet om at sikre forbrugernes fremtidige forsyningssikkerhed med el til rimelige priser ligger således udvalget meget på sinde. Der henvises desuden til Nordisk Råds fremstilling 4/2004 angående nordisk el-transmissionsnet.

I forhold til medlemsforslaget har udvalget ønsket i første omgang at begrænse fremstillingen til ministerrådet til at omfatte en opgørelse og vurdering af prognoser for udbud, efterspørgsel og transmissionskapacitet. På baggrund af de oplysninger, der fremkommer, vil udvalget vurdere, hvorvidt det er formålstjenligt at fremsætte yderligere rekommandationer om initiativer til at sikre den fremtidige elforsyning.

Konklusion

Miljø- og Naturresurseudvalget foreslår, at

Nordisk Råd rekommanderer Nordisk Ministerråd

- 1) at foretage en gennemgang af forskellige eksisterende prognoser for det fremtidige el-forbrug i de nordiske lande og foretage en vurdering af, hvorvidt disse giver et realistisk billede af forventningerne
- 2) at foretage en gennemgang af eksisterende planer for forøgelse af el-produktionen i Norden og for forbedringer af transmissionskapaciteten i og mellem de nordiske lande

Bodø, den 29. juni 2005

Ásta R. Jóhannesdóttir (A)
Sinikka Bohlin (s)
Barbro Feltzing (mp)
Hanna-Leena Hemming (saml)
Kári P. Højgaard (Sjfl.)
Kristen Touborg Jensen (SF)

Kuupik Kleist (IA)
Asmund Kristoffersen (A), leder
Johan Linander (c)
Simo Rundgren (cent)
Suvi-Anne Siimes (vänst)
Barbro Sundback (ÅSD)

Medlemsforslag

om kraftsituasjonen i Norden

(Framlagt av Den sosialdemokratiske gruppen i Nordisk Råd)

Norden er en energirik del av Europa. Selv om energiresursene fordeles ulikt mellom de nordiske land er Norden en nettoeksportør av energi når vi ser olje, gass og elektrisitet under ett. Kraftforbruket i Norden har økt mens produksjonen har økt mindre. Det gjør at Norden i et år med normale mengder nedbør ikke lengre er selvforsynt med kraft, og vi har gjort oss avhengig av å importere lite miljøvennlig kraft fra våre naboland, som for eksempel Russland og Polen. Denne kraften kommer i stor grad fra atomkraftverk og sterkt forurensende kullkraftverk.

Flere prognoser viser at kraftforbruket i Norden vil øke i tiden fremover. Trolig vil økningen i forbruk være større enn de planer som foreligger for økt produksjonskapasitet og energieffektivisering. Det kommer blant annet frem i en rapport forskningsstiftelsen SINTEF ("Vulnerability of the Nordic Power System", nr 171a-2004) har laget på oppdrag fra Nordisk Ministerråd. Det vil gjøre oss enda mer avhengig av importert kraft, noe som krever økt overføringskapasitet.

I Norden utgjør vannkraften en stor del av kraftproduksjonen, men også her er det store variasjoner mellom de ulike land. I Norge er så godt som all kraftproduksjon fra vannkraftverk, Finland har mye varmekraft og atomkraft, Sverige har atomkraft og vannkraft, mens Danmark har varmekraft og noe vindkraft. Island er ikke en del av det nordiske kraftmarkedet, men har en betydelig kraftproduksjon og er selvforsynt med kraft. I 2003 fordelte kraftproduksjonen i landene som utgjør det nordiske kraftmarkedet, Danmark, Finland, Norge og Sverige seg slik:

	Total kraftproduksjon	Vannkraft	Atomkraft	Varmekraft	Vind
Danmark	43,75	0,02	-	38,17	5,56
Finland	79,86	9,30	21,80	48,65	0,09
Sverige	132,55	52,98	65,46	13,48	0,63
Norge	107,12	106,00	-	0,90	0,22
Totalt	363,28	168,30	87,28	101,20	6,50

Det store innslaget av vannkraft i Norden sett under ett, gjør at kraftproduksjonen varierer sterkt og vi er svært sårbare i tørrår. I år med lite nedbør er vi derfor avhengig av tilstrekkelig import og overføringskapasitet mellom Norden og nabolandene. En utilfredsstillende produksjonskapasitet i Norden og en for liten overføringskapasitet mellom Norden og nærområdene gjør at vi på sikt kan være i en situasjon der vi ikke har en sikker kraftforsyning i Norden.

Kapasiteten på overføringsnett og produksjonskapasitet internt i Norden kan også bli anstrengt i perioder da forbruket er svært høyt. Slike perioder kan oppstå på bestemte tider av et døgn eller i kalde perioder. I områder med presset overføringskapasitet kan faren for bortfall av strømforsyningen i kortere eller lengre tidsrom være stor i slike perioder. Bortfall i strømforsyningen kan få store konsekvenser innen mange viktige samfunnsområder og i verste fall sette liv og helse i fare.

I alle nordiske land gjøres det tiltak for å redusere veksten i kraftforbruket. Tiltakene er likevel ikke nok til å redusere kraftforbruket ut fra dagens nivå, men tiltakene kan redusere veksten noe.

Den sosialdemokratiske gruppen i Nordisk Råd mener at det er uheldig at Norden gjør seg avhengig av å importere kraft fra våre naboland utenfor Norden. Dette er lite miljøvennlig og fører til en utilfredsstillende kraftforsyningssikkerhet i de nordiske land. Norden må ha som mål og være selvforsynt med kraft og også kunne eksportere kraft i perioder med overskudd. Dette krever økt produksjonskapasitet i Norden og økt overføringskapasitet mellom de nordiske land

og mellom våre naboland, slik at vi kan ha en best mulig effektiv og miljøvennlig utnyttelse av den samlede produksjonskapasiteten i Norden og våre nærområder.

Mot bakgrunn av ovenstående foreslår Den sosialdemokratiske gruppen at

Nordisk Råd rekommanderer Nordisk Ministerråd

å foreta en gjennomgang av de ulike prognoser som foreligger for fremtidig energiforbruk og hvor vidt disse gir et rett bilde av situasjonen

å foreta en gjennomgang av tiltak for økt produksjon og overføringskapasitet som er planlagt for å bedre kraftforsyningen

å foreslå ytterligere tiltak for økt produksjon, bedre overføringer og flere forbruksdempede tiltak for å bedre situasjonen

å gi tilbakemelding til Nordisk Råd innen sesjonen 2005

København, 26. januar 2005

Arja Alho (sd)

Berit Brøby (A)

Reynoldh Furustrand (s)

Anita Johansson (s)

Per Kaalund (S)

Asmund Kristoffersen (A)

Rannveig Guðmundsdóttir (A)

Berndt Sköldestig (s)

Ole Stavad (S)

Lars Wegendal (s)

Meddelelse

om fremstilling 12/2005/miljø Kraftsituationen i Norden (A 1362/miljø)

Fremstillingen lyder:

Nordisk Råd rekommanderer Nordisk Ministerråd,

- 3) at foretage en gennemgang af forskellige eksisterende prognoser for det fremtidige el-forbrug i de nordiske lande og foretage en vurdering af, hvorvidt disse giver et realistisk billede af forventningerne
- 4) at foretage en gennemgang af eksisterende planer for forøgelse af el-produktionen i Norden og for forbedringer af transmissionskapaciteten i og mellem de nordiske lande

Nordisk Ministerråd meddeler:

1) Prognoser for det fremtidige elforbrug i de Nordiske landene viser en samlet vekst i energiforbrug på 18 TWh frem mot 2010.

Brutto etterspørsel (TWh)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Norden	414	417	424	429	435	439
Finland	89	90	92	92	92	93
Dan- mark	36	36	36	36	36	37
Sverige	154	155	156	157	158	159
Norge	126	126	127	129	132	134
Island	9	10	13	15	16	16

Det må bemerkes at prognosene for hvert av landene er basert på svært varierende forusetninger¹ og beregningsmetodikk. Det er derfor ikke tale om en prognose for Norden, men mer en sammenstilling av de ulike landenes prognoser².

Til sammenlikning referers det til Nordels sammenstilling av forventet forbruk i Norden i 2008. Nordel forventer et forbruk på ca. 415 TWh i 2008.

¹ Den norske prognosen forutsetter uendret forbruk fra kraftintensiv industri fra 2005 og tar utgangspunkt i et middelpriis-scenario, flere beregninger er utført med andre prisforutsetninger. For Danmarks del gjelder det at veksten er betydelig redusert som følge av forventninger om resultater av energiparings- og effektiviseringstiltak.

² Nordels analyse har ikke regnet med Island, derfor vil tallene i dette notatet avvike en del fra Nordel's tall. Normalt regnes ikke Island til det nordiske markedet siden Island ikke har fysisk forbindelse til elmarkedet i Norden for øvrig.

Ministerrådet anser at de forskjellige eksisterende prognosene for det fremtidige elforbruk er velbalanserte.

2) a) Produksjon:

Det nordiske marked har til i dag sikret at forholdet mellom forbruk og produksjon i Norden som helhet har vært balansert, også under pressede situasjoner.

I 2004 ble det produsert 377 TWh i det nordiske elmarkedet og Norden var nettoimportør av ca. 12 TWh.

Produksjon (TWh)		
	2004	2004 netto imp/eksp
Norden	377	12
Finland	82	5
Danmark	38	-3
Sverige	148	-2
Norge	109	12

Det er en viktig forutsetning i Norden at nye investeringsbeslutninger for produksjonskapasitet tas i forhold til lønnsomhet. Selv om utbygging skulle vise seg lønnsomt i forhold til markedet, er det også politisk usikkerhet omkring en rekke nye prosjekter, slik som et mulig el-sertifikat marked mellom Norge og Sverige. Det er derfor ikke mulig å gi en total prognose eller sammenstilling av ny produksjonskapasitet i det Nordiske markedet.

I perioden frem mot 2010 forligger vedtatte planer for forsterkning av produksjonskapasiteten. Listen må ikke ses på som utfyllende.

Finland

- 40 MW vannkraft, 2005-2008
- 95 MW vind, 2005-2008
- 140 MW diverse CHP og kjernekraft, 2005-2008
- 1600 MW kjernekraft, 2009

Danmark

- 125 MW biomasse og kull CHP og gass, 2005-2008
- 400 MW off-shore vind, 2008-2009

Norge

- 430 MW gasskraft (usikkert)³
- 300 MW små vannkraftverk
- 400 MW vindkraftverk

Sverige

- 660 MW CHP gass
- Vindkraftverk

Island

³ Tre gasskraftprosjekter har fått konsesjon i Norge, men det er usikkert hvor mange av prosjektene som vil realiseres som følge av forhold knyttet til rammebetingelser for eksempel krav til CO₂-rensing, lønnsomhet og infrastruktur for gass osv.

- 300 MW geotermisk kraftverk
- 690 MW vannkraftverk

Det er gitt konsesjon til flere nye vann- og vindkraftprosjekter i Norge og vindkraftprosjekter i Sverige. I tillegg planlegges en økt produksjon i gjenværende eksisterende kjernekraftenheter i Barsebäck i Sverige. Frem mot 2010 planlegges ca. 800 MW (kull) tatt ut av produksjon i Danmark.

I den takt disse nye kraftverkene blir realisert vil de bidra til å produksjonen av energi i perioden fremover.

Til sammenlikning konkluderer Nordel med at de økte investeringene i ny produksjonskapasitet vil gi økt produksjon og bidra til at det nordiske elsystemet vil kunne møte den forventete veksten i forbruk forutsatt gjennomsnittlige forhold. Nordel forventer en produksjon på 431 TWh i Norden i 2008, altså at Norden vil være en netto-eksportør av kraft på 16 TWh.

b) Overføringskapasitet/Nett:

På energi ministrenes oppfordring i Akureyriklæringen har Nordel levert et forslag til ytterligere harmonisering mellom de systemansvarlige for overføringsnettet i Norden. Harmoniseringsarbeidet er et viktig skritt på veien til økt transparens og forutsigbarhet for aktører og investorer i markedet. Nordel har også presentert en videreutviklingsplan for forsterkninger i overføringskapasitet mellom de nordiske landene:

Følgende fem snitt er inkludert i Nordels ”pakke” (ikke prioritert rekkefølge):

- Snitt 4 600-800 MW (i Syd Sverige)
- Fenno-Skan, 600-800 MW, (mellom Sverige og Finland)
- Storebælt forbindelsen 600 MW (mellom Jylland og Sjælland)
- Nea – Järpströmmen, (mellom Midt Norge og Sverige)
- Skagerrak 4, 600 MW (mellom Norge og Jylland)

I den takt disse forbindelsene realiseres, vil de kunne bidra til en bedre kraftflyt og forsyningsikkerhet i Norden. Behovet for ny produksjons- og overføringskapasitet kan reduseres som følge av en mer effektiv og omfattende kraftflyt mellom de nordiske landene.

I tillegg planlegges det følgende forbindelser mellom Norden og tredjeland:

- Estlink, 350 MW, 2006 (mellom Finland og Estland)
- NordNed, 600 MW, 2008 (mellom Norge og Nederland)
- Oppgradering av Tysklandsforbindelsen fra Danmark

I den grad disse planlagte prosjektene gjennomføres vil de bidra til å øke utvekslingskapasiteten inn og ut av Norden.

Konklusjon om energibalansen:

I den grad de planlagte investeringene i ny produksjonskapasitet og forsterkningene i overføringskapasitet innen Norden og ut av Norden gjennomføres, vil dette bidra til å møte den forventede økningen i etterspørsel på 18 TWh. Det er derfor rimelig å anta at det nordiske el-markedet vil sikre en balanse mellom energiforbruk, produksjon og import også i 2010, forutsatt gjennomsnittlige forhold.

Referanser:

Norge: Elektrisitetsetterspørseel framover, T. Bye og F.R. Aune, Statistisk Sentralbyrå (Sep 2005)

Finland: Energi- och klimatstrategin (utkast), færdig oktober-november 2005.

Sverige: Prognoser över utsläpp av växthusgaser, Kap. 6. Energimyndigheten ER, 20:2004

Danmark: Basisfremskrivning af el- og fjernvarmeproduktionen 2005-2025, Teknisk baggrundsrapport til Energistrategi 2025, S.L. Pedersen, Energistyrelsen (Jun 2005)

Nordel: Power and Energy Balances Forecast 2008, Nordel's Balance Group (Jun 2005)

Fremstillingen kan hermed avskrives.

Miljø- og Naturresurseudvalgets betænkning

over meddelelse om fremstilling 12/2005/miljø Kraftsituationen i Norden (A 1362/miljø)

Nordisk Ministerråd foretager en opstilling af det forventede fremtidige elforbrug frem til 2010. På baggrund heraf anser ministerrådet, at de eksisterende prognoser er dækkende.

Med hensyn til forøget el-produktion vurderer Ministerrådet, at gennemsigthed, politisk forudsigelighed og udbygning af kraftoverføringsmulighederne mellem de nordiske lande samt Baltikum og Nordeuropa vil være tilstrækkelige forudsætninger til at sikre de fornødne investeringer i ny produktion. Ministerrådet fremhæver, at det nordiske el-marked er åbent og baseret på markedsmekanismer. Beslutninger om investeringer i øget kapacitet tages ud fra lønsomhedsbetragtninger.

Miljø- og Naturresurseudvalget takker for informationen og ønsker at fastholde ministrenes fokus på at overvåge, hvorvidt de forudsætninger, som prognoser og antagelser om markedets reaktioner bygger på, også fortsat er gældende.

På baggrund af ovennævnte foreslår Miljø- og Naturresurseudvalget,

at Nordisk Råd tager meddelelsen til efterretning og anser Fremst. 12/2005/miljø som *færdigbehandlet* for rådets vedkommende

Lahtis, den 20. september 2006

Ásta R. Jóhannesdóttir (A)

Sinikka Bohlin (S)

Raija-Liisa Eklöw (Lib)

Barbro Feltzing (mp)

Agne Hansson (c)

Hanna-Leena Hemming (saml), viceordf.

Kári P. Højgaard (Sjfl.)

Ivar Kristiansen (H)

Asmund Kristoffersen (A), leder

Johan Lund Olsen (IA)

Aulis Ranta-Muotio (cent)