

HØRINGSNOTAT

RESULTATET AF HØRING OVER FORSLAG OM ÆNDRING AF
LOV OM BÆREDYGTIGE BIOBRÆNDSTOFFER OG OM REDUK-
TION AF DRIVHUSGASSER FRA TRANSPORT OG LOV OM
FREMME AF VEDVARENDE ENERGI.

6. januar 2012

J.nr. 2514/1673-0001

Ref. pwi/jbe/bgi

Energieffektivisering

Side 1/5

Indledning

Forslaget til ændring af loven blev den 28. oktober 2011 sendt i ekstern høring til 97 organisationer m.v. med høringsfrist den 18. november 2011. Energistyrelsen har modtaget hørings svar fra 23 af disse organisationer og fra DSB og Biodynamisk Forbrugersammenslutning. Det fremgår af vedlagte liste, hvem lovforslaget har været i høring hos, og hvilke organisationer, der har svaret. Alle modtagne kommentarer er endvidere vedlagt. Efter at lovforslaget blev sendt i høring, blev det besluttet at flytte den del af lovforslaget, der vedrører byggeloven til lovforslaget om ændring af lov om fremme af energibesparelser i bygninger, lov om bygnings- og boligregistrering og byggeloven, der forventes fremsat i januar 2012. Hørings svar der vedrører byggeloven, er derfor ikke medtaget i dette høringsnotat.

I henhold til biobrændstofloven, der blev vedtaget i 2009, skal der være iblandet 5,75 pct. biobrændstoffer i alt brændstof i landtransportsektoren. Den såkaldte nonroadsektor (byggeri og anlæg, landbrug m.v.) er ikke omfattet af iblandingsforpligtelsen. Loven forpligter importører og producenter af brændstoffer til at iblande biobrændstoffer og indberette oplysninger herom til Energistyrelsen, der fører tilsyn med de forpligtedes overholdelse af loven. Leverandører og brugere af brændstoffer er ikke forpligtet af loven.

Efter at de tekniske specifikationskrav, der stilles til diesel i nonroadsektoren blev ændret i maj 2011, så de næsten er identiske med de tekniske specifikationskrav til diesel i landtransportsektoren, kan det for mellemhandlere være økonomisk rentabelt at købe diesel uden iblandet biodiesel (som bruges i nonroadsektoren), og videresælge dette til landtransportsektoren uden at der iblandes biodiesel. Denne handel er økonomisk attraktiv, da diesel, hvori der ikke er iblandet biodiesel, er ca. 20-25 øre billigere per liter i forhold til diesel, hvori der er iblandet biodiesel. Melleghandleren overtræder ikke lovgivningen ved denne fremgangsmåde. Det foreslås i lovforslaget, at der fastsættes minimumskrav til indholdet af biobrændstof i brændstof til landtransport, således at benzin skal indeholde mindst 1 pct. biobrændstof og diesel mindst 1 pct. biodiesel (målt efter energi). Af tekniske årsager fastsættes der ikke minimumskrav til indholdet af biobrændstof i benzin med mindst 98 oktan. Samtidigt bibeholdes det generelle iblandingskrav på 5,75 pct. for producenter og importører af brændstoffer til landtransportsektoren. De foreslåede minimumskrav vil gøre det ulovligt for mellemhandlere at sælge brændstof uden iblanding af biobrændstof til brug i landtransportsektoren.

I det følgende gennemgås hørings svarene efter emneområde. Energistylens kommentarer

Energistyrelsen
Amaliegade 44
1256 København K

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

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

Peter Willumsen
Tlf dir 33 92 78 28
pwi@ens.dk

til de modtagne høringssvar ses i kursiv, herunder om kommentaren vil føre til ændringer i lovforslaget.

Det skal bemærkes, at høringssvarene kun er gengivet i hovedtræk. Ønskes detaljerede oplysninger om høringssvarenes indhold, henvises der til de fremsendte høringssvar.

Lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport:

E5

Energi- og olieforum støtter det fremsendte lovforslag, og er enig i, at de foreslåede ændringer er nødvendige for at sikre en korrekt gennemførelse af VE-direktivets bestemmelser i lov om bæredygtige biobrændstoffer.

Energi- og olieforum har oplyst, at de, i de forudgående tekniske drøftelser de har haft med Energistyrelsen om de nødvendige tilpasninger af biobrændstofloven, har bakket op om indførelse af en minimumsiblanding af bioætanol på 4,8 pct.

Energi- og olieforum er efterfølgende blevet opmærksomme på, at der i praksis kan være situationer hvor iblandingen af tekniske årsager kommer under lovens krav. Dette kan ske, hvis der under iblandingen opstår ubalance mellem det udstyr der styrer iblandingen, hvorefter mængden af bioætanol i benzinen kan komme under 4,8 %. Energi- og olieforum beklager, at de ikke tidligere har været opmærksomme på dette problem.

Energistyrelsen tager Energi- og olieforums oplysninger til efterretning, og har på den baggrund justeret den foreslåede bestemmelse om tvungen iblanding til minimum 1 pct. målt efter energiindholdet, således, at der er parallelitet mellem minimumskravet til tvungen iblanding for benzin og diesel, og det samtidig sikres, at der ikke vil skulle søges om dispensation fra bestemmelsen. Kravet om importører og producenters iblanding af 5,75 pct. bæredygtigt biobrændstof opretholdes.

DSB oplyser, at deres toge ikke kan køre med biobrændstof

DSB har i deres høringssvar oplyst, at deres motorer ikke kan tåle biobrændstoffer. DSB har derfor søgt om dispensation fra iblandingskravet i 2012, og derefter, at de kun skal have iblandet 5 pct. (efter volumen) biobrændstof. Dispensationen skal kunne videreføres til DSB's brændstofleverandør.

Den gældende lov blev vedtaget i juni 2009 og DSB har ikke tidligere oplyst, at deres motorer ikke kan køre på biobrændstoffer. DSB er ikke omfattet af iblandingsforpligtelsen på 5,75 pct., men det vil kunne gøre det vanskeligere for den virksomhed, der leverer brændstoffer til DSB at overholde sin iblandingsforpligtelse, såfremt DSB ikke kan aftage brændstoffer med iblandet biobrændstof. DSB har oplyst, at de fra 2013 vil kunne køre med en iblanding på 5 pct. målt efter volumen. En iblanding på 5 pct. målt efter volumen vil kunne leve op til lovens iblandingskrav ved anvendelse af såkaldte 2.-generations-biobrændstoffer. Da DSB er ikke omfattet af loven, kan *DSB ikke søge om dispensation. Såfremt DSB's brændstofleverandør* ønsker dispensation fra loven, skal brændstofleverandøren søge om dette.

Forøgelse af iblandingskravet for biobrændstoffer

3F opfordrer til, at der iblandes yderligere biobrændstof i sektoren, og at iblandingsforpligtelsen udvides til også at omfatte off-road-sektoren. Dansk industri mener, at det bør overvejes at udvide iblandingsforpligtelsen til også at omfatte landbrugs- og skovbrugstraktorer.

Energistyrelsen skal bemærke, at den iblandingsprocent på 5,75 i sektoren for landtransport, der er i den gældende lov, er fastsat på baggrund af det energipolitiske forlig fra februar 2008. Flere EU-medlemsstater har nu indført E10, og ministeren følger udviklingen inden for området. Energistyrelsen er opmærksom på muligheden for også at inddrage landbrugs- og skovbrugstraktorer og andre off-road-sektorer i biobrændstofforpligtelsen. En sådan inddragelse vil

have omkostninger for både erhvervslivet (øgede brændstofudgifter) og staten (provenutab), men vil samtidigt kunne medvirke til en reduktion af CO₂ udledning i nonETS-sektoren.

Formindskelse af iblandingskravet for biobrændstoffer

Verdens Skove, Mellemlfolkeligt Samvirke, Danmarks Naturfredningsforening Greenpeace og Det Økologiske Råd udtrykker bekymring ved en massiv satsning på biobrændstoffer, men anerkender at lovforslaget implementerer et EU-direktiv, og ikke vil ændre den nuværende praksis hos selskaberne. Organisationerne opfordrer til et minimumsforbrug af fødevarebaserede biobrændstoffer.

Den danske lovgivning på biobrændstofområdet til transport er i høj grad udmøntningen af VE-direktivet, der er et såkaldt totalharmoniseringsdirektiv, hvilket indebærer, at Danmark ikke kan fastsætte selvstændige nationale regler inden for de områder, der er dækket af direktivet, herunder regler om fødevarebaserede biobrændstoffer. Det skal bemærkes, at Kommissionen er forpligtet af VE-direktivet til at overvåge fødevarerikkerheden og fødevarerpriserne.

Indirect land use change – ILUC

Verdens Skove, Mellemlfolkeligt Samvirke, Danmarks Naturfredningsforening Greenpeace og Det Økologiske Råd er bekymret for effekten af ILUC.

Energistyrelsen er enig i, at området er uafklaret, og at der er potentiale for, at ILUC kan ændre på nogle biobrændstoffers udledning af drivhusgasser, herunder om de lever op til krav om bærdygtighed. Energistyrelsen følger derfor området nøje, og afventer den vurdering af ILUC's indflydelse, som Kommissionen snart vil afgive.

Straf for erhvervsdrivende

Dansk industri har anført, at der kun bør straffes for forsætlig anvendelse af diesel uden iblandet biodiesel.

Af lovforslagets § 8, stk. 1, nr. 8, fremgår det, at det kun er forsætlig overtrædelse af forbuddet mod erhvervsmæssig anvendelse af brændstof uden iblandet biobrændstof, der straffes. Dette er yderligere beskrevet i bemærkningerne til ændringspunkt 10 i lovforslagets bemærkninger til de enkelte bestemmelser.

Brændstof tanket i udlandet

Dansk industri har anført, at det er helt afgørende for international godstransport, at man ikke kan straffes for brugen af diesel uden biobrændstof, når dette er tanket i udlandet.

Energistyrelsen skal bemærke, at brændstof, der er tanket i udlandet som led i den almindelige drift af et motorkøretøj, og som ikke indeholder biobrændstoffer, ikke vil være omfattet af straffebestemmelsen, selv om brændstoffet forbruges i Danmark som led i den almindelige drift af det køretøj, der tankede brændstoffet. Dette forhold er nu tydeliggjort i lovforslaget.

Andre former for vedvarende energi i transportsektoren

Vedvarende Energi opfordrer til, at loven også fremmer andre former for vedvarende energi som fx el i transportsektoren.

Efter VE-direktivets artikel 3, stk. 4, litra c, kan medlemsstater i deres beregninger af bidrag fra vedvarende energi, der er forbrugt i elektriske biler anvende den andel som elektricitet fra vedvarende energikilder udgør af medlemstatens elproduktion. Andelen af vedvarende energi kan ganges med 2,5.

God landbrugsjord og sunde fødevarer

Biodynamisk Forbrugersammenslutning har i deres hørings svar opfordret til, at landbrugsjord ikke overvejende anvendes til råvarer for biobrændstoffer. Det er vigtigt, at muldjorden tilføres rigelige mængder af organisk stof, blandt andet for at sikre fødevarer af en høj kvalitet.

Energistyrelsen har ingen bemærkninger.

Reservation af arealer til statsligt udbud af havvindmøller:

Forslaget om at bemyndige klima-, energi- og bygningsministeren til at reservere områder på havet til statslige udbud af store havvindmølleparker er generelt set blevet godt modtaget af høringskredsen, og der er ikke modtaget væsentlige indvendinger imod forslaget. Flere høringsparter, herunder Dansk Industri og Vindmølleindustrien giver direkte udtryk for støtte til forslaget.

Mulighed for reservation af områder

Københavns Kommune har foreslået, at forslaget udformes således, at ministeren afskæres fra at reservere områder, hvorpå der allerede ligger en endnu ikke behandlet ansøgning om en åben dør tilladelse. Dette ændringsforslag skal ses på baggrund af, at Københavns Kommune netop har indgivet en åben dør ansøgning på områder i Øresund.

Energistyrelsen bemærker hertil, at lovforslaget indebærer, at der ikke kan reserveres arealer, hvortil der allerede er givet tilladelser. Eksisterende rettigheder respekteres således også efter forslaget.

Ønskes et område udpeget, hvortil der allerede er indgivet ansøgninger, vil ansøgningerne blive færdigbehandlet af Energistyrelsen. Det bemærkes i øvrigt, at det følger af lovforslaget, at klager over afslag på ansøgning om tilladelse til forundersøgelser, begrundet i, at staten selv har behov for at råde over et areal, ikke er til hinder for, at området sendes i udbud inden klagesagens afslutning. Det kan dog oplyses, at lovforslaget sigter efter 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. Ingen af de arealer, som Københavns Kommune har ansøgt om tilladelser i, er omfattet af havvindmølleudvalgs anbefalinger, og der er derfor ingen planer om at reservere disse arealer til udbud af store havvindmølleparker.

Det bemærkes i øvrigt, at lovforslaget er blevet ændret efter høringen.

Liste over de hørte virksomheder og organisationer m.v. som lovforslaget den 28. oktober 2011 blev sendt i høring til:

De kursiverede har afgivet hørings svar.

3F, ACE Denmark Akkrediteringsinstitutionen, inklusiv Akkrediteringsrådet, Advokatrådet – Advokatsamfundet, Akademiet for de Tekniske Videnskaber, Altinex Oil Denmark A/S, Affald Danmark, Ankenævnet på Energiområdet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Benzinførhandlerne Fælles Repræsentation, Bio-Energipark Tønder, Brancheforeningen for Biogas, Brancheforeningen for Biogas, Brancheforeningen for Decentral Kraftvarme, Cepos, Cevea, CO-industri, Concito, Dajolka, Daka, Dakofo, Danisco – Genencor, DANAK (Den Danske Akkrediterings- og Metrologifond), Danish biofuel, Danish Offshore Industry, Danish Operators, Danmarks Natur-

fredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Tekniske Universitet, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Byggeri, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Gasteknisk Center (DGC), Dansk Geotermi Aps, Dansk Industri, Dansk Landbrug, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Shell, Dansk Metal, Dansk Skovforening, Danske Regioner, Dansk Transport og Logistik (DLTL), De Danske Bilimportører, De Grønne, Det Økologiske Råd, DONG Energy A/S, Dong E&P, DS Håndværk & Industri, DTU – Afdelingen for myndighedsbetjening, Emmelev Mølle, Energi- og Olieforum, Energiklagenævnet, Energitilsynet, Energitjenesten, Forbrugerrådet, Foreningen Danske Kraftvarmeværker, Foreningen af Registrerede Revisorer (FRR), Foreningen af Rådgivende Ingeniører (FRI), Foreningen for Slutbrugere af Energi, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Frederiksberg Kommune, Frie Elforbrugere, Fællessekretariatet for Hovedstadsregionens, HMN Naturgas I/S, Greenpeace, GTS (Godkendt Teknologisk service), Haahr benzin, Håndværksrådet, Inbicon, Ingeniørforeningen i Danmark (IDA), KL (Kommunernes Landsforening), KL - Økonomisk sekretariat, Københavns Kommune, Københavns Kommune - Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune – Økonomiforvaltningen, Landbrug & Fødevarer, Landsorganisationen i Danmark (LO), Mellempolkeligt Samvirke, Miljøbevægelsen NOAH, Mærskolie og Gas AS, Nephentes, Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi, Novozymes, Organisationen for Vedvarende Energi, RenoSam, Rigsrevisionen, SDE - Sammensluttede Danske Energiforbrugere, Samvirkende Energi- og Miljøforeninger, Statoil Gazelle A/S, Tekniq, Teknologisk Institut, Vattenfall A/S, Vindmølleindustrien, WWF Verdensnaturfonden, Østkraft, Aalborg Universitet.