

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Bilag 1	Journalnummer 400.C.2-0	Kontor EUK	22. februar 2006
------------	----------------------------	---------------	------------------

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Transport- og
Energiministeriets besvarelse af spørgsmål 1 ad 2703 – landbrug og fiskeri –
af 23. januar 2006.

Besvarelsen er ligeledes sendt til Folketingets Enerkipolitiske udvalg.

NOTAT

14. februar 2006

J.nr.

Ref. ssj/ca/ptr

Område 3

Side 1/2

”Ministeren bedes oversende et uddybende notat om medlemslandenes muligheder i dag for at påbyde selskaber en bestemt iblanding af biobrændstoffer i benzin og diesel, herunder eventuelle ændringer som følge af Kommissionens forslag til biomassehandlingsplan, jf. KOM (2005) 0628.”

Svar:

EU’s brændstofkvalitetsdirektiv, 98/70/EF ændret ved direktiv 2003/17/EF regulerer en række egenskaber ved og indhold af enkelte brændstoffer til transport. I Danmark er direktivet implementeret ved bekendtgørelse nr. 884 af 3. november 2003 om kvaliteten af benzin, dieselolie og gasolie til brug i motorkøretøjer (brændstofbekendtgørelsen).

I brændstofkvalitetsdirektivets artikel 5 står der

”Ingen medlemsstat må forbyde, begrænse eller hindre markedsføring af brændstoffer, der er i overensstemmelse med direktivets krav.”

Med den nuværende udformning af brændstofkvalitetsdirektivet kan den enkelte medlemsstat derfor ikke fastsætte krav om tilsætning af biobrændstoffer til benzin og diesel.

EU-Kommissionen har imidlertid gjort gældende, at den enkelte medlemsstat kan kræve, at den samlede mængde brændstoffer, leverandørerne afsætter til det nationale marked, omfatter en minimumsmængde biobrændstoffer – forudsat at medlemsstaterne ikke specificerer, hvilken form for blanding dette mål skal nås ved. Leverandørerne skal altså i givet fald kunne vælge, om de vil opfylde forpligtelsen ved at sælge biobrændstofferne i ren form og/eller ved tilsætning til benzin eller diesel i forskellige blandingsforhold. Når denne forudsætning er opfyldt, finder Kommissionen ikke, at en sådan forpligtelse ville hindre den frie bevægelighed for varer i det indre marked.

I sin nuværende udformning rummer brændstofkvalitetsdirektivet en overgrænse for den mængde ethanol, der må tilsættes almindelig benzin på 5 pct. efter volumen, hvilket på grund af ethanols lavere energiindhold svarer til 3,2 pct. efter energiindhold, som er målestokken i biobrændstofdirektivet. Tilsætning af ethanol kan i øvrigt skabe problemer med at overholde kravet til benzinens damptryk, som er miljømæssigt begrundet.

Der må gerne sælges ethanol-benzin blandinger med et større indhold af ethanol, men de må ikke benævnes som almindelig benzin. Et eksempel er E85 bestående af 85 pct. ethanol og 15

pct. benzin efter volumen, som i Sverige sælges fra et net af tankstationer til anvendelse i biler, der er konstrueret til køre på både E85 og almindelig benzin.

Brændstofkvalitetsdirektivet rummer ingen bestemt overgrænse for tilsætning af biodiesel til diesel, så længe brændstofblandingen i øvrigt overholder dieselspecifikationerne i direktivet. Imidlertid har den europæiske standardiseringsorganisation, CEN, defineret en standard for diesel (EN590) og for benzin (EN228), som fastlægger alle egenskaber, der har relevans for kvaliteten af brændstofferne. EN590 rummer en overgrænse på 5 pct. efter volumen af den mængde biodiesel, der må tilsættes diesel, hvilket svarer til 4,6 pct. efter energiindhold. I praksis sælges i Danmark kun diesel (og benzin), der overholder CEN standarderne.

Såfremt man anvender diesel med et større indhold af biodiesel end 5 pct. efter volumen i en almindelig dieselbil, vil man for mange køretøjer komme ud for, at fabriksgarantien ikke længere gælder.

EU-Kommissionens biomassehandlingsplan, KOM (2005) 0628, rummer ikke konkrete lovgivningsinitiativer, men det tilkendegives, at Kommissionen i 2006 vil behandle spørgsmålet om påbud til brændstofleverandørerne om salg af biobrændstoffer som alternativ til afgiftsfordele til biobrændstoffer. Desuden vil Kommissionen revurdere brændstofkvalitetsdirektivet og undersøge fordele og ulemper ved at lempe restriktionerne på tilsætning af biobrændstoffer på forskellige måder.

Vedrørende biobrændstoffer til transport har EU-Kommissionen den 8. februar 2006 fulgt op på den generelle biomassehandlingsplan med en særlig biobrændstofstrategi, KOM (2005) 34. Heri gentager Kommissionen sin tilkendegivelse af, at den i 2006 vil revurdere restriktionerne på tilsætning af biobrændstoffer.