

Udskriftsdato: 19. december 2025

2008/1 LSF 181 (Gældende)

Forslag til Lov om bæredygtige biobrændstoffer

Ministerium: Klima- og Energiministeriet

Journalnummer: Klima- og Energimin.,
Energistyrelsen, j. nr. 2505/1230-0001

Forslag

til

Lov om bæredygtige biobrændstoffer¹⁾

§ 1. Loven har til formål at fremme anvendelsen af bæredygtige biobrændstoffer til landtransport med henblik på at bidrage til opfyldelsen af Danmarks internationale klimaforpligtelser.

§ 2. I denne lov forstås ved følgende:

- 1) *Brændstof*: Benzin, dieselolie eller biobrændstof.
- 2) *Biobrændstof*: Flydende eller gasformigt brændstof til brug for landtransport fremstillet på grundlag af biomasse.
- 3) *Biomasse*: Den bionedbrydelige del af produkter, affald og restprodukter af biologisk oprindelse fra landbrug, herunder vegetabiliske og animalske stoffer, skovbrug og tilknyttede industrier, herunder fiskeri og akvakultur, samt den bionedbrydelige del af industriaffald og kommunalt affald.
- 4) *Virksomhed*: Importør eller producent af benzin eller dieselolie.

§ 3. Enhver virksomhed har pligt til at sikre, at biobrændstoffer udgør mindst 5,75 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold, jf. dog stk. 2. Virksomheden kan alene medregne biobrændstoffer, der overholder krav til biobrændstoffers bæredygtighed fastsat i medfør af § 4. Forpligtelsen skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår.

Stk. 2. Ved opgørelsen af en virksomheds forpligtelse efter stk. 1 anses bidraget til opfyldelse af forpligtelsen efter stk. 1 fra biobrændstoffer fremstillet på basis af affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, og lignocellulose for at være dobbelt så stort som bidraget fra andre biobrændstoffer.

Stk. 3. Forpligtelsen efter stk. 1 gælder ikke ved salg til eksport og salg til andre virksomheder.

Stk. 4. En virksomhed kan opfylde sin forpligtelse efter stk. 1 eller regler udstedt i medfør af stk. 5 ved aftale med en eller flere virksomheder om, at de helt eller delvist opfylder forpligtelsen efter stk. 1.

Stk. 5. Klima- og energiministeren kan fastsætte regler om en anden biobrændstofandel, der ikke overstiger 5,75 pct., såfremt særlige hensyn gør sig gældende, herunder

- 1) en krise, hvor der er behov for træk på beredskabslagrene,
- 2) mangel på biobrændstoffer eller
- 3) brug af andre vedvarende energiteknologier i landtransportsektoren end anvendelsen af biobrændstoffer.

Stk. 6. Klima- og energiministeren kan fastsætte regler om definition og dokumentation af biobrændstoffer nævnt i stk. 2.

§ 4. Klima- og energiministeren fastsætter regler med henblik på at gennemføre EU-regler om forhold, der er omfattet af denne lov, herunder forordninger, direktiver og beslutninger om biobrændstoffer og biobrændstoffers bæredygtighed.

§ 5. Virksomheden sender årligt en rapport til klima- og energiministeren som dokumentation for, at virksomheden det foregående kalenderår har opfyldt forpligtelsen efter § 3, stk. 1, eller regler udstedt i medfør af § 3, stk. 5, eller § 11.

Stk. 2. Er der indgået aftale mellem virksomheder som nævnt i § 3, stk. 4, skal det fremgå af de rapporter, som de pågældende virksomheder årligt sender til klima- og energiministeren efter stk. 1.

Stk. 3. Klima- og energiministeren fastsætter regler om rapporteringsforpligtelsen, herunder regler om rapportens form, indhold og opgørelsesmetoder, hvorledes oplysningerne skal verificeres og frist for aflevering af rapporten.

§ 6. Klima- og energiministeren fører tilsyn med overholdelse af loven og regler udstedt i medfør heraf.

Stk. 2. En virksomhed skal på anmodning fra klima- og energiministeren afgive eller tilvejebringe enhver oplysning, som er nødvendig for ministerens varetagelse af opgaver efter loven.

Stk. 3. Klima- og energiministeren kan fastsætte regler om tilsynets udøvelse, herunder krav om at tilsynet skal udøves i form af akkrediteret certificering eller inspektion.

§ 7. Klima- og energiministeren kan påbyde, at forhold, der strider mod loven eller mod regler eller afgørelser i henhold til loven, bringes i orden straks eller inden for en nærmere angivet frist.

Stk. 2. Klima- og energiministerens afgørelser efter loven eller regler udstedt i medfør af loven kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

§ 8. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning straffes med bøde den, der

- 1) overtræder forpligtelsen efter § 3, stk. 1,
- 2) afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger, der har betydning for størrelsen af forpligtelsen efter § 3, stk. 1,
- 3) undlader at rapportere i henhold til § 5, stk. 1 og 2,
- 4) undlader at afgive eller tilvejebringe oplysninger efter § 6, stk. 2, eller
- 5) undlader at efterkomme påbud efter § 7, stk. 1.

Stk. 2. I regler, som udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes bødestraf for overtrædelse af reglerne og påbud fastsat i medfør af reglerne.

Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

§ 9. Klima- og energiministeren kan bemyndige en institution under ministeriet eller anden offentlig myndighed til at udøve beføjelser, der i denne lov er henlagt til ministeren.

Stk. 2. Klima- og energiministeren kan fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en institution under ministeriet eller anden offentlig myndighed, som ministeren i henhold til stk. 1 har henlagt sine beføjelser efter loven til, ikke skal kunne indbringes for klima- og energiministeren.

Stk. 3. Klima- og energiministeren kan bemyndige et selskab, en sagkyndig institution eller en organisation til at udøve nærmere angivne beføjelser vedrørende tilsyn og sekretariatsbistand til ministeren i henhold til denne lov eller regler udstedt i medfør heraf.

§ 10. Loven træder i kraft den 1. juli 2009, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Lovens §§ 3 og 5 træder i kraft den 1. januar 2010.

Stk. 3. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

§ 11. Klima- og energiministeren fastsætter overgangsbestemmelser om gradvis indfasning af virksomhedernes forpligtigelse efter § 3, stk. 1, således at den årlige biobrændstofandel gradvis hæves til 5,75 pct.

- ¹⁾ Loven gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/XX/EF om fremme af anvendelsen af vedvarende energikilder (EF-Tidende 2009 nr. L XXX, side X) [Numre afventer endelig vedtagelse i EU]

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets baggrund
2. Lovforslagets indhold
3. EU's målsætninger vedrørende biobrændstoffer
4. EU's brændstofkvalitetsdirektiv og CEN-standarder
5. Virksomhedernes muligheder for at opfylde forpligtelser i medfør af lovforslaget
6. Fælles EU-kriterier for bæredygtige biobrændstoffer
7. Dobbelttælling af 2. generation af biobrændstoffer
8. Forsyningssikkerheden for biobrændstoffer
9. Andre vedvarende energikilder i landtransporten
10. EU-regulering om forsyningssikkerhed for olie
11. Økonomiske og administrative konsekvenser for staten, regioner og kommuner
12. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
13. Administrative konsekvenser for borgerne
14. Miljømæssige konsekvenser
15. Forholdet til EU-retten
16. Høring
17. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

1. Lovforslagets baggrund

Lovforslaget udmønter målsætningen om, at bæredygtige biobrændstoffer m.v. skal udgøre 5,75 pct. i 2010 af brændstofanvendelsen i landtransport, som er fastlagt ved den energipolitiske aftale af 21. februar 2008 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om den danske energipolitik i årene 2008 til 2011. Denne aftale har endvidere en målsætning om, at biobrændstoffer m.v. skal udgøre 10 pct. i 2020. Lovforslaget bidrager ligeledes til at nå dette mål. Det fremgår af aftalen, at der til opfyldelse af målsætningen kun kan anvendes biobrændstoffer, som opfylder EU's bæredygtighedskriterier.

Lovforslaget er derudover et led i opfyldelsen af Danmarks internationale klimaforpligtelser i henhold til Kyoto-aftalen. Det fremgår således af den nationale allokeringsplan (kaldet NAP2), som beskriver Danmarks forpligtelser i henhold til Kyoto-aftalen til reduktion af CO₂-udledningerne for aktiviteter uden for den kvotebelagte sektor for perioden 2008 til 2012, at biobrændstoffer skal anvendes i landtransport-sektoren. Allokeringsplanen er godkendt af EU-kommissionen i 2007, eftersom Danmarks CO₂-reduktioner indgår i den fælles forpligtelse for EU i henhold til Kyoto-aftalen.

Lovforslaget udgør endvidere en delvis implementering af EU's direktiv om fremme af anvendelsen af vedvarende energikilder (VE-direktivet), som blev vedtaget i december 2008. Direktivet fastlægger blandt andet, at medlemsstaterne i 2020 skal sikre, at vedvarende energi udgør mindst 10 pct. af energianvendelsen til landtransport, og at der – i det omfang der indgår anvendelse af biobrændstoffer hertil – kun kan benyttes biobrændstoffer, der opfylder EU's bæredygtighedskriterier. Derudover fastlægger direktivet, at 2. generation af biobrændstoffer, der fremstilles på basis af restprodukter og affald m.v., skal tælle dobbelt, dels når de indgår i nationale VE-mål og dels ved opgørelsen af 10 pct. målsætningen for

landtransport i 2020. Lovforslaget udgør i denne forbindelse en delvis implementering af bæredygtighedskriterierne og dobbelttællingsbestemmelsen i dansk lovgivning. Derudover kan lovforslaget bidrage til delvis opfyldelse af målsætningen om 10 pct. vedvarende energi til landtransport.

Lovforslaget indgår derudover som et element i en række af initiativer til at reducere landtransportsektorens olieafhængighed og CO₂-udslip. Blandt øvrige aktiviteter støtter regeringen aktivt bestræbelserne på at forbedre nye køretøjers brændstoffektivitet gennem skærpelse af EU-krav. I juni 2007 blev registreringsafgiften ændret med henblik på at forøge forbrugernes økonomiske incitament til at anskaffe de mere brændstoføkonomiske biler, som allerede udbydes på markedet. I henhold til den energipolitiske aftale af 21. februar 2008 gennemføres der afgiftsfritagelse for brintbiler, afgiftsfritagelsen for elbiler forlænges til 2012, der bevilges i alt 35 mio. kr. til en forsøgsordning med elbiler i 2008 til 2012 og aftaleparterne drøfter inden udgangen af 2009, hvordan udbredelse af plug-in hybridbiler kan fremmes.

Regeringen fritog i 2005 biobrændstoffer for den CO₂-afgift, som påhviler anvendelsen af mineralsk benzin og dieselolie til transport. I 2007 udgjorde salget af biobrændstoffer ca. 0,2 pct. målt i energiindhold af det samlede årlige salg af benzin og dieselolie til transport i Danmark.

På finansloven for 2007 blev der afsat i alt 200 mio. kr. over en årrække til udvikling af 2. generation af bioethanol og der er iværksat en forsøgsordning med biodiesel med en tilskudsramme på i alt 60 mio. kr. Formålet er at understøtte målsætningen om øget anvendelse af biobrændstof til landtransport.

Under de forudsætninger, som anføres i afsnit 11, vil anvendelsen af biobrændstoffer give anledning til en umiddelbar stigning i de samlede brændstofudgifter på ca. 450 mio. kr. pr. år i faste 2008-priser ekskl. afgifter og moms.

Den umiddelbare merudgift for forbrugerne anslås at udgøre ca. 350 mio. kr. pr. år i 2008-priser inkl. afgifter, men ekskl. moms. Det svarer til en gennemsnitlig stigning i literprisen på omkring 6 øre pr. liter blandet benzin og omkring 7 øre pr. liter blandet dieselolie i gennemsnit (inkl. afgifter ekskl. moms).

2. Lovforslagets indhold

Ifølge lovforslaget forpligtes enhver virksomhed, som importerer eller producerer mineralsk benzin eller dieselolie, til at sikre, at mindst 5,75 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstof til landtransport målt efter energiindhold, udgøres af bæredygtige biobrændstoffer. For at give virksomhederne tid til at opbygge den nødvendige infrastruktur til iblanding og distribution af biobrændstoffer skal denne biobrændstofandel opnås over en periode med gradvis indfasning af biobrændstoffer. Virksomhedernes forpligtelse til at sælge biobrændstoffer kan nedsættes i særlige tilfælde, f.eks. i tilfælde af forsyningskriser m.v. Derudover kan der også være tale om, at forpligtelsen nedsættes, efterhånden som der udvikles alternative teknologier til udnyttelse af vedvarende energi i landtransportsektoren, som kan indgå i opfyldelsen af EU's 10 pct. målsætning for VE i landtransportsektoren.

Det fremgår af lovforslaget, at ministeren fastsætter regler om biobrændstoffers bæredygtighed, således at bæredygtighedskravene stemmer overens med EU's krav til bæredygtighed. Endvidere fremgår, at 2. generation af biobrændstoffer, dvs. biobrændstoffer, der fremstilles på basis af affald, restprodukter m.v., tæller dobbelt ved opgørelsen af om virksomhederne overholder forpligtelsen om salg af biobrændstoffer.

Men henblik på at sikre et entydigt grundlag for at føre kontrol med virksomhedernes overholdelse af deres forpligtelser bemyndiges ministeren til at udstede regler om opgørelsesmetoder for virksomhedernes salg af biobrændstoffer samt afrapportering og verifikation heraf. Som led heri, kan ministeren fastsætte regler om definition og dokumentation af 2. generation af biobrændstoffer. Virksomhederne får fleksibilitet med hensyn til måden forpligtelsen overholdes på og virksomhederne kan indbyrdes aftale at opfylde hinandens forpligtelser. Ministeren er ansvarlig for at føre tilsyn med at forpligtelserne i medfør af loven overholdes, herunder kan ministeren udstede påbud til virksomhederne om at forhold, der strider imod loven, bringes i orden. Ministeren kan desuden fastsætte regler om, hvordan tilsynet skal udøves, herunder at tilsynet skal udøves i form af akkrediteret certificering eller inspektion.

Ministeren er ansvarlig for administration af loven, herunder varetagelse af tilsyn med lovens overholdelse og vejledning af virksomheder omfattet af loven. Ministeren kan beslutte, at en institution under ministeriet eller anden offentlig myndighed bemyndiges til at udøve de forpligtelser, som er henlagt til ministeren. Ministeren kan desuden delegerer opgaver med tilsyn og sekretariatsbetjening til et selskab, en sagkyndig institution eller en organisation.

Endelig indeholder forslaget bestemmelser om, at ministeren kan udstede regler, der har til formål at gennemføre EU-regler om forhold, der er omfattet af loven. Der kan eksempelvis være tale om regler i forhold til bæredygtighedskriterierne, regler om virksomhedernes overholdelse af disse eller tværgående regler, som kommer ind på forhold, som reguleres af loven.

På baggrund af virksomhedernes dokumentation vedrørende 2010 vil klima- og energiministeren i 2011 sende en redegørelse til Folketingets Energipolitiske Udvalg, der redegør for omfanget af virksomhedernes pligt til at sælge biobrændstoffer, gennemførelsen af bæredygtighedskriterierne i dansk ret samt kriteriernes overholdelse. Som det fremgår af afsnit 5 nedenfor, forventes der alene at være blandet ethanol i benzin i andet halvår af 2010 og ikke at være blandet biodiesel i diesel i 2010. Rapporten forventes derfor alene at vedrøre oplysninger om et halvt års blanding af ethanol i benzin.

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 jurist-lingvist 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 herfor vil blive ændret tilsvarende, hvilket igen indebærer, at fabriksgarantierne for dieselskøretøjer 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.

5. Virksomhedernes muligheder for at opfylde forpligtelser i medfør af lovforslaget

Lovforslaget lægger op til, at virksomhederne gives fleksibilitet med hensyn til, hvordan kravet om salg af 5,75 pct. biobrændstof målt efter energiindhold skal opfyldes.

Det forventes ikke, at virksomhederne på kort og mellemlangt sigt vil vælge at afsætte benzin med 10 pct. biobrændstof efter volumen i større mængder, se hertil afsnit 4. Dette skyldes primært, at en række biler ikke kan køre på denne benzintype. Energi- og Olieforum, som repræsenterer oliebranchen i Danmark, anslår, at dette gælder for over halvdelen af benzindrevne biler i den danske bilpark i dag. Salg af benzin med 10 pct. biobrændstof efter volumen forudsætter derfor sandsynligvis etablering af en parallel distributionsstruktur med ekstra benzinstationer på tankstationerne, hvilket vil være forholdsvis omkostningskrævende. Dertil kommer, at benzin med 10 pct. biobrændstof vil være dyrere end den øvrige benzin, hvorfor afsætningen heraf forventes at være mere beskedent.

På længere sigt, når en større del af bestanden af biler kan benytte benzin med 10 pct. biobrændstof efter volumen, vil det være mere hensigtsmæssigt kun at markedsføre denne benzintype på de fleste tankstationer, samtidigt med at benzin med 5 pct. biobrændstof efter volumen kun sælges fra et mindre antal benzintanke.

På kort og mellemlangt sigt forventes det derfor, at de fleste selskaber primært vil vælge, at opfylde deres forpligtelse ved at blande 5 og 7 pct. biobrændstof efter volumen i henholdsvis benzin og diesel, idet disse benzintyper kan benyttes af alle køretøjer. Dette vil med den nuværende fordeling af benzin og dieselolie i Danmark indebære en samlet afsætning af biobrændstof på ca. 5,0-5,2 pct. efter energiindhold, idet der afsættes mere dieselolie end benzin. Andelen af dieselolie har været stigende i en række år og må antages at stige yderligere fremover, hvilket vil bidrage til, at biobrændstofandelen af den samlede afsætning også stiger.

For at opfylde den fulde målsætning om et samlet årligt salg af 5,75 pct. biobrændstoffer skal virksom-

hederne finde andre afsætningsmuligheder for biobrændstof. Der er her mulighed for målrettet at markedsføre brændstoffer med højere indhold af biobrændstof til særlige kundesegmenter, der har mulighed for at anvende disse brændstoffer, som f.eks. jernbanedrift, større transportselskaber eller virksomheder med lastbiler eller busser, der kan anvende dieselolie med højere indhold af biobrændstoffer. Der er visse dieseldrevne køretøjer inden for disse markedssegmenter, der kan anvende diesel med op til 90-100 pct. biodiesel.

Dieselvarianter med højt indhold af biodiesel vil typisk være dyrere end andre typer diesel, men det kan forventes, at der alligevel vil være et marked herfor, idet en række kunder vil være interesserede i at benytte mere biodiesel som led i en grøn profilering. Det kan ikke udelukkes, at det - eventuelt i en overgangsperiode - kan være nødvendigt for virksomhederne at afholde omkostninger for at afsætte diesel med højt indhold af biodiesel til disse markedssegmenter.

Alternativt kan virksomhederne vælge at afsætte 2. generation af biobrændstoffer, der tæller dobbelt ved opgørelsen af virksomhedernes forpligtelse. Ved anvendelsen af disse brændstoffer vil afsætning af én energienhed tælle som to energienheder i opgørelsen af, om virksomhederne overholder deres forpligtelse. Produktion af 2. generation af biobrændstoffer defineres i VE-direktivet som biobrændstof produceret på basis af affald, restprodukter m.v., der ikke er beregnet til fødevarer. Produktionen af bioethanol på basis af disse produkter er endnu ikke fuldt udviklet, og deres tilgængelighed på markedet er endnu meget begrænset. For så vidt angår biodiesel, er der en dansk producent, som producerer biodiesel på basis af animalsk fedt, der er udvundet af restprodukter fra slagterierne og primærlandbruget, og som potentielt kan falde ind under VE-direktivets definition af 2. generation af biobrændstof. Anvendelse af denne produktion kan således give et bidrag til virksomhedernes opfyldelse af deres forpligtelser. Den ovennævnte producents aktuelle produktion er på ca. 35 mio. liter biodiesel, men kan angiveligt udvides til 100 mio. liter over en kort årrække. Hvis det - som regneeksempel - antages, at den aktuelle produktion består af 2. generation af biobrændstof og afsættes i Danmark, vil det medføre, at virksomhederne på grund af dobbelttællingen kan opfylde deres forpligtelse om afsætning af 5,75 pct. biobrændstof efter energiindhold, selv om der i rene energienheder kun afsættes ca. 5,1 pct. biobrændstof efter energiindhold.

For at skabe fleksibilitet for virksomhederne og sikre omkostningseffektivitet får virksomhederne mulighed for at indgå aftaler med hinanden om opfyldelsen af forpligtelsen til afsætning af biobrændstof. Virksomhederne vil således kunne handle indbyrdes med forpligtelsen. En virksomhed kan f.eks. indgå aftale med en anden virksomhed om, at den opfylder hele forpligtelsen, eller med flere virksomheder, som hver især opfylder dele af forpligtelsen. De virksomheder, der mest effektivt kan afsætte biobrændstof, vil således få mulighed for - eventuelt mod betaling - at opfylde forpligtelsen helt eller delvist for andre virksomheder, der ikke har de samme muligheder, således at den samlede forpligtelse realiseres mest omkostningseffektivt. Det forhold, at en virksomhed kan opfylde en anden virksomheds forpligtelse, er ikke påvirket af, hvorvidt virksomhederne kun sælger benzin eller diesel eller både benzin og diesel.

Udbygningen af den nødvendige infrastruktur til håndtering, iblanding og distribution af biobrændstoffer kan ikke forventes at være klar til brug pr. 1. januar 2010, da dette forudsætter projektering, myndighedsgodkendelser og udbygning af tankanlæg m.v. Det vurderes, at anlæg til iblanding og distribution af bioethanol vil være på plads ca. medio 2010 og ca. medio 2011 for biodiesel. Dette er baggrunden for, at det foreslås i § 11, at ministeren bemyndiges til at fastsætte overgangsbestemmelser om gradvis indfasning af virksomhedernes forpligtelse. Konsekvensen af dette er, at biobrændstofferne forventes indfaset i landtransportsektoren i løbet af 2010 og 2011, således at den fulde forpligtelse først forventes at træde i kraft fra 2012. Tidspunktet for, hvornår anlæggene til iblanding og distribution af biobrændstoffer forventes klar til brug, har betydning for, hvilken biobrændstofandel der vil blive fastsat i indfasningspe-

rioden i medfør af § 11. Det forventes, at biobrændstofforpligtelsen vil blive fastsat til ca. 0,75 pct. for 2010 og til ca. 3,3 pct. for 2011. Fra 2012 forventes forpligtelsen at være 5,75 pct., jf. § 3, stk. 1.

6. Fælles EU-kriterier for bæredygtige biobrændstoffer

Ministeren fastsætter efter lovforslaget regler om, at biobrændstoffer skal opfylde EU's bæredygtighedskriterier, hvis de skal kunne medregnes i opfyldelsen af biobrændstofmålet. Bæredygtighedskriterierne er indeholdt i VE-direktivet og indeholder bestemmelser om fortrængning af drivhusgasser pr. energienhed biobrændstof i forhold til fossilt brændstof set over hele livscyklussen fra produktion af råmaterialet til anvendelsen af biobrændstoffet. Derudover omfatter bæredygtighedskriterierne krav til oprindelsen, herunder dyrkningen af råstoffet til produktion af biobrændstof.

Fra 2010 skal fortrængningen af drivhusgas være 35 pct. stigende til henholdsvis 50 pct. i 2017 for eksisterende produktionsfaciliteter og til 60 pct. for faciliteter, hvis produktion påbegyndes fra 2017 og frem. For produktionsfaciliteter, der var i drift i januar 2008, skal 35 pct. drivhusgasfortrængningen først gælde fra den 1. april 2013. Derudover fastlægger bæredygtighedskriterierne, at råmaterialet til biobrændstofferne som udgangspunkt ikke må dyrkes på våd- og skovområder samt områder med rig holdig biodiversitet.

Bæredygtighedskriterierne gælder for alle biobrændstoffer, der benyttes i EU, uanset om de er produceret i eller uden for EU. Kommissionen skal nøje overvåge og rapportere til Europa-Parlamentet og Rådet om effektiviteten af bæredygtighedskriterierne. I sin rapportering skal Kommissionen om nødvendigt foreslå korrigerende foranstaltninger.

Af VE-direktivets bestemmelser om verifikation og kontrol af overholdelse af bæredygtighedskriterierne fremgår det endvidere, at Kommissionen til dette formål skal udarbejde en liste over de oplysninger, som medlemsstaterne skal indhente fra operatørerne. Såfremt dette harmoniserede EU verifikations- og kontrolgrundlag ikke foreligger ved ikrafttrædelsesdatoen for denne lov, vil der gennem dialog med Kommissionen søges udarbejdet foreløbige bestemmelser om verifikation og kontrol gældende for Danmark.

7. Dobbelttælling af 2. generation af biobrændstoffer

I henhold til EU's VE-direktiv skal anvendelsen af 2. generation af biobrændstoffer tælle dobbelt, når de indgår i nationale VE-mål og ved opgørelsen af medlemsstaternes overholdelse af målet for anvendelse af 10 pct. VE i landtransport i 2020. Formålet med denne bestemmelse er at give et incitament til udvikling og afsætning af 2. generation af biobrændstoffer.

VE-direktivet skal implementeres i medlemsstaternes lovgivning ca. ultimo 2010, og det vil derfor sandsynligvis være nødvendigt at fremsætte en række lovforslag i Folketinget med henblik herpå. Ifølge VE-direktivet skal dobbelttællingsbestemmelsen også gælde for virksomhedernes forpligtelser til afsætning af biobrændstoffer efter en ordning som foreslået med dette lovforslag ultimo 2010, hvor VE-direktivet senest skal være implementeret. Da indfasningen af biobrændstoffer på det danske marked vil ske gradvist, således at den fulde markedsandel først opnås, efter at VE-direktivet skal være implementeret, vil det være mest hensigtsmæssigt at implementere dobbelttællingsbestemmelsen med dette lovforslag og lade denne træde i kraft fra 1. januar 2010, selv om VE-direktivet først skal være implementeret senere. Herved undgås at ændre reglerne for opgørelsen af virksomhedernes forpligtelser efter denne lov kort efter ikrafttrædelsen.

8. Forsyningssikkerheden for biobrændstoffer

Det forventes, at der hverken på kort eller længere sigt vil opstå mangel på biobrændstoffer til det danske marked. Dette skyldes at den samlede produktion af biobrændstoffer på verdensplan har været stærkt stigende 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 forsyningssikkerhed 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 ved brug af lagrene i en krisesituation kan fremskaffes og iblandes biobrændstoffer, så det sikres, at de færdige produkter overholder de i lovgivningen fastsatte specifikationer. I det andet tilfælde kan det færdige produkt anvendes direkte uden iblanding af biobrændstoffer. Hvis der i denne situation ikke er adgang til biobrændstoffer i en eventuel krisesituation, kan brændstofferne anvendes, men der kan så være problemer forbundet med overholdelsen af den fastsatte biobrændstofandel.

Det andet forhold er, at lovforslaget kan indebære, at der kommer virksomheder på markedet, der importerer større mængder af biobrændstoffer, og som kan opretholde forholdsvis store lagre af brændstoffer. Spørgsmålet er derfor, hvorledes dette skal behandles i forhold til beredskabspligten. Ifølge de nuværende regler indeholder lagringspligten ikke pligt til at opretholde beredskabslagre med biobrændstoffer.

Energistyrelsen vil i løbet af 2009 tage kontakt til branchen for at drøfte, hvorledes dette kan håndteres mest hensigtsmæssigt med det sigte, at der om muligt er en afklaring på problemet inden biobrændstof-forpligtelsen i lovforslaget træder i kraft 1. januar 2010. I denne sammenhæng kan det få betydning, at Kommissionen i november 2008 fremsatte forslag til ændring af det ovennævnte direktiv 2006/67/EF af 24. juli 2006.

For at sikre, at der er instrumenter til at håndtere en eventuel situation, hvor der frigives olie fra beredskabslagrene, uden at der er adgang til iblanding af biobrændstoffer, indeholder lovforslaget i § 3, stk. 5, nr. 1, en bemyndigelse til ministeren til nedsættelse af forpligtelsesprocenten i tilfælde af, at der opstår en krise med træk på lagrene. En sådan nedsættelse af forpligtelsesprocenten vil være midlertidig og skal stå i et rimeligt forhold til den aktuelle krisesituation.

11. Økonomiske og administrative konsekvenser for staten, regioner og kommuner

Merprisen på biobrændstof sammenlignet med mineralsk benzin og dieselolie har historisk udvist betragtelige udsving og gør det fortsat. Der er dels tale om store udsving i olieprisen og dels om udsving i prisen på biobrændstoffer (hvor priserne ikke nødvendigvis følges ad). Hertil kommer, at raffinaderierne formentlig vil ændre specifikationen af den basis-benzin eller -dieselolie, hvori biobrændstoffer blandes, hvilket kan ændre fremstillingsomkostningerne ved de mineralske basisprodukter. Det er derfor forbundet med meget stor usikkerhed at skønne over den fremtidige merpris på biobrændstoffer. Generelt vil merprisen være større ved lave oliepriser og omvendt. Ved beregningerne er der benyttet et relativt højt skøn for bioethanol og et middelskøn for biodiesel. En gennemsnitlig meromkostning på omkring 70 kr. pr. GigaJoule tilsat bioethanol svarer til ca. 2,3 kr. opgjort pr. liter benzinækvivalent. Tilsvarende svarer en gennemsnitlig meromkostning for biodiesel på 35 kr. pr. GigaJoule til ca. 1,25 kr. opgjort pr. liter dieselækvivalent.

De samlede omkostninger vil afhænge af, hvorledes biobrændstofferne fordeles på bioethanol og biodiesel. Hertil kommer spørgsmålet om, i hvilket omfang og til hvilken pris der anvendes 2. generation af biobrændstoffer i forhold til 1. generation af biobrændstoffer. I det følgende antages, dels at der ikke anvendes 2. generation af biobrændstoffer, og dels at virksomhederne opfylder forpligtelsen om afsætning af biobrændstoffer ved at blande 5 pct. bioethanol i al benzin (efter rumfang) og blande 7

pct. biodiesel i al diesel (efter rumfang) samt at resten afsættes som højiblandet biodiesel til særlige markedssegmenter svarende til, at den samlede afsætning af biobrændstoffer netop udgør 5,75 pct. efter energiindhold. Beregningen af de økonomiske konsekvenser vil således udgøre et maksimumsskøn, der vil blive mindre i det omfang, der anvendes 2. generation af biobrændstoffer. Alle beregninger gælder endvidere for 2012 og derefter, dvs. efter at biobrændstofferne er fuldt indfaset.

Biobrændstoffer er fritaget for CO₂-afgift. Når mineralske brændstoffer erstattes af biobrændstoffer, vil statens umiddelbare tab på provenu af CO₂-afgiften være på ca. 105 mio. kr. pr. år, svarende til den forventede reduktion af CO₂-emissionerne som følge af at biobrændstofferne erstatter benzin og diesel. Tabet forudsættes opvejet af et reduceret behov for alternativt at igangsætte andre initiativer med henblik på at nedbringe CO₂-emissionerne. Med de afgiftsjusteringer, der blev vedtaget i Folketinget ved lov nr. 528 af 17. juni 2008, er energiafgifterne på biobrændstoffer justeret, så energiafgiften svarer til afgifterne på diesel og benzin i forhold til energiindhold. Dette medfører, at statens afgiftsprovenu fra energiafgifter ikke ændres ved lovforslaget.

Det vurderes, at lovforslaget ikke vil have nogen økonomiske konsekvenser for kommuner og regioner, der afviger fra de økonomiske konsekvenser, som andre forbrugere af transportbrændstof vil have. De samlede umiddelbare merudgifter til brændstof i den offentlige sektors egne køretøjer anslås at udgøre ca. 6 mio. kr. årligt, hvoraf kommunerne tegner sig for en helt overvejende del. Det har ikke inden lovforslagets fremsættelse for Folketinget været muligt at afslutte forhandlingerne med Kommunernes Landsforening og Danske Regioner om eventuel økonomisk kompensation som følge af lovforslagets vedtagelse.

Merudgiften for forbrugerne vil forventeligt få en vis dæmpende effekt på salget af brændstof på dansk område som følge af mindre forbrug og især større netto grænsehandelsimport. Hertil kommer i nogen grad også en afdæmpende virkning i forhold til anskaffelse af nye køretøjer. Disse afledte virkninger vil påvirke den samlede endelige økonomiske virkning for staten i nedadgående retning gennem tab på statens provenu af energiafgifter, CO₂-afgifter, moms af grænsehandel, registreringsafgifter og grøn ejerafgift. Under stor usikkerhed anslås det, at disse manglende indtægter vil udgøre mellem 200 og 300 mio. kr. pr. år i statens budget, når alle disse indirekte effekter indregnes.

Loven har administrative konsekvenser for staten, men ikke for regioner og kommuner.

De administrative konsekvenser for staten består primært i at yde vejledning til og gennemføre tilsyn med de af loven omfattede virksomheder samt opbygge viden om biobrændstoffer og disses anvendelse i landtransportsektoren. Klima- og Energiministeriets udgifter i denne forbindelse forventes at udgøre 1 årsværk og driftsmidler på 2,0 mio. kr., i alt ca. 2,5 mio. kr.

12. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Beregningerne af de økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet er foretaget under de samme forudsætninger som i foregående afsnit. Under disse forudsætninger anslås, at erhvervslivet belastes med ca. 150 mio. kr. årligt inkl. alle afgifter, men ekskl. moms. Der er i denne beregning taget højde for, at biobrændstoffer ikke er pålagt CO₂-afgift og at energiafgiften er ændret, således at den svarer til afgiften for benzin og diesel pr. energienhed.

Lovforslaget har økonomiske og administrative konsekvenser for olieselskaberne. Energi- og Olieforum skønner under stor usikkerhed, at det vil kræve engangsinvesteringer på ca. 200 mio. kr. at omstille installationer og distribution til håndtering af biobrændstoffer, inden forpligtelsen træder i kraft. Der skal etableres lagertanke på depoterne til opbevaring af biobrændstoffer, og der skal etableres udleverings- og blandefaciliteter. Hertil kommer renovering af tanke, som ikke er tilstrækkeligt korrosionsbeskyttede m.m. En del af disse udgifter vil dog alligevel blive afholdt, hvis afgiftsjusteringen i medfør af energiaftalen af 21. februar 2008 som formodet medfører et vist øget salg af biobrændstof. Dertil kommer, at

virksomheder i et vist omfang kan have omkostninger i forbindelse med afsætning af biobrændstoffer i udvalgte kundesegmenter som beskrevet i afsnit 5.

Det anslås, at lovforslaget har begrænsede administrative konsekvenser for olieselskaberne, idet implementering af EU's kriterier for bæredygtige biobrændstoffer indebærer, at de omfattede virksomheder dels skal finde og indgå købsaftaler om biobrændstoffer, der opfylder bæredygtighedskriterierne, og dels fremlægge de oplysninger, som er nødvendige for at dokumentere dette for myndighederne, herunder tilsikre uafhængig revision heraf.

13. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget forventes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

14. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget forventes at medvirke til at reducere udslippet af CO₂ fra dansk område, som det opgøres i henhold til Kyoto-aftalen. Samlet set skønnes der ikke at ske væsentlige ændringer i andre miljøpåvirkninger på dansk område.

Ved forbrænding af biobrændstoffer udledes ikke mere CO₂ til luften, end biomassen optog under væksten. Biobrændstoffer er dog kun delvist CO₂-neutrale, når der tages højde for opstrømsudslip. Det forøgede opstrømsudslip af drivhusgasser og eventuelle andre miljøvirkninger forbundet med at producere flere biobrændstoffer til det danske marked forventes i vid udstrækning at ville finde sted i udlandet. Det skyldes, at den danske efterspørgsel må forventes at blive opfyldt ved forøget nettoimport, enten ved at den betydelige eksisterende danske produktion af biobrændstoffer omdirigeres fra eksport eller ved forøget import. Den stigende danske efterspørgsel vil næppe påvirke markedsprisen på biobrændstoffer i EU nævneværdigt, fordi det danske marked er lille sammenlignet med det samlede marked i EU. Lovforslaget vil derfor næppe i sig selv indebære en afgørende ændring af det økonomiske incitament til at producere biobrændstoffer i Danmark.

Med regeringens anvendte forudsætninger om fordelingen af biobrændstoffer til blanding i henholdsvis benzin og dieselolie, forventes lovforslaget, når biobrændstofferne er fuldt indfaset svarende til en markedsandel på 5,75 pct. og uden anvendelse af 2. generation af biobrændstoffer, at medføre et salg af biobrændstoffer på 10,2 PJ. Dette anslås umiddelbart at ville reducere det opgjorte udslip af CO₂ fra dansk område med i alt ca. 750.000 ton årligt fra 2012. Det anslås endvidere under stor usikkerhed, at reduktionen ville blive ca. 850.000 ton CO₂ årligt, når der indregnes de indirekte virkninger af det mindre salg af brændstoffer på dansk område, som skønnes udløst af de resulterende forhøjelser af brændstofpriserne. Tallet er 30.000 ton større end i den nationale allokeringsplan for perioden 2008 til 2012 på grund af nye forbrugstal. Hvis det antages, at der afsættes ca. 35 mio. liter af 2. generation af biobrændstoffer, svarende til den i afsnit 5 nævnte danske producents nuværende produktion, vil dobbelttælling af disse medføre, at CO₂-udledningerne ved fuld indfasning forøges med lidt over 92.000 ton pr. år.

Den forventede forsinkelse i udbygningen af den nødvendige infrastruktur til håndtering, iblanding og distribution af biobrændstoffer betyder, at indfasningen af biobrændstoffer må gennemføres gradvist. Som det er beskrevet i afsnit 5, indebærer indfasningen desuden en reduktion i CO₂-fortrængningen i forhold til at biobrændstofferne som forudsat i aftalen af februar 2008 var fuldt indfaset i 2010. Denne manko andrager i gennemsnit årligt fra 2010 til 2012 lidt mindre end 300.000 ton.

15. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget berører forhold, som reguleres af fire EU-direktiver, nemlig biobrændstofdirektivet, VE-direktivet, lagringsdirektivet og brændstofkvalitetsdirektivet.

Biobrændstofdirektivet fastlægger et vejledende mål for anvendelsen af biobrændstoffer på 5,75 pct.

af energiforbruget til transport i 2010. Inden regeringen besluttede at hæve det vejledende danske biobrændstofmål fra 0,1 pct. ved udgangen af 2006 til 5,75 pct. i 2010, havde Kommissionen indledt traktatkrænkellesprocedure imod Danmark ved at fremsende åbningsskrivelse, idet Kommissionen fandt, at afvigelsen fra direktivets referenceværdi på 2 pct. biobrændstoffer ultimo 2005 var utilstrækkeligt begrundet. I svaret til Kommissionen tilkendegav regeringen bl.a. den opfattelse, at biobrændstofdirektivet ikke indeholder en retligt bindende forpligtelse til at fastsætte et bestemt vejledende nationalt mål, men at der kan fastsættes et vejledende nationalt mål, som er lavere end direktivets referenceværdi, så længe afvigelsen kan begrundes. Det er umiddelbart vurderingen, at Kommissionen har henlagt sagen på grund af den danske beslutning om at fremsætte dette lovforslag om anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer i landtransportsektoren. Direktivet ophæves i 2012.

VE-direktivet, som indeholder bæredygtighedskriterierne for biobrændstoffer, blev vedtaget af Rådet og Europa-Parlamentet i december 2008, og forventes at træde i kraft i løbet af foråret 2009. Når VE-direktivet er officielt trådt i kraft i EU, skal det implementeres i dansk ret inden for en frist på 18 måneder. Det vil sige, at direktivet senest skal være implementeret omkring den 1. januar 2011. Den præcise implementeringsfrist afhænger af den kommende præcise formelle ikrafttrædelsesdato af direktivet i EU. Der vil således med henblik på implementering af direktivet i dansk ret skulle fremsættes et - alternativt flere - lovforslag herom i Folketinget.

Lovforslaget implementerer dele af VE-direktivet, idet lovforslaget dels etablerer hjemmel til at implementere direktivets bestemmelser om bæredygtighedskriterierne, og dels implementerer dobbelttællingsbestemmelsen for anvendelse af 2. generation af biobrændstoffer. Derudover udgør lovforslaget et instrument til delvis opfyldelse af målet om 10 pct. vedvarende energi i landtransport i 2020, som fremgår af VE-direktivets artikel 3, stk. 4.

For så vidt angår lagringsdirektivet, der fastlægger forpligtelsen til at opretholde minimumslagre af mineralolie, kan lovforslaget indebære en ændring af de danske regler som beskrevet i afsnit 9.

Brændstofkvalitetsdirektivet fastlægger krav til benzin og diesel, herunder krav om iblanding af biobrændstoffer. Lovforslaget bygger på disse bestemmelser som beskrevet i afsnit 4.

Endelig tjener lovforslaget til at sikre en delvis implementering af rådsbeslutning 2002/358/EF, hvorved Danmark er forpligtet til en reduktion på 21 pct. i forhold til de faktiske CO₂-udledninger i basisåret 1990 i Kyoto-aftalens første forpligtelsesperiode fra 2008 til 2012.

16. Høring

Lovforslaget har været i høring hos:

ACE Denmark Akkrediteringsinstitutionen, inklusiv Akkrediteringsrådet, Advokatrådet - Advokatsamfundet, Altinex Oil Denmark A/S, Affald Danmark, Ankenævnet på Energiområdet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Brancheforeningen for Biogas, Brancheforeningen for Decentral Kraftvarme, Cepos, Cevea, CO-industri, Concito, Daka, Danisco - Genencor, DANAK (Den Danske Akkrediterings- og Metrologifond), Danish Offshore Industry, Danish Operators, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Byggeri, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Gasteknisk Center (DGC), Dansk Geotermi ApS, Dansk Industri, Dansk Landbrug, Dansk Skovforening, Dansk Standard, Danske Regioner, Dansk Transport og Logistik (DLTL), De Grønne, Det Økologiske Råd, DONG Energy A/S, Dong E&P, DS Håndværk & Industri, DTU - Afdelingen for myndighedsbetjening, Elsparefonden, Energi- og Olieforum, Energiklagenævnet, Energitilsynet, Energitjenesten, Forbrugerrådet, Foreningen Danske Kraftvarmeværker, Foreningen af Registrerede Revisorer (FRR), Foreningen af Rådgivende Ingeniører (FRI), Foreningen for Slutbrugere af Energi, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Frederiksberg Kommune, Frie Elforbrugere, Fællessekretariatet for Hovedstadsregionens Naturgas I/S (HNG) og Naturgas Midt-Nord (MN), Novozymes, Greenpeace, GTS (Godkendt Teknologisk service), Håndværksrådet,

Ingeniørforeningen i Danmark (IDA), KL (Kommunernes Landsforening), KL - Økonomisk sekretariat, Københavns Kommune, Københavns Kommune - Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune - Økonomiforvaltningen, Landbrugsraadet, Landsorganisationen i Danmark (LO), Mærskolie og Gas A/S, Naturgas Fyn, Nephentes, Noah, Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi, Organisationen for Vedvarende Energi, RenoSam, SDE - Sammensluttede Danske Energiforbrugere, Samvirkende Energi- og Miljøforeninger, Statoil Gazelle A/S, Tekniq, Teknologisk Institut, Vattenfall A/S, Vindmølleindustrien, WWF Verdensnaturfonden og Østkraft.

17. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Afledt provenutab for staten på ca. 200-300 mio. kr. årligt. Ekstra brændstofudgifter på ca. 6 mio. kr. årligt ved drift af offentligt ejede køretøjer, primært i kommunerne.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Statslige udgifter til overvågning og kontrol af forpligtelsen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ekstra brændstofudgifter på ca. 150 mio. kr. årligt. Oliebranchen påføres omkostninger til modifikation af brændstofforsyningssystemet og løbende håndtering af biobrændstoffer.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Aktørerne skal årligt indberette salget af biobrændstoffer samt overholdelsen af bæredygtighedskriterierne.
Administrative konsekvenser for borgerne		Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Reduktion i udslippet af CO ₂ fra dansk område på ca. 0,85 mio. ton pr. år.	
Forholdet til EU-retten	Loven er et led i implementering af rådsbeslutning 2002/358/EF om byrdefordeling, som tjener til opfyldelse af Danmarks Kyoto-mål. Loven fastsætter biobrændstofforpligtelsen til 5,75 pct., som er samme procentdel som er Danmarks vejledende mål for biobrændstoffer i 2010 i henhold til biobrændstofdirektivet 2003/30/EF af 8. maj 2003. Desuden tjener loven til delvis implementering af VE-direktivet, da der skabes hjemmel til at fastsætte bæredygtighedskriterier for biobrændstoffer og da 2. generation af biobrændstoffer tæller med dobbelt vægt. Loven har desuden konsekvenser for Danmarks implementering af brændstofkvalitetsdirektivet og lagringsdirektivet.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Lovforslaget har til formål at fremme anvendelsen af bæredygtige biobrændstoffer ved delvist at erstatte brugen af benzin og dieselolie til landtransport med biobrændstoffer. Lovforslaget bidrager hermed til at sikre opfyldelsen af Danmarks internationale klimaforpligtelser, fastslået ved Kyoto-aftalen, ved at være et blandt flere initiativer til nedbringelse af det nationale udslip af drivhusgasser i perioden 2008 til 2012 fra aktiviteter, som ikke er omfattet af CO₂-kvotesystemet.

Desuden bidrager lovforslaget til at sikre realisering af regeringens målsætning om, at bæredygtige biobrændstoffer m.v. skal udgøre 5,75 pct. af brændstofanvendelsen i landtransport, jf. energiaftalen af 21. februar 2008, og er som sådan et led i regeringens overordnede formål om mere vedvarende energi i transportsektoren. Endvidere skal lovforslaget bidrage til at realisere regeringens transportplan fra december 2008 ved reduktion af CO₂-udslip fra transportsektoren. Endelig har lovforslaget til formål at implementere og skabe hjemmel til at implementere dele af VE-direktivet, for så vidt angår direktivets bestemmelser om anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer i transportsektoren. Lovforslaget er således et instrument til at sikre en delvis implementering af dels direktivets artikel 3, stk. 3, som indeholder en målsætning om 10 pct. vedvarende energi, herunder biobrændstoffer, i landtransportsektoren i 2020 og dels af direktivets artikel 21, stk. 2, idet bidraget fra 2. generation af biobrændstoffer anses som dobbelt så stort som 1. generation af biobrændstoffer ved opgørelse af de omfattede virksomheders forpligtelse til at sælge biobrændstoffer.

Til § 2

Bestemmelsen fastlægger fire begreber, som anvendes i lovforslaget.

Definitionen på brændstof anvendes i § 3, stk. 1, til at fastlægge omfanget af virksomhedernes forpligtelse til at sælge biobrændstoffer målt i forholdet til salget af benzin og dieselolie. Ved begreberne benzin og dieselolie forstås de definitioner, som følger af EU's brændstofkvalitetsdirektiv, Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie, som ændret ved Rådets direktiv 2003/17/EF, samt den danske brændstofkvalitetsbekendtgørelse, bekendtgørelse nr. 884 af 3. november 2003 om kvaliteten af benzin, dieselolie, og gasolie til brug i motorkøretøjer m.v., jf. afsnittet i de almindelige bemærkninger herom. Definitionen af en virksomhed, anvendes til at fastlægge kredsen af de virksomheder, som er omfattet af forpligtelsen til at sælge biobrændstoffer.

Definitionerne af biobrændstoffer og biomasse tilsigter at være de samme definitioner, som anvendes i VE-direktivet, artikel 2.

Der eksisterer mange forskellige biobrændstoffer, der kan produceres på forskellige måder. Aktuelt er bioethanol (produceret på sukker- og stivelsesholdige afgrøder som sukkerrør, sukkerroer, majs, hvede etc.) og biodiesel (produceret på olieholdige frø som rapsfrø, solsikkefrø etc.) langt de mest udbredte biobrændstoffer såvel på verdensplan som i EU. Andre biobrændstoffer kan eksempelvis være biogas, biomethanol, biodimethylether, bio-ETBE, bio-MTBE, syntetisk biobrændstof, biohydrogen eller ren vegetabilsk olie. En delmængde af de biobrændstoffer udgør 2. generation af biobrændstoffer, som er omfattet af bestemmelsen i § 3, stk. 2.

Ved en virksomhed i lovforslagets forstand forstås de virksomheder, som importerer eller producerer benzin eller dieselolie. Det vil sige primært de olieselskaber, som i dag producerer eller importerer benzin eller dieselolie. Virksomheden er omfattet af forslaget uanset hvor stor en mængde benzin eller dieselolie virksomheden producerer eller importerer. De omfattede virksomheder svarer i store træk til den samme kreds af virksomheder, som efter lov om pligtige lagre af mineralolie og mineralolieprodukter (lov nr. 1275 af 20. december 2000) har en lagringsforpligtelse i kraft af, at de producerer mineralolieprodukter, som benzin og dieselolie er en del af.

Til § 3

§ 3 i lovforslaget indeholder forslagens centrale bestemmelser. Det er både fastlæggelse af virksomhedernes forpligtelse, regler om dobbelttælling af 2. generation af biobrændstoffer, virksomhedernes ret til at indgå aftaler om at opfylde forpligtelser for hinanden og ministerens bemyndigelse til at fastsætte en mindre forpligtelse. Reglerne i § 3 skal ses i sammenhæng med, at der i lyset af vanskelighederne ved at indføre en forpligtelsesprocent på 5,75 fra 1. januar 2010 er fastlagt en overgangsbestemmelse i § 11, som vil sikre en gradvis indfasning af forpligtelsesprocenten i 2010 og 2011, jf. bemærkningerne til § 11. Bestemmelserne i § 3 tjener som instrument til at sikre delvis implementering af målsætningen om 10 pct. vedvarende energi i landtransportsektoren i 2020, fastlagt i VE-direktivets artikel 3, stk. 3. Det følger af forslaget, at enhver virksomhed, som producerer eller importerer benzin eller dieselolie, er forpligtet til at sikre, at mindst 5,75 pct. af det samlede salg af brændstoffer til landtransport, er biobrændstoffer. I lovforslaget forstås ved "salg af brændstoffer" den mængde benzin, dieselolie og biobrændstoffer, som den af lovforslaget omfattede virksomhed samlet set sælger. Begreberne "benzin" og "dieselolie" er defineret i EU-retten og nærmere fastlagt i brændstofkvalitetsdirektivet. Brændstofforbrug, der anvendes i eksempelvis traktorer og ikke vejgående maskiner, er ikke omfattet af virksomhedernes forpligtelse til at sælge 5,75 pct. biobrændstof. Et eventuelt forbrug af biobrændstof i disse maskiner tæller således ikke med i opgørelsen af forpligtelsen, idet der ikke er tale om "landtransport" i denne lovs forstand, ligesom forbruget af brændstof i disse maskiner ikke indgår i det brændstofforbrug, som forpligtelsen skal opgøres i forhold til. Opgørelsen af forpligtelsesprocenten i energiindhold skal ses i forhold til en opgørelse efter volumen. Således opereres der i biobrændstoffdirektivet med, at det vejledende mål på 5,75 pct. opgøres efter energiindhold, mens brændstofkvalitetsdirektivet opererer med volumenopgørelser, når det angives, hvor meget biobrændstof der kan blandes i benzin og diesel.

Virksomhederne kan alene medregne biobrændstoffer, der overholder krav til biobrændstoffers bæredygtighed fastsat i medfør af § 4, jf. bemærkningerne til § 4.

Virksomhederne gives i øvrigt fleksibilitet med hensyn til, hvor og hvordan de vil opfylde forpligtelsen. Herunder kan virksomhederne selv vælge, på hvilket trin i forsyningskæden fra import eller raffinaderi til slutkunden biobrændstofferne skal iblandes, i hvilket omfang, der skal blandes biobrændstof i al benzin og dieselolie, som sælges, eller om der skal satses målrettet på særlige markedssegmenter eller lignende.

Bestemmelsen i stk. 2 tjener til at implementere dele af VE-direktivets art. 21, stk. 2, ved at fastslå, at bidraget fra biobrændstoffer fremstillet på basis af affald, restprodukter m.v., såkaldte 2. generation af biobrændstoffer, anses for at være dobbelt så stort som bidraget fra andre biobrændstoffer, når en virksomhed opgør sin forpligtelse til at sælge 5,75 pct. biobrændstoffer ud af virksomhedens samlede brændstofsalg. Bestemmelsen tjener således til at implementere første led i VE-direktivets art. 21, stk. 2, idet det forhold at virksomheder omfattet af lovforslaget skal sælge en vis mængde biobrændstof, når de sælger benzin og dieselolie, anses for at være "VE-forpligtelser, der nationalt pålægges operatører" i direktivets forstand. Såfremt virksomheder omfattet af loven anvender biobrændstoffer nævnt i stk. 2 til at opfylde biobrændstofforpligtelsen, vil dette skulle dokumenteres efter regler fastsat i medfør af § 3, stk. 6, og § 5.

Dobelttællingsbestemmelsen i stk. 2 betyder rent praktisk, at en virksomhed kun behøver at sælge halvt så meget biobrændstof af 2. generation, i forhold til hvis hele forpligtelsen skulle opfyldes med 1. generation af biobrændstof. Sælges f.eks. 94,25 liter benzin og diesel, vil der uden anvendelse af dobbelttællingsbestemmelsen skulle sælges 5,75 liter biobrændstof af 1. generation, således at det samlede salg bliver 100 liter. Sælges i eksemplet i stedet alene 2. generation af biobrændstof sammen med de 94,25 liter benzin og diesel, skal der alene sælges den halve mængde biobrændstof, nemlig 2,875 liter. Dette giver et samlet salg på 97,125 liter brændstof i alt. Det er ikke en forudsætning for anvendelse af dobbelttællingsbestemmelsen, at hele den pågældende virksomheds salg af biobrændstof er biobrændstof

af 2. generation. En virksomhed vil således kunne anvende en blanding af både 1. og 2. generation af biobrændstoffer til at opfylde sin forpligtelse. Hvilket blandingsforhold der er anvendt til at opfylde forpligtelsen vil skulle fremgå af virksomhedernes årlige rapport i medfør af § 5.

Klima- og energiministeren kan i medfør af stk. 6 udstede regler om definition af de biobrændstoffer, som tæller dobbelt. Er der tvivl om, hvorvidt et bestemt biobrændstof falder ind under kategorien af 2. generation af biobrændstoffer nævnt i lovforslagets § 3, stk. 4, og dermed også VE-direktivets art. 21, stk. 2, kan enhver EU-medlemsstat i medfør af VE-direktivets art. 18, stk. 8, bede Kommissionen undersøge og træffe afgørelse om, hvorvidt det givne biobrændstof kan komme i betragtning med henblik på måling af overholdelse af VE-forpligtelse efter direktivet. Da en måling af VE-forpligtelse efter direktivet, som er det samme som biobrændstofforpligtelse efter lovforslaget, indebærer afgørelser af, hvorvidt et givent biobrændstof kan tælle dobbelt i medfør af dobbelttællingsbestemmelsen, vil vurderingen af, hvorvidt et givent biobrændstof tilhører kategorien af 2. generation af biobrændstoffer, kunne forelægges Kommissionen af EU's medlemsstater. Ministeren kan i øvrigt fastsætte regler herom, jf. bemærkningerne til stk. 6 nedenfor.

Det følger endvidere af forslaget til stk. 3, at salg til eksport ikke indgår i det samlede salg af benzin og dieselolie, idet biobrændstofforpligtelsen på 5,75 pct. målt efter energiindhold alene skal opgøres i forhold til det årlige salg, der finder sted i Danmark. Salg til Grønland og Færøerne anses i denne sammenhæng som eksport. Desuden fradrages salget af benzin og dieselolie til andre af de af loven omfattede virksomheder i grundlaget for forpligtelsen. Benzin og dieselolie indgår således først i den samlede salgsmængde, når virksomheden foretager et salg af disse til private forbrugere eller til en virksomhed, som ikke selv producerer eller importerer benzin eller dieselolie og typisk ikke er lagringspligtig. Derved opnås, at forpligtelsen til også at sælge biobrændstoffer udløses meget sent i distributionsleddet og tæt på det faktiske salg af benzin og dieselolie til forbrug, hvilket minimerer problemer knyttet til biobrændstoffernes kortere holdbarhed.

Det fremgår af stk. 4, at en virksomhed kan opfylde sin forpligtelse efter stk. 1 eller regler fastsat i medfør af stk. 5 ved at indgå aftale med en eller flere virksomheder om, at de helt eller delvist opfylder forpligtelsen. Bestemmelsen har til formål at skabe fleksibilitet for virksomhederne og at medvirke til en omkostningseffektiv opfyldelse af forpligtelsen til afsætning af biobrændstof. En virksomhed kan indgå aftale med en anden virksomhed om, at den helt eller delvist opfylder den første virksomheds forpligtelse til at afsætte biobrændstoffer. En virksomhed kan også indgå aftale med flere virksomheder, som hver især vil bidrage til, at den første virksomheds forpligtelse opfyldes helt eller delvist. En virksomhed, som indgår en eller flere aftaler, som samlet opfylder dele af virksomhedens forpligtelse, skal selv opfylde den resterende del af forpligtelsen.

Bestemmelsen i stk. 4 har sammenhæng med bestemmelsen i § 5, hvorefter virksomhederne skal sende en årlig rapport til ministeren til dokumentation for virksomhedens opfyldelse af forpligtelsen til at sælge biobrændstoffer. Såfremt virksomheder har indgået aftale efter stk. 4 om at opfylde forpligtelsen til at sælge biobrændstoffer for hinanden, vil omfanget skulle dokumenteres efter regler fastsat i medfør af § 5.

Bestemmelsen i stk. 5 giver ministeren bemyndigelse til, såfremt særlige hensyn gør sig gældende, at fastsætte regler om, at forpligtelsen til at afsætte 5,75 pct. biobrændstof fastsættes med en anden andel, dog højst 5,75 pct., for et eller flere år. Ministeren kan med bemyndigelsen både fastsætte forpligtelsen til en andel under 5,75 pct. og senere fastsætte regler om en højere andel, end det, andelen var nedsat til. Forpligtelsen kan ikke fastsættes med en andel over 5,75. Ministeren kan ved fastsættelse af en andel lavere end 5,75 bl.a. lægge vægt på de hensyn, der er opregnet i stk. 5.

I tilfælde af at der opstår en krisesituation, hvor der er behov for træk på beredskabslagrene, kan der være behov for at nedsætte forpligtelsesprocenten midlertidigt, hvis lagringsforpligtelsen ikke udvides til også at omfatte biobrændstoffer. Det kan ikke udelukkes, at krisesituationen også begrænser adgangen til biobrændstoffer, hvorfor der ikke kan skaffes biobrændstoffer nok til opretholdelse af forpligtelsespro-

centen på 5,75 pct., hvis der ikke samtidigt er sket en udvidelse af lagringsforpligtelsen til at omfatte biobrændstoffer. Derfor er en krisesituation også et hensyn, som kan begrunde udstedelse af regler om nedsættelse af forpligtelsesprocenten efter stk. 5, nr. 1.

Det kan ikke helt udelukkes, at der f.eks. i forbindelse med en hurtig stigning i efterspørgslen efter biobrændstoffer, der opfylder bæredygtighedskriterierne, opstår en midlertidig mangel på biobrændstoffer på markedet. I disse situationer kan ministeren vælge at nedsætte forpligtelsesprocenten i et enkelt år. Det vurderes dog, at sandsynligheden for, at denne situation opstår, er meget lille. En mangelsituation er derfor også et hensyn ministeren kan lægge vægt på ved udstedelse af regler om nedsættelse af forpligtelsesprocenten efter stk. 5, nr. 2.

Endelig fremgår det af energiaftalen fra februar 2008, at målsætningen om biobrændstoffer m.v. skal udgøre 5,75 pct. af brændstofforbruget til landtransport, og at andre brændstoffer end biobrændstoffer kan medregnes i denne forbindelse. Ifølge VE-direktivet, som fastlægger målsætningen om 10 pct. vedvarende energi til landtransport i 2020, kan også indregnes andre brændstoffer og energiformer til opfyldelse af målsætningen end biobrændstoffer. Det forventes således i regeringens transportplan, som blev udsendt i december 2008, at elbiler vil kunne spille en rolle fra 2013. Derudover kan også hybridbiler, brintdrevne biler, en udvidelse af elektrificeringen af jernbaner m.v. tænkes at kunne spille en større rolle over en årrække. Behovet for at benytte biobrændstoffer kan derfor blive mindre i takt med at andre teknologier indføres i transportsektoren. Ministeren vil løbende vurdere balancen mellem biobrændstoffer og andre teknologier for at opnå en større omkostningseffektivitet til opfyldelse af VE-målet på transportområdet. Introduktion af andre vedvarende energiteknologier i transportsektoren er derfor et hensyn, som kan tillægges vægt ved udfærdigelse af regler om at reducere biobrændstofandelen på 5,75 pct. i medfør af stk. 5, nr. 3.

De tre hensyn opregnet i stk. 5, nr. 1-3, er eksempler på hensyn, som kan begrunde udstedelse af regler om nedsættelse af forpligtelsesprocenten. Øvrige særlige hensyn vil også kunne begrunde en nedsættelse af forpligtelsesprocenten, såfremt de hviler på lignende overvejelser, som de hensyn der allerede er eksemplificeret i stk. 3, nr. 1-3. For at øvrige særlige hensyn kan begrunde en nedsættelse af forpligtelsesprocenten, skal der dog være tale om ekstraordinære situationer.

Bestemmelsen i stk. 6 bemyndiger klima- og energiministeren til at fastsætte regler om definition og dokumentation for de biobrændstoffer, som ifølge stk. 2 tæller dobbelt i forhold til virksomhedernes biobrændstofforpligtelse. Der vil efter den foreslåede bestemmelse både kunne fastsættes regler om hvilke biobrændstoffer, som opfylder kravet til at være 2. generation af biobrændstoffer i stk. 2. Og der vil kunne fastsættes regler om, at virksomhederne skal dokumentere, at der er tale om 2. generation af biobrændstoffer i stk. 2's forstand. Dokumentationen vil skulle indgå i den årlige rapport, virksomhederne sender til klima- og energiministeren i medfør af § 5, stk. 1.

Regler udstedt i medfør af bemyndigelsen i stk. 6 vil blive udstedt således, at de tager højde for EU's regler om varernes fri bevægelighed. Som anført ovenfor, kan Kommissionen på eget eller en medlemsstats initiativ afgøre, hvorvidt en kilde til biobrændstof kan tages i betragtning til det ønskede formål. Ved udstedelse af regler i medfør af stk. 6, vil der derfor tillige blive taget hensyn til Kommissionens praksis på dette område. Det er således ikke hensigten, at stk. 6 skal kunne anvendes til at fastsætte særlige danske krav til definitionen af, hvad der kan henregnes til kategorien af 2. generation af biobrændstoffer i stk. 2. Det er heller ikke hensigten, at der kan udstedes særlige danske dokumentationskrav, som hindrer anerkendelsen af biobrændstoffer, som i øvrigt er anerkendt i EU.

Til § 4

Bestemmelsen bemyndiger ministeren til at fastsætte, at de biobrændstoffer som virksomhederne sælger til opfyldelse af deres forpligtelse, skal opfylde EU's krav til bæredygtighed, således at reglerne implementerer VE-direktivets krav til bæredygtighed. Bestemmelsen i § 4 skaber således hjemmel til

implementering af VE-direktivets bestemmelser om bæredygtige biobrændstoffer fastlagt i artiklerne 17 og 19.

Det fremgår af energiaftalen fra februar 2008, at det er en forudsætning, at der kun indgår biobrændstoffer, der opfylder EU's bæredygtighedskriterier, i opgørelsen af forpligtelsesprocenten for biobrændstoffer. Disse kriterier fremgår af VE-direktivet, hvori der fastsættes krav til dels den samlede fortrængning af CO₂, som biobrændstoffet giver anledning til i hele kæden fra dyrkning af råstoffet til anvendelse i et køretøj, og dels oprindelsen af råmaterialet, herunder at det som udgangspunkt ikke må opdyrkes i våd- eller skovområder eller områder med høj biodiversitet.

Bemyndigelsen giver ministeren hjemmel til at udmønte disse krav i forhold til danske virksomheder. Det bemærkes, at EU's krav til bæredygtighed i VE-direktivet er fastlagt med henvisning til artikel 95 i traktaten, som fastlægger reglerne for det indre marked, hvilket indebærer, at bæredygtighedskriterierne udgør harmoniserede regler, som ikke kan fraviges af medlemsstaterne.

Til § 5

Bestemmelsen fastslår, at virksomheden årligt skal sende en rapport til klima- og energiministeren, der dokumenterer, at virksomheden har solgt den procentvise biobrændstofandel, som er påkrævet, og at opfyldelsen er sket med bæredygtige biobrændstoffer eller ved aftale om opfyldelse i en anden virksomhed, jf. § 3, stk. 4. Det fastslås endvidere, at ministeren fastsætter nærmere regler om rapporteringen, herunder om form, indhold og opgørelsesmetoder, hvorledes oplysningerne skal være verificeret, og frist for aflevering af rapporten. Det er hensigten, at ministeren bl.a. vil gennemføre de krav til verifikation af overholdelsen af forpligtelsen, som Kommissionen forventes at fastsætte i medfør af VE-direktivet. Bestemmelsen i stk. 3 tjener til at sikre, at artiklerne 18 og 21 i VE-direktivet om verifikation af bæredygtighedskriterierne kan implementeres i dansk ret ved bekendtgørelse. Såfremt Kommissionen ikke fastsætter verifikationskravene inden udgangen af 2009, vil regeringen gå i dialog med Kommissionen omkring udformningen af de danske krav til ikrafttræden 1. januar 2010. Ved verifikationskrav tænkes især på uafhængig verifikation af, om kravene til bæredygtighed er overholdt, herunder om der til vurdering heraf er anvendt de påkrævede opgørelsesmetoder. Hvis Kommissionen f.eks. i stedet stiller krav om, at det er en revisor, der berigtiger oplysningerne i rapporten, er der også hjemmel til dette. Endvidere vil ministeren kunne fastsætte andre krav til rapporteringen, som måtte være nødvendige for at kunne føre tilsyn med forpligtelsens overholdelse, herunder om biobrændstofferne er bæredygtige og anvendelse af dobbelttælling af 2. generation af biobrændstoffer.

Reglerne om verifikation fastsættes sådan, at rapporten tillige indeholder den nødvendige dokumentation, såfremt en virksomhed, som er omfattet af forpligtelsen til salg af biobrændstoffer, vil aftale, at en anden virksomhed opfylder den første virksomheds forpligtelse efter § 3, stk. 1, jf. § 3, stk. 4.

Til § 6

Stk. 1 fastslår, at klima- og energiministeren fører tilsyn med de af forslaget omfattede virksomheders overholdelse af loven og regler udstedt i medfør heraf. Ministerens tilsyn vil især angå forhold omkring virksomhedernes samlede overholdelse af forpligtelser efter loven, således at Danmark overholder internationale forpligtelser og forpligtelser efter EU-retten. Det tilsyn ministeren foretager, angår den enkelte virksomheds overholdelse af dens forpligtelser til at sælge biobrændstoffer, herunder især om der er tilstrækkelig dokumentation til at godtgøre, at en virksomheds forpligtelse efter § 3, stk. 1, eller efter regler fastsat i medfør af § 3, stk. 5, eller § 11 er overholdt.

Bestemmelsen i stk. 2 giver ministeren mulighed for at indhente eller tilvejebringe de fornødne oplysninger til varetagelse af opgaverne efter forslaget, herunder tilsynet efter stk. 1.

Bestemmelsen i stk. 3 giver ministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om tilsynets udøvelse. Der

kan herunder fastsættes regler om at tilsynet sker ved akkrediteret certificering eller inspektion. Dette vil især kunne komme på tale, hvis tilsynsudøvelsen delegeres til private i medfør af § 9, stk. 3.

Til § 7

Klima- og energiministeren kan efter stk. 1 træffe afgørelse om at udstede påbud om, at forhold, der strider imod loven eller regler udstedt i medfør heraf, skal bringes til ophør.

Stk. 2 fastsætter, at ministerens afgørelser efter loven om påbud ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed, herunder Energiklagenævnet. Ministerens afgørelser efter forslaget vil være rettet mod håndhævelse af direkte konstaterbare typiske overtrædelser af reglerne, hvorfor der ikke ud fra et retssikkerhedsmæssigt eller håndhævelsesmæssigt synspunkt findes fornødent med administrativ klagemulighed.

Til § 8

Den foreslåede bestemmelse gør det strafbart for en virksomhed ikke at overholde forpligtelsen i § 3, stk. 1. Dette gælder også, hvor virksomheden har indgået en aftale med en anden virksomhed i henhold til § 3, stk. 4. Endvidere vil det være strafbart at fortie eller afgive urigtige eller vildledende oplysninger, forudsat det har betydning for opfyldelsen af biobrændstofforpligtelsen efter § 3, stk. 1. Virksomhedens undladelse af at afgive rapport efter § 5 vil også være strafbar. Det er også strafbart at meddele urigtige eller vildledende oplysninger eller undlade at afgive oplysninger, som angivet i § 6, stk. 2. Endelig vil det være strafbart at undlade at efterkomme et påbud, som ministeren har udstedt efter § 7, stk. 1. Såfremt ministeren har udnyttet bemyndigelsen i § 3, stk. 5, eller § 11 til at nedsætte forpligtelsesprocenten, vil der på bekendtgørelsesniveau blive fastsat regler for overtrædelse af den ændrede forpligtelsesprocent, jf. stk. 2.

Til § 9

Bestemmelsen indeholder en beføjelse til klima- og energiministeren til at bemyndige en under ministeriet oprettet institution eller anden offentlig myndighed til at udøve de beføjelser, der efter forslaget er tillagt ministeren. Det forventes, at klima- og energiministeren vil delegere sine beføjelser efter forslaget til Energistyrelsen.

Bestemmelsen i stk. 2 giver ministeren mulighed for at fastsætte regler om at afskære klageadgangen til ministeren vedrørende afgørelser truffet af en institution under ministerens ressort eller anden offentlig myndighed.

Stk. 3 omhandler delegation af opgaver til en sagkyndig institution, en organisation eller en virksomhed. Formålet er at kunne inddrage sagkyndig kompetence ved administrationen af loven og regler i medfør af loven, etablere en fleksibel og enkel administration, få udført kontrolopgaver af teknisk art, samt få tilrettelagt og udført informationsopgaver m.v.

Opgaver omfattet af stk. 3 vil omfatte tilsyn, som omfattes af loven eller regler udstedt i medfør af loven og sekretariatsbistand til den myndighed lovforslagets beføjelser er delegeret til. Det overvejes at anvende eksternt konsulentbistand til at varetage en væsentlig del af disse opgaver. Det vil for det første dreje sig om tilsynsfunktion. Endvidere vil konsulentbistanden varetage sekretariatsbetjening af den offentlige myndighed på områder, hvor konsulenten har opbygget tekniske kompetencer. Herunder vil konsulenten kunne bistå med at tilvejebringe grundlaget for de afgørelser, som den offentlige myndighed træffer vedrørende påbud efter § 7. Endelig vil konsulenten kunne varetage opgaver vedrørende den løbende kontakt til de virksomheder, som er omfattet af forpligtelsen i § 3, stk. 1, eller i regler fastsat i medfør af § 3, stk. 5, eller § 11.

Bestemmelsen i stk. 3 giver ikke hjemmel til, at konsulenten kan tillægges kompetence til at træffe afgørelser efter § 7, dvs. påbud eller øvrige forvaltningsretlige afgørelser.

Opgaver omfattet af stk. 3 vil som udgangspunkt blive tildelt efter bestemmelserne om offentlige udbud. Virksomheder, der opfylder en række saglige, objektive og konsekvent administrerede krav, vil kunne opnå klima- og energiministerens godkendelse til at udøve de omtalte tilsynsopgaver.

Endelig vil opgaverne med tilsyn efter stk. 3 kunne varetages af en sagkyndig institution, en organisation eller en virksomhed som akkrediteret certificering eller inspektion. Herved forstås, at f.eks. den sagkyndige institution er akkrediteret til certificering eller inspektion og varetager tilsynsopgaver i medfør af loven og udfører sine opgaver på grundlag af denne akkreditering, jf. bemærkningerne til § 6.

Til § 10

Bestemmelsen fastslår, at loven træder i kraft 1. juli 2009. Dog træder §§ 3 og 5 først i kraft 1. januar 2010. Baggrunden for at disse bestemmelser ikke umiddelbart sættes i kraft er, at en del af ministerens bemyndigelser forudsættes udmøntet, før det giver mening at sætte forpligtelserne i §§ 3 og 5 i kraft. Det drejer sig især om fastsættelsen af bæredygtighedskriterier og virksomhedernes rapporteringsforpligtelse.

Herudover bevirker praktiske hensyn til f.eks. virksomhedernes muligheder for biobrændstoflevering, at det er nødvendigt med en senere ikrafttræden af forpligtelsen.

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Til § 11

Med bestemmelsen i § 11 foreslås, at ministeren fastsætter regler om en gradvis indfasning af virksomhedernes forpligtelse efter § 3, stk. 1. Bestemmelsen forventes anvendt til at udstede regler om indfasning fra lovens ikrafttræden 1. januar og til 31. december 2011. Der forventes anvendt en gradvis indfasning, som skitseret i de almindelige bemærkningers afsnit 5.

Baggrunden for den gradvise indfasning er, at virksomhedernes anlæg til iblanding og distribution af biobrændstoffer ikke forventes klar til brug pr. 1. januar 2010. Der forventes derfor at ville blive fastsat en forpligtelsesprocent, som tager højde for, hvornår anlæggene er klar til brug. På baggrund af de nuværende forventninger til hvornår anlæggene forventes klar til brug, forventes forpligtelsesprocenten fastsat til ca. 0,75 pct. i 2010 og til ca. 3,3 pct. i 2011. Den gradvise indfasning forventes kun at strække sig over 2010 og 2011. Fra 2012 forventes forpligtelsesprocenten at udgøre 5,75 pct., jf. lovforslagets § 3, stk. 1.