



Finansminister Nicolai Wammen
Finansministeriet
Christiansborg Slotsplads 1
1218 København K
Sendt til: fmmin@fm.dk

Klima-, energi-, forsyningsminister Dan Jørgensen
Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet
Holmens Kanal 20
1060 København K
Sendt til: ms@kefm.dk

Den 23. august 2019

Afklaring af Biobrændstoflovens 6 % CO₂-reduktionskrav i 2020

Kære Nicolai Wammen og Dan Jørgensen

Jeg skriver til jer, fordi Drivkraft Danmarks medlemmer har behov for en hurtig afklaring af, hvorvidt regeringen fastholder Biobrændstoflovens krav om 6 % CO₂-reduktion i 2020. I april henvendte jeg mig til jeres forgængere i den tidligere regering med samme appel. Men valget gjorde det ikke muligt for de daværende ministre at tage stilling til min henvendelse.

Der er derfor behov for en hurtig afklaring på grund af de store omkostninger, kravet om 6 % CO₂-reduktion vil medføre for privatbilisterne og erhvervslivet, uden det vil have nogen reel CO₂-effekt. Kravet i Biobrændstofloven er en udmøntning af Brændstoffdirektivets krav (artikel 7a).

Der er i praksis kun to muligheder for at opfylde Biobrændstoflovens krav om 6 % CO₂-reduktion:

1. Blande store mængder af syntetisk biodiesel, den såkaldte HVO, i al diesel til transport og "ikke-vejgående maskiner" (landbrugs- og entreprenørmaskiner). HVO vil primært være produceret på palmeolie.
2. Indkøbe upstream emission reductions, de såkaldte UER'er, som er projekter, der har ført til reduktion i CO₂-emissionen i forbindelse med udvindingen af råolie. De tilgængelige UER'er findes typisk i Rusland og i olieproducerende lande i Mellemøsten.

Begge løsninger, vurderer vi, kan komme til at koste privatbilisterne og erhvervslivet mere end 800 millioner kroner i 2020. Samtidig vurderes begge løsninger kun at have en stærkt begrænset effekt på CO₂-udledningen.

Jeg skal understrege, at Drivkraft Danmarks medlemmer naturligvis følger de politiske beslutninger, der er truffet, men det vil på samme tid være vanskeligt at forklare og forsvare så store omkostninger over for privatbilisterne og erhvervslivet.

Jacob Stahl Otte
Direktør

M +45 3138 2858
E jso@drivkraftdanmark.dk

DrivkraftDanmark
Esplanaden 34A, 1. sal th.
DK-1263 Copenhagen K

T +45 3345 6510
E info@drivkraftdanmark.dk
W drivkraftdanmark.dk

Jeg vil også slå fast, at Drivkraft Danmark overordnet mener, at krav til CO₂-reduktioner, i forhold til de nuværende iblandingskrav, uden tvivl er den rigtige vej at gå i den grønne omstilling af transporten. Ved at stille krav til CO₂-reduktion fra brændstofferne skabes en efterspørgsel af de mest bæredygtige VE-brændstoffer.

Min henvendelse drejer sig derfor kun om det uhensigtsmæssige i, at kravet til CO₂-reduktion alene gælder i 2020, og de voldsomme økonomiske omkostninger det vil medføre for privatbilisterne og erhvervslivet uden væsentlig klimaeffekt.

Jeg har i det efterfølgende uddybet problemstillingen.

Omkostninger til at opfylde krav

Vi har gennem de seneste år over for Energistyrelsen fremlagt en række beregninger af de forventede omkostninger til at opfylde 6 % reduktionskravet i Bio-brændstofloven. Beregningerne viser, at 6 % reduktionskravet svarer til mellem 350.000 og 400.000 ton CO₂. Der vil derfor være behov for at iblande mere end 200.000 m³ biodiesel eller opkøbe en tilsvarende mængde UER'er for at opfylde reduktionskravet.

Baseret på de nuværende priser på biodiesel/HVO i forhold til prisen på diesel er det vores vurdering, at opfyldelsen af 6 % reduktionskravet vil koste mere end 800 millioner kroner. Cirka ¾ af denne omkostning vil ramme privatbilisterne og transporterhvervene, og den sidste fjerdedel vil ramme landbruget og entreprenørbranchen.

Vi kender på nuværende tidspunkt hverken pris eller udbud af UER'er. Vi har været i kontakt med en række selskaber, der handler med CO₂-kvoter for at afdekke markedet for UER'er. Disse selskaber har på nuværende tidspunkt ikke kunnet give et konkret bud på hverken pris eller tilgængelighed i 2020. Det generelle billede er dog, at tilgængeligheden af UER'er vil være lavere end det forventede behov i EU, og at prisen med stor sandsynlighed vil ligge på niveau med prisen for HVO.

Som nævnt vil det være vanskeligt for Drivkraft Danmarks medlemmer alene at skulle forklare og forsvare så store omkostninger, der reelt ikke har nogen klima-effekt. Der har vi behov for en tydelig politisk tilkendegivelse af, at det er den vej vi skal gå.

Samme situation i øvrige EU

Fra en lang række af vores søsterorganisationer i de øvrige EU-medlemsstater hører vi en tilsvarende bekymring for, hvordan deres medlemmer skal opfylde kravet til CO₂-reduktion og for omkostningerne ved at opfylde dette i 2020.

På trods af denne bekymring og usikkerhed på tværs af EU må vi antage, at der generelt i EU vil være behov for HVO og UER'er til opfyldelse af reduktionsmålene. Det betyder med stor sandsynlighed, at der vil komme en øget efterspørgsel på både HVO og UER'er i den kommende tid og dermed også et øget prispres på HVO og UER'er til levering i 2020.

Behov for hurtig afklaring

Vi har fra Energistyrelsens side mødt stor forståelse for problemstillingen og det uhensigtsmæssige i kravet, efter det for nogle år siden stod klart, at det kun gælder i 2020, men der udestår alligevel stadig en politisk afklaring.

Da vores medlemmer naturligvis ikke kan tilsidesætte Biobrændstoflovens krav, vil de meget snart skulle indgå aftaler om indkøb af de nødvendige mængder HVO eller UER'er til levering i 2020 for at være sikre på at kunne opfylde lovens krav. Hvis de udskyder beslutningen, risikerer de, at priserne stiger uforholdsmæssigt, eller at der ikke vil være tilstrækkelige mængder af HVO og/eller UER'er tilgængeligt på markedet.

Aftaler om levering af de nødvendige mængder HVO eller UER'er i 2020 vil ikke kunne opsiges uden omkostninger. Derfor har vores medlemmer behov for hurtigst muligt at få afklaret, hvorvidt regeringen vil fastholde Biobrændstoflovens krav om 6 % CO₂-reduktion i 2020 eller ej.

Drivkraft Danmark står naturligvis til rådighed for en eventuel uddybning af ovenstående med henblik på en hurtig afklaring af regeringens position.

Venlig hilsen



Jacob Stahl Otte
Direktør