

**DANMARKS FASTE REPRÆSENTATION**

ved den Europæiske Union  
Bryssel

Hjemsendt 4/7/07  
Birgitte Thoms

**BIRGITTE THOMS**



Europa-kommissionen  
Generalsekretariatet  
Rue de la Loi 200  
1049 Bruxelles

**PAR PORTEUR**

Rue d'Arlon 73  
B-1040 Bruxelles  
Telefon (02) 233.08.11  
Telefax (02) 230.93.84  
E-mail: brurep@um.dk  
www.eurepraesentationen.um.dk

Bilag  
2

Journalnummer  
400.K.4-1-8

<b>ACCUSÉ DE RECEPTION</b>	
NOM (en caractères d'imprimerie):	ROBERT AMIS Section 1
REÇU LE	03. 07. 2007
SIGNATURE	Kontor

3. juli 2007

**Årlig dansk indberetning i henhold til biobrændstofdirektivet  
(direktiv 2003/30/EF)**

Vedlagt fremsendes årlig dansk indberetning iht. biobrændstofdirektivet.

P.A.V.  
E.B

Lars Nielsen  
Energiråd

2. juli 2007  
j.nr. 030201/30008-0001  
ref. ptr

Side 1/4

## Årlig dansk indberetning i henhold til biobrændstofdirektivet (direktiv 2003/30/EF)

I biobrændstofdirektivets artikel 4 står der bl.a., at

”1. Medlemsstaterne indberetter hvert år inden den 1. juli til Kommissionen

- de foranstaltninger, som er truffet for at fremme anvendelsen af biobrændstoffer eller andre fornyelige brændstoffer, der skal erstatte diesel eller benzin til transportformål
- omfanget af de nationale ressourcer, der er afsat til fremstilling af biomasse til anden energianvendelse end transport, og
- det samlede salg af brændstof til transport og andelen af biobrændstoffer, rene eller blandede, og andre fornyelige brændstoffer, der blev markedsført det foregående år. Medlemsstaterne skal, når det er relevant, indberette usædvanlige forhold med hensyn til forsyningen med råolie eller olieprodukter, der har haft indvirkning på markedsføringen af biobrændstoffer og andre fornyelige brændstoffer

I den første indberetning efter dette direktivs ikrafttræden angiver medlemsstaterne størrelsen af deres nationale vejledende mål for første fase. I indberetningen for 2006 angiver medlemsstaterne deres nationale vejledende mål for anden fase.

Disse indberetninger skal indeholde en begrundelse af differentieringen af de nationale mål i forhold til de referenceværdier, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, litra b). En begrundelse kan bygge på følgende elementer:

a) objektive faktorer såsom begrænset nationalt potentiale til fremstilling af biobrændstoffer af biomasse

b) omfanget af de nationale ressourcer, der er afsat til fremstilling af biomasse til anden energianvendelse end transport, og de særlige tekniske eller klimatiske forhold, der kendetegner det nationale marked for brændstoffer til transport

c) nationale politikker, hvorved der afsættes tilsvarende ressourcer til fremstilling af

andre brændstoffer til transport, der er baseret på vedvarende energikilder, og som er i overensstemmelse med direktivets målsætninger.”

#### A. Foranstaltninger for at fremme anvendelsen af biobrændstoffer til transport.

Den danske regering fritog med virkning fra 1. januar 2005 biobrændstoffer for den CO<sub>2</sub>-afgift, som påhviler forbruget af almindelig benzin og diesel til transport. Kommissionen har godkendt den danske CO<sub>2</sub>-afgiftsfritagelse ved sag NN 59/2005. Virkningen af afgiftsfordelen på efterspørgslen efter biobrændstoffer er i praksis meget usikker, idet markedspriserne på benzin/diesel og biobrændstoffer udviser store fluktuationer. I maj 2006 begyndte olieselskabet Statoil at sælge *bio95*, som er 95 oktan benzin tilsat 5 pct. bioethanol. På 205 ud af Stat-oils 306 tankstationer i Danmark er *bio95* den eneste 95 oktan benzin, der p.t. sælges.

For gennemgang af andre, fremadrettede initiativer henvises til punkt D neden for.

#### B. Omfanget af de danske ressourcer, der er afsat til fremstilling af biomasse til anden energi-anvendelse end transport.

Biomasse forsynede ca. 12 pct. af energiforbruget i 2006. Støtten hertil androg skønsmæssigt ca. 2,7 mia. kr. I perioden 2000-2006 overgik årligt godt ½ pct. (ca. 5 PJ) af energiforsyningen fra fossil energi til bioenergi, jf. bilagstabellen.

Vedvarende energi forsynede ca. 15 pct. af det danske energiforbrug i 2006. Bl.a. i kraft af denne indsats er Danmark mere end selvforsynende med energi.

#### C. Det samlede salg af brændstof til transport og andelen af biobrændstoffer samt markedsforholdene.

Efter de foreløbige oplysninger, blev der i 2006 solgt 2,4 mia. liter benzin og 2,9 mia. liter diesel til transport på dansk område, i alt 183 PJ brændstof. Der var en nettoeksport ved grænsehandel på 7 PJ, således at forbruget af benzin og diesel i Danmark var 176 PJ. Grænsehandelen udviser traditionelt et ret omskifteligt mønster.

Fra maj 2006 blev der markedsført benzin tilsat bioethanol i Danmark. For hele 2006 udgjorde salget 0,2 PJ, men salget voksede betydeligt fra maj til december 2006, således at det i december 2006 svarede til en årsrate på 0,3 PJ.

Derved udgjorde biobrændstof til transport 0,15 pct. af det samlede salg af benzin og diesel til transport per 31. december 2006, og oversteg dermed Danmarks vejledende mål herfor på 0,1 pct.

#### D. Danmarks vejledende nationale mål for anvendelsen af biobrændstoffer og andre fornyelige brændstoffer til transport per 31. december 2010.

Den danske regering præsenterede den 19. januar 2007 et omfattende nationalt energiudspil, "En visionær dansk energipolitik", til forhandling med de politiske partier. Udspillet rummer en grundlæggende målsætning om, at Danmarks anvendelse af fossile brændsler frem til 2025 skal reduceres med mindst 15 pct. i forhold til i dag, og at det samlede energiforbrug skal holdes i ro. Vedvarende energi skal forøges til mindst 30 pct. af energiforbruget i 2025, og andelen af biobrændstof til transport skal forøges til 10 pct. i 2020.

Regeringen erklærede sig desuden parat til at fastsætte delmål for biobrændstofferne tidligere end 2020, forudsat at der er udviklet tilstrækkeligt samfundsøkonomisk konkurrencedygtige og miljømæssigt bæredygtige teknologier.

Den danske regering har nu fastsat, at andelen af biobrændstof til transport, som opfylder EU's kommende bæredygtighedskriterier, skal hæves til 5,75 pct. af det samlede salg af benzin og diesel til transport på dansk område opgjort efter energiindhold fra og med 1. januar 2010.

Det skal realiseres ved påbud til hver udbyder af benzin og diesel til transport om, at biobrændstof skal udgøre mindst 5,75 af salget fra 1. januar 2010. Lovforslag herom planlægges fremsat i Folketinget i begyndelsen af 2008.

Det forudsættes, at det i henhold til fremtidig EU-regulering vil blive muligt at realisere målet ved at tilsætte biobrændstof til almindelig benzin og diesel.

Det nationale danske forsyningssystem er teknisk set ikke i dag indrettet til at håndtere biobrændstoffer. Oliebranchens Fællesrepræsentation skønnede i februar 2006 med udgangspunkt i erfaringerne fra olieselskaberne i Sverige, at indpasning af bioethanol og biodiesel (FAME) i det samlede danske forsyningssystem kræver, at alle lagertanke skal bundsuges og rengøres. I den forbindelse skal det vurderes, hvor mange især ældre tanke, som skal renoveres eller helt udskiftes, fordi korrosionsbeskyttelsen ikke er bestandig overfor ethanol/FAME. Hertil kommer etablering af separate tanke, blandeudstyr og udleveringsfaciliteter på depoter og raffinaderier. Oliebranchens Fællesrepræsentation skønnede, at det samlet vil tage op til et års tid og koste anslået 0,5 mia. kr. Heri er ikke indregnet omkostninger vedrørende beredskabslagrene. Det kræver således væsentlige investeringer og ikke mindst tid at indrette det samlede danske distributionssystem til at kunne håndtere biobrændstoffer. Oliebranchens Fællesrepræsentation finder ikke, at forløbet i forbindelse med Statoils markedsføring af benzin tilsat ethanol i maj 2006 modsiger denne vurdering, idet Statoil har måttet foretage tidskrævende engangsinvesteringer af de nævnte typer.

Ethanol kan alternativt udnyttes til produktion af ETBE, som kan tilsættes benzin, uden at det medfører behov for ændringer i forsyningssystemet. Imidlertid er egenskaberne ved ETBE meget tæt på MTBE, der selv i meget små mængder kan gøre drikkevand udrikkeligt. Tidligere fandt man i Danmark høje koncentrationer af MTBE i grundvandet omkring ældre benzinstationer. I Danmark er drikkevandsforsyningen i meget høj grad baseret på urensset grundvand. Den danske oliebranche har derfor givet den danske miljøminister et tilsagn om at undlade at tilsætte MTBE til 92 og 95 oktan benzin. Af samme årsag ville anvendelse af ETBE

være uacceptabelt. Der tilsættes kun MTBE til 98 oktan benzin, som udgør ca. 1 pct. af det samlede benzinsalg og kun sælges fra særligt sikrede tankstationer. Hensynet til rent urensset drikkevand er således til hinder for anvendelse af ETBE i Danmark.

Den danske regering agter at afgiftsfritage biler, der anvender brint som drivmiddel, med henblik på at fremme en omstilling af transportsektorens energiforbrug fra fossile brændsler til alternative drivmidler. I forvejen er batteridrevne elbiler afgiftsfritaget.

I det omfang produktionen af el og brint til anvendelse i biler er baseret på vedvarende energi, vil de nævnte foranstaltninger fremme det, der i biobrændstofdirektivet benævnes "andre fornyelige brændstoffer til transport". Vedvarende energi leverede i 2005 28,5 pct. af den indenlandske elforsyning.

Det afhænger nærmere af private aktørers reaktioner under de meget omskiftelige markedsbetingelser, hvor store mængder andre fornyelige brændstoffer til transport, der i givet fald vil blive solgt i de kommende år som følge af afgiftsfritagelse af elbiler og brintbiler samt bestræbelserne på at øge vedvarende energis andel af elforsyningen og den samlede energiforsyning.

Ud over de nævnte direkte markedsrettede initiativer, besluttede den danske regering i 2006 at foretage en markant styrkelse af indsatsen for udvikling af 2. generations biobrændstofteknologier ved at afsætte 200 mio. kr. til medfinansiering af private udviklingsprogrammer i stor skala. Den samlede ekstra private og offentlige udviklingsindsats forventes at udgøre væsentligt mere end 200 mio. kr. For at understøtte målsætningen om øget anvendelse af biobrændstoffer til transport agter regeringen at styrke denne indsats yderligere ved tilførsel af flere statslige midler. Det skal således sikres, at der inden 2010 kan etableres forsøgsanlæg i fuld skala i Danmark.

Endelig har den danske regering afsat 60 mio. kr. i perioden 2007-2009 til forsøgsvis anvendelse af biodiesel i afgrænsede "flåder" af køretøjer. Danmark vil efterfølgende meddele Kommissionen, hvordan ordningen vil blive implementeret.

**BILAG til årlig dansk indberetning i henhold til biobrændstofdirektivet (direktiv 2003/30/EF)**

**BILAGSTABEL: Tilgang og anvendelse af biomasse til energiformål 1980-2006**

<b>PJ</b>	<b>1980</b>	<b>1990</b>	<b>1995</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006*</b>
<b>Produktion</b>										
- halm	4,8	12,5	13,1	12,2	13,7	15,7	16,9	17,9	18,5	
- skovflis	0,0	1,7	2,3	2,7	3,2	3,7	6,3	6,9	6,8	
- træpiller	0,0	1,6	2,1	3,0	3,1	2,9	3,1	3,3	3,3	
- træaffald	3,7	6,2	5,7	6,9	6,7	6,0	6,3	6,4	6,7	
- brænde	7,6	8,8	11,5	12,4	13,2	13,0	14,9	15,7	17,7	
- affald, biomasse	7,6	11,1	17,5	23,6	25,0	26,3	28,4	28,7	28,7	
- biogas	0,2	0,8	1,8	2,9	3,1	3,4	3,6	3,7	3,8	
- biodiesel	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9	1,5	1,7	2,4	2,7	3,7
- bioethanol										0,0
- fiskeolie	0,0	0,7	0,3	0,0	0,2	0,1	0,4	0,6	0,7	
<b>Produktion i alt</b>	<b>24,0</b>	<b>43,3</b>	<b>54,2</b>	<b>63,8</b>	<b>69,1</b>	<b>72,7</b>	<b>81,6</b>	<b>85,8</b>	<b>88,9</b>	<b>91</b>
<b>Nettoimport</b>										
- skovflis	0,0	0,0	0,0	0,3	0,4	0,4	0,7	0,8	0,8	
- træpiller	0,0	0,0	0,2	2,2	4,1	4,9	6,7	9,5	11,0	
- brænde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,5	0,9	1,4	2,0	
- biodiesel	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,9	-1,5	-1,7	-2,4	-2,7	-3,7
- bioethanol	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
<b>Nettoimport i alt</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>	<b>2,5</b>	<b>3,7</b>	<b>4,4</b>	<b>6,7</b>	<b>9,2</b>	<b>11,1</b>	<b>11</b>
<b>Samlet tilgang = anvendelse</b>	<b>24,0</b>	<b>43,3</b>	<b>54,4</b>	<b>66,3</b>	<b>72,8</b>	<b>77,1</b>	<b>88,3</b>	<b>95,0</b>	<b>99,9</b>	<b>102</b>
<b>- heraf anvendelse i</b>										
- el- og varmeproduktion	7,9	20,0	30,0	39,4	43,2	47,7	55,5	61,0	63,6	
- øvrige erhverv	5,7	9,3	8,6	9,2	9,3	8,5	9,1	8,8	8,3	
- boliger	10,4	14,0	15,8	17,7	20,3	20,9	23,7	25,2	28,0	
- transport	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2

\*Der foreligger endnu ikke endelige tal for 2006. De angivne tal for 2006 er derfor grove skøn baseret på foreløbige oplysninger.

Kilde: Energistyrelsen, *Energistatistik 2005*, og foreløbige oplysninger for 2006.