



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

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget  
Folketinget  
Christiansborg  
1240 København K

Den 2. oktober 2019

## Iblanding af biobrændstoffer

Drivkraft Danmark arbejder meget aktivt for at gøre transporten grønnere. Derfor ønsker vi, at der stilles ambitiøse krav til markedet, så vores medlemmer kan konkurrere om at levere CO<sub>2</sub>-reduktioner bedst, billigst og smartest. Det kræver gennemsigtige og langsigtede mål. Den foreslåede implementering af VE-direktivets 10 %-krav går desværre i den modsatte retning. Alene det, at vores medlemmer tre måneder før årsskiftet endnu ikke kender rammebetingelserne for deres virksomheder, er naturligvis stærkt problematisk og gavner ikke omstillingen af transporten.

Regeringens lovprogram for folketingsåret 2019/2020 lægger op til en ændring af iblandingsprocenten af biobrændstoffer fra 5,75 % til 7,6 % som et led i opfyldelsen af VE-direktivets krav om 10 % VE i transporten. I den forbindelse er Drivkraft Danmark blevet bekendt med, at kravet kun vil gælde i 2020, hvorefter iblandingskravet igen vil blive sænket til 5,75 %. Samtidig forstår vi, at det er forventningen, at det øgede iblandingskrav vil blive opfyldt med bioethanol frem for biodiesel.

Det er ikke en forventning, som vi deler. Øget iblanding af bioethanol vil kræve introduktion af E10 med 10 % bioethanol som erstatning for E5, der er standarden i dag. Vi vurderer, at der er omkring 100.000 af benzinbilerne i den danske bilpark, der ikke kan køre på E10. Af hensyn til disse biler vil E5 fortsat skulle være tilgængelig på stationerne, hvis benzinselskaberne introducerer E10 som led i målopfyldelsen, indtil disse biler er udskiftet.

Introduktion af E10 kræver tilpasninger i distributionssystemer og på tankstationerne for at gøre plads til både E5 og E10. Dertil kommer, at introduktion af E10 kræver omstilling af produktion, oplysning til kunderne om hvilke biler, der kan køre på E10 mv. Disse kortsigtede udfordringer opvejes af de langsigtede fordele ved introduktionen af E10 i forhold til et iblandingskrav, der også gælder efter 2020. Men når iblandingskravet kun gælder i et enkelt år, har vi meget svært ved at forestille os, at selskaberne vil introducere E10 i 2020.

Jacob Stahl Otte  
Direktør

M +45 3138 2858  
E [jso@drivkraftdanmark.dk](mailto:jso@drivkraftdanmark.dk)

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

T +45 3345 6510  
E [info@drivkraftdanmark.dk](mailto:info@drivkraftdanmark.dk)  
W [drivkraftdanmark.dk](http://drivkraftdanmark.dk)

Konsekvensen af et etårigt krav vil derfor blive, at iblandingskravet opfyldes med HVO-biodiesel, som i modsætning til bioethanol uden tilpasninger af distribution, produktion med mere kan blandes i almindelige diesel. Iblanding af så store mængder HVO i et enkelt år giver stor risiko for, at palmeolie genintroduceres på det danske marked.

Klimarådet har tidligere konkluderet, at E10 har en betydelig klimagevinst og derfor kan bidrage til Danmarks klimamål på den korte bane. Drivkraft Danmark estimerer, at den årlige CO<sub>2</sub>-reduktion med E10 vil være 200.000 tons CO<sub>2</sub>. Øget anvendelse af 1G HVO baseret på palmeolie vil derimod have tvivlsom klimaeffekt, da produktionen af palmeolie har en del negative afledte effekter, herunder Indirect Land Use Change (ILUC).

De her rejste problemstillinger omkring udfordringerne ved et iblandingskrav, der alene gælder i et enkelt år, ligger i umiddelbar forlængelse af de problemstillinger Drivkraft Danmark sammen med Det Økologiske Råd rejste omkring Brændstofkvalitetsdirektivet på foretrædet for Klima-, energi- og forsyningsudvalget torsdag 26. september.

Venlig hilsen



Jacob Stahl Otte  
Direktør