

NOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Klima-, Energi- og Bygningsministeriet

3. november 2014

Kommissionens forslag til Rådets direktiv om beregningsmetoder og indberetningskrav i medfør af Rådets og Europa-Parlamentets direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie.

KOM 617(2014) final.

1. Resumé

Kommissionen har den 6. oktober 2014 fremsat forslag til Rådets direktiv om beregningsmetoder og indberetningskrav i medfør af brændstofkvalitetsdirektivet. Forslaget er fremsat i henhold til forskriftsproceduren med kontrol jf. bestemmelserne i artikel 5a, stk. 4 i Rådets afgørelse 1999/468/EF som ændret ved Rådets afgørelse 2006/512/EF. Rådet har ifølge disse bestemmelser to måneder til at træffe afgørelse.

Forslaget fastlægger en metode til, hvordan drivhusgasemissioner opgøres i forbindelse med brændstofkvalitetsdirektivets mål om 6 pct. reduktion af drivhusgasintensiteten i brændstoffer til motorkøretøjer m.m.. Forslaget til metode ændrer ikke ved, at målet om 6 pct. reduktion skal nås i 2020, og forslaget ændrer således ikke beskyttelsesniveauet. I dansk optik er den foreslåede metode dog ikke den optimale metode til beregning af emissionerne fra ukonventionelle råolier og kan afhængigt af forholdene føre til en for optimistisk vurdering af, om målet nås.

Det forventes, at forslaget sættes til afstemning i november 2014. Regeringen agter at undlade at stemme.

2. Baggrund

Kommissionen har den 6. oktober 2014 fremsat forslag til Rådets direktiv om beregningsmetoder og indberetningskrav i medfør af brændstofkvalitetsdirektivet. Forslaget fastlægger dermed sådanne nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af direktivet, som kræves i medfør af direktivets artikel 7a, stk. 5, og som ifølge artikel 7a, stk. 5, skal vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol.

Kommissionen fremsatte i 2011 et tidligere forslag, som regeringen stemte for i brændstofkvalitetskomiteen i februar 2012. Kommissionen kunne imidlertid ikke samle flertal herfor og har siden da arbejdet på et revideret forslag.

Forslaget er fremsat i henhold til forskriftsproceduren med kontrol, jf. bestemmelserne i artikel 5a, stk. 4, i Rådets afgørelse 1999/468/EF som ændret ved Rådets afgørelse 2006/512/EF. Ifølge disse bestemmelser har Rådet to måneder fra forslagens forelæggelse til at træffe afgørelse. Rådet træffer

afgørelse med kvalificeret flertal. Hvis Rådet forkaster forslaget, vedtages dette ikke, og Kommissionen kan i så fald forelægge Rådet et ændret forslag. Hvis Rådet vedtager forslaget, forelægger Rådet forslaget for Europa-Parlamentet.

Hvis Rådet ikke træffer afgørelse, forelægger Kommissionen forslaget for Europa-Parlamentet. Europa-Parlamentet træffer afgørelse med flertal blandt sine medlemmer inden for fire måneder fra Kommissionens fremsættelse af forslaget.

Forslaget forventes sat til afstemning i november 2014.

3. Formål og indhold

Ifølge brændstofkvalitetsdirektivet skal virksomheder, som leverer brændstoffer til motorkøretøjer m.m. i EU, opnå en reduktion af CO₂-intensiteten i det leverede brændstof på 6 pct. i 2020 set i forhold til 2010. Reduktionen kan nås ved brug af fossilt brændstof (benzin, diesel, naturgas mv.) med lavere livscyklusemissioner, ved iblanding af biobrændstoffer eller ved brug af VE-strøm i elkøretøjer.

Kommissionens forslag fastsætter en metode til beregning af CO₂-intensiteten fra fossile brændstoffer til brug for beregning af, om reduktionsmålet på 6 pct. opnås. Der foreslås én standardværdi for emissionerne fra hver *brændstoftype* (benzin, diesel, naturgas m.fl.), uanset hvilken *råolietype* (konventionel råolie, tjæresand, skiferolie m.fl.) brændstoffet er baseret på. Kommissionens forslag fra 2011 tilskrev brændstoffer, baseret på tjæresand og andre ukonventionelle olieklender, en højere standardværdi.

Leverandørerne skal anvende standardværdierne, når de beregner emissionerne fra de leverede brændstoffer for at dokumentere opfyldelse af den krævede reduktion. Leverandørerne har mulighed for at fratække emissionsreduktioner som følge af projekter til f.eks. reduktion af flaring (gasafbrænding) fra olieklender, når projektet er initieret efter 1. januar 2011.

Forslaget indebærer endvidere, at leverandørerne skal indberette om oprindelsen til de brændstoffer, de leverer, dvs. hvilken råolie brændstofferne er baseret på. Indberetning skal ske til medlemsstaten i det land, hvor brændstoffet leveres, og medlemsstaterne skal derefter i aggregeret form videresende oplysningerne til Kommissionen.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

5. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant.

6. Gældende dansk ret

Brændstofkvalitetsdirektivet er gennemført i dansk lovgivning med:

Lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport, jf. lovbekendtgørelse nr. 674 af 21. juni 2011 med senere ændring.

Bekendtgørelse nr. 1403 af 15. december 2009 om biobrændstoffers bæredygtighed med senere ændringer.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget har ikke lovgivningsmæssige konsekvenser, idet direktivet kan gennemføres med bekendtgørelse i medfør af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport, jf. lovbekendtgørelse nr. 674 af 21. juni 2006 med senere ændring.

Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have væsentlige statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet

De administrative byrder består i, at danske brændstofleverandører skal indberette en række oplysninger om det brændstof, de leverer til slutbrugerne. For små og mellemstore virksomheder er der en forenklet indberetning for oplysninger om oprindelse og købssted. Den konkrete udformning af indberetningen må formodes at være anderledes end hvordan indberetningen foregår i dag. Derfor vurderes, at der vil være omstillingsomkostninger for dansk erhvervsliv forbundet med at skulle sætte sig ind i de harmoniserede definitioner, den ny beregningsmetode for drivhusgasemissioner, samt skemaerne til indberetning af oplysningerne. Det vurderes endvidere, at direktivforslaget vil medføre begrænsede løbende administrative byrder forbundet med, at flere virksomheder omfattes af oplysningskravene.

Beskyttelsesniveauet

Forslaget fastlægger en metode til, hvordan drivhusgasemissioner opgøres i forbindelse med brændstofkvalitetsdirektivets mål om 6 pct. reduktion af drivhusgasintensiteten i transportbrændstoffer. Metoden ændrer ikke ved, at målet om 6 pct. reduktion i 2020 skal nås, og forslaget ændrer således ikke beskyttelsesniveauet. Den foreslåede metode er dog ikke den optimale til beregning af emissionerne fra ukonventionelle råolier og kan afhængigt af forholdene føre til en for optimistisk vurdering af, om målet nås.

8. Høring

Forslaget har været sendt i høring hos en bred kreds. Følgende høringssvar er modtaget:

Olie Gas Danmark mener, at forslaget giver et rimeligt grundlag for at bedømme emissionerne uden at der indføres konkurrenceforvridende og bureaukratisk informationsindsamling. Organisationen anfører samtidig, at organisationen allerede har gennemført to energieffektivitetshandlingsplaner med store resultater og har indledt forhandling om en tredje, og at det vil være u hensigtsmæssigt, hvis en tilfældig implementeringsdato kan nulstille dette arbejde.

Energi- og Olieforum (EOF) støtter generelt forslaget og finder det positivt, at der foreslås en fast standardværdi for hver brændstofftype.

Dansk Erhverv foretrækker en model, hvor man får mindst muligt bureaukrati og mindst mulig belastning for producenterne, og hvor brugerne får maksimalt udbytte af tiltagene, og hvor udvikling af alternative drivmidler fremmes mest muligt.

Greenpeace i Danmark henviser til pressemeddelelse fra Greenpeace EU, hvori det anføres, at forslaget ikke vil stoppe klimædelæggende brændstoffer som tjæresand fra at komme ind på det europæiske marked, og hvor Europa-Parlamentet og Rådet anbefales at opfordre Kommissionen til at

genfrem sætte deres tidligere forslag indeholdende særskilt rapportering af brændstoffer med høj emission.

NOAH henviser til pressemeddelelse fra Friends of the Earth Europe, hvoraf fremgår, at forslaget ikke vil hindre brugen af tjæresand i Europa, og hvori regeringerne opfordres til ikke at ignorere tjæresand i reguleringen og til at sikre instrumenter til dekarbonisering af transporten i forbindelse med 2030-pakken.

Landbrug og Fødevarer understreger, at det er vigtigt med en model, som pålægger det primære erhverv færrest mulige byrder og omkostninger til implementering, og at der – hvor generelle standardværdier ikke er til stede – kan anvendes aktuelle beregninger af udledninger.

Dansk Skovforening mener, at det bedste vil være den model, hvor der anvendes standardværdier, samtidig med at der bevares et incitament til at gøre tallene endnu mere præcise.

Sagen har endvidere været sendt til høring i Klima- og Energipolitisk Specialudvalg den 24. oktober 2014 med frist til 30. oktober 2014 kl. 10. Følgende høringssvar er modtaget:

Olie Gas Danmark har noteret sig regeringens generelle holdning til Kommissionens forslag. Organisationen vil gerne gentage, at den finder det uheldigt, at en tilfældig implementeringsdato vil nulstille det store arbejde, der er udført i samarbejde med Energistyrelsen. Olie Gas Danmark vil fortsætte det tætte samarbejde med Energistyrelsen om udarbejdelse af energieffektivitets handlingsplaner eller andre strukturer for samarbejde, som findes hensigtsmæssigt for at opnå den mest energieffektive indvinding af olie og gas fra den Danske Nordsø frem mod 2020.

Energi og Olieforum (EOF) støtter generelt Kommissionens forslag. Specielt finder EOF det positivt, at Kommissionen foreslår en fast standardværdi for opgørelse af drivhusgasværdien for de enkelte brændstoftyper. Indtil nu har der hersket stor usikkerhed om, hvordan de enkelte brændstofleverandører har skullet opgøre drivhusgasemissionen fra benzin og diesel og dermed dokumentere reduktionen i henhold til artikel 7 a i Brændstofdirektivet. Det er EOF's vurdering, at Kommissionen med sit forslag fjerner meget af denne usikkerhed. Samtidig er det vurderingen, at Kommissionen generelt har fundet et kompromis mellem på den ene side hensynet til at sikre at udvinding råolie og produktion af olieprodukter sker under størst mulig hensyntagen til miljø og klima. Og på den anden side hensynet til de administrative omkostninger forslaget vil have for den enkelte brændstofleverandør og medlemsstaterne. EOF har herudover en række kommentarer til det konkrete indhold i forslaget, primært relateret til rapporteringsforpligtigheden.

Dansk Erhverv har ikke bemærkninger til forslaget.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er ikke kendskab til andre landes holdning til forslaget.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen anser ikke forslaget for tiltrækkeligt ambitiøst, da det ikke giver incitament til at undgå anvendelse af de typer af råolier, som har de højeste emissioner, dvs. især ukonventionelle olier som f.eks. tjæresand. Regeringen mener dog, at forslaget er bedre end ikke at have en regulering af området, da forslaget indfører et øget indberetningskrav vedrørende de anvendte råolier, således at man får et bedre billede af udviklingen i anvendelsen af de råolier, som har de højeste emissioner, bl.a. tjæresand. Forslaget gør det endvidere muligt at gennemføre målet om 6 procent reduktion i

henhold til direktivet. Regeringen ønsker derfor ikke at blokere for forslaget ved at stemme nej, men vil undlade at stemme.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ved komitésagsnotat oversendt den 20. oktober 2011 været forelagt for Folketingets Europaudvalg i forbindelse med Kommissionens tidligere forslag.