



Energistyrelsen
Amaliegade 44
1256 København K

Att.: Peter Willumsen

18. november 2011

Biobrændstofloven

Vi kan støtte det fremsendte forslag til ændring af Biobrændstofloven.

Vi er enige i at de foreslåede ændringer er nødvendige for at sikre en korrekt gennemførelse af VE-direktivets bestemmelser i Biobrændstofloven.

Vi mener dog at forslaget bør ændres på et enkelt område for at undgå at større mængder af benzin må kasseres som følge af en utilsigtet for lav iblanding af biobrændstof.

I den foreslåede § 3 stk. 2 stilles der krav om minimum 4,8 % biobrændstof målt som volumen i benzin.

Olieselskaberne blander allerede i dag 4,8 % bioethanol i alt benzin (undtagen 98 oktan) og vil derfor i princippet opfylde dette minimumskrav. I de forudgående drøftelser vi har haft med Energistyrelsen om de nødvendige tilpasninger af biobrændstofloven for at sikre en korrekt gennemførelse af VE-direktivets bestemmelser har vi derfor bakket op om den foreslåede grænse.

Men vi er efterfølgende blevet opmærksomme på at der i praksis kan være situationer hvor iblandingen kommer under lovens krav. Hvis der under iblandingen opstår ubalance mellem det forskellige udstyr der styrer iblandingen, kan mængden af bioethanol i benzinen komme under 4,8 %. Vi beklager at vi ikke tidligere har været opmærksom på dette problem så der kunne være taget højde for det ved udarbejdelsen af lovforslaget.

Benzinen vil stadig opfylde de krav som den øvrige lovgivning stiller – jævnfør Brændstofbekendtgørelsen nummer 884 af 15. april 2011. Benzinen vil derfor i dag lovligt kunne anvendes og sælges som brændstof. Men benzinen vil ikke opfylde det nye krav til minimumsiblanding af biobrændstof og vil derfor ikke lovligt kunne sælges. Benzinen vil derfor skulle destrueres, eller der skal søges om dispensation i henhold til den nye § 7 a.

For at undgå at større mængder af benzin i fremtiden må kasseres eller et større administrativt arbejde med at søge dispensation for minimums iblandingen, vil vi derfor foreslå at kravet til iblanding af benzin sænkes.

Konkret foreslår vi at minimumskravet til biobrændstof i benzin bliver 1,56 % målt som volumen i stedet for 4,8 %. 1,56 % målt som volumen svarer til 1 % bioethanol målt som energi. Kravet til iblanding af biobrændstof i benzin bliver derfor det samme som kravet til iblanding af biobrændstof i diesel målt som energi. Det vil samtidig sikre en indbyrdes ligestilling og logik i bestemmelserne.

Endelig vil den foreslåede ændring sikre olieselskabernes mulighed for at opfylde lovens krav om samlet 5,75 % biobrændstof målt som energi mest omkostningseffektivt.

Det er vores vurdering at forslaget ikke ændrer på sikkerheden for en korrekt gennemførelse af VE-direktivets bestemmelser i Biobrændstofloven.

Vi har ikke kommentarer til de foreslåede ændringer af VE-loven og byggeloven.

Vi står selvfølgelig til rådighed for en uddybning af vores kommentarer ligesom vi gerne mødes for en nærmere drøftelse.

Med venlig hilsen

Michael Mücke Jensen

anvend@ens.dk

pwi@ens.dk

jbe@ens.dk

kan@ebst.dk

Høring af udkast til lovforslag om:

- **Ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport – krav om minimumsblanding af biobrændstoffer**
- **Reservation af arealer til statsligt udbud af havvindmøller – ændring af VE-loven**
- **Ændring af byggeloven – præcisering af lovens tekst om pligten til at tegne en byggeskadeforsikring**

KL har den 28. oktober 2011 modtaget ovennævnte høring, og skal i den forbindelse udtale følgende:

Ad Biobrændstofloven:

Med lovforslaget foreslås det, at der fastsættes minimumskrav til indholdet af biobrændstof i brændstof til landtransport, og ministeren får en snæver dispensationsmulighed for minimumskravet, der kan bruges i force majeure situationer og lignende.

KLs sekretariat har ikke bemærkninger i den anledning.

Ad VE-loven:

Lovforslaget indeholder en præcisering af bestemmelser i lov om fremme af vedvarende energi vedr. arealreservationer til mulige fremtidige udbud af store havmølleparker, så klima- og energiministeren kan afslå ansøgninger, hvis dette vurderes hensigtsmæssigt for at gennemføre et kommende statsligt udbud i det udpegede område.

Ændring af VE-loven om reservation af arealer til statsligt udbud af havvindmøller er et forslag, som skal være med til at sikre den samfundsmæssigt mest hensigtsmæssige udbygning med havvindmøller. KLs sekretariat har ingen bemærkninger til den foreslåede lovændring.

Ad Byggeloven

Den 17. november 2011

Jnr 10.10.02 K04

Sagsid 000234868

Ref AKP

akp@kl.dk

Dir 3370

Weidekampsgade 10

Postboks 3370

2300 København S

Tlf 3370 3370

Fax 3370 3371

www.kl.dk

1/2

Lovforslaget indeholder en præcisering af byggelovens regler om bygherres pligt til at tegne en byggeskadeforsikring. Præciseringen sker for at sikre en klar og entydig forståelse af lovens ordlyd samt for at opnå en ensartet praksis i statsforvaltningernes afgørelser og dermed i kommunernes byggesagsbehandling.

KLs sekretariats finder, at den foreslåede præcisering af reglerne er nødvendig, da statsforvaltningerne har afgjort ens sager om byggeskadeforsikring forskelligt. Dermed har statsforvaltningerne skabt usikkerhed i kommunernes sagsbehandling i sager om byggeskadeforsikring.

Af høringsskrivelsen fremgår, at formålet er at få kommunerne til at gennemføre ensartet sagsbehandling. KLs sekretariat skal anmode om, at problemstillingen i omtalen af lovforslaget adresseres, så det klart fremgår, at formålet er at sikre ensartede afgørelse i klagesager i **statsforvaltningerne** med dermed afledte effekter.

KLs sekretariat ønsker en tilsvarende præcisering i reglerne om partshøring i byggesager. KLs sekretariat er tilfreds med, at Erhvervs- og Byggestyrelsen i sommeren 2011 på styrelsens hjemmeside bistod vejledningsmæssigt med afklaring af spørgsmål om partshøring. KLs sekretariat foreslår, at denne afklaring skrives ind i loven, så der kommer en klar lovtekst, som kommunerne kan administrere efter. Der er brug for alle initiativer, der kan hjælpe til med gøre byggesagsbehandlingstiden så kort som mulig.

Der tages forbehold for eventuelle supplerende bemærkninger som følge af politisk behandling i KL.

Med venlig hilsen

Anni Kær Pedersen

Energistyrelsen
Amaliegade 44

1256 København K

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

DATO: 18-11-2011
SAGSNR.: 2011 - 4312
ID NR.: 148551

anvend@ens.dk + pwi@ens.dk + jbe@ens.dk + kan@ebst.dk

Høring - udkast til forslag om ændring af biobrændstofloven, VE-loven og byggeloven

Ved e-mail af 28-10-2011 har Energistyrelsen anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Advokatrådet har følgende bemærkninger:

Hvad angår forslaget til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport kan det påpeges, at både den gældende lov og det lovforslag, som er sendt i høring er formuleret på en måde, så de forpligtelser, der pålægges importører og producenter af benzin, gas og dieselolie ("virksomheder") vedrørende iblanding af biobrændstoffer, alene vedrører de brændstoffer, som virksomhederne sælger til landtransport. Virksomhedernes eget forbrug af biobrændstoffer til landtransport synes derimod ikke omfattet af forpligtelsen vedrørende iblanding af biobrændstoffer. Det er uklart om denne sondring er tilsigtet og hvad begrundelse herfor i givet fald er.

Derudover giver lovforslaget ikke anledning til bemærkninger fra Advokatrådet.

Med venlig hilsen



Rasmus Møller Madsen

Biodynamisk Forbrugersammenslutning

17-11-2011

Energistyrelsen

Høringssvar om: Biobrændstof

J.nr.: 2505/1230-0003

10 % biobrændstof i transport-brændstoffer forekommer etisk forkert og urealistisk.

Er der regnet rigtigt på de ting. Vi kan da ikke bruge den meste landbrugsjord i verden til det. Hvad skal mennesker så spise?

Vores muldjord bliver forarmet til ødelagt, hvis den ikke fortsat tilføres rigelige mængder af organisk stof. Som biodynamikere erfarer vi, at en fortsat produktion af kompost til jorden er afgørende nødvendig. Ellers bliver ulødige planteprodukter, som ikke kan nære os på rette måde. Min største biodynamiske selleri er på 1,8 kg. Den størrelse kan ikke vokse uden en rigtig god muld.

Burger vi halm, raps, hvede osv. til brændstof, så vil det gå helt galt med at nære Jordens befolkning og ikke mindst på en kvalitativ måde, så folk vil blive fortsat tiltagende syge. Mænds sædceller vil degenerere endnu mere.

Kære politikere m.fl. – vi vil dybt fraråde dette.

Med venlig hilsen på landsforeningens vegne

Lars Mikkelsen, Toftevænget 30, 3320 Skævinge, 4828 8700



Energistyrelsen
Erhvervs- og Byggestyrelsen

På anvend@ens.dk med kopi til pwi@ens.dk,
jbe@ens.dk og kan@ebst.dk

18. november 2011
Sst/ig


- Høring af udkast til lovforslag om:**
- **Ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport – krav om minimumsiblanding af biobrændstoffer**
 - **Reservation af arealer til statsligt udbud af havvindmøller – ændring af VE-loven**
 - **Ændring af byggeloven – præcisering af lovens tekst om pligten til at tegne en byggeskadeforsikring**

Energistyrelsen har den 28. oktober 2011 sendt udkast til forslag til nævnte love.

Dansk Fjernvarme takker for muligheden for at kommentere udkastene, og har ingen bemærkninger til det.

Med venlig hilsen

Dansk Fjernvarme


Søren Schmidt Thomsen

Afdelingsleder, Kommunikation og Politisk interessevaretagelse

Energistyrelsen
Amaliegade 44
1256 København K

Kopi til:
Transportministeriet

DSB's bidrag til høringssvar på Energistyrelsens høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer med videre

Koncernsekretariat &
jura

DSB er blevet gjort opmærksom på Energistyrelsens høring af 31. oktober 2011 om Ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport – krav om minimumsiblanding af biobrændstoffer.

18. november 2011

Baggrund

Jernbanetrafik er grundlæggende karakteriseret ved, at den udføres med materiel, der har en meget lang levetid set i forhold til de køretøjer, der anvendes til vejtransport. De faktiske levetider for togmateriel i form af lokomotiver, togsæt og togvogne ligger således i størrelsesordenen 30 år. Dermed vil omstillingstiden for jernbanemateriel være væsentligt længere end for vejtrafik, som der umiddelbart fokuseres på i Energistyrelsens lovforslag.

DSB
Koncernsekretariatet
Sølvgade 40 A-G
DK-1307 København K

Mobil 24 68 49 30
viri@dsb.dk
www.dsb.dk

DSB er i al almindelighed en særdeles miljøbevidst virksomhed, og har siden 1992 arbejdet systematisk på at begrænse påvirkningen af miljøet. DSB har som langsigtet mål at blive CO2 neutral i 2030, mens det på mellemlang sigt er målet at halvere vores CO2 udledning pr. personkm i perioden fra 2005 til 2020.

På miljøområdet lægger DSB derfor stor vægt på at bibringe virksomheden en stadig mere grøn profil, og DSB har iværksat en lang række projekter, der skal minimere såvel energiforbrug, som miljøbelastning i forbindelse med driften af jernbanevirksomhed.

Når det er sagt, sker DSB's arbejde på dette område under nogle givne forudsætninger om fx en blandet materielpark med gammelt og nyt materiel, hvor en væsentlig del af DSB's togproduktion i øjeblikket udføres med materiel anskaffet for ca. 30 år siden. Det forventes at fortsætte i en overgangsperiode indtil de IC4- og IC2 togsæt, der i øjeblikket er under levering, bliver klar til at overtage store dele af DSB's kørsel og muliggøre udrangering af ældre materiel.

Passagervækst, det begrænsede udbud af dieselmateriel til Intercitytrafik¹ og forventningen om en fortsættelse af elektrificeringen af jernbanenettet betyder, at det forventes at blive nødvendigt i et indtil videre ukendt omfang at fastholde dobbeltdækkervogne og dermed ME-lokomotiver for at kunne tilbyde kunderne siddeplads.

¹ TRM har netop haft konsulentfirmaet Atkins til at undersøge IC4 og IC2, og deres rapport indeholder bl.a. en konstatering af, at der ikke findes tilsvarende materiel på markedet at købe. Der er ikke mulighed for at få leveret flere IC4.

På nuværende tidspunkt kan DSB's togmateriel ikke umiddelbart anvende diesel med biologisk indhold. Det er dog DSB's forventning at det vil kunne ske, om end der er en grænse for bioindholdet.

Hensynet til passagererne i forbindelse med omstilling

DSB's produktionskvalitet er helt afgørende for passagererne og deres valg af toget som transportmiddel. Forsinkelser og aflysninger griber ind i deres hverdag og skaber udfordringer, og DSB's kundeanalyser viser, at rettidighed er det forhold, der er helt afgørende for deres tilfredshed. Rettidigheden er således central for kundernes valg af toget frem for andre transportmidler som f.eks. bilen.

DSB har stor fokus på regulariteten og har inden for de senere år oplevet en betydelig kundevækst. For at fastholde denne er det vigtigt, at der i overgangen til anvendelse af diesel med biokomponent tages hensyn til produktionskvaliteten. DSB's tog, kan som udgangspunkt ikke umiddelbart anvende brændstof med biokomponent, der vil skulle ske en tilpasning.

DSB råder over mere end 200 dieseltogsæt og lokomotiver, hvoraf en mindre del er lejede. De nuværende gummikomponenter i brændstofsyste­met ikke tilstrækkeligt modstandsdygtige over for biologisk indhold, og derfor vil især slanger skulle udskiftes. For det lejede materiel kan der være tale om at skulle indhente tilladelse hertil fra ejer. Da togsæt har flere motorer, drejer set sig om i alt mere end 600 motorer, der skal have udskiftet slanger. Denne udskiftning kan ikke ske samlet, men må både af hensyn til materielsituationen og værkstedernes kapacitet, idet arbejdet ligger ud over aktiviteterne vedrørende det normale vedligehold, strækkes over en periode. DSB forventer, at omstillingen vil kunne gennemføres, så den er tilendebragt ved udgangen af 2012.

Tilsvarende skal DSB forberede og tilpasse driften ifht. at undgå dannelse af dieselpest, der er en risiko ved anvendelse af diesel med biokomponent.

I forbindelse med leverance af togmateriel indgår garantier, der bortfalder, hvis DSB ikke følger leverandørens krav. DSB er i gang med at undersøge og om muligt opnå leverandørernes godkendelse af anvendelse af diesel med biokomponent. Af logistikmæssige hensyn er det afgørende, at DSB anvender samme dieseltypen til alt togmateriel i normal drift og i alle tankanlæg rettet mod driften. Togmateriel benyttes i nogle situationer, på strækninger, hvor det ikke plejer at komme og en tankning med en forkert type diesel ville kunne føre til et nedbrud yde på strækningen og dermed få vidtrækkende konsekvenser for togdriften. Det er forventningen, at DSB under hensyn til den nuværende materielpark vil kunne gå over på en blanding med et 5% indhold af biokomponent, en B5.

Lbkg nr. 674 af 21. juni 2011 om bæredygtige brændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport

I den nuværende lov om biobrændstof skal leverandører opfylde et gennemsnit på 5,75% målt efter energiindhold vedr. landtransport defineret som vejtransport og togtrafik. Mål på volumen svarer kravet til 7 %. Af bemærkninger til lovforslag fremgik, at man fra lovgivers side har været opmærksom på, at en stor del af

transportmidlerne ikke vil kunne anvende brændstof med et højt indhold af biobrændstof, og at tilgangen fra lovgivers side har været at lægge pres på leverandørerne mhp at differentiere og markedsføre brændstoffer med højere indhold af biobrændstof til særlige segmenter. DSB har imidlertid oplevet at det er svært at få leverandørerne til at levere andet end et standardprodukt og helst det, der opfylder leverandørens gennemsnitsforpligtelse.

Side 3/4

18. november 2011

Selv om DSB ikke som aftager hidtil har været forpligtet til kun at købe diesel med den anførte biokomponent, er DSB blevet mødt med sådanne krav som forudsætning for videreførelse af leveranceforholdet og det har ikke været muligt at finde andre leverandører, der ville levere uden biokomponent.

Af hensyn til forsyningssikkerheden for DSB og i sidste ende gennemførelsen af togtrafikken har DSB derfor på nuværende tidspunkt brug for at opnå et tilsagn om anvendelse af den 5% blanding opgjort på volumen, det nuværende togmateriel kan klare og dermed en dispensation for den volumen til DSB, som DSB kan videreføre til den leverandør, der måtte stå for leverancerne til DSB.

Delkonklusion

DSB har stor fokus på miljøbevidst jernbanedrift og ønsker aktivt og konstruktivt at bidrage til ønskede og nødvendige miljøforbedringer.

Den forsinkede leverance af IC4 betyder dog, at DSB fortsat skal benytte sig af materiel, hvis trækraft er fra slutningen 1970'erne og 80'erne (ME-lokomotiver og MR-togsæt). Dobbeltdekkkerne og dermed ME-lokomotiverne spiller en vigtig rolle for pendlertrafikken på Sjælland. DSB har undersøgt sagen og sammenfattende er det usikkert hvordan disse ældre motorer reagerer over for et brændstof med en væsentlig andel miljøkomponent. Som eksempler kan nævnes nedbrydning af gummidele (primært slanger), hyppigere skift af smøleolie, at der lettere opstår dieselpest, som kan medføre motorrenoveringer. Hertil kommer at der skal gennemføres tømning og rensning af samtlige olietanke ved overgangen til biodiesel.

Det er på nuværende tidspunkt ikke til at få motorleverandørerne til at sige, hvad der konkret skal til for at sikre en stabil drift uden forøget risiko for nedbrud og dermed en forringelse af produktionskvaliteten i form af såvel rettidighed, som aflyste tog.

Selv hvis DSB kunne få klare retningslinjer fra motorleverandørerne, ville der være negative konsekvenser ved en overgang i den nuværende anstrengte materielsituation. En hurtig og forventeligt omfattende tilpasning af materiellet ville medføre, at der ville være mindre materiel til rådighed for produktionen, når materiel skulle tages ekstraordinært ud af drift. Kunder ville dermed få en dårlige oplevelse ved at skulle stå op eller opleve aflyste tog.

DSB skal dog afslutningsvis bemærke, at DSB grundlæggende har en positiv tilgang til overgang til biodiesel, der dog giver større udfordringer i forhold til DSB's materiel, så DSB ikke ser sig i stand til at kunne leve op til loven, som sendt i høring, fra det i forslaget fastsatte tidspunkt.

Forslag til overgangsperiode

DSB har på ovenstående baggrund foretaget konkrete overvejelser, der konstruktivt kan understøtte DSB's bidrag til lovens formål.

Side 4/4

18. november 2011

Under hensyntagen til kvaliteten i togdriften skal DSB derfor indtrængende anmode om en dispensation for overgang til diesel med biokomponent omfattende 2012 mhp at give tid til at gennemføre nødvendig tilpasning af togmateriellet for at sikre en markant reduktion af risikoen for nedbrud af materiel i produktionen som følge af overgang til brændstof med biokomponent.

Af hensyn til forsyningssikkerheden skal DSB kunne videreføre dispensationen til sin leverandør fsva. den mængde DSB aftager.

DSB anmoder således konkret om:

- Dispensation til 1 års udskydelse (2012) til omstilling og
- Dispensation til overgang til 5% blanding mål efter volumen efter det år

Endelig skal DSB henlede opmærksomheden på Dansk Jernbanemuseum og veteran tog og det behov for undtagelse fra biokomponent, der ligger her.

DSB er naturligvis til rådighed såfremt Transportministeriet eller Energistyrelsen måtte ønske en nærmere drøftelse af sagen og nærværende høringssvar.

Med venlig hilsen

Vibeke Richter

Peter Willumsen

Fra: Nils Capion [nic@naturgas.dk]
Sendt: 18. november 2011 10:39
Til: Anvendelsessekr.; Peter Willumsen; Jens Bengtsson; kan@ebst.dk
Emne: Høring over udkast til forslag om ændring af biobrændstofloven, VE-loven og byggeloven

Sagsreference: 2011110058

HMN har ingen bemærkninger til de fremsendte udkast til lovforslag.

Med venlig hilsen
Nils Capion
Direktionssekretariatet for HMN Naturgas I/S

HMN Naturgas I/S
Gladsaxe Ringvej 11
2860 Søborg
Tlf.: 62 25 95 85
Mobiltlf.: 24630038
<http://www.naturgas.dk>

Energistyrelsen
Energieffektivisering og planlægning
anvend@ens.dk

J.nr.: AMA / JLL-In
Jeres j.nr. 2505/1230-0003

18. november 2011

**Høring over udkast til forslag om ændring af biobrændstofloven,
VE-loven og byggeloven**

3F har modtaget ovennævnte udkast til ændring af BBL, VE og BL.

I den forbindelse skal vi bemærke, at vi gerne ser, at kravet om iblanding af biobrændstof i både benzin og diesel hæves, så der skal ske en større iblanding af biobrændstof.

Vi skal samtidig meddele, at vi ikke finder, at off-road landtransport skal undtages fra iblandingskravet, idet de i mange tilfælde forurener meget mere, end den bilpark der eksisterer i dag.

Med venlig hilsen

Jesper Lund-Larsen
Miljø- og arbejdsmiljøpolitisk konsulent
Arbejdsmiljøpolitisk Afdeling

Tlf.: +45 88 92 10 12
Mobil: +45 21 45 74 32
e-mail: jesper.lund.larsen@3f.dk
Web: www.grønnejob.dk
Web: www.3f.dk

FAGLIGT FÆLLES FORBUND
Kampmannsgade 4
DK-1790 København V
tlf. +45 70 300 300
fax +45 70 300 301
e-mail: 3f@3f.dk
www.3f.dk

P Tænk på miljøet før du printer



Energistyrelsen
Amaliegade 44
1256 København K.
anvend@ens.dk; pwi@ens.dk; jbe@ens.dk; kan@ebst.dk

Landgreven 4
Postboks 9009
1022 København K

Tlf. 33 92 84 00
Fax 33 11 04 15

rr@rigsrevisionen.dk
www.rigsrevisionen.dk

**Høring over lovforslag om ændring af lov om bæredygtige
biobrændstoffer mv., lov om fremme af vedvarende energi og byggelo-
ven**

17. november 2011

Kontor: C 3

J.nr.: 2009-8520-8

Til orientering for:
Klima- og Energiministeriet

1. Energistyrelsen har med brev af 28. oktober 2011 (J.nr. 2505/1230-0003) sendt udkast til forslag til lov om ændring af lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om effekten af drivhusgasser fra transport, lov om fremme af vedvarende energi og byggeloven i høring.

2. Rigsrevisionen har gennemgået lovforslagene, der ikke umiddelbart omhandler forhold vedrørende statsligt regnskab og/eller revision, og Rigsrevisionen har derfor ikke bemærkninger hertil.

Med venlig hilsen

Wilfred Christensen
Specialkonsulent



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Center for Miljø

Energistyrelsen
Amaliegade 44
1256 København K

anvend@ens.dk

kopi til: pwi@ens.dk

16-11-2011

Sagsnr.

2011-164340

Dokumentnr.

2011-827486

Høringssvar vedrørende udkast til lovforslag om ændring af bl.a. lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport – krav om minimumsiblanding af biobrændstoffer

Energistyrelsen har fremsendt udkast til lovforslag om ændring af blandt andet lov om biobrændstoffer til høring i Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune.

I den forbindelse skal det oplyses, at Teknik- og Miljøforvaltningen ikke har bemærkninger til det fremsendte udkast til ændring af biobrændstofloven.

Høringssvar vedr. andre lovændringer fremsendes separat.

Med venlig hilsen

Greta Nedergaard

Center for Miljø

Njalsgade 13
Postboks 259
2300 København S

Telefon
3366 5898

E-mail
grnede@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009595959

www.tmf.kk.dk

Klima-, Energi- og Bygningsministeriet
Energistyrelsen
Amaliegade 44
1256 København K

Att.: Fuldmægtig Peter Willumsen

11. november 2011

Pr. e-mail : anvend@ens.dk

**Høring af udkast til forslag om ændring af biobrændstofloven, VE-loven
og byggeloven**

Tak for muligheden for at kommentere udkastene.

Vi har gennemgået materialet og finder ikke for nærværende anledning til at fremsætte bemærkninger.

Med venlig hilsen

Lisbeth Kieme
Chefkonsulent – cand.polit.

FSR – danske revisorer
Kronprinsessegade 8
DK - 1306 København K

Telefon +45 3393 9191
fsr@fsr.dk
www.fsr.dk

CVR. 55 09 72 16
Danske Bank
Reg. 9541
Konto nr. 2500102295

Energistyrelsen
Amaliegade 44
1256 København K
Sendt pr. e-mail til
anvend@ens.dk,
kopi pwi@ens.dk, jbe@ens.dk, kan@ebst.dk

TEKNIQ
Paul Bergsøes Vej 6
2600 Glostrup
Telefon 4343 6000
Telefax 4343 2103
teknig@teknig.dk
www.teknig.dk

Høringssvar om udkast til lovforslag vedr. biobrændsler, resv. af arealer for vindmøller og ændring af byggeloven. J.nr. 2505/1230-0003.

8. november 2011

Energistyrelsen har pr. 28. oktober 2011 udsendt udkast til lovforslag i høring vedr. :

Ref NLY
nly@teknig.dk
Dir 77411592

- Ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport – krav om minimumsiblanding af biobrændstoffer
- Reservation af arealer til statsligt udbud af havvindmøller – ændring af VE-loven
- Ændring af byggeloven – præcisering af lovens tekst om pligten til at tegne en byggeskadeforsikring

Side 1/1

TEKNIQ takker for muligheden for at kommenterer udkastet til lovforslag og skal i den anledning meddele at vi ingen bemærkninger har til det fremsendte.

Med venlig hilsen

Nils Lygaard
Teknisk konsulent

Peter Willumsen

Fra: ANKR (Anders Lyngaa Kristoffersen) [ANKR@novozymes.com]
Sendt: 6. november 2011 22:04
Til: Peter Willumsen
Emne: RE: Høring over udkast til forslag om ændring af biobrændstofloven, VE-loven og byggeloven

Kære Peter,

Tak for fremsendte. Novozymes har ingen kommentarer til fremsendte høringsforslag.

Mvh Anders

Best Regards
Anders Lyngaa Kristoffersen
Manager Public Affairs, Region Europe

Novozymes A/S
Krogshøjvej 36
2880 Bagsvaerd Denmark
Phone: +45 44460844
Mobile: +45 30770844
Fax: +45 4446 9999
E-mail: ankr@novozymes.com

Don't print today - contribute to a better environment tomorrow

Novozymes A/S (reg. no.:10007127). Registered address: Krogshøjvej 36 DK-2880 Bagsvaerd, Denmark
This e-mail (including any attachments) is for the intended addressee(s) only and may contain confidential and/or proprietary information protected by law. You are hereby notified that any unauthorized reading, disclosure, copying or distribution of this e-mail or use of information herein is strictly prohibited. If you are not an intended recipient you should delete this e-mail immediately. Thank you.

From: Peter Willumsen [<mailto:pwi@ENS.DK>]
Sent: 28. oktober 2011 12:54
Subject: Høring over udkast til forslag om ændring af biobrændstofloven, VE-loven og byggeloven

Kære høringspart

Energistyrelsen sender udkast til forslag om ændring af biobrændstofloven, VE-loven og byggeloven i høring – høringsbrev samt udkast til lovforslag er vedhæftet.

Bemærk venligst høringsfristen, der er den 18. november kl. 12.

M.v.h.

Peter Willumsen
Fuldmægtig

Energieffektivisering og planlægning
Direkte tlf.: 3392 7828
E-post: pwi@ens.dk

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

Peter Willumsen

Fra: Kitty Kabel (SET) [KK@energitilsynet.dk]
Sendt: 2. november 2011 13:57
Til: Peter Willumsen
Emne: VS: Høring over udkast til forslag om ændring af biobrændstofloven, VE-loven og byggeloven

Til Peter Willumsen

Sekretariatet for Energitilsynet skal meddele, at der ingen bemærkninger er til høringen.

Med venlig hilsen

Kitty Vandal Kabel
Kontorfuldmægtig
Tlf. +45 4171 5370
Mail kk@energitilsynet.dk



ENERGITILSYNET

Sekretariatet for Energitilsynet
Carl Jacobsens Vej 35
DK-2500 Valby
Tlf. +45 4171 5400
Mail post@energitilsynet.dk
Web www.energitilsynet.dk

Fra: Peter Willumsen [<mailto:pwi@ENS.DK>]
Sendt: 28. oktober 2011 12:54
Til: undisclosed-recipients
Emne: MLD Høring over udkast til forslag om ændring af biobrændstofloven, VE-loven og byggeloven

Kære høringspart

Energistyrelsen sender udkast til forslag om ændring af biobrændstofloven, VE-loven og byggeloven i høring – høringsbrev samt udkast til lovforslag er vedhæftet.

Bemærk venligst høringsfristen, der er den 18. november kl. 12.

M.v.h.

Peter Willumsen
Fuldmægtig

Energieffektivisering og planlægning
Direkte tlf.: 3392 7828
E-post: pwi@ens.dk

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

Peter Willumsen

Fra: Dansk Arbejdsgiverforening [DA@da.dk]
Sendt: 28. oktober 2011 13:12
Til: Peter Willumsen
Emne: SV: Høring over udkast til forslag om ændring af biobrændstofloven, VE-loven og byggeloven

Under henvisning til det til DA fremsendte høringsbrev af 28. oktober om Høring over udkast til forslag om ændring af biobrændstofloven, VE-loven og byggeloven skal vi oplyse, at sagen falder uden for DA's virkefelt, og at vi under henvisning hertil ikke ønsker at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Elise S. Hansen
Chefsekretær

Fra: Peter Willumsen [<mailto:pwi@ENS.DK>]
Sendt: 28. oktober 2011 12:54
Emne: Høring over udkast til forslag om ændring af biobrændstofloven, VE-loven og byggeloven

Kære høringspart

Energistyrelsen sender udkast til forslag om ændring af biobrændstofloven, VE-loven og byggeloven i høring – høringsbrev samt udkast til lovforslag er vedhæftet.

Bemærk venligst høringsfristen, der er den 18. november kl. 12.

M.v.h.

Peter Willumsen
Fuldmægtig

Energieffektivisering og planlægning
Direkte tlf.: 3392 7828
E-post: pwi@ens.dk

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

Høringsvar fra VedvarendeEnergi til forslag til ændring af Biobrændstofloven



Tak for muligheden for at kommentere lovforslaget.

VedvarendeEnergi finder det problematisk at loven kun fremmer biobrændstoffer og ikke andre former for vedvarende energi i transporten. Det kan bl.a. være med brug af el og brint som energibærere. Derfor foreslår VedvarendeEnergi at der gives mulighed for at forhandlere til slutbrugere som helt eller delvist alternativ til iblanding af biobrændsel kan fremme vedvarende energi via elkøretøjer eller brintkøretøjer. Derfor foreslår VedvarendeEnergi et nyt Stk. 4 i Biobrændstofloven § 3 om dette:

stk 4 (Nyt punkt) Forhandlere af benzin og diesel til slutkunder kan vælge at fremme brug af vedvarende energi i transport på andre måder og samtidig nedsætte iblandingen af biobrændstof i benzin og diesel, så den samlede mængde vedvarende energi i transporten bliver den samme som ved tilsætning af biobrændstof efter stk. 2. Såfremt en forhandler ønsker dette skal denne fremsætte et forslag Energistyrelsen med aktiviteter for vedvarende energi til transport. Energistyrelsen skal godkende aktiviteterne før de iværksættes samt vurdere om aktiviteterne leder til de forventede resultater.

Denne mulighed kan såvidt vi kan vurdere kun bruges af forhandlere til slutkunder uden at give mulighed for misbrug.

Såfremt der er spørgsmål eller andet står vi gerne til rådighed med yderligere oplysninger.

Klosterport 4 E, 1.sal
DK - 8000 Aarhus C
Tel: +45 86 76 04 44
www.ve.dk

D .18. november 2011
R Gunnar Boye Olesen
E olesen@ve.dk
Tek.: +45 86227000
Fax+4586227096

Vi støtter klart "milepælen" om at bygninger i 2020 opføres som nær nulenergihuse og ressourceeffektivt, samt at mindst 2% af eksisterende bygninger renoveres hvert år. Det bør præciseres at det skal være "energieffektiviserende og ressourcebesparende renoveringer" og der bør sættes mål for hvor meget renoveringerne bør øge energieffektiviseringerne.

Udover de foreslåede aktiviteter på EUplan bør sættes en udvikling af mål for energi-og miljørenoveringer af byggeri.

Vi mener ikke at "milepælen" om at transportens drivhusgasudslip skal reduceres med 1% om året fra 2012 er tilstrækkelig til at sikre en bæredygtig udvikling. Der bør sættes en målsætning om mindst 2% pr. år i årene 2012-2020 og gerne 2,5% for at transporten skal nå et bæredygtigt niveau af emissioner og ressourceforbrug.

I diskussionen om EUs kommende budget bør det gøres mere klart at ressourceeffektivitet bør bæredygtig energi bør have en højere prioritet, ikke mindst på de omkostningstunge områder: landbrug og regional udvikling.

Vi støtter "milepælen" om at der opstilles ressourceeffektivitets mål inden 2020; men bemærker at de fleste af disse mål kan opstilles langt hurtigere. Derfor støtter vi også forslagene om integrere ressource-effektivitet bedre i EU politik, inddrage bl.a. NGO'er i arbejdet og definere et BNP, der omfatter miljøforhold, m.m. De foreslåede aktiviteter bør allerede nu suppleres med en indsats for at sætte ressourceeffektivitets mål. Desuden bør det for de enkelte initiativer gøres klart, hvilke sektorer de omfatter, så de enkelte aktører ved, om de bør deltage.

Vi støtter også "milepælen" om at ressourceeffektivitet tages op internationalt, bl.a. i FN ved Rio+20. I den forbindelse mener vi at EU bør arbejde for et stærkere internationalt samarbejde for energieffektivitet, parallelt med den nye IRENA for vedvarende energi.

Endelig kan vi støtte "milepælen" om at EUs miljølovgivning bliver gennemført. Det lyder som en god ide.

Til annexet har vi en enkelt kommentar vedr. energi: for landforbrug til energi bør reduktion af overflademineraler til kul og tørv tages med, store arealer ødelægges hvert år bl.a. i EU ved disse processer, både naturarealer som tørvemoser og landbrugsarealer.

Energistyrelsen
Amaliegade 44
1256 København K

Danish Energy Industries Federation

Høringsvar: Høring af udkast til lovforslag om:

- Ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport – krav om minimumsblanding af biobrændstoffer.
- Reservation af arealer til statsligt udbud af havvindmøller – ændring af VE-loven.
- Ændring af byggeloven – præcisering af lovens tekst om pligten til at tegne en byggeskedeforsikring.

DI Energibranchen takker for høringen om de tre nye lovforslag, hvoraf de to vedrører øget anvendelse af vedvarende energi, og det tredje indeholder en præcisering af byggelovens § 25A.

Ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport – krav om minimumsblanding af biobrændstoffer

DI Energibranchen mener, at øget brug af biobrændstoffer er en både klimavenlig og samfundsøkonomisk løsningsmodel, fordi de reducerer CO₂-udledningen og samtidig kan anvendes i den eksisterende infrastruktur.

DI Energibranchen er enig i, at det er problematisk, at den nuværende lovgivning gør det muligt for mellemlandere at købe diesel uden iblandet biodiesel, som bruges i non-roadsektoren og videresælge dette til anvendelse i landtransportsektoren.

Dette er i strid med intentionerne bag den gældende lov, og kan vanskeliggøre Danmarks mulighed for at leve op til VE-direktivets krav om mindst 10 pct. vedvarende energi i landtransportsektoren. DI Energibranchen støtter derfor lovændringen.

Da en lang række transportvirksomheder også har ikke-vejgående maskiner i form af entreprenørmaskiner og hjælpemotorer til køleanlæg o. lign., er det imidlertid væsentligt, at disse ikke stilles dårligere end andre sektorer med ikke-vejgående maskiner, som f.eks. byggesektoren.

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377
Danmark

energi@di.dk
energi.di.dk

Besøgsadresser/Visiting addresses

Hannemanns Allé 25
København S

Sundkrogskaj 20
København Ø

I forhold til straf for erhvervsdrivende, der anvender diesel uden iblandet biobrændstof, bør der kun straffes for forsætlig anvendelse. I bemærkningerne til lovforslaget virker det som om, at det kun er privatbilister, der kan være udsat for tekniske fejl eller fejlskiltning på tankstationer. Dette gør sig i lige så høj grad gældende for erhvervsdrivende, der kører varebiler, lastbiler og busser, og som anvender de samme tankstationer som privatbilister. Endvidere er det helt afgørende for den internationale godstransport, at man ikke kan straffes for brugen af diesel uden biobrændstof, der er tanket lovligt i udlandet, og som derfor ikke tæller med i Danmarks VE-forpligtelser.

Endeligt bør det overvejes i forhold til at opnå CO₂-reduktioner i den ikke-kvotebelagte sektor, om det er hensigtsmæssigt forsåt at undtage diesel til landbrugs- og skovbrugstraktorer fra iblandingskrav af biobrændstoffer.

Reservation af arealer til statsligt udbud af havvindmøller – ændring af VE-loven

DI Energibranchen støtter tiltaget, som indebærer, at klima-, energi- og bygningsministeren kan udpege områder, der reserveres til statslige udbud af arealer til havvindmøller.

Af hensyn til netudbygningen kan det være en fordel, at myndighederne fastlægger den fysiske udbygningsplan og ikke overlader det til investorerne. For at sikre en jævn fordeling af havmølleparkerne over hele landet er det nødvendigt, at det fortsat styres, hvor i landet der udbygges for dels at få ført strømmen ind der, hvor der er behov for den og dels for at opnå større spredning på, hvornår møllerne producerer. I den sammenhæng synes åben-dør-modellen ikke at være et brugbart alternativ til udbudsmodellen.

DI Energibranchen foreslår udover lovændringen, at regeringen tager initiativ til en langsigtet udbygningsplan med plads til fleksibilitet i tidsplanen for de enkelte projekter. Det vil give markedets aktører mulighed for at foretage de langsigtede investeringsbeslutninger, der sikrer leveringen af møller, fundamenter, skibe, kabler og komponenter til tiden og til en rimelig pris. Samtidig giver en udbygningsplan med fleksibilitet aktørerne mulighed for at passe de forholdsvis store investeringer ind i deres investeringsplan. En langsigtet udbygningsplan kan desuden optimere netplanlægningen, hvilket betyder, at netforstærkninger kan gennemføres med lavest mulige omkostninger og gener for borgerne.

Ændring af byggeloven – præcisering af lovens tekst om pligten til at tegne en byggeskadeforsikring

DI har ingen bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen

Kristine van het Erve Grunnet

Hørings svar "Ændring af biobrændstofloven" November 2011

Fælles høringssvar fra organisationerne: Danmarks Naturfredningsforening, Greenpeace, MS/ActionAid, Det Økologiske Råd, WWF og Verdens Skove

Vi takker for muligheden for at kommenterer på det fremsendte høringmateriale til lovforslag om:

Ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport – krav om minimumsiblanding af biobrændstoffer

Ændring af VE-loven - Reservation af arealer til statsligt udbud af havvindmøller

Ændring af byggeloven - præcisering af lovens tekst om pligten til at tegne en byggeskadeforsikring

Dette høringssvar rummer kun kommentarer til ændringerne i "biobrændstofloven".

Indledning

Flere af afsenderne bag dette høringssvar har ved tidligere lejligheder kommenteret på lovarbejdet vedr. biobrændstoffer i EU såvel som i Danmark og udtrykt vores klare bekymring ved en massiv satsning på biobrændstoffer. Vi anerkender, at biobrændstoffer kan indgå som en del af udviklingen af en mere bæredygtig transportsektor, men vi understreger, at den nuværende brændstofpolitik i EU på flere måder er i direkte modstrid med målsætningen om at begrænse udslippet af drivhusgasser og undgå, at produktionen skader nogle af kloden fattigste mennesker og forringer naturen yderligere.

Vi tager til efterretning, at man med lovforslaget implementerer et EU-direktiv, og at den primære ændring i loven, tvungen iblanding af biobrændstoffer i al brændstof til vejtransport, er en uundgåelig konsekvens af EU's biobrændstofpolitik. Forslaget vil efter vores skøn ikke ændre den nuværende praksis hos selskaberne markant.

Vi ønsker, foruden at bringe et par konkrete ændringsforslag, at benytte denne lejlighed til at understrege, at målet om 10 procent VE i transportsektoren nås bedst ved et absolut minimumsforbrug af fødevarer baserede biobrændstoffer. Generelt øget brug af biobrændstoffer bør kun ske i et tempo, der kan understøttes af en reelt bæredygtig produktion sideløbende med en massiv satsning på elbiler. Beklageligvis ligger det i kortene, at EU's 10 procentmålsætning i 2020 skal opfyldes næsten udelukkende af biobrændstoffer og med begrænset anvendelse af 2. generationsteknologi, selvom denne trods mange uafklarede konsekvenser må regnes for markant bedre end de fødevarer baserede.

Vi har på det seneste noteret os en række væsentlige breve fra forskere til EU-kommissionen, herunder et brev fra Det Europæiske Miljøagentur, der bakker vores synspunkter og bekymringer op. Dette drejer sig om:

- Opinion of the EEA Scientific Committee on Greenhouse Gas Accounting in Relation to Bioenergy ¹
- International Scientists and Economists Statement on Biofuels and Land Use ²

Vi opfordrer ministrene for klima og for transport til at reagere på disse og arbejde for, at EU's biobrændstofpolitik ikke ender med at udvande klimaindsatsen.

¹ <http://www.eea.europa.eu/about-us/governance/scientific-committee/sc-opinions/opinions-on-scientific-issues/sc-opinion-on-greenhouse-gas>

² <http://www.euractiv.com/sites/all/euractiv/files/scientists%20biofuels%20letter.pdf>

Ændringsforslag

Lovens titel

Vi forslår at lovens nuværende titel ændres til "**Lov om biobrændstoffer**" eller blot "**Biobrændstofloven**". Den forslåede titel »Lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport (Biobrændstofloven)« er efter vores mening at tage munden for fuld.

Begrebet "bæredygtig" bør udelades, idet det dækker over en bred vifte af hensyn - både økonomiske, etiske, økologiske og sociale – og en sådan generel bæredygtighed kan de nuværende EU-kriterier for biobrændstoffer ikke anses som garant for trods sikring af enkelte hensyn til eksempelvis bestemte økosystemer. Alene den særlige mangel på sociale hensyn i kriterierne bør udelukke begrebet "bæredygtig" fra lovens titel. De syv certificeringsordninger, som EU-Kommissionen i september præsenterede som sikring for, at biobrændstoffer lever op til EU's kriterier, kan heller ikke betragtes som verificering af generel bæredygtighed, da alle disse ordninger ligeledes er uden krav på det sociale område.

Angående brugen af udtrykket "reduktion af drivhusgasser fra transport", mener vi at det skal udelades af lovens titel, fordi vi finder, at EU's bæredygtighedskriterier for biobrændstoffer og de internationale klimaaftaler ikke på nuværende tidspunkt kan anses som garant for reduktion af udledningen af drivhusgasser. Dette skyldes først og fremmest den manglende medregning af ILUC (indirect land use change). De samlede ILUC studier bestilt af EU viser, at flere af de mest gængse biobrændstoffer ikke lever op til reduktionskravene, hvis de tillægges en ILUC-faktor. Særligt biodieselprodukterne er problematiske og overgår selv de fossile brændstoffers udledninger. Dertil kommer andre aspekter såsom de mangelfulde opgørelsesmetoder, som pointeres i brevet fra Det Europæiske Miljøagentur, samt FAO's skovdefinition, der omfatter monokulturer og dermed åbner mulighed for, at skov kan konverteres til eksempelvis palmeolieplantager og underminere den reelle klimainsats. Denne kritik har Danmark sammen med Holland og England ligeledes rettet til Kommissionen i et brev af 16. marts 2010.

Brug af begrebet "bæredygtig" i resten af loven

Af de årsager, som beskrives ovenfor, forslår vi også en ændring i **lovforslagets § 1**:

Det foreslås at ordet "bæredygtige" helt sløjfes eller ændres, så der i stedet refereres til opfyldelsen af EU's bæredygtighedskriterier.

Det samme gælder i **§3 1.2**:

Teksten bør ændres til "... der overholder bæredygtighedskriterierne for biobrændstoffer fastsat i medfør af § 4."

Force majeure

Vi hilser forslaget om, at ministeren i helt særlige tilfælde kan dispensere fra kravet om, at der altid skal iblandes biobrændstoffer i brændstoffer til landtransport, velkommen. Dog finder vi, at force majeure-situationer ikke blot skal omfatte katastrofesituationer eller andre omstændigheder, hvor leverancen af biobrændstoffer begrænses, men at der åbnes op for, at ministeren kan dispensere fra iblandingskravet i tilfælde af stigende uro i de globale fødevarerpriser. Denne sikkerhedsventil bør indføres og nærmere afgrænses.

For yderligere information kontakt:

Kristian Jørgensen, Verdens Skove, tlf. 51 25 23 19, mail: kj@verdensskove.org

Peter Willumsen

Fra: Signe Sara Hildebrandt (EKN) [mailto:SSH@ekn.dk] på vegne af - EKN Energiklagenævnets officielle postkasse [ekn@ekn.dk]
Sendt: 18. november 2011 13:24
Til: Peter Willumsen
Emne: SV: Høring over udkast til forslag om ændring af biobrændstofloven, VE-loven og byggeloven

Kære Peter Willumsen

Energiklagenævnet har gennemgået høringsmaterialet og har ikke umiddelbart bemærkninger hertil.

Jeg beklager den korte overskridelse af høringsfristen.

Med venlig hilsen

Signe Sara Hildebrandt
Fuldmægtig

Energiklagenævnet

Postadresse:

Frederiksborggade 15
1360 København K

Besøgsadresse:

Linnésgade 18, 3. sal
1361 København K

Direkte tlf.: 3395 5855

Fax: 3395 5799

E-mail: ekn@ekn.dk

Fra: Peter Willumsen [<mailto:pwi@ENS.DK>]

Sendt: 28. oktober 2011 12:54

Til: undisclosed-recipients

Emne: Høring over udkast til forslag om ændring af biobrændstofloven, VE-loven og byggeloven

Kære høringspart

Energistyrelsen sender udkast til forslag om ændring af biobrændstofloven, VE-loven og byggeloven i høring – høringsbrev samt udkast til lovforslag er vedhæftet.

Bemærk venligst høringsfristen, der er den 18. november kl. 12.

M.v.h.

Peter Willumsen

Fuldmægtig

Energieffektivisering og planlægning

Direkte tlf.: 3392 7828

E-post: pwi@ens.dk

Klima-, Energi- og Bygningsministeriet

Energistyrelsen

Amaliegade 44, 1256 København K

Høring vedr. statslig reservation af arealer til udbud af havmølleparker

Dato: 18-11-2011

Vindmølleindustrien ser meget positivt på forslaget om reservation af statslige arealer til udbud af havmølleparker.

Vindmølleindustrien tager derfor positivt imod udkastet til ændring af VE-loven, således at arealerne til havmølleparker kan reserveres.

Vindmølleindustrien vil endvidere opfordre til at reservationerne af arealer til havmølleparker også tilgodeser:

- 2 til 4 teknologidemonstrerende projekter, der som minimum lever op til kravene til NER300-projekter, se mere på www.ner300.com
- 2 til 3 joint projects, hvor andre EU-lande kan anvende sites, og finansiere dem, i Danmark til at opfylde egne 2020-mål i forhold til VE-andel af energiproduktionen. Her kan der fx være tale om sites tæt på de dansk-tyske territorialgrænser. Hvis disse sites ikke anvendes til joint projects kan de indgå i den almindelige planlægning af fremtidige sites til havvindmølleparker.

Vindmølleindustrien står naturligvis til rådighed i forhold til uddybende kommentarer til høringssvaret, herunder uddybning af hensigtsmæssige sites til specielt de teknologidemonstrerende sites.

Med venlig hilsen

Sune Strøm
Cheføkonom



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Center for Miljø

Energistyrelsen
Amaliegade 44
1256 København K

anvend@ens.dk
kopi til: jbe@ens.dk

17-11-2011

Sagsnr.
2011-164340

Dokumentnr.
2011-828562

Høringssvar vedrørende udkast til lovforslag om ændring af bl.a. lov om fremme af vedvarende energi – udpegning af områder til statsligt udbud til havvindmøller

Energistyrelsen har fremsendt udkast til lovforslag om ændring af blandt andet lov om fremme af vedvarende energi (VE-loven) til høring i Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune.

Hvad angår VE-loven lægges op til en teknisk præcisering af hjemmelsgrundlaget for, at klima- og energi- og bygningsministeren kan udpege områder på statens søterritorium, der reserveres til brug for kommende statslige udbud til havvindmøller, og hvor der i overensstemmelse med den hidtidige fortolkning af loven derfor ikke kan imødekommes ansøgninger om forundersøgelsestilladelse uden for udbud (den såkaldte "åben dør" proces).

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der sigtes på at reservere egnede arealer til store havvindmølleparker så som Kriegers Flak og Horns Rev, samt de øvrige 7-8 arealer, der er identificeret i Havmølleudvalgets rapport som de mest egnede arealer ud fra en samfundsøkonomisk vurdering til opførelse af havvindmølleparker.

Københavns Energi har den 14. september 2011 fremsendt to ansøgninger om tilladelse til forundersøgelse til opførelse af havvindmøller ved hhv. Nordre Flint og Aflandshage i Øresund. Energistyrelsen er i gang med at behandle disse ansøgninger og har ikke på nuværende tidspunkt givet tilladelse.

I den forbindelse skal Københavns Kommune i forhold til det aktuelle lovforslag bemærke, at det forudsættes, at lovforslaget *ikke* betyder, at hjemlen benyttes til at reservere arealer, der allerede er omfattet af allerede *indsendte* ansøgninger om tilladelser til forundersøgelser.

Høringssvar vedr. andre lovændringer fremsendes separat.

Med venlig hilsen


Inge Nilsson

Center for Miljø

Njalsgade 13
Postboks 259
2300 København S

Telefon
3366 5214

E-mail
ingnil@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009595959

www.tmf.kk.dk