



Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

HØRINGSNOTAT

Center i departement
Center for klimaneutralt
Danmark

Team
Landbrug, LULUCF og trans-
port

Dato
18. november 2019

J nr. 2019-2856

Høringsnotat vedr. forslag til lov om ændring af biobrændstofloven (Ændring af krav til anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer i brændstof til landtransport og ændring af dobbelttællingsbestemmelse m.v.)

Lov om ændring af biobrændstofloven (Ændring af krav til anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer i brændstof til landtransport og ændring af dobbelttællingsbestemmelse m.v.) blev sendt i ekstern høring den 31. oktober med frist for afgivelse af høringssvar den 14. november 2019.

Der er modtaget i alt 19 høringssvar i høringsperioden.

Følgende 17 høringsparter har fremsendt bemærkninger til lovforslaget: Emmelev A/S, No-vozymes A/S, DAKOFO, Dansk Erhverv, Fremsyn, Spirii, Drivkraft Danmark, Dansk Industri, Landbrug og Fødevarer, Biogasbranchen, De Danske Bilimportører, 92-gruppen, EON Danmark, Dansk Elbil Alliance, Nordic Green, Nature Energy og Daka Denmark A/S

Følgende 2 høringsparter har oplyst, at de ingen bemærkninger har til lovforslaget: Advokatrådet og CO-industri

I det følgende vil de væsentligste punkter i de indkomne høringssvar blive gennemgået efterfulgt af ministeriets bemærkninger for hvert emne. Bemærkningerne er markeret med kursiv. For detaljerede oplysninger om svarenes indhold henvises der til de fremsendte høringssvar, som kan ses på Høringsportalen.

Høringssvarene har berørt følgende emner:

Nr. 1 Forhøjelsen af den generelle iblandingsforpligtelse til 7,6 pct.

Nr. 2 Indførelsen af iblandingsforpligtelsen på 5 pct. biobrændstoffer i benzin

Nr. 3 Dobbelttællingsbestemmelsen

Nr. 4: Iblandingsforpligtelsen af 0,9 pct. avanceret biobrændstof

Nr. 5: Planer for transport frem imod 2030

Nr. 6: Klassificering af biobrændstoffer

Nr. 7: VE-el som en del af målopfyldelse

Nr. 8: Effekten på 6 pct. CO₂ reduktionskravet i brændstofkvalitetsdirektivet



Ad nr. 1: Forhøjelsen af den generelle iblandingsforpligtelse til 7,6 pct.

Novozymes A/S, DAKOFO, Dansk Erhverv, De Danske Bilimportører, Drivkraft Danmark, Dansk Industri, Daka Denmark A/S, Landbrug og Fødevarer, Nature Energy, Nordic Green, EON Danmark og Emmelev A/S undrer sig over, at det vælges at have en etårig forhøjelse af iblandingsforpligtelsen og derefter nedsættelse af den igen. Novozymes A/S, DAKOFO, Daka Denmark A/S, Landbrug og Fødevarer og Emmelev A/S mener, at det skaber usikkerhed om Danmarks grønne ambitioner, og Emmelev A/S påpeger, at det er modsatrettet de intentioner, som Danmark har været med til at beslutte i EU. Der bliver henvist til, at Danmarks 7,6 pct. iblandingsforpligtelse i 2020 og efterfølgende sænkelse til 5,75 pct. er meget lavt i en global kontekst, og når der sammenlignes med vores nabolande.

Daka Denmark A/S bemærker, at affaldsbaseret biodiesel sættes under pres, når iblandingsforpligtelsen igen nedsættes til 5,75 pct. efter 2020. De opfordrer til, at iblandingsforpligtelsen på 7,6 pct. bliver bibeholdt efter 2020, så industrien har et incitament og sikkerhed i at investere i udvikling af nye bæredygtige affaldsbaserede avancerede biobrændstoffer og dermed medvirker til at opnå både det Europæiske mål på bæredygtig energi i transportsektoren og det nationale mål på 70 pct. CO₂ reduktion i 2030.

Nordic Green mener ikke, at 7,6 pct. iblanding vil være tilstrækkelig til at opfylde 10 pct. VE kravet i 2020 og mener, at det er for uambitiøst at nedsætte kravet til 5,75 pct. i 2021. Nordic Green mener, at de opgjorte samfundsøkonomiske omkostninger er udokumenterede, og at de forudsatte grænsehandelstab er for høje.

Emmelev A/S påpeger, at det er svært for selskaberne at indrette sig efter en tidshorisont på kun ét år. Der opfordres til at der i forbindelse med de kommende klimaforhandlinger laves en langsigtet klimaplan, som inkluderer landtransporten. Daka Denmark A/S påpeger, at kortsigtede løsninger lader industrien stå over for en usikker fremtid i forhold til investering og udvikling af bæredygtige avancerede biobrændstoffer, som vil bidrage til at nå det europæiske mål af bæredygtig energi i transportsektoren i 2030, og den reduceringsmålsætning som Danmark har.

Dansk Erhverv påpeger, at danske bilister og transportører ikke har lang tid til at forberede sig på en potentielt betydelig meromkostning. De opfordrer også til, at forøgelsen af iblandingsforpligtelsen gøres permanent, samt at afgiften justeres, således at ændringen i videst muligt omfang gøres prisneutral for brugerne.

92-gruppen finder det positivt at iblandingsforpligtelsen kun hæves i 2020 og derefter nedsættes igen. De mener, at da der ikke er nogen EU-krav efter 2020, så skal det kun være produkter, der sikrer en reel og betydelig drivhusgasreduktion og samtidig ikke øger presset på miljø og fattige menneskers levevilkår, som skal tælle med i målopfyldelse efter 2020.

92-gruppen anfører, at hvis de samfundsøkonomiske omkostninger er på 380 mio. kr. ved at øge iblandingsforpligtelsen med 1,85 procentpoint, så er den samfundsøkonomiske omkostning for hele iblandingskravet på 7,6 pct. 1,5 mia. kr. De påpeger, at det er mange penge for at overholde EU-krav, og at pengene kunne bruges langt bedre andetsteds. Endvidere anfører 92-gruppen, at der i lovforslaget er en manglende udregning af



provenutab. De bemærker, at en iblanding af 7,6 pct. biobrændstof vil give staten et provenutab på ca. 170 mio. kr. i 2020. 92-gruppen opfordrer Ministeriet til at genberegne både de samfundsøkonomiske konsekvenser og konsekvenserne for statens provenu for fire forskellige scenarier:

- 7,6% iblandingskrav (det nye iblandingskrav som foreslået i lovforslaget)
- 7,05% iblandingskrav (som er det minimum, der skal til for at tilfredsstille EU's krav om 10% VE)
- 5,75% iblandingskrav (det nuværende iblandingskrav)
- 0% iblandingskrav (for at få overblik over det beløb, der efter 2020 vil kunne re-allokeres til tiltag i transportsektoren med mere overbevisende klimafordel)

92-gruppen bemærker, at en stigning i iblandingsforpligtelsen på 1,85 procentpoint er højere end det nødvendige. De opfordrer til, at iblandingsforpligtelsen absolut ikke hæves med mere end de nødvendige 1,3 procentpoint. De anfører, at det vil mindske påvirkningen på klima, skove og på den danske økonomi.

Biogasbranchen finder det er særdeles uhensigtsmæssigt, at der for at opfylde en forpligtelse et enkelt år lægges op til en lovændring, som vil føre til øget anvendelse af biobrændstoffer baseret på hvede, raps og majs samtidig med der sker en nedprioritering af avancerede biobrændstoffer. Det vil føre til en stærkt forøget CO₂-udledning på globalt plan.

Ministeriets bemærkninger:

Den mest effektive metode til at nå de 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i 2020 er gennem forøgelse af iblandingskravet for biobrændstoffer i dette år. Der skal søges at finde en mere langsigtet løsning på anvendelsen af VE-brændstoffer i transportsektoren med fokus på CO₂-fortrængning. I 92-gruppens høringssvar er bidraget fra VE-el til biler medregnet to gange, hvormed de mener, at iblandingskravet kan være lavere, end det foreslåede.

Ad nr. 2: Indførelsen af iblandingsforpligtelsen på 5 pct. biobrændstoffer i benzin

Novozymes A/S og 92-gruppen mener, at indførelse af en iblandingsforpligtelse på 5 pct. biobrændstoffer i benzin er positivt, da det sikrer en større reel CO₂-fortrængning. Novozymes A/S nævner, at det kan skabe politisk signalforvirring at hæve og derefter sænke forpligtelsen og mener, at forpligtelsen som minimum skal gælde frem til 2030. Endvidere bemærker de, at det bør undgås, at der årligt tages stilling til videreførelse af iblandingskrav, da det giver et ustabilt marked.

Emmelev A/S, Daka Denmark A/S, Landbrug og Fødevarer og DAKOFO er uforstående overfor, at der i lovforslaget primært bliver fokuseret på iblanding af bioethanol. Emmelev A/S påpeger, at ethanolens lave energiindhold i kombination med iblandingsforpligtelsen af biobrændstoffer i benzin, vil give et ekstra forbrug af brændstof på 100 mio. L årligt. Endvidere nævner de, at der hverken er disponible mængder af 1.g eller 2.g bioethanol med europæisk oprindelse. Emmelev A/S og Landbrug og Fødevarer anfører, at danskproduceret raps biodiesel vil blive erstattet af importeret bioethanol for at leve op til iblandingsforpligtelsen på 5 pct. biobrændstoffer i benzin. Endvidere henviser de til, at bioethanol fra f.eks. Sydamerika typisk har en lavere CO₂ fortrængningsevne end danskproduceret vegetabilsk biodiesel. Daka Denmark A/S mener, at kravet til 5 pct. biobrændstoffer i benzin bør fjernes, da det skævvrider udviklingen af avancerede biobrændstoffer fra olieholdige affaldsprodukter fra f.eks. plastik, industriaffald og KOD sammenlignet med sukkerholdige affaldsprodukter.



Fremsyn, Nature Energy, EON Danmark og Biogasbranchen anfører, at indførelsen af iblandingsforpligtelse på 5 pct. biobrændstoffer i benzin ikke er teknologineutralt. Fremsyn påpeger, at indførelsen af iblandingsforpligtelsen på 5 pct. biobrændstoffer i benzin udgør et implicit valg af teknologisk favorit, hvilket strider imod teknologineutrale rammevilkår. De nævner, at denne fremgangsmåde hæmmer en effektiv grøn omstilling af transportsektoren. Biogasbranchen anfører, at iblandingsforpligtelsen helt overvejende vil blive opfyldt med importeret bioethanol baseret på råvarer, der kunne være anvendt til fødevarer eller foder. Nature Energy opfordrer til, at man lader de enkelte brændstoffer konkurrere, for at skaffe vedvarende energi i transport billigst muligt.

De Danske Bilimportører forventer, at E10 stadig vil være benzinstandarden i 2021 og frem, selvom iblandingsforpligtelsen af biobrændstoffer i benzin nedsættes efter 2020. De bemærker, at der ved introduktionen af E10 kan være behov for at myndighederne – evt. Energistyrelsen – medvirker til at informere forbrugerne om den generelle anvendelighed af E10. Endvidere påpeger de, at industrien har levet op til, at alle nye biler fra 2010 og frem er compatible med E10, derfor vil som minimum disse biler kunne anvende E10.

Drivkraft Danmark vurderer, at med et iblandingskrav på 5 % i benzin, vil det i kombination med en vis mængde 2. generations biodiesel stort set sikre opfyldelsen af iblandingskravet på 7,6 %. De påpeger dog, at det er forbundet med en del tekniske og praktiske omstillinger at introducere E10. Når det samlede iblandingskrav reduceres til 5,75 % i 2021, vil produktion, oplagring og distribution igen skulle omlægges. Det er ikke hensigtsmæssigt med disse kortsigtede ændringer.

Ministeriets bemærkninger:

Kravet om iblanding af 5 pct. biobrændstoffer i benzin har til formål at sikre en højere grad af bæredygtighed og CO₂-reduktioner af den samlede mængde af biobrændstoffer, som anvendes i Danmark. Med forslaget minimeres risikoen for en øget anvendelse af biobrændstoffer, der tilsættes diesel, og som kan være baseret på palmeolie, hvor effekterne af indirekte arealændringer (de såkaldte ILUC-effekter) er høje. Med højere iblandinger i diesel, end de 7 pct. den gældende standard tillader, vil der være tale om HVO, der pt. ikke produceres i Danmark. Det er denne HVO, der med en stærkt stigende efterspørgsel kan ende med at være produceret på f.eks. palmeolie. Det enkelte olieselskab har valgfrihed i forhold til, hvordan og hvornår kravet opfyldes, når blot selskabet sikrer, at det på årsbasis har iblandet 5 pct. bæredygtige biobrændstoffer i al den benzin, selskabet sælger i Danmark til landtransport.

Ad nr. 3: Dobbelttællingsbestemmelsen

Novozymes A/S mener, at dobbelttællingsbestemmelsen bør droppes. De bemærker, at det betyder, at målopfyldelsen bliver dyrere på kort sigt, men til gengæld sikres en reel CO₂-fortrængning.

Nordic Green mener, at tilpasning af dobbelttællingsbestemmelsen til seneste EU-lovgivning vil føre til, at UCOME (diesel på brugt stegefedt) kommer til at tælle dobbelt. Dette vil føre til en meget stor import af UCOME til Danmark og gøre det vanskeligt for danske producenter af RME-biodiesel at afsætte deres produkter i Danmark. Endvidere påpeger Nordic Green, at brugen af UCO giver et stort incitament til at snyde.

Ministeriets bemærkninger:



Lovforslaget gennemfører en tilpasning af dobbelttællingsbestemmelsen i loven, som svarer til VE-direktivets liste over dobbelttællende råprodukter og brændstoffer, som tæller dobbelt. Risikoen for svindel med UCOME, er begrænset, da der i VE-direktivet kun tillades et forbrug på maksimalt 1,7 pct.

Ad nr. 4: Iblandingsforpligtelsen af 0,9 pct. avanceret biobrændstof

Novozymes A/S, Landbrug og Fødevarer, Biogasbranchen, Nature Energy, Nordic Green EON Danmark og FremSyn mener, at det eksisterende 0,9 pct. iblandingsforpligtelse af avanceret biobrændstof skal fastholdes. Novozymes A/S opfordrer til, at forpligtelsen skal være indikativ fra 2020 og obligatorisk fra 2022/2023. Biogasbranchen peger på, at det er stærkt uhensigtsmæssigt at danske vognmænd, som måtte investere i lastbiler, der kan køre på biogas, der er et avanceret biobrændstof, straffes ved at skulle betale 40 pct. mere i afgifter.

FremSyn påpeger, at de i fællesskab med en række aktører har arbejdet målrettet mod at øge afsætningen af biogas til tung transport. De nævner, at kravet om 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer har en særdeles stor betydning for indsatsen.

Drivkraft Danmark bakker op om kravet om 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i 2020. Da kravet af lovtekniske grunde er en del af lovforslaget, antager Drivkraft Danmark, at regeringen ønsker at fastholde kravet på 0,9 pct. avancerede bio-brændstoffer i 2020 og tiden efter. Men Drivkraft Danmark har forstået, at der i de politiske drøftelser om lovforslaget er overvejelser om at reducere kravet til et lavere niveau i 2020. Drivkraft Danmark opfordrer derfor regeringen og Folketinget til tydeligt at slå fast hvilke krav, der gælder for iblanding af avancerede biobrændstoffer i 2020.

Nordic Green opfordrer til, at kravet om 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer fastholdes, og henviser til, at der i Holland kun er meget lille forskel på prisen på de såkaldte biotickets baseret på henholdsvis avanceret biobrændstof og andre former for affaldsbaseret biobrændstof. Nordic Green peger på, at de europæiske producenter af biometanol kan producere 2,2 mio. tons heraf.

Ministeriets bemærkninger:

Kravet om 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer er en del af aftalen fra juni 2016 mellem den daværende regering (Venstre), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti om Danmark i bedre balance – Bedre rammer for kommuner, borgere og virksomheder i hele landet. Lovforslaget ændrer ikke ved hverken kravet om 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer fra 1. januar 2020 eller ved ministerens hjemmel til at nedsætte kravet. Da kravet om 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer først træder i kraft pr. 1. januar 2020, har det af lovtekniske grunde været nødvendigt at medtage bestemmelserne i det nuværende lovforslag. Der ændres ikke på bestemmelserne i den forbindelse.

Ad nr. 5: Planer for transport frem mod 2030 og 2050



Novozymes A/S anfører, at dette lovforslag langt fra sikrer den nødvendige CO₂-fortrængning i transportsektoren frem mod 2030.

Dansk Industri, Landbrug og Fødevarer, E.ON Danmark, Drivkraft Danmark og Dansk Erhverv opfordrer til mere langsigtede politiske beslutninger. Dansk Erhverv påpeger, at det er afgørende for Danmarks klimaindsats frem mod 2030 og 2050, at der skabes et marked for og et udbud af klimaneutrale brændstoffer til transportsektoren. De anfører, at der er behov for gennemsigtige og langsigtede politiske beslutninger. Endvidere nævner de, at en kortsigtet forøgelse af iblandingskravet ikke skaber incitament for langsigtede investeringer og brug af biobrændstof, uanset om det kræves på baggrund af EU-regler eller er en følge af en dansk politik. Dansk Industri og E.ON Danmark henviser til, at det vil gavne investorer, at der er en gradvis stigning i iblandingsforpligtelsen. Dansk Industri bemærker, at de i deres 2030-plan anbefaler, at iblandingsforpligtelsen øges til 10 pct. gennem gradvis indfasning frem mod 2030. I lovforslaget vælges der at sænke iblandingsforpligtelsen fra 7,6 pct. til 5,75 pct. igen. Dansk Industri påpeger, at lovforslaget derfor ikke bidrager til at nå regeringens ambition om at reducere udledningerne af drivhusgasser med 70 pct. i 2030, men øger i stedet transportomkostningerne i et enkeltstående år uden at bidrage til en langsigtet omstilling.

Drivkraft Danmark har fremlagt en langsigtet 2050-plan for den grønne omstilling af transporten, hvori det foreslås, at der stilles krav til, hvor stort et CO₂-aftryk energi til transport må have. Drivkraft Danmark opfordrer regeringen til at tage initiativ til at udarbejde en samlet langsigtet strategi for den grønne omstilling af transporten.

Dansk Industri har i sin 2030-plan peget på mere biogas i den tunge transport som et initiativ til at nå regeringens 70 pct.-målsætning. De bemærker, at afgiftsfritagelsen for CO₂-afgift på biobrændstoffer ikke er tilstrækkeligt til at modsvare de øgede transportomkostninger.

DAKOFO ønsker en opretholdelse af rapsdyrkningen i Danmark og ser gerne en mere ambitiøs langsigtet plan med henblik på en større iblandingsforpligtelse. De påpeger, at biodiesel er et stærkt og allerede tilgængeligt bud på at reducere CO₂ udledningen fra transportsektoren.

Dansk Elbil Alliance ønsker, at iblandingsforpligtelsen stiger from mod 2030, hvis el til transport samtidig kommer til at tælle med til opfyldelse af forpligtelsen.

Ministeriets bemærkninger:

Lovforslagets formål er at sikre opfyldelsen af målet om 10 pct. VE i transport i 2020. Der skal søges at finde en mere langsigtet løsning på anvendelsen af VE-brændstoffer i transportsektoren med fokus på CO₂-fortrængning.

Ad nr. 6: Klassificering af biobrændstoffer



Novozymes A/S henviser til, at en varig forhøjelse af iblandingsforpligtelsen, som sikrer en 5 pct.-point stigning i iblandet konventionel bioethanol, vil give en CO₂-fortrængning på 200.000 tons CO₂/år.

Emmelev A/S og DAKOFO påpeger, at biodiesel baseret på dansk rapsolie har en fortrængningsevne på over 70 pct. Modsat hvad der står i lovforslagets bemærkninger, fremhæver Emmelev A/S, at deres certificerede biodiesels fortrængningsevne er højere end fortrængningsevnen for bioethanol baseret på sukker, som er på 55-60 pct. Endvidere nævner de, at det kun er 20 pct. af biomassen fra en rapsmark, som benyttes til biodiesel, mens majoriteten på 35 pct. og 45 pct. henholdsvis går til proteinfoder og halm. DAKOFO anfører, at da Danmarks landbrugsareal er fast og ikke forventes at stige, så leder den danske produktion af raps ikke til indirekte arealforskydning. Endvidere nævner de også, at sidestrømme fra rapsbaseret biodiesel benyttes, så der er minimalt spild.

92-gruppen anfører, at CO₂-udslippet fra rapsdiesel er 40 pct. højere end CO₂-udslippet fra fossil diesel, hvis man inkluderer konsekvenserne af indirekte ændringer i arealanvendelse ifølge tal fra EU-kommissionen. Endvidere er CO₂-udslippet fra palmeoliediesel 250 pct. højere end CO₂-udslippet fra fossil diesel ved inkludering af indirekte ændringer i arealanvendelse. De påpeger, at den vigtigste ændring, der bør foretages i biobrændstofloven, er at forhindre benyttelse af raps-, palme-, soja-, og solsikkediesel.

92-gruppen anfører, at den konsekvente brug af begreber som "bæredygtige biobrændstoffer" er vildledning af befolkningen og Folketinget. De påpeger, at et begreb som "bæredygtigt" er en benægtelse af den omfattende viden, der eksisterer mht. biobrændstoffers negative konsekvenser for ændringer i arealanvendelse og drivhusgasudslip. De opfordrer til at fjerne "bæredygtigt" fra det, de kalder den mest ubæredygtige type af biobrændstof (raps-, palme- og sojadiesel). De opfordrer til, at biobrændstoffer slet og ret bliver kaldt biobrændstoffer, og affaldsbaserede biobrændstoffer kan kaldes bæredygtige biobrændstoffer.

Landbrug og Fødevarer mener, at debatten om indirekte ændringer i arealanvendelsen er unuanceret. De mener ikke, at der er taget højde for, at den danskproducerede biodiesel, uden indirekte ændringer i arealanvendelsen, erstattes med importeret sydamerikansk bioethanol baseret på majs eller sukkerrør og med høj risiko for indirekte ændringer i arealanvendelse.

Ministeriets bemærkninger:

Lovforslaget ændrer ikke ved bæredygtighedskriterierne for de anvendte biobrændstoffer.

Ad nr. 7: VE-el som en del af målopfyldelse

Spirii påpeger, at der er diskrimination af VE-elektricitet i transport i forbindelse med målopfyldelsen af iblandingsforpligtelserne. Endvidere stiller de spørgsmål ved, om udelukkelsen af VE-elektricitet til målopfyldelse er i overensstemmelse med EU's statsstøttere regler og om det gavner den grønne omstilling. Spirii anfører, at leverandører af gasformige og flydende



energiformer har en selektiv økonomisk fordel sammenlignet med leverandører af elektricitet.

Dansk Elbil Alliance, 92-gruppen, EON Danmark og Spirii påpeger manglen på teknologineutralitet i lovforslaget. Spirii bemærker, at det vil være naturligt at inkludere VE-el i transport i forbindelse med målopfyldelse for at ligestille det med andre energiformer. Dansk Elbil Alliance bemærker, at en biobrændstoflov med et ticket-system, som inkluderer alle energiformer i transport inklusiv elektricitet, vil gøre målopfyldelsen mere teknologineutral, markedsbaseret og omkostningseffektiv. 92-gruppen bemærker, at i et land med rigeligt vindmøllestrøm er det logisk at forbedre mekanismer, der maksimerer andelen af elbiler. Dansk Elbil Alliance, 92-gruppen, EON Danmark og Spirii opfordrer til, at lovforslaget retter op på ekskluderingen af el i transport til målopfyldelse.

Ministeriets bemærkninger:

Der skal søges at finde en mere langsigtet løsning på anvendelsen af VE-brændstoffer i transportsektoren med fokus på CO₂-fortrængning.

Ad nr. 8: Effekten på 6 pct. CO₂ reduktionskravet i brændstofkvalitetsdirektivet

Landbrug & Fødevarer opfordrer til, at der foretages en nærmere undersøgelse af, hvordan denne midlertidige forhøjelse af iblandingen vil bidrage til opfyldelsen af Brændstofkvalitetsdirektivets 6% reduktionskrav. Hvis nærværende lovforslag ikke bringer Danmark meget nærmere en indfrielse af reduktionskravet, håber Landbrug og Fødevarer, at Regeringen snarest vil finde en afklaring på, hvorvidt kravet fastholdes.

Nature Energy havde gerne set, at denne revidering af loven havde tænkt brændstofkvalitetsdirektivets krav til CO₂ reduktion fra brændstoffer med ind i en samlet lovgivning.

Nordic Green mener, at iblandingskravet skal være betydeligt højere end 7,6 pct. for at brændstofkvalitetsdirektivet kan overholdes i 2020.

Ministeriets bemærkninger:

Fokus for ændringen af loven er opfyldelse af 10 pct. målet i VE-direktivet i 2020.