



**GREENPEACE**



Danmarks  
Naturfredningsforening

**Dansk Ornitologisk forening – Birdlife Denmark**



Det Økologiske Råd  
Fremtidens miljø skabes i dag



**7.november 2012**

**Vedr. Høring over forslag om ændring af Brændstofkvalitetsdirektivet og VE-direktivet.**

De underskrevne organisationer takker for muligheden for at komme med kommentarer til EU-kommissionens forslag om ændring af brændstofkvalitetsdirektivet (FQD)- og VE-direktivet (RED).

EU-kommissionens forslag om medregning af GHG, der skyldes biobrændstoffernes forskydningseffekt (ILUC), har været meget længe ventet. Det er positivt, at forslaget nu er fremsat. Det er ligeledes positivt, at forslaget også påpeger nødvendigheden af at eliminere nationale støtteordninger til 1. generation biobrændstoffer.

Forslaget er dog desværre i sin nuværende form slet ikke svar på de udfordringer, som skal løses. Der er behov for radikale forbedringer, hvis direktivets målsætning skal opfyldes. Som forslaget foreligger på nuværende tidspunkt, vil det alene beskytte biobrændstofindustriens eksisterende investeringer i ubæredygtige biobrændstof-installationer.

Danmark må insistere på, at direktivernes egentlige formål, som nævnes i de indledende afsnit (3.2. og 3.3.) *“The overall objective of the Fuel Quality and Renewable Energy Directives is to contribute to the goal of reducing economy-wide greenhouse gas emissions”*, afspejles i forslagets betydende artikler. Dette formål syntes for nuværende at komme i anden række efter beskyttelse af industriens investeringer i ubæredygtige biobrændstoffer.

De underskrevne organisationer fortsætter gerne den positive dialog, vi har med ministeriet, Energistyrelsen og ministeren. I det følgende redegøres for organisationernes kritikpunkter og anbefalinger vedrørende forslaget enkelte dele. Det drejer sig i hovedtræk om:

### **1 Forslagets konsekvenser for fødevarer sikkerhed**

- a. Den ventede RED art17(7) rapport og forslag om korrigerende foranstaltninger fra EU-kommissionen bør fremlægges straks.
- b. I lyset af de rekordhøje globale fødevarerpriser, bør EU og Danmark efterkomme opfordringen fra FN-organisationer om en total udfasning af 1. gen biobrændstoffer.

### **2 ILUC faktorer medregnes ikke i fortrængningskravet til biobrændstoffet**

- a. Forslaget opfylder ikke den ILUC-opgave, som EU Kommissionen blev pålagt under RED art19(6) FQD art 7(d)6.
- b. ILUC faktorer bør medregnes også for evt. 2.gen biobrændstoffer udvundet af deciderede energiafgrøder.

### **3 Loft på max fem procent fødevarer baserede biobrændstoffer**

- a. Loftet fastfryser EU's forbrug på et uacceptabelt højt niveau.
- b. Loftet bør i stedet erstattes af en plan for total udfasning af første generations biobrændstoffer.
- c. Loftet bør gælde alle biobrændstoffer, der lægger beslag på landbrugsjord<sup>1</sup>, ikke kun for fødevarer baserede biobrændstoffer.
- d. Loftet vil slet ikke have effekt, hvis det kun indføres i RED. Hvis det skal virke, skal det indføres i FQD.

### **4 Skærpelse af det pålydende reduktionskrav (uden ILUC) til 60 %**

- a. Uden ILUC skabes unfair regler. F.eks. kan palmeoliediesel klare 62 % reduktion, når ILUC ikke medregnes.
- b. Den foreslåede skærpelse har næppe nogen reel effekt, da alle installationer i drift før 2014 er undtaget
- c. Reduktionskravet i 2018 er i de eksisterende regler 60%, også gældende for eksisterende anlæg. Hvis forslaget vedtages, slækkes dette 2018 krav for eksisterende anlæg til 50%.

### **5 Nationale støtteordninger til fødevarer baserede biobrændstoffer elimineres fra 2020**

- a. Der bør ikke ventes til 2020. Nationale støtteordninger til 1.gen skal fjernes, før incitament til udvikling af 2.gen vil få effekt.
- b. Danmarks nuværende afgiftsfritagelse til biobrændstoffer, der ikke opfylder EU's bæredygtighedskriterier, er ifølge EU Kommissionen ulovlig.
- c. Danmark bør ikke vente til 2020 - afgifter for el og biobrændstoffer bør straks omlægges, så 1. gen biobrændstoffer ikke fremmes.

### **6 Forøget ekstraberegning for avancerede 2.gen biobrændstoffer**

- a. Nationale støtteordninger til 1.gen bør først afskaffes, før ændringen kan få den ønskede effekt.
- b. Ekstraberegning for VE-strøm på elbiler bør ligeledes øges.
- c. Der bør samtidig etableres meget klare definitioner og strategier for anvendelsen og produktionen af rest- og affaldsprodukter.
- d. Halm, bagasse og palmeoliefrugtskaller bør fortsat kun få dobbeltberegning, ikke firdobbeltberegning.
- e. For at incitamentet resulterer i fornuftige investeringer, bør ILUC-faktor medregnes, hvis 2.gen produceres på dedikerede energiafgrøder, der lægger beslag på landbrugsjord.

---

<sup>1</sup> Hermed menes biobrændstoffer fremstillet af afgrøder, hvor hovedformålet med dyrkning er at producere energi. Dvs. det omfatter ikke halm og heller ikke græsser, hvis disse indgår som nødvendigt led i et sædskifte eller tjener naturformål, f.eks. dyrkes ekstensivt på marginale jorde.

## 7 Øget fokus på de egentlige løsninger mht. en grøn transportsektor

- a. Reduktion af transportbehovet og øget kollektiv trafik og cykling.
- b. Øget energieffektivitet.
- c. Strategi og delmål for el-biler (og for el-tog).
- d. Reduceret udslip fra fossil olies produktionsproces (flaring, refining, etc).

## 1 Forslagets konsekvenser for fødevarerpriser og fødevarerkriser

---

**1a** EU-kommissionen er jf. RED art 17(7) pålagt inden udgangen af 2012 at fremlægge rapport om, hvorvidt produktionen af biobrændstoffer til EU har en betydelig indvirkning på fødevarerpriserne og andre sociale forhold særligt i fattige lande udenfor EU. I givet fald skal EU Kommissionen foreslå korrigerende foranstaltninger<sup>2</sup>. Danmark bør bede om en statusrapport for at sikre, at EU Kommissionen er klar med denne rapport og forslag om korrigerende foranstaltninger indenfor tidsfristen 31. december 2012.

**1b** De allerede rekordhøje fødevarerpriser forventes fortsat at stige gennem hele vinteren ind i 2013. Verdensbanken, OECD, IFPRI, WTO, IMF og alle relevante FN-organer har allerede sidste år, inden tørken i USA, udpeget brugen af biobrændstoffer som en væsentlig årsag til fødevarerprisstigningerne. De mellemstatslige organer bad på den baggrund allerede sidste år USA, EU og de øvrige G20 lande om at stoppe deres biobrændstof-lovgivninger. Der kan derfor næppe være stor tvivl om, at den ventede art. 17(7) rapport i lighed med de mellemstatslige organer må konkludere, at biobrændstofproduktionen har en betydelig indvirkning på fødevarerpriserne<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> RED art 17(7): ” Kommissionen aflægger hvert andet år rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om indvirkningen af en øget efterspørgsel efter biobrændstoffer på den sociale bæredygtighed i Fællesskabet og i tredjelande og om indvirkningen af Fællesskabets biobrændstoffpolitik på tilgængeligheden af fødevarer til overkommelige priser, især for befolkningerne i udviklingslandene, og andre generelle udviklingsspørgsmål...

Den første rapport forelægges i 2012. Kommissionen foreslår eventuelt korrigerende foranstaltninger, navnlig hvis der er dokumentation for, at produktionen af biobrændstoffer har en betydelig indvirkning på fødevarerpriserne.

<sup>3</sup> FAO, IFAD and WFP (Joint statement 4. sep 2012) Tackling the root causes of high food prices and hunger

“...Lastly, we also need to review and adjust where applicable policies currently in place that encourage alternative uses of grains. For example, adjusting biofuel mandates when global markets come under pressure and food supplies are endangered has been recommended by a group of international organizations including FAO, IFAD, the International Monetary Fund, the Organisation for Economic Co-operation and Development, the UN Conference on Trade and Development, WFP, the World Bank and the World Trade Organization. That recommendation, made to the 2011 G20 summit in Paris, still stands today”.

<http://www.fao.org/news/story/en/item/155472/icode/>

### FAO (Financial Times 9. aug 2012) ”The US must take biofuel action to prevent a food crisis”

Indlæg af FAO generalsekretær José Graziano da Silva, der direkte beder USA om at suspendere deres biobrændstof målsætning. [http://www.ft.com/intl/cms/s/85a36b26-e22a-11e1-b3ff-00144feab49a.Authorised=false.html?i\\_location=http%3A%2F%2Fwww.ft.com%2Fcms%2Fs%2F0%2F85a36b26-e22a-11e1-b3ff-00144feab49a.html&i\\_referer=#axzz24lkV9QT](http://www.ft.com/intl/cms/s/85a36b26-e22a-11e1-b3ff-00144feab49a.Authorised=false.html?i_location=http%3A%2F%2Fwww.ft.com%2Fcms%2Fs%2F0%2F85a36b26-e22a-11e1-b3ff-00144feab49a.html&i_referer=#axzz24lkV9QT)

USA bruger ca 40% af deres majs høst til biobrændstof. I EU bruges ca 60% af vegetabilsk olie til biobrændstof.

### FAO, IFAD, IMF, OECD, UNCTAD, WFP, the World Bank, the WTO, IFPRI and the UN HLPF (2011) ”Price Volatility in Food and Agricultural Markets: Policy Responses”.

Rapporten giver ti konkrete policy anbefalinger til G20 landene.

<http://www.oecd.org/agriculture/pricevolatilityinfoodandagriculturalmarketpolicyresponses.htm> Anbefaling nummer 6 lyder:

“G20 governments remove provisions of current national policies that subsidize (or mandate) biofuels production or consumption”.

### UNEP (2009) ”The environmental food crisis – The environment’s role in averting future food crises”.

[http://www.unep.org/publications/search/pub\\_details\\_s.asp?ID=4019](http://www.unep.org/publications/search/pub_details_s.asp?ID=4019)

Rapporten fremlægger syv policy skridt for at styrke food security: Skridt nr 2 lyder:

“Encourage removal of subsidies and blending ratios of first generation biofuels, which would promote a shift to higher generation biofuels based on waste (if this does not compete with animal feed), thereby avoiding the capture of cropland by biofuels. This includes removal of subsidies on agricultural commodities and inputs that are exacerbating the developing food crisis, and investing in shifting to sustainable food systems and food energy efficiency.”

Det er bekymrende, at forslaget ikke indeholder nogen indikation af, at EU vil følge opfordringen fra FN-organerne. I pressemeddelelsen, der ledsagede forslaget, udtalte EU's klimakommissær, Connie Hedegaard "... *We are of course not closing down first generation biofuels, ...*". I lyset af det stigende globale fødevarerbehov og mange klare opfordringer fra FN-organerne er det meget foruroligende, at EU-kommissæren vil fastholde EU's produktion og brug af 1. gen biobrændstoffer.

**1c** Spørgsmålet om direktivernes effekt på arealanvendelse udenfor Europas grænser er uomtvistelig. International Land Coalition har undersøgt 2042 større jordhandler globalt og vurderer på den baggrund, at godt 40 procent af alle større jordhandler på globalt plan sker med biobrændstofproduktion for øje. For jordhandler i Afrika er tallet snarere 60 procent. I mange tilfælde vil de store jordhandler kunne karakteriseres som egentlig land grabbing (jordtyveri), hvor der sker overtrædelser af menneskerettighederne og grov tilsidesættelse af borgeres demokratiske rettigheder.<sup>4</sup> I flere projekter nævnes det europæiske biobrændstofmarked specifikt som aftager af fremtidig produktion. For de større jordhandler, hvor den kendte afgrøde skal gå til produktion af biobrændstof gælder ofte, at det tager 2-3 år at få produktionen op at stå, at der sker ofte forsinkelser, eller at der støder andre komplikationer til, oftest i form af konflikter med borgere i området. Selvom projekterne ofte er stærkt forsinkede eller ikke bliver til noget, er skaden allerede sket for så vidt angår menneskerettighedsovertrædelser og tilsidesættelse af jordrettigheder.

**Organisationerne anbefaler, at der fastlægges en plan for total og hurtigst mulig udfasning af 1. gen biobrændstoffer. Også 2. gen bør, hvis de pågældende afgrøder lægger beslag på jord, vurderes, og hvis dyrkning og udnyttelse samlet set – herunder med inddragelse af ILUC - ikke er bæredygtigt, bør de også udfases (jfr. note 1, side 2).**

## **2 ILUC faktorer beregnes men medregnes ikke i fortrængningskravet til biobrændstoffet**

Kommissionens forslag tæller blot ILUC-GHG, men undlader at indregne ILUC-GHG i biobrændstoffernes drivhusgasudslip. ILUC medregnes heller ikke i RED art 17(2), der fastsætter GHG-reduktionskravet for biobrændstoffer i EU.

2a Kommissionens forslag kan ikke godtages som opfyldelse af den opgave vedrørende ILUC, som Kommissionen blev pålagt under RED art 19(6) FQD art 7(d)6. I forslaget beskriver Kommissionen selv flere steder denne forpligtelse som en "invitation", dermed forstået, at Kommissionen opfatter opgaven som valgfri. Danmark bør minde EU-kommissionen om, at overholdelse af vedtaget lovgivning ikke er valgfrit.

Det fremgår klart af opgaveformuleringen (RED art 19(6) FQD art 7(d)6)<sup>5</sup>, at Kommissionen, hvis den vurderer, at ILUC resulterer i betydelig CO<sub>2</sub>-udslip (hvilket er erkendt), skal fremsætte

---

### **World Bank (July 2008) "G8 Hokkaido-Toyako Summit. Double Jeopardy: Responding to High Food and Fuel Prices.**

Rapporten identificerer (s2) biobrændstoflovgivning i EU og USA som den vigtigste årsag til de fødevarerprisstigninger, der lå til grund for fødevarerkrisen i 2007/08.

<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/NEWS/0,,contentMDK:21827681~pagePK:64257043~piPK:437376~theSitePK:4607,00.html> Punkt syv i verdensbankens 10-punkt action plan for G8-landene lyder:

*"Commit to re-examine policies towards bio-fuels in the G8 countries:*

*7. Agree on action in the US and Europe to ease subsidies, mandates and tariffs on bio-fuels that are derived from maize and oilseeds; accelerate the development of second generation cellulosic products".*

<sup>4</sup> Anseeuw, W., et al., Land rights and the rush for land: findings of the Global Commercial Pressures on Land Research Project, International Land Coalition, Rome, 2011, [http://www.landcoalition.org/sites/default/files/publication/1205/ILC%20GSR%20report\\_ENG.pdf](http://www.landcoalition.org/sites/default/files/publication/1205/ILC%20GSR%20report_ENG.pdf);

<sup>5</sup> RED art 19(6) (identisk ordlyd i FQD art 7d(6)): *Senest den 31. december 2010 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet, der vurderer indvirkningerne af indirekte ændringer i arealanvendelsen på drivhusgasemissioner og foreslår måder, hvorpå disse indvirkninger kan minimeres. Rapporten ledsages eventuelt af et forslag, der bygger på den bedste tilgængelige videnskabelige dokumentation, indeholder en konkret metodologi til*

forslag, som navnlig sikrer overensstemmelse med RED art 17, stk. 2. Det er netop denne artikel 17(2) i RED bæredygtighedskriterierne, der fastsætter GHG-fortrængningskravet, som skal opfyldes af alle biobrændstoffer, der medregnes under FQD og RED. Kommissionen har således klart fejlet den aftalte ILUC-opgave. Vi (de underskrevne organisationer) mener, at ILUC-GHG ækv.-faktorerne skal direkte medregnes, når det vurderes, om et givent biobrændstof opfylder GHG-fortrængningskravet i direktivernes bæredygtighedskriterier.

2b ILUC faktorer bør medregnes for alle biobrændstoffer, der lægger beslag på jord. Det bør også gælde for eventuelt 2. generation cellulose-bioethanol, hvis det fremstilles på grundlag af dedikerede energiafgrøder.

### **3 Loft på max fem procent fødevarerbaserede biobrændstoffer**

---

Ideen om et loft for den mængde fødevarerbaserede biobrændstoffer, der må tælles med i VE-direktivet, er en velkommen erkendelse af den negative effekt, de eksisterende biobrændstoffer har på global fødevarer sikkerhed, afskovning og klima. Men forslaget er langt fra nok til at fremme brugen af 2. gen og minimere produktionen af 1. gen biobrændstoffer. Forslaget indeholder intet, der reelt stopper medlemslande fra at gå ud over de fem procent (enkelte medlemslande er allerede på syv procent, og selv det danske energiforlig indeholder ordlyden om, at Danmark eventuelt skal op på 10 procent biobrændstoffer i 2020).

3a I stedet for en reduktion i brugen af fødevarerbaserede biobrændstoffer, medfører loftet en stigning fra de nuværende forbrug 4,7 % til 5 %. De nuværende problemer med øget afskovning, biodiversitetstab, klimabelastning og sociale konsekvenser i form af land grabbing og stigende fødevarerpriser bliver derfor ikke løst. At fastholde det nuværende biobrændstofforbrug løser ikke de nuværende problemer - det fastfryser dem kun. Allerede med 3,5 % biobrændstoffer, det niveau EU brugte i 2008, lægger biobrændstoffer beslag på et landbrugsareal, der alternativt ville kunne brødføde 127 millioner mennesker.

3b Loftet bør i stedet erstattes af en plan for udfasning af 1. gen biobrændstoffer. Denne plan bør ligge i naturlig forlængelse af ambitiøse planer om at sikre, at elbiler (og eventuelt gas-biler) kommer til at udgøre en høj andel af ny-bils-salget. Disse planer mangler på nuværende tidspunkt.

3c 5% loftet synes kun at gælde biobrændstoffer baseret på fødevarer afgrøder.<sup>6</sup> Det bør omformuleres, så det omfatter alle biobrændstoffer, der lægger beslag på landbrugsjorde. Hermed menes biobrændstoffer fremstillet af afgrøder, hvor hovedformålet med dyrkning er at producere energi. Dvs. det omfatter ikke halm og heller ikke græsser, hvis disse indgår som nødvendigt led i et sædskifte eller tjener naturformål, f.eks. dyrkes ekstensivt på marginale jorde. Hvis vi ikke på denne måde udvider hvad der er omfattet af loftet (altså udover 1. generation), er resultatet blot, at der omlægges til dedikerede energiafgrøder på landbrugsjorden som kan have samme negative effekt på afskovning, fødevarerpriser, land grabbing og klimaforandringer, som de fødevarerbaserede biobrændstoffer, der anvendes i dag.

3d Loftet bliver kun indført i RED ikke i FQD. Det betyder, at loftet reelt slet ikke eksisterer. FQD er det afgørende af de to direktiver. Det skyldes, at RED blot stiller krav til medlemsstaterne om, at der skal anvendes en vis mængde (10 %) vedvarende energi med uvis GHG effekt. Derimod stiller FQD et mere kontant krav direkte til operatørerne om at opnå en given GHG-reduktion (6 %). Et olieselskab, som anvender biobrændstoffer med en pålydende GHG reduktion på 50 %, skal således bruge 12 % biobrændstof for at opfylde FQDs krav om 6 % GHG reduktion. (Hvis der

---

*at tage højde for emissioner fra ændringer i kulstoflagre forårsaget af indirekte ændringer af arealanvendelsen og sikrer overensstemmelse med dette direktiv, navnlig artikel 17, stk. 2.*

<sup>6</sup> Nuværende formulering af 5% loftet i forslaget: *'For the purpose of compliance with target referred to in the first subparagraph, the maximum joint contribution from biofuels and bioliquids produced from cereal and other starch rich crops, sugars and oil crops shall be no more than the energy quantity corresponding to the maximum contribution as set out in Article 3(4)d.'*

benyttes nuværende biobrændstoffer, som efter pålydende giver 35 % GHG-reduktion, skal olieselskabet bruge ca. 18 % biobrændstoffer).

Hvis det er meningen, at 5%-loftet skal have nogen effekt overhovedet, bør det afgjort indføres i FQD. Kommissionens mærkelige beslutning om kun at indføre loftet i RED og ikke i FQD giver indtryk af, at det ikke er kommissions hensigt, at 5%-loftet skal have effekt. Det ville være mere hensigtsmæssigt i stedet at indføre ILUC faktorer i FQD, således at olieselskaberne får et naturligt incitament til at vælge biobrændstoffer med høj reel GHG-fortrængning.

**Anbefaling: Et loft kun indført i RED er nytteløst. Hvis loftet overhovedet skal have nogen effekt, skal det indføres i FQD. I stedet for et loft, der fastholder nuværende niveau, bør der fremsættes en plan for en total udfasning af 1. gen biobrændstoffer. Deciderede energiafgrøder, der lægger beslag på landbrugsjord, skal inkluderes.**

#### **4 Skærpelse af det pålydende reduktionskrav (uden ILUC) til 60 %**

---

At EU kommissionen skærper fortrængningskravet til 60 %, er en forbedring i forhold til det nuværende krav på 35 %, men en sølle erstatning for ILUC-faktorer<sup>7</sup>. I den eksisterende lov øges reduktionskravet først til 60 % fra 1. januar 2018.

4a Forslaget må forventes at skabe et stærkt misvisende resultat. Jvf FQDs liste over typiske GHG-reduktionsprocenter (FQD bilag IV,A) leverer f.eks. palmeolie-diesel med methane capture 62 % GHG reduktion. Palmeolie-dieselen vil derfor fortsat kunne anvendes som biobrændstof, selvom den i virkeligheden, når ILUC er medregnet, har et GHG udslip på niveau med fossil diesel (88gCO<sub>2</sub>/MJ). Den rette og fair løsning er naturligvis, at ILUC medregnes, ligesom det var hensigten.

4b ”Grandfathering” undtagelser. Forslaget er forsynet med meget generøse ”grandfathering undtagelser”, som i sig selv synes helt at kunne annullere effekten af 60 % kravet. Alle biobrændstof installationer, der er bygget før 1. juli 2014, er fritaget for 60 % kravet.

Klimakommissær Connie Hedegaard oplyser selv, at der for nuværende anvendes 4,7 % biobrændstof i EU, men at der allerede er installeret kapacitet svarende til ca. 10 % af EU's brændstofbehov. Da disse 10 % altså allerede er installeret, kvalificerer de allerede for grandfathering-undtagelserne mht 60 % GHG reduktion. Det må således forventes, at EU-kommissionens forslag om at fremrykke kravet om 60 % reduktion ikke har den ringeste positive effekt.

4c Forslaget indebærer, at alle eksisterende installationer og installationer bygget inden juli 2014 fortsat blot skal levere 35 % reduktion indtil januar 2018. Derefter, fra 1. januar 2018, skal de eksisterende installationer ifølge forslaget levere 50 % GHG-reduktion. På dette punkt er forslaget en forringelse i forhold til den eksisterende lovgivning, som kræver 60 % reduktion fra 1. januar 2018 (alle disse procentsatser er uden medregning af ILUC og dermed uden relation til det virkelige CO<sub>2</sub>-udslip).

---

<sup>7</sup> Forslaget side 10-11:

Article 7b is amended as follows:

(a) paragraph 2 is replaced by the following:

*The greenhouse gas emission saving from the use of biofuels taken into account for the purposes referred to in paragraph 1 shall be at least 60 % for biofuels produced in installations starting operation after 1st July 2014. An installation is “in operation” if the physical production of biofuels has taken place.*

*In the case of installations that were in operation on or before 1st July 2014, for the purposes referred to in paragraph 1, biofuels shall achieve a greenhouse gas emission saving of at least 35% until 31 December 2017 and at least 50% from 1 January 2018.*

## **5 Nationale støtteordninger til fødevarebaserede biobrændstoffer elimineres fra 2020**

---

Det nævnes indledningsvist i forslaget (og i Kommissionens pressemateriale), at nationale støtteordninger og subsidier til fødevarebaserede biobrændstoffer skal forbydes fra 2020. Denne holdning er dog ikke reflekteret i selve forslaget.

5a Afskaffelse af statsstøtte til ubæredygtige biobrændstoffer er helt nødvendig, hvis direktivernes incitament til udvikling af biogas, elbiler og 2.gen affaldsbaseret biobrændstof skal have nogen effekt. Direktiverne skaber incitamenter for elbiler, biogas og 2.gen biobrændstof ved at disse får ekstraberegning. Men eksisterende nationale støtteordninger til 1.gen biobrændstoffer minimerer eller fjerner fuldstændigt værdien af denne ekstraberegning.

5b Danmark har alt for gavmilde med afgiftfritagelser og afgiftrabatter, der i dag uddeles fuldstændigt ukritisk til selv de mest ubæredygtige biobrændstoffer. Vi henviser derfor til vores tidligere fælles notat (vedhæftet, fælles NGO notat december 2011) vedrørende behovet for at omlægge den danske støtteordning for biobrændstoffer. I forbindelse med den danske støtteordning, som blandt andet består i, at alle biobrændstoffer, uanset om de opfylder EU's bæredygtighedskriterier i RED art 17 eller ej, er fritaget for CO<sub>2</sub>-afgiften. Kommissionens forslag fastslår i præambel 3, at den ukritiske danske støtteordning er ulovlig<sup>8</sup>.

5b De nuværende danske afgiftsfordele er særligt ødelæggende for udviklingen af 2.gen bioethanol (se det fælles NGO notat fra december 2011). Kommissionens hensigt om at vente med at forbyde statsstøtte til 1. gen biobrændstoffer til 2020 er uhensigtsmæssig. Den alt for generøse støtte til 1.gen biobrændstoffer er en afgørende årsag til, at 2. generation biobrændstoffer ikke bliver udviklet. (se venligst det fælles NGO notat fra december 2011). Problemet erkendes til dels i forslagets præambel 6<sup>9</sup>. Hvilket kun gør det endnu mere utilfredsstillende, at Kommissionen har til hensigt at vente indtil 2020 med at forbyde den statsstøtte, der på nuværende tidspunkt spænder ben for de incitamenter for 2.gen biobrændstoffer og elbiler, som Kommissionen etablerer med direktivernes ekstraberegning. NGO'erne gentager opfordringerne fra notatet fra december 2011, om omlægning af danske afgifter for både biobrændstoffer og el.

## **6 Forøget ekstraberegning for avancerede 2.gen biobrændstoffer**

---

Kommissionen foreslår at øge den nuværende dobbeltberegning til firedobbeltberegning for nogle affaldsbaserede 2.generations biobrændstoffer. Hensigten med at skabe øget incitament til udvikling af 2.gen affaldsbaserede biobrændstoffer er god. Dog er det uvist hvad der ligger til grund for at give firedobbelt beregning og uvist om en firedobbelt beregning er bedste måde at skabe de ønskede incitamenter.

6a Ændringen giver ikke det ønskede resultat, medmindre det først forbydes at inkludere landbaserede biobrændstoffer i nationale støtteordninger. Se venligst yderligere forklaring i det fælles NGO notat fra december 2011. I notatet forklares, hvordan de danske afgiftsregler står i vejen for, at direktivernes eksisterende dobbeltberegning kan skabe det ønskede incitament til udvikling af 2.gen affaldsbaseret biobrændstof.

---

<sup>8</sup> Præambel (3) Article 17 of Directive 2009/28/EC establishes sustainability criteria that biofuels and bioliquids need to comply with in order to be counted towards the targets in the Directive and to qualify for inclusion in public support schemes.

<sup>9</sup> Præambel (6): Liquid renewable fuels are likely to be required by the transport sector in order to reduce its greenhouse gas emissions. Advanced biofuels, such as those made from wastes and algae, provide high greenhouse gas savings with low risk of causing indirect land use change and do not compete directly for agricultural land for the food and feed markets. It is appropriate, therefore, to encourage greater production of such advanced biofuels as these are currently not commercially available in large quantities, in part due to competition for public subsidies with established food crop based biofuel technologies. Further incentives should be provided by increasing the weighting of advanced biofuels towards 10% target for transport set in Directive 2009/28/EC compared to conventional biofuels. In this context, only advanced biofuels with low estimated indirect land use change impacts and high overall greenhouse gas savings should be supported as part of the post 2020 renewable energy policy framework.

6b Elbiler bør have en endnu højere ekstraberegning pga. elbilernes høje energieffektivitet og deres positive samspil med de fluktuerende vedvarende energikilder som sol- og vindstrøm, som kan gøre brug af elbilernes batterier til at opmagasinere strøm, der produceres på tidspunkter, hvor strømforbruget er lavt. I det fælles NGO notat fra december 2011 foreslår NGOerne en 3 gange-beregning for 2.gen biobrændstof og 4 gange-beregning for VE-strøm på elbiler. Elbilerne er berettiget til en 4 gange-beregning, fordi de udover at levere lav CO2/km også forbedrer energieffektiviteten i transportsektoren. Elbiler kan på samme energimængde levere fire gange så meget transportarbejde, som tilsvarende biler med forbrændingsmotor.

6c Affald og restprodukter bør defineres meget detaljeret, således at man undgår en gentagelse af hele historien om biobrændstofferne og ILUC, hvor upræcis lovgivning har resulteret i massive investeringer og brug af biobrændstoffer, der ikke giver den ønskede CO2-reduktion. Der er risiko for en tilsvarende u hensigtsmæssig udvikling, hvis man ikke fra start får indført klare definitioner af affald og restprodukter. Herunder sørger for at få strategier på plads, der begrænser affaldsproduktion. Ellers er der stor risiko for, at øget incitament for cellulose-baserede biobrændstoffer vil lægge ekstra pres på alle former for biomasse fra både landbrugsjord og skove.

6d I EU Kommissionens forslag placeres f.eks. halm, bagasse og palmeolie-skaller i den kategori, der skal modtage firedobbelte beregning (Annex IX, part A). Disse tre feedstocks bør flyttes over i kategorien, der fortsat "kun" får dobbeltberegning (Annex IX, part B). Halm fordi det har adskillige andre anvendelsesmuligheder (dyrefoder, strøelse, jordforbedring (soil carbon), kraftvarme, erstatning for plastic etc.), og derfor absolut ikke er et egentligt affaldsprodukt. Stoppet for halmafbrænding i 1990 har bidraget årligt med en betydelig CO2-reduktion i det danske CO2-regnskab. Denne CO2-reduktion ophører, hvis den halm, som i dag returneres til landbrugsjorden, i stedet bruges til ethanol. Bagasse og palmefrugt kerner fordi de er et direkte biprodukt fra produktionen af de 1. gen landbaserede biobrændstoffer, som det er hensigten at minimere. Det forekommer derfor kontraproduktivt at tildele bagasse og palmefrugt-skaller så stor ekstraberegning.

6e Biobrændstoffer som laves af energiafgrøder, som lægger beslag på jord og vand, har også ILUC-effekter, og disse bør medregnes, idet det dog skal medregnes, hvad jordens alternative anvendelse ville være. Nogle jordtyper egner sig f.eks. bedst til vedvarende græs frem for kornafgrøder o.lign.

**Vi anbefaler, at der skal udarbejdes klare definitioner og bæredygtighedskriterier for at begrænse brugen af "affaldsstrømme" og "restprodukter" til bæredygtige niveauer, og for at bekræfte den oprindelige brug af disse produkter, så der ikke opstår u hensigtsmæssig konkurrence.**

**Vi anbefaler desuden, at der tages tilløb til at sikre korrekt klimaregnskab for affalds- og restprodukter, sammen med livscyklusanalyser.**

## **7 Egentlige løsninger (reduceret transportmængde, energieffektivisering, øget elektrificering af transport både vejgående og togdrift)**

---

Det er nødvendigt at afkoble transportsektoren fra karbon for at undgå klimaforandringer. I sin 2011 hvidbog om transport, satte EU et langsigtet mål om at opnå mindst 60% reduktion af GHG fra transportsektoren i 2050, sammenlignet med 1990. For at nå dette mål må EU skabe incitamenter og politiske instrumenter for at styre investeringerne i retning af ægte langsigtede og bæredygtige løsninger for en grønnere transportsektor. Følgende bør prioriteres:

- Fremme mere bæredygtigt energiforbrug ved at øge energieffektiviteten og mindske transportefterspørgslen
- Øge forbruget af elektricitet fra vedvarende energikilder inden for vejtransport



- Skabe incitamentter til at reducere GHG-intensiteten af fossile brændstoffer via foranstaltninger til at reducere udledningen af drivhusgasser fra flaring og venting samt andre opstrøms afbødningsmuligheder.

#### 4a Fremme mere bæredygtig energi til transportsektoren

Det er en forudsætning at realisere de højest mulige energibesparelser inden for transport for at opfylde EU klimamål for 2020 og 2050. Fordi 10% målet for vedvarende energi for transportsektoren er relativ, vil et faldende samlet energiforbrug inden for transport nedsætte mængden af vedvarende energi, der kræves for at nå 2020-målet. De økonomiske fordele ved at gøre det er lige så høje som de økologiske fordele. Reduktion af energiforbruget gennem højere energieffektivitet inden for transport ville føre til reduceret olieefterspørgsel, lavere globale oliepriser og reducerede makroøkonomiske forstyrrelser fra olieprishok, som har en positiv økonomisk effekt. Penge brugt på olieimport kunne anvendes til investeringer i grøn teknologi, forskning og innovation, der fører til jobskabelse og velfærd på lang sigt. For eksempel kan virkningen af nedsatte udgifter til olie på grund af effektiviseringer af eksisterende biler og CO<sub>2</sub>-regulering øge forbruget til beskæftigelse med omkring 9 milliarder EUR og BNP med omkring 12 milliarder EUR.<sup>10</sup> De økonomiske fordele ved at reducere efterspørgslen efter energi og introducere effektiviseringstiltag er mange, og det resulterer også i de højeste GHG reduktioner.

**Anbefaling:** Medlemsstaterne skal forpligtes til under deres nationale planer for vedvarende energi en langsigtet strategi for at øge energieffektiviteten i transportsektoren, mindske transportefterspørgslen og fremme af et skift til alternative og mindre energiintensive transportformer. Hver medlemsstat bør fastsætte et vejledende nationalt reduktionsmål for energi til transport. Ved fastsættelsen af disse mål skal de tage hensyn til at EU's energiforbrug ifm. transport ikke må overstige 13.952 PJ af det endelige energiforbrug.

#### 4b Slip potentialet for el i transportsektoren fri

Elektrificering af transport og et skift til vedvarende elektricitet kan bidrage væsentligt til VE-målet og brændstofkvalitetsmålet. Elbiler er ikke kun mere energieffektive i forhold til benzin eller diesel-drevne køretøjer, elsektoren udgør et større potentiale for at producere vedvarende energi. Den har også potentiale til at være en væsentlig kilde til jobskabelse.

Desværre er den andel der kommer fra el i EU's transportsektor stadig minimal. Elbiler anvendes i flere medlemsstater, mestendels i Frankrig, Italien, Tyskland, Sverige, Østrig, Danmark, Storbritannien, Belgien og Holland. Dog skønnes de kun at udgøre under 0,01% af den samlede mængde personlige køretøjer i EU. Elektricitet anvendes også i forbindelse med jernbanetransport, hvilket udgør omkring 1,7% af det samlede energiforbrug i den europæiske transportsektor, således at bidraget fra vedvarende energi i jernbanetransport er ca. 0,23%. Det er stadig helt utilstrækkeligt og medlemsstaterne synes ikke villige til at ændre på dette i deres 2020 nationale handlingsplaner for vedvarende energi.

**Anbefaling: Indfør en ændring i direktivet om vedvarende energi som fastsætter et delmål om 1% vedvarende elektricitet eller et minimum om 325PJ af elektricitet, herunder 95PJ vedvarende elektricitet for EU's transportsektor i 2020.**

#### 4c Reducer udledning fra flaring og venting af gas og udluftning under råolieproduktion

150 milliarder kubikmeter naturgas anslås at blive flared årligt. Det svarer til 30% af EU's forbrug af gas. Flaring af gas medfører klimaforandringer ved at tilføje omkring 400 millioner tons CO<sub>2</sub> i årlig udledning. Denne udledning fra flaring udgør omkring 1,2% af den globale CO<sub>2</sub>-udledning, og er en klar indikation af det enorme potentiale der ligger heri for at nedbringe udledningen af drivhusgasser. En betydelig reduktion af udledning fra flaring og venting ifm. olieproduktion er en

<sup>10</sup> EC Impact assessment accompanying the proposal for a Regulation to define the modalities for reaching the 2020 target to reduce CO<sub>2</sub> emissions from new light commercial vehicles, July 2012: [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SWD:2012:0213\(51\):FIN:EN:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SWD:2012:0213(51):FIN:EN:PDF)

mere bæredygtig og mere sikker måde at opnå FQD målsætningen, fremfor et nuværende forbrug af biodiesel.

**Anbefaling: Implementer en effektiv metodologi for fossile brændsler i FQD ved at udvide til at omfatte effektivitet på raffinaderier, og reduktioner fra søgning efter og udvinding af fossile brændsler.**