



Energistyrelsen

HØRINGSNOTAT

Høringsnotat vedr. lov om ændring af biobrændstofloven (Ændring af krav om anvendelse af bæredygtige og avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransport m.v.) samt ny affattelse af Bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.v.

Forslag til Lov om af biobrændstofloven og ny affattelse af Bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.v. blev sendt i ekstern høring den 12. oktober 2020 med frist for afgivelse af hørings svar den 26. oktober 2020.

Der er modtaget i alt 13 hørings svar i høringsperioden. Alle hørings svar har samlet forholdt sig både til lovforslaget og bekendtgørelsen. Der er således ikke modtaget hørings svar, der udelukkende forholder sig til bekendtgørelsen.

Følgende høringspartier har fremsendt bemærkninger til lovforslaget og bekendtgørelsen:

- Dakofo
- Dansk Energi
- Dansk Erhverv
- De danske bilimportører
- Drivkraft Danmark
- Emmelev A/S
- Landbrug & Fødevarer
- Nature Energy
- Rådet for Grøn Omstilling, Greenpeace og Dansk Naturfredningsforening
- 3F

Følgende 3 høringspartier har oplyst, at de ingen bemærkninger har til lovforslaget eller bekendtgørelsen:

- Advokatsamfundet
- Dansk Arbejdsgiverforening
- Rigsrevisionen

I det følgende vil de væsentligste punkter i de indkomne hørings svar blive gennemgået efterfulgt af Energistyrelsens bemærkninger for hvert emne. Bemærkningerne er markeret med kursiv. For detaljerede oplysninger om svarenes indhold henvises der til de fremsendte hørings svar, som kan ses på Høringsportalen.

Hørings svarene har berørt følgende emner:

Nr. 1: En længerevarende løsning af iblandingskravene for bæredygtige og avancerede biobrændstoffer

Nr. 2: Sænkning af iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer i 2021

Kontor/afdeling

Center for Vedvarende
Energi

Dato

2-11-2020

J nr. 2020 - 12217

/jso/nshe

Energistyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Niels Bohrs Vej 8
6700 Esbjerg

T: +45 3392 6700
E: ens@ens.dk

www.ens.dk



Nr. 3: CO₂ Fortrængningskrav

Nr. 4: Begrænsning af UER'er

Nr. 5: Forbud mod anvendelse af palmeolie

Nr. 6: Opdeling af 1.generation og 2.generation

Nr. 7: Generelle betragtninger

Ad nr. 1: En længerevarende løsning af iblandingskravene for bæredygtige og avancerede biobrændstoffer

Dansk Energi, Dakofu, Emmelev A/S og Dansk Erhverv opfordrer regeringen og folketingets partier til at fastlægge en flerårig ramme for iblandingskravene til transportbranchen, der kan skabe den nødvendige forudsigelighed for branchen.

Ministeriets bemærkninger:

Den politiske aftale indgået den 7. oktober 2020 mellem regeringen (S) og V, DF, RV, SF, K, NB og LA fastlægger kun iblandingskravene for kalenderåret 2021. Som følge heraf er det ikke muligt for klima-, energi- og forsyningsministeren at fastlægge en flerårig ramme af iblandingskravene for transportbranchen på baggrund af den nuværende politiske aftale. Ministeriet kan oplyse, at regeringen og Folketingets partier i efteråret 2020 drøfter en langsigtet løsning på anvendelsen af VE-brændstoffer i transportsektoren fra 2022 med fokus på CO₂-fortrængning og fremme af bæredygtige biobrændstoffer.

Ad nr. 2: Sænkning af iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer i 2021

Landbrug og Fødevarer og Drivkraft Danmark påpeger, at en sænkning af iblandingskravet fra 0,75 pct. til 0,3 pct. i 2021 vil medføre en mindre efterspørgsel af avancerede biobrændstoffer i markedet, og det ikke medfører en reel effekt i forhold til klimaet.

Drivkraft Danmark påpeger endvidere, at et iblandingskrav på 0,3 pct. avancerede biobrændstoffer svarer til det bidrag biogas, via biogastickets, leverer i dag. Ifølge Drivkraft Danmark er det derfor svært at se kravet på 0,3 pct. avancerede biobrændstoffer som andet end en indirekte støtte til biogasproducenter. Drivkraft Danmark's holdning er, at når biogasproducenter leverer 0,3 pct. i dag, trods der er et krav om 0,15 pct. avancerede biobrændstoffer, skyldes det især kommunale udbud af offentlige busruter med krav om brug af biogas som brændstof. Den umiddelbare effekt af at afsætte iblandingskravet til 0,3 pct. vil således ifølge Drivkraft Danmark være, at prisen på biogastickets stiger. Kravet bør derfor ifølge Drivkraft Danmark enten være under 0,3 pct. for at sikre en lav pris for den mængde avancerede biobrændstoffer, der i praksis kommer af sig selv, eller over 0,3 pct. for at sikre et markedstræk efter flere avancerede biobrændstoffer. På den



baggrund foreslår Drivkraft Danmark at avancerede biobrændstoffer fastholdes på 0,75 pct.

Yderligere anfører De Danske Bilimportører, at lovforslagets sænkning af iblandingskravet ikke vil bidrage til reduktion af CO₂-emissionerne.

Nature Energy vurderer, at det ventede iblandingskrav på 0,75 pct. for avancerede biobrændstoffer ville kunne være blevet opfyldt uden nævneværdig fordyrelse for borgere og virksomheder.

Ministeriets bemærkninger:

Den politiske aftale for 2021 fastsætter et mål for avancerede biobrændstoffer på 0,3 pct. i 2021. Dette er en reduktion i forhold til det oprindelige mål på 0,9 pct. i 2021, men en forøgelse i forhold til krav for 2020 på 0,15 pct. Hvordan målet nås er op til brændstofleverandørerne.

Brug af biogas via biotickets er én af de muligheder, der eksisterer for opfyldelse af det avancerede krav. Som følge af VE-direktivets regneregler tæller avancerede biobrændstoffer dobbelt i forhold til målet på 7,6 pct. Jo flere avancerede biobrændstoffer, jo mindre mængde samlet biobrændstof skal der altså til for at nå målet på 7,6 pct. Nedsættelsen af målet i 2021 fra 0,9 til 0,3 pct. forventes derfor at øge den samlede mængde af biobrændstoffer.

Det følger af den politiske aftale indgået den 7. oktober 2020, at en forhøjelse af iblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer i 2021, skal finansieres ved at sænke iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer i 2021.

Ad nr. 3: CO₂ Fortrængningskrav

Dansk Erhverv opfordrer til en længerevarende og mere forudsigelig løsning, hvor man erstatter iblandingskravet med et mere gennemskueligt CO₂ – fortrængningskrav frem mod 2030. For at tage hensyn til ILUC-effekter og se på klimaeffekterne i et "vugge-til-grav" perspektiv forslås en model hvor alternative drivmidler indregnes på baggrund af det pågældende drivmiddels CO₂ – fortrængning. I det at elektrificering allerede fremmes med en lang række politiske virkemidler og fortrængningskravet har fokus på CO₂ – reduktioner i det, som ikke elektrificeres bør elektrificering ikke tælle med under fortrængningskravet, da det vil begrænse den samlede omstilling af transportsektoren frem mod 2030.

Dansk Energi har forståelse for den korte overgangsløsning for kalenderåret 2021, men havde gerne set en varig løsning med et CO₂ – fortrængningskrav, der ville understøtte syntetiske brændsler, elektrificering og power-to-X brændsler.



De danske bilimportører fremhæver betydningen af, at iblandingskrav fremadrettet erstattes af et CO₂ – fortrængningskrav i kombination med delmål på vejen til CO₂ – neutralitet, da det vil give en mere stabil udvikling.

Drivkraft Danmark havde håbet på en mere langsigtet aftale frem mod 2030 med fokus på CO₂ fortrængningskrav til den del af transporten, der ikke elektrificeres med batterier.

Grøn Omstilling, Greenpeace og Dansk Naturfredningsforening ønsker, at en aftale frem mod 2030 bør stoppe iblanding af førstegenerations biobrændstoffer og såfremt dette ikke kan lade sig gøre bør der ske en medregning af ILUC, når CO₂ – fortrængningen beregnes. For så vidt angår avancerede biobrændstoffer bør der frem mod 2030 ske en forhøjet iblanding af avancerede biobrændstoffer, herunder et særskilt krav om iblanding af elektrofuels.

Ministeriets bemærkninger

Ministeriet skal gøre opmærksom på, at den politiske aftale indgået den 7. oktober 2020 mellem regeringen (S) og V, DF, RV, SF, K, NB og LA kun fastlægger iblandingskravene for kalenderåret 2021. Den politiske aftale indeholder derfor ikke en model for, at iblandingskravene på nuværende tidspunkt bliver erstattet af et nationalt CO₂-fortrængningskrav.

Ministeriet kan oplyse, at regeringen og Folketingets partier i efteråret 2020 drøfter en langsigtet løsning på anvendelsen af VE-brændstoffer i transportsektoren fra 2022 med fokus på CO₂-fortrængning og fremme af bæredygtige biobrændstoffer.

Ad nr. 4: Begrænsning af UER'er

Drivkraft Danmark og Nature Energy efterspørger klare og entydige politiske udmeldinger om, hvordan branchen skal efterleve det politiske ønske om at reducere brugen af UER'er i 2021 og opfordrer til, at biobrændstoflovens regler for brug af UER'er tilpasses, så brugen afspejler de politiske ønsker. Der er også ønske om klarhed i forhold til finansiering.

Drivkraft Danmark understreger yderligere, at de vil bakke op om eventuelt skærpede retningslinjer eller begrænsning for brugen af UER'er. En opfyldelse af CO₂-reduktionskravet uden brug af UER'er vurderes imidlertid at blive dyrere, sammenlignet med den nuværende regulering. Brændstofleverandørerne kan derfor ikke forventes, at begrænse brugen af UER-kreditter på eget initiativ, da det vil skade deres konkurrencedygtighed.

Ministeriets bemærkninger

Det er lovligt for brændstofleverandørerne, at anvende UER-kreditter til opfyldelse af CO₂- fortrængningskravet i brændstofkvalitetsdirektivet, ligesom Danmark ikke har mulighed for at forbyde brugen af UER-kreditter i henhold til gældende EU-ret.



Ministeriet henviser til den af Energistyrelsen udarbejdede vejledning om brug af UER-kreditter.

Det fremgår dog af den politiske aftale af 7. oktober 2020, at aftaleparterne opfordrer branchen til at begrænse anvendelsen af klimakreditter.

Ad nr. 5: Forbud mod anvendelsen af palmeolie

Drivkraft Danmark spørger om Biobrændstoffer baseret på UCO, blandt andet med oprindelse i palmeolie, og de råvarer fra **palmeolieproduktionen**, som er optaget i Bilag I del A i Biobrændstofloven, fortsat vil kunne indgå i opfyldelse af 7,6 pct.. I

Desuden spørger Drivkraft Danmark om hvorvidt begrænsningen i anvendelsen af brugen af biobrændstoffer baseret på palmeolie kun gælder i forhold til det almindelige og avancerede iblandingskrav og ikke i forhold til 6 pct.. CO₂-reduktionskravet i gældende biobrændstoflovs § 3b. Drivkraft Danmark understreger, at de bakker om et forbud i både iblandingskrav og CO₂-reduktionskravet.

Grøn Omstilling, Greenpeace og Dansk Naturfredningsforening bemærker, at PFAD er en væsentlig økonomisk del af palmeolieproduktionen og det derfor er, positivt at PFAD også omfattes af forbuddet imod palmeolie. Frem mod 2030 ønskes, det at regeringen gør brug af de juridiske muligheder for at forbyde vegetabiliske olier, som soja- og rapsolie.

3F påpeger, at det kan være en udfordring at forbyde iblanding af palmeolie, idet mange arbejdstager i palmeolie producerende lande er økonomisk afhængig af palmeolieproduktion. Et forbud mod palmeolie kan derfor have en socialslagside. Derfor anbefaler 3F, at man i stedet for at forbyde iblanding af palmeolie, stiller krav om, at den palmeolie der evt. iblandes følger retningslinjerne for bæredygtig palmeolie, som Dansk Alliance for Ansvarlig Palmeolie er ved at udarbejde.

Ministeriets bemærkninger

Ministeriet bemærker at aftaleparterne i den politiske aftale er enige om, at klima-, energi- og forsyningsministeren gives bemyndigelse til, at forbyde biobrændstoffer baseret på palmeolie med høj risiko for indirekte ændringer i arealanvendelsen i at tælle med i opfyldelsen af iblandingskrav. Dette forbud vedrører således ikke opfyldelsen af 6 pct. CO₂ reduktionskravet fra brændstofkvalitetsdirektivet.

PFAD vurderes at være et biprodukt af palmeolieproduktionen og omfattes dermed af begrænsningen i anvendelsen af palmeolie med høj risiko for ILUC til opfyldelse af iblandingskrav. Ministeriet vurderer løbende forskellige bi- og restprodukter fra produktion af bl.a. biobrændstoffer mht. hvorvidt produkter som PFAD bør betegnes som et restprodukt, og dermed undtaget fra ILUC-effekt, eller et biprodukt, som skal vurderes på lige fod med 1.g. biodiesel.



Biobrændstoffer på UCO (Used Cooking Oil) er baseret på affalds- og restprodukter, og det vil ikke være muligt at afgøre om den brugte olie stammer fra palmeolie med høj risiko for ILUC. Til fastsættelse af hvilke råprodukter der har høj risiko for ILUC anvendes den såkaldte ILUC-forordning. Biobrændstoffer produceret på råprodukter med høj ILUC-risiko, inkluderer, jf. ILUC-forordningen, på nuværende tidspunkt kun palmeolie. Biobrændstoffer baseret på UCO vil derfor som udgangspunkt fortsat kunne anvendes til opfyldelse af iblandingskravet.

Ad. Nr. 6 Opdeling af 1. generations og 2. generations biobrændstoffer

Dakofo problematiserer den unuancerede kategorisering af biobrændsler i første og anden generation, da denne opdelingen ikke honorerer de vigtige sidestrømme ved dansk rapsdyrkning, som eksempelvis merudbytter, øget sædskifte, samt anvendelsen af restprodukterne for olieproduktion. På denne baggrund hævder Dakofo, at 1.g biodiesel baseret på rapsolie skal tilskrives en højere CO₂-fortrængningseffekt (70 %) sammenlignet med eksempelvis sukkerbaseret bioethanol 2.g, (55-60 %).

Ministeriets bemærkninger

Ministeriet kan oplyse om, at tilskrivningen af specifikke råprodukters CO₂-fortrængningseffekt udarbejdes i samarbejde med Europa-Kommissionen.

Ad nr. 7: Generelle betragtninger

DAKOFO mener, at en forøgelse og fastsættelse af iblandingskravet vil være mere passende, for at understøtte den fremtidige dyrkning af raps i Danmark og samtidigt leve op til vores forpligtelser på energiområdet til EU.

Ministeriets bemærkninger

Ministeriet bemærker, at iblandingskravet for 1.g. biobrændstoffer forhøjes som del af den nyligt indgåede aftale for 2021.

Rådet for grøn omstilling, Greenpeace og Dansk Naturfredningsforening bemærker følgende, at alle biobrændstoffer baseret på førstegenerations biobrændstoffer droppes, og dette skal meddeles EU-Kommissionen inden juni 2021, da det betyder at Danmarks mål for førstegenerations biobrændstoffer fjernes, og at der frem mod 2030 bør der sekundært gøres brug af de juridiske muligheder, der er for at forbyde vegetabiliske olier ud over palmeolie, som soja og rapsolie,

Ministeriets bemærkninger

Ministeriet bemærker dette, men skal igen henvises til den politiske aftale af 7. oktober 2020, hvori denne problemstilling ikke af omfattet af aftalen.