

### 3. EU's målsætninger vedrørende biobrændstoffer

EU's målsætninger vedrørende biobrændstoffer er reguleret ved to direktiver, biobrændstofdirektivet, dvs. direktiv nr. 2003/30/EF af 8. maj 2003, og VE-direktivet, som er politisk vedtaget i december 2008, men mangler endelig vedtagelse efter EU's juristlingvist gennemgang i foråret 2009.

Ifølge biobrændstofdirektivet pålægges medlemsstaterne at indføre vejledende referencemål for anvendelsen af biobrændstoffer på 5,75 pct. af energiforbruget i transportsektoren. Den danske regering har meddelt Kommissionen i forbindelse med den årlige indberetning i 2007 i henhold til biobrændstofdirektivet, at Danmarks vejledende mål for biobrændstoffer til transport hæves fra 0,1 pct. ved udgangen af 2006 til 5,75 pct. fra og med 1. januar 2010. Biobrændstofdirektivet ophæves i 2012.

Ifølge VE-direktivet pålægges medlemsstaterne som nævnt et bindende mål om 10 pct. vedvarende energi i landtransport i 2020, som hermed erstatter biobrændstofdirektivets vejledende mål.

I forhold til målsætningerne i disse direktiver fastsætter lovforslaget biobrændstofandelen til 5,75 pct., som er det samme som biobrændstofdirektivets vejledende mål. Derudover udgør lovforslaget et instrument til delvis opfyldelse af VE-direktivets målsætning om 10 pct. vedvarende energi i landtransportsektoren. Til opfyldelse af sidstnævnte målsætning vil det antageligt være nødvendigt at inddrage andre teknologier end biobrændstoffer. Der kan således være tale om et bredt spektrum af forskellige muligheder, herunder elbiler, brintbiler, hybridbiler m.v., som indpasses i landtransportsektoren, efterhånden som der er mulighed herfor.

### 4. EU's brændstofkvalitetsdirektiv og CEN-standarder

EU's brændstofkvalitetsdirektiv fastlægger specifikationer til flydende brændstoffer, der markedsføres under betegnelserne "benzin" og "diesel", herunder hvilke andele biobrændstof der kan blandes i benzin og diesel.

For at skabe rammerne for, at medlemsstaterne kan implementere målene om anvendelse af vedvarende energi i landtransportsektoren, er der samtidig med VE-direktivet i december 2008 vedtaget en ændring af brændstofkvalitetsdirektivet, der giver mulighed for større andele biobrændstoffer i benzin og diesel. Ændringen af brændstofkvalitetsdirektivet træder i kraft senere i 2009, og forventes implementeret i dansk lovgivning i løbet af 2009.

Inden ændringen af brændstofkvalitetsdirektivet kan der tilsættes 5 pct. ethanol til benzin efter volumen. Det svarer til 3,2 pct. efter energiindhold. Tilsvarende er der mulighed for at tilsætte 5 pct. biodiesel efter volumen til almindelig dieselolie, svarende til 4,6 pct. efter energiindhold.

I det ændrede brændstofkvalitetsdirektiv er der indført en ny norm for benzin, hvorefter der kan blandes op til 10 pct. ethanol i benzin efter volumen, svarende til ca. 6,4 pct. efter energiindhold. Den tidligere norm ophæves dog ikke, og der vil således være to forskellige normer for benzin.

For så vidt angår dieselolie, er normen ændret, således at der kan blandes op til 7 pct. biodiesel efter volumen i dieselolie, svarende til 6,6 pct. efter energiindhold. Medlemsstaterne kan tillade, at der markedsføres dieselolie med mere end 7 pct. biodiesel efter volumen, hvis det angives, at der er tale om dieselolie med højere indhold af biobrændstof. Alle dieseldrevne køretøjer kan benytte diesel med 7 pct. biodiesel efter volumen. Visse lastbiler, busser m.v. kan benytte diesel med op til 80-100 pct. biodiesel efter volumen.

Brændstofkvalitetsdirektivets krav til brændstoffer understøttes af CEN-standarder fra den europæiske standardiseringsorganisation, som indeholder de detaljerede tekniske specifikationer, som brændstofferne skal overholde. CEN-standarderne har betydning i forhold til køretøjerne, idet fabriksgarantierne kun gælder, hvis der anvendes brændstof, der overholder CEN-standarderne. Ændringen af normen for dieselolie indebærer, at CEN-standarder derfor vil blive ændret tilsvarende, hvilket igen indebærer, at fabriksgarantierne for dieseldrevne køretøjer samtidig udstrækkes til at gælde ved anvendelse af diesel med 7 pct. biodiesel efter volumen.

For benzindrevne køretøjer gælder, at alle kan benytte benzin, der indeholder op til 5 pct. ethanol efter volumen, hvorimod kun nyere biler kan køre på benzin med 10 pct. ethanol efter volumen. Dette er baggrunden for, at det også er fastlagt i brændstofkvalitetsdirektivet, at medlemsstater, der vælger at markedsføre benzin med 10 pct. ethanol efter volumen, samtidig skal sikre, at der også markedsføres benzin med 5 pct. ethanol efter volumen frem til 2013 eller længere, hvis der er behov herfor. Nyere biler kan normalt anvende benzin med 10 pct. biobrændstof efter volumen, og i takt med at bilparken udskiftes vil en stadig større andel af bestanden af biler kunne anvende denne benzintype.