

Miljøstyrelsen

15. juni

2007

Industri

MST/DK; MIM/VIBEJ

Miljøministeriet

DEP-251-00008

Miljøpolitisk område, EU-Koordinationen

REVIDERET GRUNNOTAT til FMPU og FEU

Kommissionens forslag til ændring af Rådets og Parlamentets Direktiv 98/70/EF for så vidt angår specifikationerne for benzin, diesel og gasolie, dels ved indførelse af en mekanisme for overvågning og nedsættelse af emissionerne af drivhusgasser som følge af brug af brændstoffer til vejtransport, om ændring af Rådets Direktiv 1999/32/EF for så vidt angår specifikationerne for brændstof, der benyttes i fartøjer til indlandstransport, og om ophævelse af Direktiv 93/12/EØF.

(Bændstofkvalitetsdirektivet).

KOM(2007)18 endelig

Resume

Kommissionen fremsætter en række ændringsforslag til Direktiv 98/70/EF, der fastsætter kravspecifikationer til benzin og dieselolie, der anvendes til vejtransport og ikke vejgående maskiner. Kravene er fastsat af miljø- og sundhedsmæssige årsager.

Det maksimalt tilladte svovlindhold i dieselolie til vejtransport og i gasolie til brug i ikke-vejgående maskiner forslås sænket til 10 ppm (0,001 vægt-%) i hhv. 2009 og 2010. Kommissionen foreslår, at der skal kunne iblandes op til 10 volumen-% bioethanol (eller tilsvarende mængder af andet biobrændstof) i benzin. Den nuværende grænse er 5 %. Det maksimalt tilladte damptryk for benzin foreslås hævet for at muliggøre markedsføring af benzin med op til 10 % bioethanol. Den europæiske standardiseringsorganisation CEN opfordres til samtidig at hæve den maksimalt tilladte iblanding af biodiesel i dieselolie fra 5 til 10 %.

Endelig foreslår Kommissionen, at oliebranchen skal overvåge udledningen af drivhusgasser fra brændstoffer fra hele brændstoffets livscyklus fra 2009, og at udslippet af drivhusgasser fra 2011 og frem til 2020 skal nedbringes med 1 % om året i forhold til niveauet i 2010. Kommissionen vurderer, at det vil medføre en reduktion på 500 mio. tons CO₂ i 2020.

1. Status

Kommissionen sendte den 31. januar 2007 ovennævnte forslag til Rådet. Forslaget har hjemmel i TEF artikel 175 samt i artikel 95 og skal vedtages af Rådet med kvalificeret flertal efter proceduren om fælles beslutningstagen i TEF artikel 251.

Forslaget er modtaget i en dansk udgave den 5. marts 2007.

Grundnotat om forslaget er oversendt til FMPU og FEU den 5. marts 2007.

Europa Parlamentet har ikke behandlet forslaget.

2. Formål og indhold

Direktiv 98/70/EF, senest ændret ved Direktiv 2003/17/EF, fastsætter kravspecifikationer til benzin, dieselolie og gasolie til vejgående trafik og ikke-vejgående maskiner.

Specifikationerne er fastsat af miljø- og sundhedsmæssige årsager.

Det fremgår af artikel 9 i Direktiv 98/70/EF, at udviklingen i udstødningsnormer (Euro-normer), strategien for CO₂ udslip fra biler samt udviklingen af alternative brændstoffer kan gøre det nødvendigt at foretage en revision af Direktivet. Kommissionen skal derfor inden udgangen af 2006 foretage en gennemgang af Direktivet med henblik på eventuel revision.

De væsentligste ændringsforslag som foreslås af Kommissionen gennemgås nedenfor.

Svovlindhold i dieselolie til vejtransport

Ifølge Direktiv 98/70/EF må dieselolie til vejtransport maksimalt indeholde 10 ppm (0,001 vægt-%) svovl fra 31. december 2008. Datoen for fuldstændig indførelse af dieselolie med et maksimalt svovlindhold på 10 ppm svovl (kaldet svovlfri dieselolie) er imidlertid i Direktiv 98/70/EF betinget af, at det ikke må føre til samlet stigning i udslippet af drivhusgasser.

Fremstilling af dieselolie med lavere svovlindhold kræver mere energi og fører dermed til et øget udslip af CO₂. Svovlfri dieselolie gør det imidlertid muligt at udvikle mere effektive efterbehandlingssystemer til dieselmotorer (f.eks. partikelfiltre), hvorved energiforbruget og dermed CO₂-udslippet kan nedbringes. Kommissionen anfører, at der ikke kan drages en entydig konklusion med hensyn til det samlede udslip af drivhusgasser ved overgang til svovlfri diesel den 31. december 2008. Men da svovlfri diesel bl.a. fører til lavere partikeludslip, konkluderer Kommissionen, at det samlet set vil være en fordel at fastholde den forslåede dato for fuldstændig overgang til svovlfri dieselolie.

Indhold af PAH i dieselolie

Samtidig med overgangen til svovlfri dieselolie begrænses indholdet af polyaromatiske kulbrinter (PAH) i dieselolie fra 11 % til 8 %. Kommissionen anfører, at denne ændring kan nedbringe udslippet af såvel PAH som partikler fra dieselmotorer, om end omfanget af reduktionen er usikker.

Svovlindhold i gasolie til ikke-vejgående maskiner

Kommissionen foreslår, at det maksimalt tilladte svovlindhold i gasolie til ikke-vejgående maskiner fra den 31. december 2009 nedsættes til 10 ppm for dieselolie. Dette vil dels føre til et lavere partikeludslip, dels muliggøre udviklingen af renere og mere effektive motorer.

Det foreslås desuden, at det maksimalt tilladte svovlindhold i gasolie til fartøjer til sejlads på indre vandveje nedsættes til 300 ppm fra 31. december 2009 og yderligere til 10 ppm fra 31. december 2011. Ifølge definitionen i Direktiv 82/714/EØF af 4. oktober 1982 findes der ikke indre vandveje i Danmark.

Præcisering af ”strenge klimatiske forhold”

Kommissionen anfører, at der er behov for en præcisering af ”arktiske eller strenge klimatiske forhold” i forhold til Direktiv 98/70/EF og foreslår følgende definition: ”Gennemsnitlig vinter temperatur, der ligger under gennemsnittet i hele EU.”

Danmark anvender på nuværende tidspunkt brændstofs-specifikationen for lande med strenge klimatiske forhold, der tillader et højere maksimalt damptryk for benzin. Det samme gør f.eks. Sverige og UK. Det er Miljøstyrelsens umiddelbare vurdering, at Danmark fortsat kan anvende denne specifikation.

Højere andel af biobrændstof i benzin

Direktiv 98/70/EF tillader iblanding af op til 5 % (volumen) bioethanol i benzin.

Kommissionen foreslår, at det skal tillades at blande op til 10 % bioethanol i benzin. Den maksimalt tilladte iblanding af andre iltholdige biobrændstoffer i benzin, f.eks. ETBE (ethyl-tertiær-butyl-ether) justeres tilsvarende, idet det maksimalt tilladte indhold af ilt i benzin øges fra 2,7 vægt-% til 3,7 vægt-%.

Kommissionen anfører, at det er nødvendigt at markedsføre benzin med 5-10 % bioethanol som en særskilt brændstofkvalitet, idet en række bilproducenter af tekniske årsager ikke tillader brug af benzin med mere end 5 % bioethanol, hvis garantien skal opretholdes.

Når der tilsættes bioethanol til benzin, stiger benzinens damptryk, fordi ethanol er mere flygtigt end benzin. Derfor foreslår Kommissionen, at det maksimalt tilladte damptryk for

benzin, der indeholder bioethanol, hæves til fra 60 kPa til 64-68 kPa afhængig af indholdet af bioethanol. Det svarer til en stigning i damptrykket på 7-13 %.

Forøgelse af det maksimalt tilladte damptryk af benzin vil føre til øget fordampning af flygtige organiske kulbrinter (VOC) fra bilernes tanksystem. Kommissionen vurderer, at brug af benzin med 5-10 % bioethanol vil medføre en stigning i udslippet af VOC fra biler på op til 1 % af det samlede VOC udslip.

Kommissionen anfører, at der er flere muligheder for at begrænse det øgede udslip af VOC. Bioethanol kan f.eks. omdannes til ETBE, der ikke fører til forøget damptryk af benzin. Kommissionen forventer desuden, at udviklingen i motorteknologi og biobrændstoffer indenfor en årrække vil muliggøre højere iblanding af biobrændstof, uden at det fører til forøget fordampning af VOC.

Begrænsning af VOC udslip fra benzinstationer

For at undgå en samlet stigning i udslippet af VOC fra biler varsler Kommissionen desuden et nyt direktivforslag i 2007 om regulering af VOC udslip ved tankning af biler. Dette område er reguleret i dansk lovgivning via Bekendtgørelse nr. 507 af 30. maj 2001 om begrænsning af udslip af dampe ved benzinpåfyldning af motorkøretøjer.

Reduktion af udslippet af drivhusgasser fra fremstilling og brug af brændstoffer

Kommissionen foreslår, at udslippet af drivhusgasser fra fremstilling og brug af brændstoffer (beregnet for hele brændstoffets livscyklus) fra 1. januar 2009 skal opgøres og rapporteres af oliebranchen, og at udslippet af drivhusgasser fra 2011 skal nedbringes med 1 % om året frem til 2020. Kommissionen anfører, at en sådan forpligtigelse vil medvirke til at nedbringe udslippet af drivhusgasser fra vejtransport. Samtidig vil det sikre, at biobrændstoffdirektivet fører til den størst mulige reduktion i udslippet af drivhusgasser med de lavest mulige omkostninger. Kommissionen vurderer, at forslaget vil medføre en reduktion på 500 mio. tons CO₂ i 2020.

Kommissionen vil i 2008 fremkomme med forslag til et fælles system for opgørelse af livscyklusvurdering af udslippet af drivhusgasser for brændstoffer og henviser til, at sådanne systemer allerede finder anvendelse bl.a. i UK og NL.

Iblanding af biodiesel i diesel

Kommissionen anfører, at den eksisterende grænse på maksimalt 5 % biodiesel i diesel, der er fastsat i CEN standarden, er begrundet i tekniske og ikke i miljø- eller sundhedsmæssige årsager. Derfor anmoder Kommissionen CEN om at tillade 10 % biodiesel i diesel.

Kommissionen vurderer, at det er muligt at overholde det nuværende krav til maksimal vægtfylde for diesel med 10 % indhold af biodiesel.

3. Europa Parlamentets udtalelser

Europa Parlamentet har endnu ikke udtalt sig.

4. Nærhedsprincippet

Kommissionen fremfører, at forslagets målsætninger ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes gennem foranstaltninger fra medlemsstaterne, da der er et stort EU marked for vejkøretøjer, og den tilgængelige brændstofkvalitet er et væsentligt aspekt for køretøjernes funktionalitet. Handling fra medlemsstaterne alene ville medføre, at det indre marked for brændstof til vejkøretøjer ville ophøre. Det ville have negative økonomiske såvel som sikkerhedsmæssige konsekvenser, da hvert medlemsland ville blive afhængig af forsyning produceret til landets specifikationer og ikke længere kunne udveksle på det indre marked i tilfælde af sammenbrud.

Miljø- og sundhedsfordelene vil blive større til lavere omkostninger ved en fælles EU brændstofkvalitet pga. luftforureningens grænseoverskridende implikationer. Et fællesskabs initiativ vil endvidere bedre kunne opfylde direktivets målsætninger. Forslaget er derfor i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen kan tilslutte sig Kommissionens vurdering.

5. Konsekvenser for Danmark

Gældende dansk ret og forslagets lovgivningsmæssige konsekvenser:

De forslåede ændringer forventes at kunne gennemføres som ændringer til bekendtgørelsen om kvaliteten af benzin og dieselolie samt til bekendtgørelsen om svovlindholdet i faste og flydende brændstoffer.

Forslagets økonomiske og erhvervsadministrative konsekvenser:

Der er tale om foreløbige vurderinger.

Fuldstændig overgang til svovlfri dieselolie til vejtransport forventes ikke at føre til øgede produktionsomkostninger i Danmark. Det skyldes, at Danmark overgik til svovlfri brændstoffer fra den 1. januar 2005, idet der fra denne dato blev indført en afgiftslettelse for benzin og dieselolie med maksimalt 10 ppm svovl til vejtransport på 2 øre pr liter dieselolie og 4 øre pr liter benzin. Størrelsen på afgiftsfritagelsen blev fastsat ud fra en vurdering af de miljømæssige gevinster ved at fremme svovlfri brændstoffer.

Kommissionen vurderer, at reduktionen af indholdet af PAH i dieselolie fra 11 % til 8 % ikke vil føre til forøgede produktionsomkostninger.

Med hensyn til ikke-vejgående maskiner vurderede den danske oliebranche i 2003, at merproduktionsomkostningerne for svovlfri diesel til vejtransport ville være af størrelsesordenen 5 øre pr. liter dieselolie. Med det nuværende forbrug af dieselolie til ikke-vejgående maskiner (ca. 700.000 m³ pr år) svarer det til en årlig meromkostning på 35 mio. kr. Det faktum, at det danske produktions- og distributionssystem allerede er indrettet til svovlfri diesel til vejtransport vil imidlertid betyde, at omkostningen i dag vil være lavere. Kommissionen vurderer således, at de øgede produktionsomkostninger udgør omkring 2 øre pr. liter brændstof svarende til en årlig meromkostning på 14 mio. kr. primært for erhvervslivet.

Vedrørende Kommissionens forslag om en nærmere præcisering af strenge klimatiske forhold, er det Miljøstyrelsens umiddelbare vurdering, at Danmark fortsat kan anvende specifikationen for lande med strenge klimatiske forhold.

Kommissionen anfører, at markedsføring af en ny benzinkvalitet med 5-10 % bioethanol (benzin med højt indhold af bioethanol) vil komplicere distributionssystemet for brændstoffer, men angiver ikke nogen omkostning herfor. I forbindelse med forlaget om at hæve grænsen for iblanding af 10 % bioethanol i benzin forslås det samtidigt at sætte det maksimalt tilladte damptryk for benzin op. Stigningen forventes dog at blive lavere i Danmark bl.a. fordi Danmark i forvejen har et højere maksimalt tilladt damptryk end de øvrige EU-lande.

Kommissionen fremlægger ikke en specifik vurdering af omkostningerne ved at nedbringe udslippet af drivhusgasser fra brændstoffer med 1 % årligt over 10 år. Kommissionen har i stedet foretaget en beregning af, hvad det koster at reducere CO₂ udslippet med 1 T ved anvendelse af bioethanol og biodiesel. Kommissionen anfører, at forslaget vil sikre en omkostningseffektiv implementering af biobrændstoffdirektivet og bidrage til at opfylde EU's målsætning om at anvende 10 % biobrændstoffer i 2020. Kommissionen anfører, at forslaget vil fremme udvikling af nye typer af biobrændstoffer (2. generation), idet omkostningen for reduktion af CO₂ ved brug af biobrændstof forventes at blive lavere for 2. generations biobrændstoffer end for 1. generation. Effektivisering af produktion og distribution af brændstoffer vil antagelig også i et vist omfang kunne bidrage til at nedbringe udslippet af drivhusgasser beregnet for brændstoffets livscyklus. Omkostningerne hertil er ikke kendt.

Statsfinansielle konsekvenser

Den 31. december 2008 bortfalder afgiftsfritagelsen på 4 øre pr. liter svovlfri benzin og 2 øre pr. liter diesel som følge af beslutning om at indføre afgiftsfritagelse i en 4-årig periode. Det vil medføre en statsfinansiell gevinst på ca. 140 mio. kr. årligt baseret på 2006-niveauet, når brug af svovlfri brændstoffer til vejtransport bliver obligatorisk fra den 1. januar 2009.

Ved øget brug af biobrændstof vil der modsat være et provenutab som følge af fuld fritagelse for CO₂-afgift på brændstof indeholdende biobrændstof. CO₂ afgiften udgør 90 kr. pr ton CO₂ svarende til 24 øre pr. liter diesel og 22 øre pr liter benzin. Provenutabet ved 1 % reduktion af CO₂ udslippet fra transportbrændstoffer ved brug af biobrændstoffer forventes at udgøre omkring 15 mio. kr. år baseret på salget af benzin og diesel i 2006. Hvis udslippet af drivhusgasser fra brændstoffer skal nedbringes med 1 % årligt over 10 år ved brug af biobrændstoffer, vil det fra 2020 føre til et årligt provenutab på ca. 150 mio. kr.

Erhvervsadministrative konsekvenser

Indføring af en rapporteringsforpligtigelse vil medføre øgede omkostninger, primært for olieselskaber og i mindre grad for regeringen. Kommissionen refererer et engelsk studie, der anslår udgiften til dataindsamling og verifikation til 0,0015 Eurocent pr. liter brændstof i tilfælde af en 5 % iblanding af biobrændstof. For danske forhold vil det svare til omkring 0,5 mio. kr. pr. år, hvis al benzin og dieselolie indeholder 5 % biobrændstof. Tilsvarende forventes iblanding af 10 % biobrændstof at medføre årlige udgifter på omkring 1 mio. kr. Forslaget vurderes på den baggrund at have begrænsede erhvervsadministrative konsekvenser.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

På baggrund af oplysningerne i Kommissionens konsekvensanalyse vurderes de samlede omkostninger ved at reducere CO₂-udslippet fra transportbrændstoffer med 1 % om året i Danmark at være af størrelsesordenen 150 mio. kr. pr. år baseret på salget af benzin og diesel i 2006. Hvis omkostningerne væltes over på forbrugerne, vil det svare til en merpris på omkring 3 øre pr. liter brændstof pr. år, mens en 10 %'s iblanding i 2020 vil betyde en merpris på 30 øre pr liter brændstof.

Det forventes, at den forslåede reduktion af svovlindholdet fra ikke-vejgående maskiner vil give en reduktion på ca. 65 tons partikler pr. år. i Danmark. Det svarer til en miljøgevinst på 16 mio. kr. De øgede produktionsomkostninger for brændstoffet er 13,5 mio. kr., hvilket giver en samlet nettogevinst på 2,5 mio. kr.

Beskyttelsesniveau

Forslaget forventes samlet set at føre til en positiv påvirkning af beskyttelsesniveauet.

6. Høring

Forslaget blev udsendt i almindelig høring den 7. februar 2007 med frist til den 7. marts 2007. Der er indkommet 7 høringssvar med kommentarer, mens 7 interessenter har meddelt, at de ikke har kommentarer til forslaget.

Dansk Industri (DI) finder det positivt, at forslaget åbner mulighed for et højere indhold af biobrændstoffer i benzin. DI finder imidlertid, at direktivet ikke på tilfredsstillende måde baner vejen for øget anvendelse af biodiesel og anfører, at Direktivet bør bidrage til en harmonisering af reglerne om biodiesel.

Oliebranchens Fælles Repræsentation (OFR) mener, at en eventuel opgørelse af CO₂ udslippet fra brændstoffer bør begrænses til biobrændstoffer og anfører, at et sådant system bør være simpelt og ubureaukratisk, og at hver part i forsyningskæden skal gøres ansvarlig.

OFR vurderer, at med de nuværende teknologier vil kravet om at reducere livscyklus udslippet af drivhusgasser fra brændstof kræve op til 20-30 % biobrændstoffer i 2020, hvilket ikke harmonerer med rådskonklusionerne fra februar 2007 om 10 % biobrændstof i 2020. OFR anfører desuden, at kravet om en reduktion på 1 % om året kan blive ensbetydende med, at der skal iblandes biobrændstof før der er udviklet tilstrækkeligt samfundsøkonomisk konkurrencedygtige og miljømæssigt bæredygtige biobrændstoffer, således som det påpeges i Regeringens energiplan. DI udtrykker ligeledes skepsis overfor, at medlemslandenes ret til selv at bestemme tempoet for introduktion biobrændstoffer synes at bortfalde.

Handel Transport og Service (HTS) og Dansk Transport og Logistik (DTL) udtrykker ligeledes bekymring over, at kravet om reduktion af udslippet af drivhusgasser fra brændstoffer med 1 % om året kan medføre at det vil blive nødvendigt at iblande mere biobrændstof end de 10 volumen-% som forslaget lægger op til. HTS og DTL finder det afgørende, at direktivet samlet set ikke fører til krav om anvendelse af biobrændstof, der overstiger hvad der kan opnås med den bilpark der eksisterer på et givet tidspunkt.

DTL forudser, at tilsætning af over 10 % biobrændstof i perioden 2011 til 2020 kan føre dels til tekniske problemer for bilparken, dels til højere og mere svingende brændstofpriser.

Endelig påpeger OFR, at markedsføring af benzin med 5-10 % bioethanol som en særskilt brændstofkvalitet kan skabe problemer for lagerberedskabet for olie.

OFR mener ikke, at indførelsen af svovlfri gasolie til ikke-vejgående maskiner vil medføre nogen særlige fordele, bl.a. fordi ikke vejgående maskiner næppe vil blive udstyret med

efterbehandlingssystemer som partikelfilter i nær fremtid.

Afslutningsvis anfører OFR, at fastholdelse af det forhøjede damptryk for benzin, der på nuværende tidspunkt gælder i Danmark, er en forudsætning for, at den danske oliebranche fortsat kan markedsføre 95-oktan benzin uden MTBE, der er et uønsket stof pga. fare for forurening af grundvand.

UdviklingsRåd Sønderjylland og Bio-Energipark Tønder mener, at direktivet bør ændres mere visionært for så vidt angår muligheden for at iblande bioethanol i benzin. I stedet for en ændring fra 5 – 10 % foreslår de, at det hæves til et sted mellem 25 – 30 % og ser endvidere gerne mulighed for at iblande op til 85 % bioethanol i benzin. Dette begrundes bl.a. i, at der allerede er udviklet biler, som kan køre på benzin med høj andel af bioethanol og dels at flere europæiske lande allerede sælger benzin med høj andel af bioethanol. Herudover bemærkes det også, at benzin iblandet 85 % bioethanol kan reducerer CO₂-udslippet op til 80 %. Man er enig i, at oliebranchen skal rapportere om vugge-til-grav emissionerne af drivhusgasser.

Danmarks Naturfredningsforening (DN) og Det Økologiske Råd (DØR) støtter, at der bør gøres noget i forhold transportsektorens udslip af drivhusgasser og syntes det er positivt, at der i direktivet er lagt op til en stramning af svovlindholdet i diesel. DN og DØR påpeger imidlertid, at ved at åbne op for at 10 % af benzin kan indeholde biobrændstoffer, er der stor fokus på biobrændstoffer og forslår at fokus flyttes til reduktion af CO₂ udslip. DN og DØR mener, at der på nuværende tidspunkt er stor usikkerhed om hvorvidt biobrændstoffer, medvirker til reduktion af CO₂ udslip og, at en kvantitativ målsætning om 10 % biobrændstoffer ikke er et udtryk for at transportsektorens CO₂ udslip reduceres.

DN og DØR mener, at der skal stilles skrappe krav til de biobrændstoffer der i givet fald skal blandes med benzin, bl.a. at de medfører en reel reduktion i CO₂ udslip og, at produktionen ikke betyder andre negative påvirkninger af natur, landskab og miljø. For at fremme biobrændstoffer med det bedste miljøregnskab foreslår DN og DØR, at der udvikles et certificeringssystem. DN og DØR mener desuden, at der bør være en max grænse for, hvor stor en del af de 10 %, der må være 1. generations biobrændstoffer for at undgå uacceptable konsekvenser, og at der åbnes op for alternative brændstofmuligheder f.eks. biogas. Endvidere synes DN og DØR, at det er en god ide, at CO₂ emissionerne skal reduceres med 1 % årligt i et livscyklus perspektiv for at udvikle mere energieffektivitet i branchen men påpeger, at det ikke må være en undskyldning for at bruge endnu flere biobrændstoffer i sektoren.

Sagen blev drøftet i EU Specialudvalget for miljø den 6. juni 2007, hvilket gav anledning til følgende bemærkninger:

Greenpeace fandt det uhensigtsmæssigt, at det i dansk holdning er angivet: ”Næstefter skærpede krav til nye bilers brændstoffeffektivitet er biobrændstof forventeligt det umiddelbart vigtigste middel til reduktion heraf”.

NOAH, WWF og Nepenthes tilsluttede sig synspunktet fra Greenpeace.

I forlængelse af EU Specialudvalget for miljø den 6. juni 2007, er der modtaget skriftlig bemærkning fra Oliebranchens Fællesråd (OFR), som støtter målet for 10 % biobrændstoffer i 2020. Samtidigt støtter OFR og regeringens ønske om at etablere et overvågningssystem. OFR giver endvidere udtryk for, at det bør tydeliggøres, at regeringen ikke støtter forslaget om et årligt CO2 reduktionsmål på 1 %, da det vil overstige EU-målet på 10 % i 2020.

7. Forhandlingssituationen

Forslaget har været genstand for to møder i Rådets miljøarbejdsgruppe. Dette var præget af et stort antal spørgsmål vedr. CO2-reduktionsforpligtelsen til oliebranchen., mens der har været generel støtte til de øvrige dele.

8. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen stiller sig positiv overfor Kommissionens forslag til brændstofkvalitetsdirektiv, herunder:

- at datoen for fuldstændig overgang til svovlfri diesellole fastholdes til den 31. december 2008
- at det maksimalt tilladte svovlindhold i gasolie til mobile ikke-vejgående maskiner og til brug på indre vandveje reduceres til 10 ppm
- at reglerne om begrænsning af VOC-udslip fra benzinstationer gøres obligatoriske i EU

Med hensyn til den foreslåede forøgelse af det maksimalt tilladte damptryk er regeringen enig i, at det er en forudsætning for at benzin med 5-10 % bioethanol kan markedsføres. Efter regeringens opfattelse er det imidlertid vigtigt, effekterne på fordampningen af VOC begrænses og at forøgelsen af damptrykket om muligt kun skal gælde i en overgangsperiode.

Regeringen støtter, at der bliver udviklet et system til at overvåge udledningen af drivhusgasser fra transportbrændstoffer i et livscyklusperspektiv fra 2009. Det er regeringens opfattelse at en overvågning af drivhusgasudslippet imidlertid ikke bør stå alene, men følges op af en overvågning af biobrændstoffers miljømæssige bæredygtighed samt dokumentation for at reduktionen kan opnås på en miljøforsvarlig måde jf. det kommende forslag til direktiv for vedvarende energi.

Regeringen støtter, at der etableres effektive incitamentter til reduktion af transportsektorens drivhusgasudledninger. Næst efter skærpede krav til nye bilers brændstofeffektivitet er biobrændstof er forventeligt det umiddelbart vigtigste middel til reduktion heraf. Danmark har tilsluttet sig EU-målet om 10 % biobrændstof i 2020, under forudsætning af at disse kan produceres bæredygtigt og, at 2. generationsteknologierne er kommercielt tilgængelige. Regeringen kan ikke støtte, at der etableres regulering, som går udover dette mål. Regeringen kan støtte, at der gives mulighed for at markedsføre benzin med op til 10 %. Markedsføringen bør dog betinges af, at biobrændstofferne kan produceres bæredygtigt og, at 2 generationsteknologierne er kommercielt tilgængelige. Regeringen vurderer, at en kommerciel adgang til 2. generationsteknologier ikke vil være realistisk allerede i 2011.

Regeringen støtter, at der etableres effektive incitamentter til markedsmodning og markedsføring af biobrændstoffer med større CO₂-fortrængningseffekt. I stedet for et absolut CO₂ reduktionskrav, finder regeringen det relevant at overveje etablering af CO₂-fortrængningskrav for de biobrændstoffer der markedsføres i EU. Med en progressiv forhøjelse af et sådant fortrængningskrav frem til 2020, vil der kunne sikres et incitament til udvikling og omkostningseffektiv anvendelse af bæredygtige teknologier med en større samlet CO₂ fortrængning.

Regeringen lægger særligt vægt på, at produktionen af biobrændstoffer sker bæredygtigt, hvor etableringen af fælles EU bæredygtighedskrav og certificering, evt. internationalt, af biobrændstoffer er essentiel. EU bæredygtighedskrav forventes behandlet i et kommende rammedirektiv for vedvarende energi. Regeringen finder det væsentligt, at bæredygtighedskravene – såvel som teknologiincitament - er koordineret og helst integreret i implementeringen af biobrændstofmålsætningen. Regeringen finder det vigtigt, at der undgås dobbeltregulering.

I forhold til oliebranchens forpligtelse, er regeringen principielt enig i, at alle sektorer – herunder også oliebranchen – skal bidrage til CO₂ reduktionsindsatsen. Regeringen finder det dog ikke godtgjort, at den foreslåede model med direkte CO₂-reduktionskrav til oliebranchen er den mest hensigtsmæssige. Inklusion i EU's CO₂-kvotesystem og CO₂-fortrængningskrav til de markedsførte biobrændstoffer er alternative modeller, som bør vurderes. I forhold til gennemførelse af biobrændstofmålet, finder regeringen det umiddelbart hensigtsmæssigt, at overlade valg af instrumenter til de enkelte medlemslande.

Regeringen ser frem til at vurdere reguleringen af brændstoffer i forhold til det kommende forslag til direktiv for vedvarende energi.