



16. februar 2009

Energistyrelsen
Amaliegade 44
1256 København K

Sendes via e-mail: anvend@ens.dk

Høring af udkast til forslag til lov om biobrændstoffer

Tak for muligheden for at kommentere på udkast til forslag til lov om biobrændstoffer fremsendt af Energistyrelsen med skrivelse af 28. januar 2009, J.nr. 2505/1230-0001).

Generelle kommentarer til lovforslaget

Novozymes er verdens største leverandør af enzymer til bioethanolindustrien og førende indenfor forskning og udvikling af avancerede enzymsystemer både til første og anden generations bioethanol.

Vi har med stor interesse fulgt den politiske udvikling i Danmark for så vidt angår anvendelse af biobrændstoffer i landtransportsektoren, og har ved flere lejligheder gjort opmærksom på de fordele, som vi ser ved biobrændstoffer, især bioethanol, som vi har specielt kendskab til.

Når det gælder fordelene ved bioethanol vil vi især fremhæve, at der er tale om et produkt, som når det produceres på en bæredygtig måde, kan reducere drivhusgasudslip med 35-90 % i forhold til benzin.

Endvidere er der tale om et produkt, som er kommercielt tilgængeligt her og nu og som kan anvendes i den eksisterende bilpark såvel som i fremtidens hybridbiler.

Desuden vil bioethanol efter få og små tilpasninger i salgs- og distributionsleddet umiddelbart kunne erstatte op til 10 % af den anvendte benzin i landtransport, og med de såkaldte flex-fuel køretøjer vil man i dele af sektoren kunne erstatte op til 85% af den anvendte benzin med bioethanol.



Novozymes A/S
Krogshøjvej 36
DK-2880 Bagsværd
Denmark

Telephone:
+45 4446 0000
Telefax:
+45 4442 1002

E-mail:
KirS@novozymes.com
Internet:
www.novozymes.com

CVR number:
10 00 71 27

Endelig minder vi om det store eksportpotentiale som ligger i hele forsyningskæden for bioethanol for danske virksomheder med spydspidskompetencer på området.

På den baggrund er Novozymes meget tilfredse med, at der nu endelig tages fat på konkret at implementere regeringens målsætning om at biobrændstoffer skal udgøre 5,75 % i 2010 og 10% i 2020 af brændstofanvendelsen i landtransport.

Samtidig beklager vi dog, at der med det foreliggende lovudkast stadig vil være usikkerhed for hvor stor andelen af biobrændstof i virkeligheden vil blive, idet loven giver mulighed for at klima-og energiministeren af forskellige årsager kan nedsætte andelen af biobrændstof, som skal tilsættes benzin og/eller diesel. Det betyder, at det stadig vil være forbundet med nogen risiko for virksomheder tilknyttet biobrændstofindustrien at tage beslutninger om investeringer på området.

Inden vi kommenterer mere konkret på lovforslaget og bemærkningerne hertil, vil vi benytte lejligheden til at opfordre til, at Danmark ser nærmere på den måde som Sverige har valgt at satse på biobrændstoffer. Det er for eksempel interessant at se at en omlægning af afgiftsstrukturen på biler i Sverige betyder at op til en tredjedel af alle nye, solgte personbiler i vores naboland er flex-fuel køretøjer.

Specifikke kommentarer til lovudkastet og bemærkningerne hertil

Almindelige bemærkninger, afsnittet om "EU's brændstofkvalitetsdirektiv og CEN-standarder"

Det anføres, at ældre benzinbiler kan have problemer med at køre med 10 % biobrændstof (E10).

Novozymes mener ikke, at der er grund til at antage, at E10 giver nævneværdige problemer hverken i nye eller ældre benzindrevne køretøjer. Vi ved, at alle biler i USA er dækket af en producentgaranti ved brug af benzin iblandet bioethanol op til og med 10 %. Hovedparten af den solgte benzin er E10, mens man i få områder stadig bruger 5,7 % eller 7,7 % iblanding, og staten Minnesota har planer om at gøre E20 til standard i 2013.

I øvrigt foretager Argonne National Laboratory under US Department of Energy for tiden et omfattende studie af E15 og E20 kompatibiliteten af den eksisterende bilpark i USA. Den første rapport fra dette studie som blev offentliggjort i oktober 2008, viste ingen påvirkning af køreegenskaber eller funktionalitet blandt de testede køretøjer.

Novozymes fremsender gerne rapporten fra dette studie.

Almindelige bemærkninger, afsnittet om "Økonomiske og administrative konsekvenser for staten, regioner og kommuner"

Det anføres, at der må forventes en merpris for benzin iblandet bioethanol.

Novozymes mener ikke, at det altid behøver at være tilfældet, idet den endelige forbrugerpris for benzin i Danmark i højere grad afhænger af de pålagte punkt- og CO₂-afgifter end af prisen på selve benzinen. Biobrændstof er i Danmark fritaget for CO₂-afgift men ikke for punkt-afgift. Det er den til gengæld i Sverige, hvor resultatet er, at f.eks. E85 er prismæssigt favorabelt for slutbrugeren ved alt andet end meget lave oliepriser

Det skal også bemærkes, at en direkte prissammenligning af benzin/diesel og biobrændstoffer har den svaghed, at den jo ikke kan medregne de sikkerhedsmæssige og miljømæssige problemer som knytter sig til produktion og anvendelse af olie eller de sikkerhedspolitiske, sociale og miljømæssige gevinster som produktion og anvendelse af biobrændstof giver.

§ 2 og bemærkningerne til § 2

Vi er enige i bemærkningerne til denne paragraf om at bioethanol aktuelt produceres på sukker og stivelsesholdige afgrøder som sukkerrør, sukkerroer, majs, hvede etc.

Vi vil dog gerne gøre opmærksom på, at vi i Novozymes allerede i 2010 regner med at kunne levere enzymer, som gør det muligt at producere bioethanol baseret på biomasse fra affald og rester fra landbruget – dvs anden generations bioethanol.

I betragtning af at anden generationsteknologierne altså er ret tæt på kommercialisering opfordrer vi til at loven allerede nu medtager de muligheder, som EU direktivet om vedvarende energi giver med hensyn til at lade energibidraget for biobrændstof tælle dobbelt for anden generationsprodukter. Vi er sikre på, at det ville være med til at drive udviklingen henimod anden generationsteknologierne med alle de fordele, som dette indebærer.

§ 3 og bemærkningerne til § 3

I bemærkningerne til § 3 anføres det at "behovet for at benytte biobrændstoffer kan blive mindre i takt med at andre teknologier indføres i transportsektoren" og der peges på elbiler, hybridbiler og brintdrevne biler.

Det er opfattelsen i Novozymes, at der ikke vil blive tale om et enten/eller, men et både og, når det gælder benzin/diesel drevne biler, elbiler og hybridbiler.

Vi er overbeviste om, at biobrændstof og el vil supplere hinanden godt og at de tilsammen vil kunne være med til at sikre Danmark en endnu større CO2 reduktion i transportsektoren end beregningerne i bemærkningerne til lovudkastet angiver.

På den baggrund mener vi ikke, at man skal nedsætte målene for biobrændstof, blot fordi elbiler eventuelt bliver kommercielt tilgængelige.

Vi finder i øvrigt også, at det ville være forkert kun at vurdere balancen mellem biobrændstoffer og andre teknologier alene på deres omkostningseffektivitet, sådan som det anføres i bemærkningerne. I betragtning af at hovedbegrundelsen for at gennemføre denne lov er miljøhensyn/CO2 reduktionshensyn bør vurderingen foregå baseret på en livscyklusbetragtning (LCA vurderinger).

I den forbindelse kan det nævnes, at McKinsey & Company i en netop udkommet rapport konkluderer at omkostningerne ved drivhusgas-nedbringelse ved brug af første og anden generations bioethanol er henholdsvis ca. 4€/tCO₂e og ca. 12€/tCO₂e, mens omkostningerne ved drivhusgas-nedbringelse ved brug af elbiler vurderes at være godt på den anden side af 60€/tCO₂e. Novozymes fremsender gerne rapporten, hvis det ønskes.

§ 4 og bemærkningerne til § 4

Novozymes støtter fuldt op om kravene til bæredygtighed sådan som de nu er fastlagt i EU direktivet om vedvarende energi.

Kriterierne er et godt udgangspunkt selvom grænseværdien for CO2 fortrængning på 35% efter vores mening ligger lidt i den lave ende.

Vi vil gerne gøre opmærksom på, at der løbende sker en forbedring af produktionsprocesserne for bioethanol og at dette betyder at der hele tiden opnås bedre og bedre CO2 reduktioner.

I en netop udsendt rapport fra University of Nebraska Lincoln (Liska A.J. et al), "Improvement in life cycle energy efficiency and greenhouse gas emissions of Corn-ethanol" fremgår det at i bioethanolfabrikker bygget efter 2004 er det muligt at opnå 48-59 % reduktioner i drivhusgas udledninger for bioethanol baseret på majs. Det er 2 til 3 gange mere end i ældre anlæg. I et meget avanceret anlæg hvor man anvender biprodukter til dyrefoder og affald til biogas produktion reduceres drivhusgas udslippet med 67%, hvilket er meget tæt på, hvad man forventer at kunne opnå med anden generations bioethanol.

Novozymes er i øvrigt aktiv i en række fora som ser nærmere på hvordan man på det operationelle plan kan få bæredygtighedskriterierne til at fungere i praksis og vi deltager gerne i arbejdet med at få udarbejdet en dansk bekendtgørelse på området.

§ 12 og bemærkningerne til § 12

Vi undrer os over, at der ikke er anført en fast dato for lovens ikrafttræden. Vi synes, at det bidrager til unødvendig usikkerhed, eftersom det flere gange anføres at den tvungne iblanding skal finde sted fra 1. januar 2010.

I øvrigt er vi meget spændte på at se, hvordan der vil blive fulgt op på denne lov, som jo kun forholder sig til målet 5,75% for biobrændstof i 2010, men ikke til målet på 10% i 2020, selvom det anføres flere gange i bemærkningerne.

Novozymes bidrager gerne med yderligere informationer, hvis Energistyrelsen mener, at der er behov for dette.

Med venlig hilsen

Kirsten Birkegaard Stær

Director External Affairs
Novozymes, Region Europa

Dong-energy - høringsvar.txt

Fra: Michael Persson [MIPER@dongenergy.dk]
Sendt: 10. februar 2009 11:50
Til: Anvendelsessekr.
Cc: Katja Birr-Pedersen; Jonny Trapp Steffensen
Emne: Høring af forslag til lov om biobrændstoffer

Tak for muligheden for at kommentere udkast til Lov om biobrændstoffer. DONG Energy har følgende kommentarer til udkastet:

Med implementeringen af Loven om biobrændstoffer tager Danmark et afgørende skridt i implementeringen af EU's VE Direktiv som forventes officielt vedtaget i februar i år. I den forbindelse er det særdeles positivt at loven allerede anvender EU's biomassedefinition som bl.a. inkluderer biomasseaffald og den bionedbrydelige del af affald fra industri og husholdninger.

EU's VE Direktiv træder i kraft indenfor 20 dage efter offentliggørelsen og skal derefter transponeres i national lovgivning indenfor 18 måneder. VE-Direktivet indeholder en række specifikke regler for at sikre at biobrændstoffer er bæredygtig og for at fremme specielt anvendelsen af såkaldte "2. generation" biobrændstoffer, dvs. biobrændstoffer produceret på basis af biomasseaffald, fx halm.

For at sikre den fremadrettet kompatibilitet med VE-Direktivets indhold foreslår

DONG Energy at Loven om biobrændstoffer gennemarbejdes med henblik på at indarbejde alle relevante dele af VE-Direktivets provisioner angående biobrændstoffer, såsom dobbelttælling af 2. generation biobrændstoffer, bæredygtighedskriterier og certificeringskrav.

Slutteligt mener DONG Energy at det er vigtigt at den angivne tidshorisont for implementering opretholdes.

Med venlig hilsen

DONG Energy
Michael Persson

Nesa Allé 1
2820 Gentofte
Denmark
Direct/Mobile: +45 99 55 20 47
miper@dongenergy.dk

Michael Persson
vp, partnerships and stakeholder relations
Inbicon A/S (subsidiary of DONG Energy A/S)

Nesa Allé 1
2820 Gentofte
Denmark
Direct/Mobile: +45 99 55 20 47

miper@inbicon.dk
www.inbicon.com



LANDBRUGSRAADET

Energistyrelsen
Amaliegade 44
1256 København K
Att.: Kåre Groes

16. februar 2009
JA
Tlf. 33 39 42 22
Fax 33 39 41 41
ja@landbrug.dk

Vedr.: Høringssvar på udkast til lovforslag om biobrændstoffer

Landbrugsraadet skal på baggrund af henvendelsen fra Energistyrelsen af 28. januar 2009 afgive følgende bemærkninger til udkast til lovforslag til lov om biobrændstoffer (j.nr. 2505/1230-0001):

Landbrugsraadet hilser forsalget meget velkomment, om end vi havde håbet, at det var blevet fremsat meget tidligere, så vi i Danmark var kommet langt tidligere i gang med at implementere EU-målsætningerne om øget anvendelse af biobrændstoffer.

Landbrugsraadet ser øget anvendelse af biobrændstoffer som et meget vigtigt skridt i retningen af at leve op til såvel klimamålene som målene for øget anvendelse af vedvarende energi, og hermed muligheden for at mindske afhængigheden af fossile brændstoffer og for at sikre en øget grad af selvforsyning. Øget selvforsyning kan også på sigt være med til at stabilisere priserne på drivmidler til transportsektoren. Det er tillige Landbrugsraadets vurdering, at biobrændstoffer inden for de kommende år er det eneste reelle alternative til fossile brændsler i transportsektoren.

Der er relativ kort tid til 2010, og derfor kan Landbrugsraadet frygte, at det kan blive svært for olieselskaberne at lave den praktiske omstilling og indretning af infrastrukturen på området, så vi allerede fra begyndelsen af 2010 kan leve op til målsætningen om 5,75 pct. iblanding af biobrændstoffer. Det er derfor vigtigt, at det sikres, at den praktiske implementering sker hurtigt og effektivt – også fra myndighedernes side med den nødvendige support til olieselskaberne i denne her situation – så processen ikke bliver udsat yderligere.

Landbrugsraadet er umiddelbart uforstående over for den mulighed, der er i § 3, stk., 2, som giver mulighed for, at ministeren kan fastsætte forpligtelsen til en procentdel under de 5,75 pct. Landbrugsraadet er stærkt imod, at andelen af biobrændstof kan reguleres ned for at finde

en balancen mellem biobrændstoffer og så andre teknologier. Landbrugsraadet skal derfor foreslå, at de 5,75 pct. biobrændstof fastholdes som et minimum, og at det som oprindeligt planlagt stiger til mindst 10 pct. i 2020.

Landbrugsraadet er principielt af den opfattelse at anvendelse af bemyndigelser til ministeren i lovgivning, som hovedregel, skal minimeres. Landbrugsraadet finder, at der er mange bemyndigelser i udkastet til loven om biobrændstoffer. Det er derfor vigtigt, at de relevante aktører på området, herunder leverandører af biomasse til biobrændstoffer, olieselskaber og forbrugere bliver involveret i, arbejdet med at udmønte de mange rammebestemmelser, der lægges op til med lovforslaget. Det gælder i høj grad også i forhold til det efterfølgende arbejde med udforme de nærmere regler om biobrændstoffernes bæredygtighed.

Landbrugsraadet skal også understrege, at det er vigtigt, at der udover biobrændstoffer og el-biler, også rettes fokus på de betydelige perspektiver, der vil være i at anvende biogas som 2. generations biobrændstof, da det både reducerer udslippet af drivhusgasser ganske betydeligt samt mindsker udslippet af sundhedsskadelige stoffer og herigennem kan bidrage til at forbedre både det globale miljø og miljøet i byerne.

Landbrugsraadet skal i øvrigt henvise til det høringssvar, som Daka har fremsat i forbindelse med lovforslaget om biobrændstoffer herunder, at man i dansk lovgivning udnytter de muligheder, der er i VE-direktivet for at indføre incitament, der styrker udviklingen af biobrændstoffer baseret på affalds- og restprodukter.

Landbrugsraadet vil gerne forbeholde sig muligheden for at vende tilbage med yderligere kommentar, hvis vi finder det nødvendigt.

Med venlig hilsen

Jens Astrup Madsen

Hørings svar til "udkast til forslag til lov om biobrændstoffer".

Danmarks Naturfredningsforening vil først og fremmest gerne understrege, at vi grundlæggende er uenige i målsætningen om, at biobrændstoffer skal udgøre 5,75 pct. i 2010 og 10 pct. i 2020 af brændstofanvendelsen i landtransporten. Dermed er vi grundlæggende uenige i forudsætningen for forslaget. Det er positivt, at EU og herunder Danmark gerne vil mindske CO₂-udledningerne fra transporten og dermed fremme en mere bæredygtig transportsektor. Vi havde derfor gerne set, at EU støtter en målsætning om, at en vis andel af transporten skal være VE-baseret, hvor der her vil blive fokuseret på udviklingen af nye teknologier herunder især el-biler.

Vi er skeptiske overfor en øget dyrkning af biobrændsler til transportsektoren. Vi mener ikke, at der er areal nok i Danmark til også at producere brændsel til biler.

Vi mener ikke, at det er tilstrækkeligt, at det er en afgørende betingelse, at biobrændstofferne skal leve op til bæredygtighedskriterier. Vi finder ikke, at der er perspektiv i at kræve et minimum af biobrændstoffer tilsat benzin og diesel, bl.a. fordi bæredygtighedskravene er alt for slappe, herunder kravet om mindst 35% CO₂-reduktion i 2010 - kombineret med de skadelige bieffekter ved især 1. generationsbiobrændstoffer, som vil være dominerende de første år. De 5,75% vil ikke kunne blive opfyldt ved indenlandsk produktion i EU og må forventes direkte eller indirekte at føre til opdyrkning af naturområder i ulande.

Vi må i særlig grad tage afstand fra bestemmelsen (side 6 2. afsnit): "*For biobrændstofproduktionsfaciliteter, der var i drift i januar 2008, skal 35 pct. drivhusgasfortrængningen først gælde fra 1. april 2013.*" Dvs. at selv de allermindst bæredygtige systemer kan fortsætte i endnu 4 år.

En intensiv produktion af biobrændsler ud fra raps, korn og andre etårige afgrøder i Danmark giver ingen mening, da en sådan produktion blot viderefører den eksisterende intensive drift med brug af kunstgødning og pesticider og fortsat forarmelse af det danske landskab. Og potentialet er lavt: Hvis man forestiller sig, at man inddrager al nuværende landbrugsjord til energiafgrøder, vil vi maksimalt kunne dække 2 % af transportsektorens behov.

På den baggrund opfordrer Danmarks Naturfredningsforening regering og Folketing til at indføre følgende betingelser for at dyrke afgrøder til transport:

- Afgrøderne skal være flerårige
- Afgrøderne skal dyrkes efter det økologiske regelsæt
- Arealerne skal drives, så de giver grundlag for øget biodiversitet
- Arealer skal udlægges på grundlag af en planlægning, som tager højde for biodiversitet og landskabelige hensyn for de konkrete lokaliteter

Ekstensiv høst af flerårige afgrøder på naturområder kan skabe en egentlig synergi for natur og energibehov, men dog i en lille målestok i forhold til det samlede energibehov. Den eksten-

sive brug af marginale jorder til energiformål passer ind i Danmarks Naturfredningsforenings vision om et 100 % økologisk landbrug om 30 år.

Danmarks Naturfredningsforening opfordrer derfor regeringen til hurtigst muligt at få fremmet forskning og udvikling i andre teknologier, så vi kan få udfaset produktionen af biobrændsler ud fra etårige intensivt dyrkede afgrøder.