

gende de sidste år. Produktionen af bioethanol er således fordoblet fra 2000 til 2007, og produktionen af biodiesel er steget med 500 pct. fra 2000 til 2006. En dansk efterspørgsel af biobrændstof svarende til 5,75 pct. af det samlede forbrug af benzin og dieselolie til landtransport udgør kun en lille andel af denne produktion, hvorfor det forventes, at efterspørgslen kan imødekommes af markedet. Tilsvarende forventes, at den danske efterspørgsel kun vil have en meget lille og ubetydelig påvirkning af prisen på det internationale marked.

Langt den største del af den nuværende produktion af bioethanol og biodiesel sker på grundlag af råstoffer og processer, der overholder bæredygtighedskriterierne, og derfor forventes det heller ikke, at ikrafttrædelsen af bæredygtighedskriterierne får negativ virkning for tilgængeligheden af biobrændstoffer. Tværtimod vil bæredygtighedskriterierne udgøre et stærkt signal til producenterne af biobrændstoffer om at udvikle produktionskapaciteten med biobrændstoffer, der opfylder disse kriterier. Dette vil medføre, at en stadig større andel af kapacitetsudvidelsen for produktion af biobrændstoffer vil ske med bæredygtige produktionsfaciliteter, således at udbuddet af bæredygtige biobrændstoffer vil stige, også når kriterierne strammes efter 2017.

Det kan ikke udelukkes, at hurtigt stigende efterspørgsel efter biobrændstoffer fra EU kan skabe kortvarige mangelsituationer, hvor produktionskapaciteten ikke kan følge med efterspørgslen. Dette er dog næppe sandsynligt, da der ikke er noget, der tyder på, at der i perioden 2010 til 2014 vil ske markante ændringer i de øvrige EU-landes efterspørgsel. For at sikre fleksibilitet, hvis der mod forventning skulle opstå mangelsituationer, er der i lovforslagets § 3, stk. 5, nr. 2, givet mulighed for, at ministeren i et eller flere år kan fastsætte regler om en lavere biobrændstofandel end 5,75 pct.

9. Andre vedvarende energikilder i landtransporten

VE-direktivets krav til de enkelte medlemsstater for 2020 er formuleret som et mål om mindst 10 pct. vedvarende energi, der fortrænger benzin og dieselolie i landtransportsektoren. Det vil sige, at der til opfyldelse af den danske målsætning om anvendelse af 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer m.v. udover biobrændstoffer kan indgå andre former for vedvarende energi. Sådanne andre former kan f.eks. være el produceret med vedvarende energikilder og anvendt i batteridrevne køretøjer og plug-in hybridbiler eller brint produceret med vedvarende energikilder og anvendt i brintdrevne køretøjer. Disse teknologier er imidlertid

ikke på et niveau, hvor de kan indgå med større vægt i landtransportsektoren. Efterhånden som der sker en udvikling af disse teknologier og de finder anvendelse i landtransportsektoren, vil de tælle med i opfyldelsen af forpligtelsen i henhold til VE-direktivet.

For at sikre en hensigtsmæssig balance mellem de forskellige teknologier bemyndiges ministeren derfor i lovforslagets § 3, stk. 5, nr. 3, til at kunne fastsætte regler om en lavere biobrændstofandel end 5,75 pct. Hensigten med dette er at sikre, at målsætningen om anvendelsen af vedvarende energi i landtransportsektoren opfyldes til lavest mulige omkostninger.

10. EU-regulering om forsyningsikkerhed for olie

EU har ligesom Det Internationale Energiagentur (IEA) fastsat regler om beredskab over for oliekriser. Et væsentligt virkemiddel i en krisesituation er brug af lagre etableret hertil. De enkelte medlemsstater har derfor en lagringspligt for olie over for EU svarende til mindst 90 dages forbrug, dog med en reduktion for de medlemsstater, der - som Danmark - er nettoeksportør af olie. Lagringspligten og reglerne om dens opfyldelse følger senest af Rådets direktiv 2006/67/EF af 24. juli 2006 om forpligtelse for medlemsstaterne til at opretholde minimumslagre af mineralolie og/eller mineralolieprodukter (kodificeret udgave).

EU-reglerne er gennemført i dansk ret i medfør af lov nr. 1275 af 20. december 2000 om pligtige lagre af mineralolie og mineralolieprodukter. Efter denne lov påhviler den danske lagringspligt olieselskaber, som her i landet importerer, producerer eller hos anden virksomhed lader producere mineralolie eller mineralolieprodukter. Denne lovgivning er ikke baseret på iblanding af biobrændstoffer af det omfang, som fremgår af dette lovforslag, og forpligtelsen omfatter ikke lagring af biobrændstoffer. Det kan derfor ikke udelukkes, at der bliver behov for en tilpasning af reglerne om lagring som følge af vedtagelsen af dette lovforslag.

Dette skyldes to forhold. Det første drejer sig om kvaliteten af de produkter, som opbevares i lagrene. Olieselskaberne kan i forbindelse med lagringen af olieprodukter vælge mellem to muligheder. Enten kan de vælge at lagre mineralske olieprodukter, der er fremstillet med henblik på iblanding, og som derfor kun overholder de fastlagte specifikationer efter iblanding af biobrændstofferne. Eller de kan vælge at lagre produkter, der overholder specifikationerne selv uden iblanding, men som kan iblandes biobrændstoffer efterfølgende. Hvis virksomhederne vælger den første løsning, som er økonomisk mere hensigtsmæssig for virksomhederne, skal der være sikkerhed for, at der