

e.on

Orientering om ligestilling af energiformer i transporten

Peter Bjerregaard
KEF-udvalget, 5. december 2019



Historik

Biobrændstofloven implementerer dele af EU's VE-direktiv og Brændstofkvalitetsdirektiv

Loven indeholder bl.a. krav om:

- Leverandører af energi til vejtransport skal iblande 5,75 pct. vedvarende energi (iblandingskravet forslås hævet til 7,6 pct. i 2020)
- Virksomheder skal gradvist reducere livscyklus-udledningerne fra leveret brændstof og elektricitet med mindst 6 pct. i 2020
- For benzin- og dieseldrevne køretøjer i landtransporten skal iblandes 1 pct. flydende biobrændsel

Da Biobrændstofloven blev vedtaget i 2009 var hverken elektricitet eller biogas medtænkt.

Virksomhedernes målopfyldelse og handel

For at opfylde iblandingskravet på 5,75 pct. handler virksomheder VE-energimængder indbyrdes

Virksomheder, der overopfylder egen målopfyldelse, kan sælge overopfyldelsen til virksomheder, som underopfylder. Biobrændstofloven skaber på denne måde et marked for handel med VE-energimængder. Disse energimængder kaldes i daglig tale for "tickets". Forskellige typer af flydende biobrændstoffer og biogas er i dag omfattet af handlen. Elektricitet medregnes endnu ikke.

Biobrændstoffer defineres som flydende eller gasformigt brændstof til brug for transportsektoren fremstillet på grundlag af biomasse. El og brint fremstillet af VE er ikke omfattet af lovens definition, da el ikke er et flydende eller gasformigt brændstof, og brint baseret på el ikke er fremstillet på grundlag af biomasse.

VE-direktivet omfatter dog alle VE-baserede drivmiddelalternativer, inklusiv el og brint. VE-direktivet tilskynder ligeledes medlemsstaterne at anvende elektricitet i vejtransporten.

Tickets

”Har en leverandør iblandet mere biobrændstof end det der kræves (pt. 5,75 pct.), kan det overskydende biobrændstof videresælges i form af ”tickets”. For at kunne sælge tickets, skal det kunne dokumenteres, at det pågældende biobrændstof har været anvendt i transportsektoren. **På denne vis, kan f.eks. biogas og VE-el blive anvendt til opfyldelse af iblandingskrav for f.eks. benzin**”.

Kilde: Energistyrelsen (2015), Analyse af alternative muligheder til opfyldelse af 2020 målet for VE til transport

Biobrændstofloven og gældende ret

I sin nuværende form skævvrider Biobrændstofloven konkurrencen mellem energiformerne (flydende, gasformig og elektrisk) i transportsektoren

Da kun flydende og gasformige drivmidler kan få udstedt og indgå i markedet for tickets, har virksomhederne begrænsede muligheder for at opfylde iblandingskravet, hvilket mindsker konkurrencen og fordyrer den danske implementering.

Elleverandører - og dermed elbiler og elbusser – bidrager dog til den danske implementering af VE-direktivet, men værdien af dette bidrag overføres i dag til leverandører af diesel og benzin. En ligestilling af elektricitet vil sikre en teknologineutral og omkostningseffektiv målopfyldelse, hvor alle relevante drivmidler kan indgå og handles på et frit marked.

Ved en lovændring i 2016 blev Biobrændstofloven delvist tilpasset transportsektorens faktiske forhold og biogas blev inkluderet. Elektricitet mangler fortsat.

Folketinget har endnu ikke taget stilling til spørgsmålet om ligestilling

”Danmark foreslog under forhandlingerne af ILUC-direktivet at øge effektivitetsfaktoren for elbiler fra de da gældende 2½ til 5 (parallelt med at 2.g. biobrændstoffer tæller dobbelt). Danmarks forslag mødte bred opbakning og blev vedtaget.

Ved opfyldelse af det nationale mål indgår VE-el med de nævnte faktorer. **Der er endnu ikke taget stilling til, om VE-el skal eller kan indgå i olieselskabernes opfyldelse af iblandingskravet**, hvilket der ikke stilles krav om fra EU’s side. Der er således heller ikke taget stilling til om effektivitetsfaktoren skal indgå i opfyldelsen af iblandingskravet”.

Kilde: Høringsnotat om forslag til lov om ændring af biobrændstofloven, J nr.2016-7115, af den 19. september 2016

EU-forpligtelsen for vedvarende energi i transporten i 2020 kræver nye tiltag

”Hvis man inkluderede el til elbiler i et generelt krav om en bestemt andel vedvarende energi i transporten, ville det være muligt at generere tickets og **på den måde potentielt gøre det billigere at opfylde forpligtelsen i transporten i 2020 ved, at disse tickets kunne erstatte dyrere former for vedvarende energi.** På den måde sikrer man sig, at den billigste form for vedvarende energi til transport vil blive benyttet”.

Ticketmarkedets fordelagtighed fremhæves ligeledes i Energistyrelsens Baggrundsrapport til Basisfremskrivning 2017, hvor det fremgår, at **“det antages her, at tickets fra anvendelse af biogas vil være den billigste måde at opfylde en evt. manko i iblandingskravet på, i den udstrækning, at disse tickets er til rådighed”.**

Kilde: Klimarådet (2018), Status for Danmarks klimamålsætninger og -forpligtelser 2018

RISIKO for overtrædelse af statsstøtteregl er

EU's retningslinjer for statsstøtte til miljøbeskyttelse og energi 2014-2020

”For at holde fordrejningerne af konkurrencen og samhandelen på et minimum vil Kommissionen lægge stor vægt på udvælgelsesproceduren. Udvalgsproceduren skal så vidt muligt foregå på **en ikke-diskriminerende, klar og åben måde og må ikke unødvendigt udelukke virksomheder, der eventuelt konkurrerer med projekter med samme miljø- eller energimål.**

Udvælgelsesproceduren bør føre til udvælgelse af støttemodtagere, der kan opfylde miljø- eller energimålsætningen med det laveste støttebeløb eller på den mest omkostningseffektive måde.”

Den nuværende regulering indfører et økonomiske incitament til at overopfylde det generelle iblandingskrav for leverandører for gasformig og flydende energiformer. Da leverandører af elektricitet ikke er omfattet af denne mulighed, er der tale om en selektiv økonomisk fordel for leverandørerne for gasformig og flydende energiformer. En sådan ordning kræver som minimum en støttegodkendelse fra EU-kommissionen.

Kilde: TVC advokatnotat. Notatet kan downloades her: <https://tvc-hsp.wetransfer.com/downloads/52bca94e3ce3bf6051b2b5f1807cc16f20191127134659/65944b>.

Anbefalinger

- **Vejtransportens energiformer bør ligestilles i forhold til virksomhedernes opfyldelse af iblandingskravet**
- **De enkelte olieselskaber bør frit kunne vælge, hvordan de billigst leverer målopfyldelsen i forhold til iblandingskravet på 5,75 pct., heriblandt via tickets. Dette vil samlet set fremme elektrificeringen af transporten og gøre det billigere at være dansk bilist.**
- **Den nuværende værdioverførsel uden kompensation fra elbilister til benzin- og dieselbilister bør ophøre**

Øget iblandingskrav + langsigtet omstilling (målrettet biogas)

”For tung transport skiller biogas sig ud. Biogas er kendt teknologi og de samlede meromkostninger er mindre end for el. En udbredelse af biogas fordrer, at der etableres en infrastruktur og at man er indstillet på, at køretøjerne ved anskaffelse er lidt dyrere end tilsvarende konventionelle køretøjer. Endvidere kan biogas, der er opgraderet til naturgasstandard anvendes i vilkårlige andele (fra 0-100 pct.), uden at dette kræver teknologiskift (ud over et skift fra diesel til gasbaseret køretøj). **Biogas har endvidere høj bæredygtighed sammenlignet med de fleste flydende biobrændstoffer. Ved at satse målrettet på biogas i rutebusser og skraldebiler kan man på relativ kort tid, med relativt få køretøjer og begrænset infrastruktur, opnå et betydeligt bidrag til opfyldelse af VE-målet. Endvidere sikres et vist marked for dansk produceret biogas. Endelig kan et tiltag medvirke til opfyldelse af EU’s direktiv vedr. etablering af infrastruktur til alternative drivmidler”**

Iblandingskravet for avanceret biobrændstoffer på 0,9 pct. i 2020 har været centralt pejlemærke for transporterhvervet siden det blev vedtaget i 2016.

Danmark kommer ikke, uden yderligere tiltag, til at opfylde AFI-direktivets 2020-krav på biogasområdet, da der er for få biogastankstationer og LNG-gastankstationer.

Biogaskøretøjer er afgiftspålagt hårdere end tilsvarende dieselskøretøjer, hvilket ifølge transporterhvervet er årsagen til den manglende omstilling. En afgiftsigestilling **vilde facilitere omstillingen til biogas.**
Kilde: Energiplanlægning (2015) Analyse af alternative muligheder til opfyldelse af 2020 målet for VE til transport

Spørgsmål

Peter Bjerregaard

Markedsreguleringschef

3038 6164

peter.poul-bjerregaard@eon.se

Bilag: Forventede effekter ved ligestilling

- Hvis olieselskaberne benytter sig af muligheden for at anvende elbaseret tickets, vil de kunne reducere importen af biobrændstoffer (dog ikke avancerede biobrændstoffer), og derved mindske omkostningen ved at opfylde iblandingskravet.
- Eftersom de faktiske udledninger fra 1. generations biobrændstoffer typisk er betydelig højere end fossile brændsler, vil en øget brug af el til transport både kunne reducere de regulatoriske og faktiske CO₂-udledninger. Dette vil ligeledes mindske det årlige provenutab på ca. 540 mio. kr. som følge af afgiftsfritagelsen på biobrændstoffer jf. Energistyrelsen.
- En ligestilling af elektricitet i Biobrændstofloven må forventes at have en positiv, dog beskeden, effekt på elbilsalget. Det forventes dog at have en umiddelbar og signifikant effekt på andelen af elbusser. Køb af nye dieselbusser må antages at høre fortiden til ved en ligestilling.

Bilag: Prisskøn for biobrændstoffer

Teknologi	Produktvirkningsgrad	Fjernvarmevirkningsgrad	Totalvirkningsgrad	Kr./GJ (2030) – Anvendt i analysen	Kr./GJ (2030) – Litteraturstudie
FT Biodiesel	46 %	34 %	90 %	229	275
1G Biodiesel RME	101 %	1 %	95 %	163	163
1G Biodiesel HVO	96 %	1 %	90 %	176	189
1G Bioethanol	58 %	19 %	90 %	155	158
2G Bioethanol	39 %	24 %	90 %	283	283
Biogas	37-50 %	0 %	35-49 %	118-160	118-160
Metanisering biogas	59-79 %	4-7 %	61-85 %	162-189	162-189

Tabel 1: Tekniske økonomiske hoveddata for de transportbrændstoffer der indgår i studiet. Bemærk: I selve modelleringen er teknologierne varmeoptimerede, således at hovedparten af spildvarme udnyttes til produktion af fjernvarme. Produktvirkningsgraden angiver virkningsgrad fra hovedinput til brændstof. Bidrag fra sekundære input og sekundære output er ikke angivet her, hvorfor totalvirkningsgraden ikke er summen af produkt og fjernvarmevirkningsgrad. Se Sankey-diagrammer i kapitel 3.

“Anvendelsen af natur- og biogas i transport er i dag kun marginalt dyrere end konventionelle brændstoffer set ud fra et privatøkonomisk perspektiv over køretøjets levetid. Transportmidlerne er lidt dyrere, mens brændstoffet er billigere. Da biogas i naturgaskvalitet kan iblandes naturgas uden begrænsninger, vil der kunne genereres et iblandingsoverskud, der vil kunne indgå i opfyldelsen af kravet for hhv. diesel og benzin. **Dette forhold kan fungere som en driver for indfasning af gaskøretøjer i transportsektoren**”

Kilde: Da Energianalyse og Syddansk Universitet (2016), Biogas og andre VE brændstoffer til tung transport, og Energikommissionen (2016), Delanalyse 2: Energisystemets bidrag til klimamålopfølgelse