



## HØRINGSNOTAT

**Høringsnotat vedr. forslag til lov om ændring af biobrændstofloven (Ændring af krav om anvendelse af bæredygtige og avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransport m.v.) og nyaffattelse af bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.v.**

### Kontor/afdeling

Center for Vedvarende  
Energi

### Dato

9-11-2020

### J nr. 2020 - 12217

Forslag til lov om ændring af biobrændstofloven og ændring af Lov nr. 1568 af 27. december 2019 om ændring 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 høringssvar den 26. oktober 2020.

/jso/nshe

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

Følgende høringssparter 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 høringssparter 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 høringssvar 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 høringssvar, som kan ses på Høringsportalen.

Høringssvarene 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

Nr. 3: CO<sub>2</sub> Fortrængningskrav

Nr. 4: Begrænsning af UER'er

Nr. 5: Forbud mod anvendelse af palmeolie

### 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. 6: Opdeling af 1.generations og 2.generations

Nr. 7: Generelle betragtninger

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

Dansk Energi, Dakofo, 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 for 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 CO<sub>2</sub>-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 Danmarks holdning er, at når biogasproducenter leverer 0,3 pct. i dag trods 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 CO<sub>2</sub>-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: CO<sub>2</sub> Fortrængningskrav**

Dansk Erhverv opfordrer til en længerevarende og mere forudsigelig løsning, hvor man erstatter iblandingskravet med et mere gennemskueligt CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-fortrængning. Da elektrificering allerede fremmes med en lang række politiske virkemidler og fortrængningskravet har fokus på CO<sub>2</sub>-reduktioner på de områder, 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 CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav, der ville understøtte syntetiske brændsler, elektrificering og power-to-X brændsler.

De danske bilimportører fremhæver betydningen af, at iblandingskrav fremadrettet erstattes af et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav i kombination med delmål på vejen til CO<sub>2</sub>-neutralitet, da det vil give en mere stabil udvikling.

Drivkraft Danmark havde håbet på en mere langsigtet aftale frem mod 2030 med fokus på CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-fortræningskrav.*

*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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet i brændstofkvalitetsdirektivet, ligesom Danmark ikke har mulighed for at forbyde brugen af UER-kreditter i henhold til gældende EU-ret.*

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

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

**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. iblandingskravet.

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.-CO<sub>2</sub>-reduktionskravet i den gældende



biobrændstoffs § 3b. Drivkraft Danmark understreger, at de bakker om et forbud i både iblandingskrav og CO<sub>2</sub>-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 arbejdstagere i palmeolieproducerende lande er økonomisk afhængige 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. blandes, 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. CO<sub>2</sub> reduktionskravet fra brændstofkvalitetsdirektivet.*

*Ministeriet vurderer løbende forskellige bi- og restprodukter fra produktion af bl.a. biobrændstoffer med hensyn til, hvorvidt produkter bør betegnes som et restprodukt, og dermed undtaget fra ILUC-effekt, eller et biprodukt, som skal vurderes på lige fod med 1.g. biodiesel. 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.*

*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 risiko for ILUC, 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 anfører Dakofo, at 1.g biodiesel baseret på rapsolie skal tilskrives en højere CO<sub>2</sub>-fortræningseffekt (70 %) sammenlignet med eksempelvis sukkerbaseret bioethanol 2.g, (55-60 %).

**Ministeriets bemærkninger**

*Ministeriet kan oplyse om, at tilskrivningen af specifikke råprodukters CO<sub>2</sub>-fortrængningseffekt udarbejdes i samarbejde med Europa-Kommissionen.*

**Ad nr. 7: Generelle betragtninger**

Dakofo anfører, 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, at alle biobrændstoffer baseret på førstegenerations biobrændstoffer bør udfases, 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 sekundært bør gøres brug af de juridiske muligheder, der er for at forbyde vegetabilske 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, og at denne problemstilling ikke af omfattet af aftalen.*