



Energi-,
Forsynings- og
Klimaministeriet

Energi-, Forsynings- og Klimaudvalget
Christiansborg
1240 København K

Ministeren

Dato
25. februar 2019

J nr. 2018-3933

Energi-, Forsynings- og Klimaudvalget Energi-, Forsynings- og Klimaudvalget har i brev af 29. november stillet følgende spørgsmål 105 alm. del til energi-, forsynings- og klimaministeren og miljø- og fødevarerministeren, som jeg hermed besvarer på begge vegne.

Spørgsmål 105

"Ministrene bedes kommentere det materiale, som Quantafuel Skive præsenterede for Energi-, Forsynings- og Klimaudvalget den 29. november 2018, jf. EFK alm. del – bilag 85."

Svar

Quantafuel er et norsk selskab, der er ved at etablere et produktionsanlæg i Jylland, der skal producere brændstof til transportsektoren baseret på affaldsplast, der efter det oplyste ikke kan genanvendes direkte.

Regeringen er enig i, at vi skal bruge vores ressourcer optimalt og sikre, at materialer genanvendes. Der er en række plastikaffaldsfraktioner, som i dag er svære at genanvende af bl.a. økonomiske og miljømæssige årsager. En løsning på dette kan være ny teknologi, og det er derfor spændende med innovative virksomheder, som arbejder med netop dette.

For så vidt angår spørgsmålet om genanvendelse har jeg indhentet følgende bidrag fra Miljø- og Fødevarerministeriet:

"Quantafuel oplyser, at de i en pyrolyseproces omdanner plastikaffald til 'recycled carbon fuels' og Quantafuel definerer dette som en genanvendelsesproces. Dette er ikke umiddelbart i overensstemmelse med definitionen på genanvendelse, som er fastlagt i affaldsbekendtgørelsen på baggrund af affaldsdirektivets definition (direktiv 2008/98 om affald). I affaldsdirektivet defineres genanvendelse som: '*enhver nyttiggørelsesoperation, hvor affaldsmaterialer omforarbejdes til produkter, materialer eller stoffer, hvad enten de bruges til det oprindelige formål eller til andre formål. Heri indgår omforarbejdning af organisk materiale, men ikke energitudnyttelse og omforarbejdning til materialer, der skal anvendes til brændsel eller til opfyldningsoperationer*'.

Genanvendelse er således, når affald bearbejdes til at kunne anvendes som nyt materiale til at producere nye produkter, men det er ikke genanvendelse, når affald

**Energi-, Forsynings- og
Klimaministeriet**

Stormgade 2-6
1470 København K

T: +45 3392 2804
E: efkm@efkm.dk

www.efkm.dk

Side 1/3



forbrændes eller omdannes til f.eks. brændsel. Eksempler på genanvendelse er, når glasaffald omsmeltes til nye glasprodukter eller smeltning af engangsbatterier til nyt rustfrit stål.

Quantafuel henviser til, at den danske dækbekendtgørelse anerkender pyrolyse som en genanvendelsesproces for brugte bildæk. Dette er imidlertid ikke tilfældet. I forbindelse med affaldsbehandling af dæk med pyrolyseproces, er det sådan, at de produkter fra den pyrolytiske proces som udnyttes til energiformål eller omdannes til materialer, der kan anvendes til brændsel, falder udenfor affaldsbekendtgørelsens definition af genanvendelse.”

VE-direktivet - transportmål

Det brændstof, der skal produceres på anlægget vil i sagens natur ikke være et biobrændstof, da det ikke er baseret på biomasse. Det kan således heller ikke anses for at være et avanceret biobrændstof.

Brændstoffet kan derfor ikke umiddelbart benyttes til opfyldelse af VE-målet for transportsektoren, der følger af det eksisterende VE-direktiv, gældende for 2020.

I forhold til det kommende VE-direktiv, for årene 2021-2030, stiller sagen sig lidt anderledes. Quantafuels brændstof vil fortsat ikke kunne betragtes som et biobrændstof, da det ikke er biologisk baseret, hvilket er parallelt til det nuværende direktiv.

I det nye direktiv gives medlemsstaterne dog mulighed for at beslutte, at såkaldte ”genanvendte kulstofbrændsler” eller ”recycled carbon fuels” kan medvirke til at opfylde direktivets mål.

I direktivet forstås genanvendt kulstofbrændsel bl.a. som: *”flydende og gasformigt brændsel, der er produceret af flydende eller faste affaldsstrømme af ikke-vedvarende oprindelse, der ikke er egnet til materialenyttiggørelse i overensstemmelse med artikel 4 i direktiv 2008/98/EF”.*

Ud fra ovenstående vil Quantafuels brændstof umiddelbart kunne bidrage til opfyldelse af det kommende VE-direktivs mål, såfremt man fra dansk side beslutter, at dette skal være muligt. Dette vil dog afhænge af, hvorvidt den anvendte råvare – den indsamlede plastik – ikke er egnet til materialenyttiggørelse i overensstemmelse med artikel 4 i direktiv 2008/98/EF (affaldshierarkiet i affaldsdirektivet).

I fald man fra dansk side ønsker at lade denne type brændstof indgå, vil biobrændstofloven skulle ændres, før genanvendt kulstofbrændsel vil kunne tælle med ved opfyldelse af VE-direktivet.



CO₂-effekter

I forhold til Quantafuels beregninger af CO₂-effekter, skal det pointeres, at disse ikke følger samme beregningsmetoder, som anvendes i forhold til Danmarks internationale forpligtelser. Det er først ved anvendelsen, at der kan opgøres en reduktion. Hvis de brændstoffer, der produceres af Quantafuels eksporteres, vil der således ikke være en effekt i Danmark.

Den nuværende anvendelse af VE-brændstoffer (nu biobrændstoffer) i den danske transportsektor følger af et iblandingskrav. Såfremt Quantafuels brændstoffer tillades anvendt til opfyldelse af det danske iblandingskrav, vil det derfor fortrænge biobrændstoffer (importerede eller produceret i Danmark). Dette vil derfor ikke lede til reduceret udledning af CO₂. Det er alene, hvis det kan godtgøres, at brændstoffet anvendes ud over iblandingskravet og dermed erstatter fossile brændstoffer, at der kan være tale om en yderligere CO₂-reduktion i transportsektoren.

Før der evt. træffes beslutning om at lade dette brændstof indgå i opfyldelsen af VE-direktivets krav, vil der være behov for en nærmere analyse af, hvordan det konkret kan medregnes, samt hvilke CO₂-effekter der vil være forbundet hermed. Dette omfattende både effekter i transportsektoren og afledte effekter i øvrige sektorer.

Med venlig hilsen

Lars Chr. Lilleholt