

KOPI

ENERGI
STYRELSEN

Forbrugerombudsmanden

30-04-2008
J.nr. 030199/30007-0217
Ref. Bg/Bha/Ptr/Bos

Side 1/7

Kommentarer til klagen fra Nepenthes vedrørende Statoils markedsføring af benzinproduktet Bio 95

Forbrugerombudsmanden har modtaget en klage fra Miljøorganisationens Nepenthes vedrørende Statoils markedsføring af benzinproduktet Bio 95. I den forbindelse har Forbrugerombudsmanden ved brev af 29. februar 2008 og efterfølgende på et uddybende møde den 26. marts 2008 anmodet om Energistyrelsens kommentarer til klagesagen, herunder ønskes særligt uddybende bemærkninger til to steder på Energistyrelsens hjemmeside. Der henvises dels til Energistyrelsens hjemmeside, hvor fremgår, at salget af biobrændstoffer aktuelt udgør ca. 0,1 pct. af det samlede salg af benzin og dieselolie og dels til teksten om Statoil på www.1tonmindre.dk.

For så vidt angår oplysningen på Energistyrelsens hjemmeside om biobrændstofmålsætningen kan det uddybende oplyses, at regeringens målsætning er, at biobrændstoffer m.v. skal udgøre 5,75 pct. af energiforbruget til landtransport i 2010 og 10 pct. i 2020. under forudsætning af, at produktionen er bæredygtig. Det svarer til EU's målsætninger. Anvendelse af biobrændstoffer i transportsektoren tjener to overordnede politiske mål: energiforsyningsikkerhed og reduktion af klimagas emissioner.

Det er tanken, at målsætningen skal efterleves ved, at man i en kommende lov påbyder olieselskaberne at sørge for det nødvendige salg af biobrændstoffer. Det er en afgørende forudsætning, at opfyldelsen af biobrændstofmålet, når det i 2010 skal efterleves af olieselskaberne, sker med biobrændstoffer, som opfylder EU's kommende bæredygtighedskriterier. Lovforslaget om det påbudte salg af biobrændstoffer er planlagt til fremsættelse i Folketinget i næste samling. Målsætningen indgår også i den brede energipolitiske aftale af 21. februar 2008, som er vedlagt.

De kommende bæredygtighedskriterier forhandles i øjeblikket i EU og følger af forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fremme af vedvarende energikilder, KOM(2008) 30 endelig. Disse bæredygtighedskriterier vil betyde, hvis der tages udgangspunkt i forslaget, at det fremover er sikret, at der stilles krav til biobrændstoffernes effekt på drivhusgasforøgning, kulstofbinding i jord og biomasse, samt biodiversitet. Afledte effekter vil ikke indgå i

Energistyrelsen
Amaliegade 44
1256 København K

Tlf 33 92 67 00
Fax 33 11 47 43
E-mail: ens@ens.dk
www.ens.dk

Ekspeditionstid:
Mandag-torsdag 8.30-16
Fredag 8.30-15.30
CVR-nr. 59 77 87 14
EAN-nr. 5798000020009

Tlf dir

kriterierne direkte, men skulle overvåges systematisk. Til orientering vedlægges grundnotat om direktivforslaget.

Alt salg af biobrændstoffer hidtil i Danmark er alene sket, fordi man fra Statoils side har valgt at markedsføre og sælge biobrændstoffer i Danmark og ikke fordi, det er noget regeringen har påbudt. Konkret i forhold til Statoil's markedsføring af benzinproduktet Bio 95 har der derfor ikke fra Energistyrelsen side være nogen kontrol eller tilsyn med det konkrete salg, der har fundet sted, som aktuelt har udgjort ca. 0,1 pct. af det samlede salg af benzin og dieselolie i Danmark. Tilsvarende har der ikke været noget krav om, at de solgte biobrændstoffer skulle opfylde nogen form for bæredygtighedskriterier. Energistyrelsen har derfor umiddelbart ikke noget grundlag for at foretage en vurdering af, om Bio 95 ud fra en helhedsvurdering er gavnlig for miljøet. Det vil være tilfældet i 2010, hvor bæredygtighedskriterierne forventes at være på plads og skulle efterleves for kunne indgå i opfyldelsen af biobrændstofmålet.

Den potentielle miljøgevinst ved at erstatte benzin med bioethanol består i en nedsættelse af udslippet af drivhusgasser. Vurderet ud fra livs-cyklus analyser varierer den resulterende drivhusgasfortrængning betragteligt alt efter bioethanolens oprindelse og produktionsmåde. Europa Kommissionen opgør i det nævnte forslag til VE-direktiv den typiske besparelse i livs-cyklus udslippet af drivhusgasser fra 21 pct. for bioethanol produceret på hvedekerner med brunkul som procesenergikilde eller i uspecificeret proces til 74 pct. for bioethanol produceret på sukkerrør (i Brasilien). Derimellem ligger der er række forskellige andre produktionsteknologier.

Sådanne livscyklus opgørelser er baseret på en lang række usikre forudsætninger, hvorfor forskellige livs-cyklus analyser kan nå til forskellige resultater, og i det hele er beregningsmetoderne genstand for stor diskussion. Det kan fx nævnes, at Kommissionens forskningscenter, Joint Research Centre, som i høj grad har leveret grundlaget for Kommissionens opgørelser, i en lækket intern rapport for nylig har fundet grund til at stille spørgsmålstegn ved, om de hidtidige vurderinger vil være retvisende for den *fremtidige* situation, hvor en realisering af EU's mål om 10 pct. VE i transportsektoren i 2020 vil medføre en kraftig stigning i efterspørgslen.¹ Et væsentligt forhold er her, at de hidtidige vurderinger ikke tager højde for, at en stærkt stigende fremtidig anvendelse af biobrændstoffer i en eller anden grad kan medføre inddragelse af nye dyrkningsarealer (som fx skov) med stigende kulstofudslip til følge. Modsat konkluderer Kommissionen i sin konsekvensanalyse af VE-direktivforslaget, at den stigende efterspørgsel primært vil blive tilfredsstillet gennem stigende produktivitet, hvorfor Kommissionen som udgangspunkt ikke tillægger denne effekt nogen større vægt.²

Energistyrelsen har ikke information om oprindelsen af den bioethanol, Statoil sælger, og har derfor ikke mulighed for at bedømme den resulterende effekt på drivhusgasudslippet. Det kan nævnes, at i Sverige, som er det EU-land, der er forholdsvist længst fremme med at substituere benzin med bioethanol, stammer forsyningerne med bioethanol i udstrakt grad fra både Europa og Brasilien.

¹ "Biofuels in the European Context: Facts, Uncertainties and Recommendations", JRC Working Paper 19/12/2007.

² VE-direktivforslaget og konsekvensanalysen findes på http://ec.europa.eu/energy/climate_actions/index_en.htm

Grunden til at Energistyrelsen har kendskab til omfanget af Statoils salg af biobrændstoffer er, at Statoil til brug for Energistatistikken for 2006, som Energistyrelsen er ansvarlig for at udarbejde, har oplyst tallet. Desuden har Statoil i kraft af at være et "lagringspligtigt olieselskab" efter lov nr. 1275 af 20. december 2000 om pligtige lagre af mineralolie og mineralolieprodukter, pligt til løbende at indberette det samlede salg af benzin og dieselolie til Energistyrelsen. Statoils tal over det samlede salg af biobrændstoffer er også blevet brugt i forbindelse med Energistyrelsens årlige indberetning til EU-Kommissionen i 2007 for 2006 i medfør af Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2003/30/EF af 8. maj 2003 om fremme af anvendelsen af biobrændstoffer og andre fornyelige brændstoffer til transport. Af dette direktiv følger, at landene har et vejledende biobrændstofmål på 2 pct. i 2005 og 5,75 pct. i 2010. Danmarks vejledende biobrændstofmål var i 2006 på 0,1 pct., hvilket blev opfyldt med Statoils salg af biobrændstoffer.

Til brug for vurderinger af Danmarks fremtidige efterlevelse af forpligtelserne i 2008-12 efter Kyotoprotokollen indgår det samlede forbrug af biobrændstoffer også. Ved beregning af virkningen på det danske udslip af drivhusgasser er det forudsat, at hele det forøgede forbrug af biobrændstoffer forsynes ved øget nettoimport, evt. ved at betydelig dansk produktion omdirigeres fra eksport til det hjemlige marked. Hele ændringen i det opstrøms udslip af drivhusgasser forbundet med at producere den ekstra mængde biobrændstof samt den fortrængte mængde benzin/dieselolie forudsættes derved at udspille sig i udlandet. Forudsætningen er baseret på en ren økonomisk vurdering af sammenhængen mellem øget forbrug og produktion af biobrændstoffer i en lille åben økonomi som den danske og rummer ingen vurdering af effekten på verdens samlede udslip af drivhusgasser af det danske forbrug af biobrændstoffer.

For så vidt angår 1 ton mindre kampagnen kan Energistyrelsen oplyse, at der er tale om et budskab fra Statoil som kampagnepartner i lighed med de muligheder, som partnerskabet giver andre partnere på kampagnens hjemmeside. Energistyrelsen har understreget dette med følgende præcisering på 1 ton mindre-hjemmesiden:

"Hvis du klikker på linket for de enkelte partnere vises partnernes egen kampagnebeskrivelse, hvis en sådan forefindes".

Det er herudover – på baggrund af en drøftelse i kampagnens projektgruppe i februar 2008 – yderligere præciseret på kampagnens hjemmeside:

"Hvis du klikker på linket for de enkelte partnere, vises partnernes egen kampagnebeskrivelse. Energistyrelsen har ikke ansvar for indholdet i præsentationerne, det er partnernes - ligesom evt. synspunkter er partnernes egne. "

- Samarbejdet er baseret på en samarbejdsaftale, der blev indgået i marts 2007 mellem Miljøstyrelsen og Statoil. Kopi af aftalen, der svarer til øvrige partnerskabsaftaler, vedlægges.

Om Miljøstyrelsens og partnerens ansvar hedder det i samarbejdsaftalen:

"Miljøstyrelsen har ansvaret for, at komiteen vurderer, om STATOILS produkter lever op til kriterierne for at være et CO2-venligt produkt.

Miljøstyrelsen påtager sig intet ansvar for, om STATOILs produkter faktisk er CO2-venlige produkter, eller for STATOILs oplysninger i øvrigt.

STATOIL har ansvaret for, at alle data vedrørende CO2-udledning, alle andre produktoplysninger og al omtale af produkterne er retvisende.

STATOIL har også ansvaret for egne kampagnebidrag og informations- og markedsføringsaktiviteter, herunder bidrag til kampagnens hjemmeside, også selv om Miljøstyrelsen har accepteret, at STATOIL gennemfører/producerer det pågældende kampagnebidrag eller den pågældende informations- og markedsføringsaktivitet. "

Den nævnte komité er nærmere beskrevet i aftalen og består af tre medlemmer udpeget af hhs. Informationscentret for Miljø & sundhed, Miljømærkesekretariatet og Elsparefonden udpege hver 1 medlem til at sidde i komiteen.

Som det ligeledes fremgår af aftalen, har STATOIL accepteret, at komiteens beslutning om, hvorvidt et produkt opfylder et af de anførte kriterier, er endelig.

Statoils Bio95 benzin blev drøftet på komiteens første - og eneste - møde den 23. maj 2007. Her var det komiteens konklusion, at Bio95 ikke kunne godkendes som CO2-venligt på det foreliggende grundlag, da komiteen fandt at der manglede dokumentation for

*"- at produktet ikke bare pr kørt kilometer men i samlet livscyklus sparer CO2
- at der ikke ved brug af produktet slippes andre drivhusgasser (N2O, CH4), NOx, VOC) ud som ophæver klimafordelen,
- at brug af produktet ikke fortrænger biomasse til afbrænding og derfor medfører øget brug af fossile brændsler til energiproduktion.
- at brug af produktet ikke medfører andre miljø og sundhedsproblemer i form af luftforurening"*

Konklusionen blev meddelt Statoil sammen med oplysning om, at komiteen var villig til at se på produktet igen, hvis Statoil skaffede dokumentation på ovenstående punkter. Dette gjorde Statoil imidlertid ikke og i efteråret 2007 nedlagde Miljøstyrelsen komitéen. Årsagen var primært manglende interesse blandt partnerne for at få produkter behandlet af komiteen, men det indgik i Miljøstyrelsens overvejelser, at vurderingen af, hvorvidt et produkt kunne siges at være CO2-venligt, havde vist sig hurtigt at blive vanskeligt - som i tilfældet med Statoils Bio-benzin - og det havde aldrig været Miljøstyrelsens hensigt, at komiteen skulle tage stilling til store mængder dokumentationsrapporter som f.eks. ville være nødvendigt for at vurdere ovenstående punkter.

I praksis havde komiteens afgørelse den konsekvens, at Bio95 ikke blev fremhævet som "CO2-venligt" på hjemmesiden udover Statoils egen tekst under kampagnens partnerliste.

Som led i kampagnen har Miljøstyrelsen fået lavet en række regneeksempler på, hvad man sparer af CO2 gennem forskellige handlinger. Alle regneeksemplerne er lavet ud fra bestemte forudsætninger og på basis af tal fra relevante offentligt tilgængelige rapporter. Miljøstyrelsen har herunder lavet et beregningseksempel under givne forudsætninger for, hvad CO2-besparelsen er ved at vælge biobenzin og regneeksemplet viser, at man kan spare 123 kg CO2 om året ved at skifte til biobenzin. Forudsætningerne for denne beregning er følgende:

- årlig kørsel: 20.000 km
- gennemsnitligt benzinformbrug: 10 km/liter
- CO2 besparelse, bioethanol (sukkerrør): 80 %
- energiindhold af ethanol: 64 % af benzin.
- kg CO2 pr liter benzin: 2,36 .

Den angivne CO2-besparelse på 80% er ifølge Miljøstyrelsen et ca. tal, som bliver brugt for ethanol baseret på sukkerrør. Rapporten "Tank-to-Wheels" lavet af EU-kommissionens forskningscenter har et tal på ca. 85 % (<http://ies.jrc.ec.europa.eu/wtw.html>) og EU-kommissionen har i VE direktivet anvendt 74% som typisk for sukkerrør.

Det pågældende regneeksempel relaterer sig ikke til Statoils produkt og det er Energistyrelsens opfattelse, at Statoil selv er ansvarlig for om ovenstående beregning passer på deres produkt eller ej.

Med venlig hilsen

Kontorchef Claus Andersen