



92-gruppen

Svanevej 12, 3. sal, 2400 KBH NV

Tlf: 21 72 79 57

e-mail: tdc@92grp.dk

Website: www.92grp.dk

Koordinator: Troels Dam Christensen

92-gruppens hørings svar

12. september 2016

Vedrørende Lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport

92-gruppen har følgende fem bemærkninger til lovforslaget:

- 1 – Lovforslaget er ikke teknologineutralt, da elbiler ikke er med
- 2 - Afgiftsfritagelse for afgrødebaserede biobrændstoffer bør ophøre
- 3 - Øget brug af avancerede biobrændstoffer vil nedsætte Danmarks forbrug af de problematiske afgrødebaserede biobrændstoffer
- 4 - Samfundsøkonomisk omkostning? Eller gevinst?
- 5 – Forslaget vil næppe give øget CO2 udslip

1 – Lovforslaget er ikke teknologineutralt da elbiler ikke er med

92-gruppen bifalder at forslaget tilsigter at være teknologineutralt. Navnlige er det positivt at det klart fremgår, at affaldsbaseret biogas behandles på lige fod med flydende avancerede biobrændstoffer.

”Lovforslaget er teknologineutralt i forhold til den anvendte biobrændstoftype. Målet på 0,9 pct., målt efter energiindhold, vil derfor kunne nås med avanceret bioethanol, avanceret biodiesel, avanceret biogas eller andre brændstoftyper baseret på ILUC-direktivets bilag IX del A. (forslag s9)

Dog konstaterer 92-gruppen, at lovforslaget i sin nuværende udformning ikke er teknologineutralt med hensyn til vedvarende energi brugt på elbiler eller eltog.

Modsat både det nye lovforslag og den eksisterende danske biobrændstoffslov, er den tilsvarende EU lovgivning teknologineutral, idet EU direktiverne inddrager bidrag fra elbiler og eltog. Det gælder både VE-direktivet 28/2009 (se artikel 3,4) og Brændstofkvalitetsdirektivet 30/2009. Sidstnævnte (FQD artikel 7a, stk1) pålægger specifikt medlemslandene at sikre, at elbil-virksomheder får mulighed for at bidrage til målopfyldelsen i transportsektoren:

In the case of providers of electricity for use in road vehicles, Member States shall ensure that such providers may choose to become a contributor to the reduction obligation laid down in paragraph

92-gruppen – Forum for Bæredygtig Udvikling, er et samarbejde mellem 25 danske miljø- og udviklingsorganisationer.
92-gruppen arbejder for fremme af en bæredygtig udvikling i hele verden.

92-gruppen består af: Afrika Kontakt, Amnesty, Care Danmark, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk International Bosætningservice, Dansk Ornitologisk Forening/BirdLife Danmark, Det Økologiske Råd, FN-forbundet, Folkekirkens Nødhjælp, Greenpeace, IWGIA, Kvindernes U-landsudvalg, Klimabevægelsen, Landsforeningen for Økosamfund, Mellempøkeligt Samvirke, Natur og Ungdom, Netværket for økologisk folkeoplysning og praksis/Øko-net, Oxfam Ibis, Red Orangutangene, Sex&Samfund, U-landsforeningen Svalerne, VedvarendeEnergi, Verdens Skove, WWF Verdensnaturfonden, Dansk Røde Kors (observatør).

2 if they can demonstrate that they can adequately measure and monitor electricity supplied for use in those vehicles (FQD 30/2009, artikel 7a, stk1).

De to direktiver fra EU's 2009 klimapakke blev i Danmark gennemført med biobrændstofloven, som i strid med EU's hensigt undlod at etablere mulighed for, at elbiler bidrager til målopfyldelsen.

Det nuværende lovforslag, som har til hensigt at implementere ILUC-direktivet (2015/1513), er en anledning til at rette op på denne mangel i dansk lovgivning. Desværre er anledningen det nuværende lovforslag ikke benytter.

EU prøver med ILUC-direktivet 2015/1513 – i tråd med de foregående EU-direktiver – igen at sikre øget incitament til el-baseret transport. ILUC-direktivet fordobler således *multiplier'en* for elbiler til 5x og indfører en *multiplier* for eltog på 2,5x (ILUC-Dir art 2,stk2)

92-gruppen opfordrer derfor regeringen til at revidere lovforslaget, så de incitament, som EU har vedtaget til fremme af elbiler og eltog på ve-strøm, bliver etableret for danske elbiler.

Med lovforslaget sikres det eksempelvis, at et biogasanlæg (som ikke er underlagt forpligtelse) vil kunne bidrage til opfyldelse af den forpligtelse, et benzinselskab er pålagt. Det er meget fornuftigt. Biogasanlægget får bedre rentabilitet og benzinselskabet kan opfylde sin forpligtelse med et langt bedre biobrændstof end de stærkt problematiske afgrødebaserede biobrændstoffer, der hovedsageligt anvendes i dag.

Det bør tilsvarende sikres, at VE-strøm brugt på elbiler (som heller ikke er underlagt forpligtelse) vil kunne overføres til de virksomheder, der er underlagt forpligtelsen. Derved vil rentabilitet af at anskaffe elbil forbedres, mens olieselskabet kan undgå at købe helt så meget palmeolie- og rapsdiesel for at opfylde sin 5,75% forpligtelse. Det er positivt for klima, fødevarerpriser og afskovning og det er - modsat den eksisterende biobrændstoflovgivning og det nye lovforslag - i overensstemmelse med EU's klare hensigt om at skabe øget incitament for el-drift i transportsektoren.

2 - Afgiftsfritagelse for 1.gen afgrødebaserede biobrændstoffer bør ophøre

"EU har ønsket at understøtte udviklingen mod en højere anvendelse af avancerede biobrændstoffer" (forslag s8).

Regeringen deler dette ønske, men er opmærksom på risikoen for, at tvungen efterspørgsel efter 0,9% avancerede biobrændstoffer, kan gøre disse uforholdsmæssigt dyre.

... "Der har hidtil kun været ganske få investorer, der har villet investere i produktionen af avancerede biobrændstoffer, da produktionsomkostningerne er væsentligt højere end produktionsomkostningerne for konventionelle biobrændstoffer" (forslag s8).

Det erkendes således, at avancerede biobrændstoffer (AB) er i konkurrence med de problematiske – men billigere – afgrødebaserede biobrændstoffer. Lovforslaget etablerer af den grund mulighed for at suspendere AB-iblandingskravet, hvis prisforskellen mellem de to typer biobrændstof bliver

for stor (forslaget side 4). Det ville være en bedre løsning mere aktivt at forebygge, at de bedste biobrændstoffer taber kampen til de værste. Det kan ske ved at afgiftsfritagelsen forbeholdes de avancerede biobrændstoffer.

Danmark giver i form af fritagelse fra CO₂-afgiften (værdi efter moms ca 50øre/liter ethanol; 56øre/liter biodiesel¹) samme statsstøtte til begge typer biobrændstoffer uden skelen til ønsket om at fremme avancerede biobrændstoffer over for afgrødebaserede biobrændstoffer.

Af hensyn til EU's og regeringens ønske om at fremme avancerede biobrændstoffer opfordrer 92-gruppen regeringen til at revidere den nuværende generelle fritagelse fra CO₂-afgift, der gælder alle typer biobrændstoffer, så det fremover kun er de avancerede biobrændstoffer, der modtager fritagelse for CO₂-afgiften.

3 - Øget brug af avancerede biobrændstof vil nedsætte Danmarks forbrug af de problematiske afgrødebaserede biobrændstoffer – med mindre folketinget beslutter at opfylde EU målet om 10% VE i transportsektoren i 2020 ved at fordoble iblandingskravet fra nuværende 5,75% til 10% biobrændstof.

I lighed med EU og regeringen ønsker 92-gruppen at fremme brugen af de mest bæredygtige former for vedvarende energi i transportsektoren og derved at undgå brugen af afgrødebaserede biobrændstoffer.

Afgrødebaserede biobrændstoffer er stærkt problematiske for fødevarepriser og afskovning. For nogle af de mest brugte biobrændstoffer, som raps- og palmeolie-diesel, er det samlede CO₂-udslip større end hvis der bruges fossil diesel. 92-gruppen ser derfor positivt på, at lovforslaget vil begrænse den mængde afgrødebaseret biobrændstof, Danmark lægger beslag på.

Beslutning om at avancerede biobrændstoffer skal udgøre mindst 0,9 %, vil på grund af dobbelttællingen udgøre 1,8 %-point i forhold til målopfyldelsen. Altså at Danmark med det nuværende iblandingskrav på 5,75% ville reducere sin brug af afgrødebaserede biobrændstof til maksimalt 3,95%. Det ville være et fremskridt.

Målet om 0,9% AB træder dog først i kraft i 2020. Baseret på energiforliget fra 2012 er forventningen desværre, at Danmark inden 2020 vil beslutte at fordoble den tvungne brug af biobrændstof til 10%. Hvilket vil være et tilbageskridt.

92-gruppen opfordrer energiforligets parter til at nå målet om 10% VE i 2020 (og endnu mere senere) med et minimum forbrug af afgrødebaserede biobrændstoffer. Det vil være bedst både for Danmarks samfundsøkonomi, det globale klima og med hensyn til at mindske risiko for, at dansk klimalovgivning bidrager til afskovning, fødevarekriser og ustabilitet i fattige lande.

¹ Punktafgift E.A.4.5.6, kuldioxid afgift: <http://www.skat.dk/SKAT.aspx?oID=2060519&chk=212649>

92-gruppen har tidligere fremlagt et bud på en økonomisk og klimamæssigt fornuftig opnåelse af EU-målet om 10% VE i 2020. Her skal næsten halvdelen af 10% målsætningen dækkes af avancerede biobrændstoffer (92-gruppens notat fra Juni 2015 vedlægges som bilag til dette høringsvar):

- 2,2 PJ af den affaldsbaserede biogas vi allerede producerer anvendes i transportsektoren – det kan dække 2,7 %-point af de 10 % VE
- Der anvendes 0,9% (1,8PJ) flydende, avanceret biobrændstof – det kan dække 2,2 %-point af de 10% VE

Den langsigtet mest fornuftige indsats Danmark kan gøre med hensyn til opfyldelse af 10% VE i transportsektoren i 2020 (og endnu mere senere), er dog at maksimere brugen af ve-el i togdrift og at øge antallet af elbiler.

- 1,5 %-point af de 10% VE kan dækkes hvis der i 2020 opnås 80.000 elbiler
- 3,6 %-point af de 10% VE kan dækkes hvis der i 2020 opnås 70% elektrificering af togdriften (Togfonden sigter på i ca 2025 at have elektrificeret 90% af togdriften)

4 - Samfundsøkonomisk omkostning? Eller gevinst?

De samfundsøkonomiske og statsfinansielle skøn i lovforslaget forekommer meget usikre *”udgifter på ca 20-100 mio. kr. årligt”*. (forslag side 15)

For flydende avanceret biobrændstof (AB) er usikkerheden naturligvis stor, da prisen på flydende AB stadig er ukendt. For biogas må usikkerheden være langt mindre. Danmark producerer allerede ca 10PJ affaldsbaseret biogas. Udfordringen m.h.t. at få brugt ca. 2,2PJ af denne biogas i transporten er hovedsageligt et spørgsmål om inden 2020 at indfase en passende mængde gasdrevne busser og lastbiler, herunder at opføre gastankstationer.

Hverken den eksisterende biobrændstoflov eller det nye lovforslag implementerer EU-kommissionens henstilling til medlemslandene om at sikre, at elbiler og eltog får mulighed for at bidrage til målopfyldelsen. Når lovforslaget helt undlader at indtænke eldrift, betyder det formentligt også, at de positive økonomiske faktorer ved elbiler næppe er medregnet, fx:

- Effektivitetsforbedring, elbiler kører over tre gange så langt som en benzinbil på samme energimængde. En øget andel elbiler vil således ikke blot bidrage til opfyldelse af VE-målet, men også medføre energibesparelser.

- Mindsket samfundsomkostning til indkøb af bio- og fossilt brændstof

- Øget efterspørgsel af VE-strøm vil reducere PSO-omkostningerne

En fornuftig løsning med fokus på eldrift og uden brug af afgrødebaserede biobrændstoffer (som beskrevet i punkt 3 herover), vil således snarere udgøre en samfundsøkonomisk gevinst på $\frac{3}{4}$ -1 mia. kr. om året i forhold til det alternativ, som energiforliget lagde op til, at 10% VE i transporten opfyldes ved at øge den tvungne brug af biobrændstof fra nuværende 5,75% til 10% (om den samfundsøkonomiske gevinst se bilag 1 i det vedhæftede 92-gruppe-notat fra Juni 2015).

5 – Forslaget vil næppe give øget CO2 udslip

Lovforslaget (side 17, miljømæssige konsekvenser), forudser at:

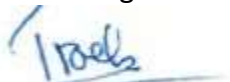
Vedrørende kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer antages det, at der vil være en let øget udledning af drivhusgasser på grund af den øgede anvendelse af såkaldt dobbelttællende biobrændstoffer, herunder avancerede biobrændstoffer. (forslag s 17)

Frygten for øget CO2 er næppe reel. Avancerede biobrændstoffer – biogas i særlig grad – leverer en stor CO2-reduktion i forhold til fossilt brændstof. Hvorimod mange af de for nuværende mest anvendte biobrændstoffer i EU (f.eks. raps og palmeolie) har et GHG-udslip, der reelt er højere end fossile brændstoffer. Øget brug af avanceret biobrændstof på bekostning af de eksisterende afgrødebaserede biobrændstoffer vil derfor utvivlsomt udgøre en klimamæssig forbedring.

En øget anvendelse af dobbelttællende biobrændstoffer vil derfor have som konsekvens, at reduktionen i drivhusgasudledningen vil være mindre, end hvis der ikke havde været anvendt dobbelttællende biobrændstoffer. (forslag side 17)

Problemstillingen, lovforslaget her beskriver, har kun ringe forbindelse med klima-realitet. Problemet opstår på grund af en generel fejl i, hvordan bioenergi bogføres i klimaregnskaber. Biobrændstoffer, uanset hvor stort CO2-udslip de reelt medfører, opgøres regnskabsteknisk som "nul gram CO2". Med dette lovforslag bevæger Danmark sig fra at bruge en andel af klimaskadelige 1.generations biobrændstoffer, til fremover at bruge halvt så meget, men til gengæld avanceret biobrændstof. Det vil i realiteten være en klimamæssig fordel. Men for det danske klimaregnskab vil det fremstå som om, at Danmark går fra at bruge 1,8% nul-udslips-biobrændstof til fremover kun at bruge 0,9% nul-udslips-biobrændstof. Den udvikling vil i Danmarks CO2-regnskab fremstå som om, at reduktionen i drivhusgasudslip bliver lidt mindre. Det er beklageligt, at bogføringsmetoden har dette problem. Men da problemet kun forekommer i regnskabet – ikke i virkeligheden – er 92-gruppens opfordring til Energi-, forsynings- og Klimaministeriet, at der tilføjes forklaring om dette problem i lovforslaget, så folketingsmedlemmer bliver underrettet om, at der for mange typer bioenergi kan være stor forskel på det udslip, de er årsag til i virkeligheden og det nul-gram-CO2, der bogføres.

Med venlig hilsen



Troels Dam Christensen

Koordinator for 92-gruppen, der i denne sag er tegnet af:

Danmarks Naturfredningsforening

Dansk Ornitologiske Forening/BirdLife Danmark

Det Økologiske Råd

Greenpeace

Klimabevægelsen

Kvindernes U-landsudvalg KULU

Miljøbevægelsen Vedvarende Energi

Verdens Skove

WWF Verdensnaturfonden