

Udskriftsdato: 23. december 2025

2011/1 LSF 64 (Gældende)

Forslag til Lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport og lov om fremme af vedvarende energi

(Tvungen iblanding af biobrændstoffer i benzin og diesel, der sælges til landtransport til slutbrugere og udpegning af områder til statsligt udbud til havvindmøller)

Ministerium: Klima-, Energi- og Bygningsministeriet

Journalnummer: Klima-, Energi- og Bygningsmin.,
Energistyrelsen, j.nr. 2514/1673-0001

Forslag

til

Lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport og lov om fremme af vedvarende energi¹⁾

(Tvungen iblanding af biobrændstoffer i benzin og diesel, der sælges til landtransport til slutbrugere og udpegning af områder til statsligt udbud til havvindmøller)

§ 1

I lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport, jf. lovbekendtgørelse nr. 674 af 21. juni 2011, foretages følgende ændringer:

1. Lovens *titel* affattes således:

»**Lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport (Biobrændstofloven)**«

2. I § 3, *stk. 1*, ændres »stk. 2« til: »stk. 4«.

3. I § 3 indsættes efter *stk. 1* som nye stykker:

»*Stk. 2.* Benzin, der sælges til landtransport til slutbrugere, skal indeholde mindst 1 pct. bæredygtigt biobrændstof, jf. § 4, målt efter energiindhold, jf. dog *stk. 3*. Diesel, der sælges til landtransport til slutbrugere, skal indeholde mindst 1 pct. bæredygtigt biobrændstof, jf. § 4, målt efter energiindhold. Alt brændstof, der sælges til transport, dog ikke til landbrugs- og skovbrugstraktorer samt fartøjer til sejlads, og som indeholder biobrændstoffer, anses som solgt til landtransport.

Stk. 3. Benzin på 98 oktan eller derover er undtaget fra kravet i *stk. 2*, men indgår i forpligtelsen efter *stk. 1*.«

Stk. 2-6 bliver herefter *stk. 4-8*.

4. To steder i § 3, *stk. 2*, der bliver *stk. 4*, ændres »stk. 1« til: »stk. 1 og 2«.

5. I § 3, *stk. 4*, der bliver *stk. 6*, ændres »stk. 5« til: »stk. 7«.

6. I § 3, *stk. 6*, der bliver *stk. 8*, ændres »stk. 2« til: »stk. 4«.

7. I § 3 indsættes som *stk. 9*:

»*Stk. 9.* *Stk. 2* finder ikke anvendelse, hvis der foreligger

- 1) veldokumenteret nedbrud i blandingsanlæg,
- 2) ekstrem kulde eller
- 3) force majeure.«

8. I § 5, *stk. 1*, ændres »§ 3, *stk. 5*« til: »§ 3, *stk. 7*«.

9. I § 5, *stk. 2*, ændres »§ 3, *stk. 4*« til: »§ 3, *stk. 6*«.

10. I § 8, *stk. 1, nr. 1*, indsættes efter »§ 3, *stk. 1*«: »eller *stk. 2*«.

11. I § 8, *stk. 1, nr. 6*, ændres », eller« til: »,«.

12. I § 8, stk. 1, nr. 7, ændres »stk. 1.« til: »stk. 1, eller«.

13. I § 8, stk. 1, indsættes som nr. 8:

»8) i erhvervsmæssigt øjemed forsætligt anvender brændstof, der er købt i Danmark, og som ikke opfylder kravene i § 3, stk. 2.«

§ 2

I lov om fremme af vedvarende energi, jf. lovbekendtgørelse nr. 1074 af 8. november 2011, foretages følgende ændringer:

1. I § 22 indsættes efter stk. 2 som nye stykker:

»Stk. 3. Klima-, energi- og bygningsministeren kan udpege områder, der reserveres til statslige udbud af arealer til havvindmøller. Områder, hvortil der allerede er meddelt tilladelse, kan ikke udpeges.

Stk. 4. Når et område udpeges efter stk. 3, eller når en udpegning ophæves, skal beslutningen herom offentliggøres.

Stk. 5. Når ministeren har udpeget et område efter stk. 3, kan der ikke indgives ansøgninger uden for udbud, der helt eller delvis omfatter det udpegede område.

Stk. 6. Klager over afslag på ansøgning om tilladelse til forundersøgelser, jf. stk. 7, begrundet i, at staten selv har behov for at råde over et areal, er ikke til hinder for, at området sendes i udbud inden klagesagens afslutning.«

Stk. 3-6 bliver herefter stk. 7-10.

2. I § 22, stk. 5, der bliver stk. 9, ændres »stk. 2-4« til: »stk. 2, 7 og 8«.

3. I § 22, stk. 6, der bliver stk. 10, ændres »stk. 4« til: »stk. 8«.

4. I § 23, stk. 4, ændres »§ 22, stk. 3« til: »§ 22, stk. 7«.

§ 3

Loven træder i kraft den 15. marts 2012.

- ¹⁾ Loven gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF af 23. april 2009 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og om ændring og senere ophævelse af direktiv 2001/77/EF og 2003/30/EF, EU-Tidende 2009, nr. L 140, side 16.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse:

1. Indledning
2. Biobrændstofloven
 - 2.1 Lovforslagets baggrund
 - 2.2 Iblandingsforpligtelsen
 - 2.2.1 Gældende ret
 - 2.2.2 Overvejelser
 - 2.2.3 Lovforslagets udformning
 - 2.3 Indrapporteringsforpligtelsen
 - 2.3.1 Gældende ret
 - 2.3.2 Overvejelser
 - 2.3.3 Lovforslagets udformning
3. Reservation af arealer til statsligt udbud af havvindmøller i lov om fremme af vedvarende energi
 - 3.1 Lovforslagets baggrund
 - 3.1.1 Gældende ret
 - 3.2 Lovforslagets udformning
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. Miljømæssige konsekvenser
8. Forholdet til EU-retten
9. Hørte virksomheder, organisationer, myndigheder m.v.
10. Sammenfattende skema

1. Indledning

Lovforslaget indeholder to emner, som begge vedrører mulighederne for øget anvendelse af vedvarende energi.

Den ene del af lovforslaget skal sikre korrekt gennemførelse af dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28 af 23. april 2009 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og om ændring og senere ophævelse af direktiv 2001/77/EF og 2003/30/EF (herefter VE-direktivet) i lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport jf. lovbekendtgørelse nr. 674 af 21. juni 2011 (herefter biobrændstofloven). Denne del af lovforslaget er nærmere beskrevet i afsnit 2.

Lovforslagets anden del skal sikre en klarere afgrænsning mellem de arealer på havet, som reserveres til statslige udbud til havvindmøller og de arealer, hvor der kan søges efter den såkaldte åbne dør procedure.

Denne del af lovforslaget er nærmere beskrevet i afsnit 3 om ændring af lov nr. 1392 af 27. december 2008 om fremme af vedvarende energi (herefter VE-loven).

2. Biobrændstofloven.

2.1 Lovforslagets baggrund.

VE-direktivet fastlægger blandt andet, at der skal være mindst 10 pct. vedvarende energi i transportsek-

toren i 2020. Denne forpligtelse forventes i Danmark, som i resten af EU, opfyldt primært ved brug af biobrændstoffer.

I maj 2011 blev bekendtgørelse nr. 366 af 15. april 2011 om kvaliteten af benzin, dieselolie og gasolie til brug i motorkøretøjer m.v., (herefter brændstofbekendtgørelsen) ændret. Ændringen var foranlediget af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/30/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 98/70/EF for så vidt angår specifikationer for benzin, diesel og gasolie og om indførelse af en mekanisme for overvågning og reduktion af emissionerne af drivhusgasser og om ændring af Rådets direktiv 1999/32/EF for så vidt angår specifikationer for brændstof, der benyttes i fartøjer til sejlads på indre vandveje, og om ophævelse af direktiv 93/12/EØF (herefter brændstofkvalitetsdirektivet). Blandt andet blev de tekniske specifikationskrav til diesel anvendt i nonroadsektoren (primært entreprenørmaskiner i bygge- og anlægssektoren) ændret.

Gennemførelsen af dele af brændstofkvalitetsdirektivet i dansk ret har på den måde gjort det muligt at anvende diesel uden biodiesel til landtransport (biler, busser, lastbiler m.v.), hvilket er mod intentionerne i biobrændstofloven, der er en udmøntning af den energipolitiske aftale fra 21. februar 2008. Gennemførelsen af dele af brændstofkvalitetsdirektivet vil samtidig kunne give Danmark vanskeligheder i forhold til overholdelse af sine EU-retlige forpligtelser i henhold til VE-direktivet, herunder opfyldelse af forpligtelsen om 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i 2020. Den gennemførelse af dele af brændstofkvalitetsdirektivet, som fandt sted i maj 2011, kan således rejse tvivl om, hvorvidt dele af VE-direktivet er korrekt gennemført i dansk ret. På den baggrund foreslås en ændring af biobrændstofloven. Ændringen behandles særskilt i afsnit 2.2 og 2.3. Af samme årsag er dette lovforslag forsynet med en såkaldt EU-note, der indikerer at dele af lovforslaget indeholder gennemførelse af VE-direktivet.

Den gældende lov blev vedtaget i juni 2009. Efter ønske fra blandt andet branchens side blev der indført metodefrihed til, hvorledes iblandingsforpligtelsen på 5,75 pct. skulle gennemføres. Der blev således ikke sat specifikke krav om iblanding i de forskellige sektorer inden for branchen.

Loven implementerede VE-direktivet fra april 2009 samtidigt med at den udmøntede den energipolitiske aftale fra 21. februar 2008.

På tidspunktet for lovens vedtagelse var der markant forskel på specifikationerne af den diesel, der kunne anvendes til henholdsvis landtransport (biler, lastbiler og busser) og nonroadsektoren (blandt andet entreprenørmaskiner i bygge- og anlægssektoren). Konsekvensen af denne forskel var blandt andet, at diesel til nonroadsektoren ikke lovligt kunne anvendes til landtransportsektoren. Med implementeringen af brændstofkvalitetsdirektivet i maj 2011 ved brændstofbekendtgørelsen blev der ændret på specifikationerne for diesel til de to sektorer, således at der fra den 1. maj 2011 ikke var nævneværdig forskel på de to typer diesel.

En konsekvens af den begrænsede forskel er, at olieselskaberne nu kun markedsfører én type diesel, der kan anvendes i begge sektorer. Dette muliggør, at der lovligt vil kunne anvendes nonroad diesel til landtransportsektoren. Nonroad diesel skal ikke blandes biodiesel, hvorfor det er ca. 20-25 øre billigere pr. liter end biodiesel (med de nuværende priser på fossilt- og biodiesel). Denne prisdifference vil kunne blive udnyttet ved, at der sælges nonroad diesel til brug i landtransportsektoren.

Det vil således være økonomisk rentabelt for mellemhandlere at købe diesel uden iblandet biodiesel, som bruges i nonroadsektoren, og videresælge dette til landtransportsektoren. Mellemhandleren overtræder ikke gældende lovgivning ved denne fremgangsmåde.

Endvidere har ændringen af brændstofbekendtgørelsen betydet, at de virksomheder der er omfattet af den gældende lov, vil kunne få problemer med at overholde deres samlede iblandingsforpligtelse på 5,75 pct., da dieselsalget skal være med til at sikre den generelle iblandingsforpligtelse på 5,75 pct. Fordelingen af salget af diesel og benzin til transport i Danmark er ca. 60/40, og iblandingsprocenten (målt efter energi) er henholdsvis 3,1 og 6,3 pct. ved de såkaldte E5 (benzin) og B7 (diesel)

blandinger. Olieselskaberne har oplyst, at al benzin, der sælges til landtransport i Danmark indeholder bioethanol (E5), og en stor del af den diesel, der sælges til samme sektor indeholder biodiesel. Et lavere dieselsalg iblandet biodiesel vil derfor medføre, at de forpligtede kan få problemer med at leve op til deres iblandingsforpligtelse.

Endelig har flere af de virksomheder, der er omfattet af den gældende lov, siden lovens vedtagelse ændret deres selskabsstruktur, således, at de har delt sig op i flere af hinanden uafhængige selskaber. Ændringen i selskabsstrukturen kan have som konsekvens, at det ene selskab (selskab 1) har iblandings- og rapporteringsforpligtelsen, men kan have svært ved at overholde denne, da det kan være det andet selskab (selskab 2), der har viden om til hvem brændstofferne er solgt, og dermed om brændstoffet er solgt til landtransport (der er omfattet af iblandingsforpligtelsen) eller til nonroadsektoren (der ikke har en iblandingsforpligtelse efter den gældende lov). Selskab 1 vil derfor kunne have vanskeligheder ved at sikre en korrekt iblandingsprocent, da det kan være vanskeligt at få det fornødne kendskab til, hvilken sektor brændstoffet er solgt til. Dette vil samtidig medføre vanskeligheder med at foretage en korrekt indrapportering af iblandingsprocenter til Energistyrelsen. Mindst to selskaber har foretaget denne ændring i selskabsstrukturen.

2.2. Iblandingsforpligtelsen

2.2.1 Gældende ret

Efter den gældende lovs § 3 er der ikke krav om, at der skal være iblandet biobrændstoffer i alle brændstoffer til transport i Danmark. Efter den gældende lov gælder det derimod, at en virksomhed (et olieselskab) har pligt til at sikre, at biobrændstoffer udgør mindst 5,75 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold.

Der består således ikke en pligt for en virksomhed til at iblande biobrændstoffer i alt det brændstof, som sælges i Danmark til landtransport. Det er efter den gældende lov overladt til olieselskaberne selv at tilrettelægge iblandingen af biobrændstoffer i Danmark. De skal blot nå et endeligt mål på 5,75 pct. af det samlede salg.

2.2.2 Overvejelser

Som nævnt under punkt 2.1 kan den gennemførelse af dele af brændstofkvalitetsdirektivet, som fandt sted i maj 2011, rejse tvivl om, hvorvidt dele af VE-direktivet (forpligtelsen om 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i 2020) er korrekt gennemført i dansk ret. Ligeledes har gennemførelsen af dele af brændstofkvalitetsdirektivet givet anledning til tvivl om, hvorvidt intentionerne bag biobrændstofloven, der er en udmøntning af det energipolitiske forlig fra 21. februar 2008, kan efterleves. Lovforslaget skal sørge for, at denne usikkerhed ikke er til stede.

2.2.3 Lovforslagets udformning

Som redegjort for under punkt 2.1 oven for har implementeringen af brændstofkvalitetsdirektivet ændret på de forudsætninger, der lå til grund for tilblivelsen af den gældende lov. Dette har resulteret i, at der i dag lovligt kan benyttes brændstoffer uden tilsætning af biobrændstoffer til landtransport, hvilket ikke var hensigten med den gældende lov.

Det har været overvejet også at lade leverandører være omfattet af iblandings- og rapporteringsforpligtelsen. Ved også at lade leverandører være omfattet af forpligtelsen ville de mellemhandlere, der i øjeblikket har mulighed for at sælge nonroad diesel til landtransport, også blive omfattet af iblandings- og rapporteringsforpligtelsen. Dette ville være en bibeholdelse af den gældende biobrændstofiblandingsforpligtelse, men ville medføre en administrativ byrde i sektoren og i Energistyrelsen. Energi- og Olieforum har skønnet, at der kan være op mod 100 nye virksomheder, der ville kunne blive omfattet af en sådan udvidelse af iblandings- og rapporteringsforpligtelsen.

Med den nuværende lovgivning er der i størrelsesordenen 6-8 virksomheder, som producerer eller importerer olieprodukter, der skal iblandes biodiesel, og som der skal føres kontrol og tilsyn med. Udvides iblandings- og rapporteringsforpligtelsen til at omfatte alle leverandører, ville kontrol- og tilsynsopgaven således blive udvidet markant.

Med lovforslaget foreslås det, at der fastsættes minimumskrav til indholdet af biobrændstof i brændstof til landtransport, således at benzin skal indeholde mindst 1 pct. biobrændstof og diesel mindst 1 pct. biobrændstof (målt efter energi). Der fastsættes ikke minimumskrav til indholdet af biobrændstof i benzin med mindst 98 oktan. Samtidigt bibeholdes det generelle iblandingskrav på 5,75 pct. Endvidere gives der mulighed for i helt særlige tilfælde at dispensere fra kravet om, at der altid skal iblandes biobrændstoffer i brændstoffer til landtransport. Denne snævre dispensationsmulighed kan anvendes, hvor der har været et veldokumenteret nedbrud på et blandingsanlæg hos et olieselskab, der har medført, at det i en kort periode ikke har været muligt at iblande biobrændstoffer i brændstoffer. Den kan også anvendes i situationer med ekstrem kulde, typisk under 24 grader celsius, da særligt biodiesel er kuldefølsomt samt i force majeure situationer. Dispensationsmuligheden vil ikke kunne anvendes til at dispensere fra det generelle iblandingskrav på 5,75 pct.

De foreslåede minimumskrav vil gøre det ulovligt for mellemhandlere at sælge brændstof uden iblanding af biobrændstof til brug i landtransportsektoren. Hvis forslaget vedtages, vil handelsselskaber og andre mellemhandlere ikke længere have mulighed for lovligt at købe nonroad diesel med henblik på videresalg til landtransport, og det må derfor forventes, at importørernes og producenternes salgstal for henholdsvis nonroad diesel og diesel til landtransport vil afspejle den faktiske anvendelse hos slutforbrugerne.

Endvidere vil forslaget sikre, at slutbrugerne i landtransportsektoren anvender diesel med biodiesel.

Forslaget vil give olieselskaberne lidt mindre fleksibilitet i forhold til den måde, hvorpå de vælger at leve op til iblandingskravet på 5,75 pct. De vil dog fortsat være frit stillet i forhold til at øge iblandingsprocenterne ud over mindstekravene i takt med, at de tekniske brændstoffs-specifikationer giver mulighed herfor, ligesom de fortsat vil have muligheder for at søge særlige segmenter, hvor der kan afsættes brændstoffer med et særligt højt indhold af biobrændstoffer. Det skal endvidere bemærkes, at lovforslaget ikke ændrer meget på den faktiske fleksibilitet i forhold til olieselskabernes ageren i dag, da de allerede i dag iblander biobrændstoffer i brændstoffer, der sælges til slutbrugere.

Benzin med et oktanindhold på 98 fritages for kravet om tvungen iblanding af biobrændstof. Dette skyldes, at benzin med et oktanindhold på 98 eller mere ikke umiddelbart er egnet til iblanding af biobrændstoffer. Det er alene kravet om tvungen iblanding af biobrændstoffer, denne type benzin fritages for. Denne type benzin vil fortsat skulle indgå i forpligtelsen efter den gældende lovs § 3, stk. 1, den såkaldte iblandingsforpligtelse på 5,75 pct. Dette indebærer, at de virksomheder, der sælger 98 oktan, sandsynligvis må finde andre segmenter, hvor de kan foretage en højere iblanding eller benytte 2. generations biobrændstoffer.

Endvidere fastlægges det, at den såkaldte dobbelttællingsbestemmelse også finder anvendelse i forhold til forpligtelsen i den foreslåede § 3, stk. 2 om tvungen iblanding af biobrændstoffer. Dette indebærer, at ved brug af 2. generations biobrændstoffer, som nævnt i den gældende lovs § 3, stk. 2, vil lovens bestemmelse være opfyldt ved en iblanding på 0,5 pct. i benzin og 0,5 pct. i diesel (målt efter energiindhold).

2.3 Indrapporteringsforpligtelsen

2.3.1 Gældende ret

Flere af de virksomheder, der er omfattet af den gældende lov, har siden lovens vedtagelse splittet sig op i flere af hinanden uafhængige selskaber. Eksempelvis har et tidligere selskab nu delt sig op i to selskaber: Selskab 1 importerer brændstof til Danmark, og er derved omfattet af lovens iblandings- og

rapporteringsforpligtelse. Selskab 2 køber brændstoffer af selskab 1 og videreformidler/sælger brændstoffet til tankstationer og andre aftagere. Selskab 2 er ikke omfattet af lovens iblandings- og rapporteringsforpligtelse, da det ikke importerer eller producerer brændstof. Begge selskaber er aktieselskaber, der er helt uafhængige af hinanden. Denne selskabskonstruktion har som konsekvens, at selskab 1 kan have svært ved at overholde sin iblandings- og rapporteringsforpligtelse, da det er selskab 2, der har viden om til hvem brændstofferne er solgt, og dermed om brændstoffet er solgt til landtransport (der er omfattet af iblandingsforpligtelsen) eller til nonroadsektoren (der ikke har en iblandingsforpligtelse efter den gældende lov). Selskab 1 vil derfor kunne have vanskeligheder ved at sikre en korrekt iblandingsprocent, da det kan være vanskeligt at få det fornødne kendskab til, hvilken sektor brændstoffet er solgt til. Dette vil samtidig medføre vanskeligheder med at foretage en korrekt indrapportering af iblandingsprocenten til Energistyrelsen.

2.3.2 Overvejelser

Siden den gældende lov blev vedtaget i 2009 er der sket en ændring i selskabsstrukturen hos flere af de selskaber, der er omfattet af den gældende lov. Denne ændring i selskabsstrukturen kan have som konsekvens, at det selskab, der har iblandings- og rapporteringsforpligtelsen, kan have svært ved at overholde denne, da det kan være et andet selskab, der har viden om til hvem brændstofferne er solgt, og dermed om brændstoffet er solgt til landtransport (der er omfattet af iblandingsforpligtelsen) eller til nonroadsektoren (der ikke har en iblandingsforpligtelse efter den gældende lov). Dette vil kunne medføre vanskeligheder for selskaberne med at foretage en korrekt indrapportering af iblandingsprocenten til Energistyrelsen, hvilket ikke er ønskeligt. Lovforslaget skal sikre, at de selskaber, der har iblandings- og rapporteringsforpligtelsen kan foretage en korrekt indrapportering.

2.3.3 Lovforslagets udformning

Med forslaget imødegås konsekvenserne af den ændrede selskabsstruktur på markedet, da det vil være tydeligere for de forpligtede selskaber i hvilken sektor, det brændstof de sælger til mellemhandlere, vil blive anvendt. Som følge af lovforslaget vil mellemhandlere ikke lovligt kunne købe nonroad diesel hos de forpligtede selskaber og derefter sælge det til anvendelse i landtransportsektoren. Endvidere fastslås det med lovforslaget, at alt brændstof, der i Danmark sælges til transport, dog ikke til landbrugs- og skovbrugstraktorer og fartøjer til sejlads, og som indeholder biobrændstoffer, anses som solgt til landtransport. Denne bestemmelse foreslås indført for at sikre soliditeten af de oplysninger, der afgives om mængden af solgte biobrændstoffer i Danmark. Det bemærkes i den forbindelse, at biobrændstoffer er dyrere end fossile brændstoffer, hvorfor der vil være et økonomisk incitament for aktørerne på markedet til at sondre mellem de fossile brændstoffer og biobrændstoffer, når de sælger brændstoffer til markedet.

3. Reservation af arealer til statsligt udbud af havvindmøller i VE-loven

3.1 Lovforslagets baggrund

På det Europæiske Råds møde den 6. april 2009 blev Danmark ved vedtagelsen af direktiverne i den såkaldte klima- og energipakke forpligtet til at øge sin udbygning med vedvarende energi (VE) til 30 pct. af det endelige bruttoenergiforbrug i 2020. I dag dækker den vedvarende energi ca. 22,3 pct. af det endelige bruttoenergiforbrug.

Det er regeringens mål, at Danmarks udslip af drivhusgasser i 2020 reduceres med 40 pct. i forhold til niveauet i 1990. Regeringen ønsker derfor, at halvdelen af Danmarks traditionelle elforbrug skal komme fra vind i 2020. En væsentlig del af udbygningen med vindkraft forventes at ske på havet.

For at sikre den samfundsmæssigt mest hensigtsmæssige udbygning med havvindmøller, bør der allerede nu ske arealreservationer til mulige fremtidige udbud af havvindmøller. Der er imidlertid ikke i loven en klar afgrænsning mellem områder, der reserveres til statsligt udbud og områder, hvor der kan ansøges

efter en såkaldt åben dør procedure, hvor der ansøges uden for udbudsrunder. Lovforslaget har til formål at afklare dette.

Lovforslaget sigter efter at reservere egnede arealer til store havvindmølleparker så som Kriegers Flak og Horns Rev, samt de øvrige 7-8 arealer, der er identificeret i Havmølleudvalgets rapport som de mest velegnede arealer ud fra en samfundsøkonomisk vurdering til opførelse af store havvindmølleparker. Ingen af disse arealer ligger tættere på land end 12,5 km.

De konkrete områder, der kan reserveres via lovforslaget, ligger således så langt ude i havet, at de som oftest ikke vil være i konkurrence med mindre såkaldte kystnære havmølleprojekter, for hvilke åben dør proceduren ikke ændres med dette lovforslag.

Regeringen ønsker fortsat at fremme udbygningen af havvindmøller uden for udbud via åben dør proceduren, men ønsker, at det i lovgivningen præciseres, at der ikke er fri adgang til at imødekomme ansøgninger gennem åben dør proceduren i områder, som staten har reserveret til nuværende og kommende havvindmølleudbud. Det fremgår således af forslaget, at der ikke kan indgives ansøgninger uden for udbud, når ministeren har udpeget et område. Herved præciseres, at klima-, energi- og bygningsministeren afviser ansøgninger, såfremt det pågældende areal er reserveret til et muligt statsligt udbud.

3.1.1 Gældende ret

Opførelse af havvindmøller på søterritoriet kræver tilladelse, og klima-, energi- og bygningsministeren administrerer på dette område statens højhedsret over søterritoriet. Dette fremgår af bestemmelserne i §§ 22-29 i VE-loven. Bestemmelserne regulerer bl.a. muligheden for at opnå tilladelse til forundersøgelser og etablering af havvindmøller via den såkaldte åben dør procedure.

Der er i dag mulighed for at ansøge om forundersøgelses- og etableringstilladelse til havvindmøller på alle danske havområder, hvor der ikke allerede foreligger et udbud. Ministeren kan i dag meddele tilladelse, såfremt ministeren finder, at udnyttelse af energi på det pågældende område kan være relevant. Lovbemærkningerne nævner imidlertid primært forhold som miljø, sikkerhed, skibsfart og fiskeri som grunde, der kan indgå i ministerens vurdering af, om udnyttelse af energien skønnes at være relevant. Det er dog ved administration af bestemmelsen blevet lagt til grund, at der alene er tale om eksempler på forhold, der kan indgå i vurderingen, idet ordlyden »relevant« i selve lovbestemmelsen også rummer mulighed for, at andre forhold kan indgå i vurderingen.

Afslag kan i øvrigt meddeles, såfremt ansøgeren ikke skønnes at have den fornødne tekniske eller finansielle kapacitet.

Der er navnlig behov for en præcisering af retstilstanden i den situation, hvor regeringens planlægningsovervejelser viser, at et område synes at være velegnet til opstilling af havvindmøller, f.eks. etablering af store havvindmølleparker, men hvor der endnu ikke er foretaget et udbud. En eventuel udbygning af disse områder vil ofte mest hensigtsmæssigt kunne ske via et statsligt udbud, som alt andet lige må forventes at give den mest økonomiske udbygning og dermed den billigste omstilling til vedvarende energi.

Efter de gældende regler er der adgang til at søge om tilladelser i disse områder indtil det tidspunkt, hvor et statsligt udbud faktisk sættes i værk. Det er ved administrationen af statens højhedsret på dette område dog blevet lagt til grund, at et planlagt statsligt udbud har forrang frem for åben dør proceduren, og at der således kan gives afslag på en åben dør ansøgning i områder, hvor et statsligt udbud er i spil, idet åben dør proceduren ikke er relevant i forhold til udnyttelse af vindenergien, jf. relevanskrevet i § 22, stk. 3.

3.1.2 Lovforslagets udformning

Lovforslaget indebærer, at klima-, energi- og bygningsministeren kan udpege områder, der reserveres til statslige udbud af arealer til havvindmøller.

Der er navnlig behov for en præcisering af retstilstanden i den situation, hvor regeringens planlægnings-

overvejelser viser, at et område synes at være velegnet til opstilling af havvindmøller, f.eks. etablering af store havvindmølleparker, men hvor der endnu ikke er foretaget et udbud. En eventuel udbygning af disse områder vil ofte mest hensigtsmæssigt kunne ske via et statsligt udbud, som alt andet lige må forventes at give den mest økonomiske udbygning og dermed den billigste omstilling til vedvarende energi.

Det fremgår af forslaget, at der ikke kan indgives ansøgninger uden for udbud, når ministeren har udpeget et område, der reserveres til statsligt udbud. Hovedformålet med lovændringen er derfor at præcisere, at ministeren afviser ansøgninger, såfremt det pågældende areal er reserveret til et muligt statsligt udbud.

Energistyrelsen har i de seneste år modtaget en række åben dør ansøgninger, herunder ansøgninger, hvor det må vurderes, at opførelse af havvindmøller på den pågældende placering ikke ville være økonomisk muligt under de givne rammebetingelser for støtte hertil. Interessen for alligevel at indgive ansøgning vurderes at have sammenhæng med, at ansøgere efter de gældende åben dør bestemmelser har mulighed for at reservere et areal, idet rettighederne efter åben dør tildeles efter et først til mølle princip til kvalificerede ansøgere. Flere ansøgere har ønsket at opretholde deres ansøgning med henblik på at sikre sig arealet, såfremt de økonomiske vilkår for opførelse af havvindmøller skulle blive forbedret. De fleste af disse ansøgninger vedrører områder, hvor der ikke er planer om statslige udbud, og berøres derfor ikke af lovforslaget, men Energistyrelsen har eksempelvis modtaget en ansøgning om åben dør tilladelse for området ved Kriegers Flak.

Efter forslaget indebærer en beslutning om at udpege et område, der reserveres til statsligt udbud, at der ikke kan ansøges efter åben dør proceduren. Meddelte tilladelser berøres ikke af forslaget, og der er således ikke tale om, at rettighedshavere, der i tillid til en given tilladelse har investeret i et projekt, kan blive udsat for et formuetab.

Ønskes et område udpeget, hvortil der allerede er indgivet ansøgninger, vil ansøgningerne blive færdigbehandlet af Energistyrelsen. Det bemærkes i øvrigt, at det følger af lovforslaget, at klager over afslag på ansøgning om tilladelse til forundersøgelser, begrundet i, at staten selv har behov for at råde over et areal, ikke er til hinder for, at området sendes i udbud inden klagesagens afslutning.

Udpegningen af de områder, der efter forslaget reserveres til muligt statsligt udbud, skal efter forslaget offentliggøres, således at der på intet tidspunkt er tvivl om hvilke områder, der er udpeget hertil.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner

Forslaget om ændring af biobrændstofloven giver ikke øgede økonomiske og administrative konsekvenser for staten, da kredsen af selskaber, der er omfattet af iblandingsforpligtelsen, og kredsen af indberetningsforpligtede og omfanget af deres indberetninger ikke forøges. Forslaget har således ikke statsfinansielle konsekvenser som følge af grænsehandel og reducerede indtægter fra CO₂-afgift, da disse allerede er indregnet i forbindelse med vedtagelsen af den gældende lov i 2009. Forslaget medvirker alene til, at det forudsatte iblandingskrav på 5,75 pct. kan realiseres og ikke formindskes ved anvendelse af diesel uden biodiesel i landtransportsektoren.

Forslaget om ændring af VE-loven har ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Da forslaget om ændring af biobrændstofloven er en afspejling af den måde, som markedet har indrettet sig på, og som er forudsat i den gældende lov, giver forslaget ikke anledning til økonomiske eller administrative byrder for erhvervslivet idet iblandings- og indberetningsforpligtelserne fortsat er uændrede og påhviler importører og producenter. Dette understreges af, at kredsen af selskaber, der er omfattet af iblandingsforpligtelsen, og kredsen af indberetningsforpligtede og omfanget af deres indberetninger ikke forøges.

Den potentielle fleksibilitet indskrænkes en smule med dette lovforslag, da der fastsættes et minimum for iblanding af biobrændstoffer i brændstoffer til landtransport, men det vurderes, at dette ikke vil have konsekvenser for de virksomheder, der er omfattet af lovforslaget, da virksomhederne i høj grad allerede har indrettet sig på den måde som lovforslaget afspejler. Endvidere er minimumskraverne til benzin og diesel fastsat til 1 pct. efter energiindhold således, at der fortsat er mulighed for virksomhederne til at justere på iblandingsprocenten, således at lovkravet på 5,75 pct. kan opfyldes.

Leverandørerne pålægges ikke indberetningsforpligtelser eller andre administrative byrder. Det vil fortsat være muligt for bygge- og anlægsvirksomheder at købe diesel uden biodiesel.

Melleghandlere vil ikke kunne opnå økonomisk fordel ved at sælge diesel uden biodiesel til landtransportsektoren, men dette har heller aldrig været intentionen med den gældende biobrændstoflov, og er alene blevet muliggjort på grund af den gennemførelse af brændstofkvalitetsdirektivet, der fandt sted efter den gældende lovs vedtagelse.

Forslaget om ændring af VE-loven har ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervs- livet.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget forventes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

7. Miljømæssige konsekvenser

Da forslaget om ændring af biobrændstofloven er en afspejling af den måde, som markedet har indrettet sig på, og som er forudsat i den gældende lov, vil lovforslaget ikke have miljømæssige konsekvenser.

Forslaget om ændring af VE-loven giver mulighed for at sikre den mest samfundsøkonomiske udbygning af vedvarende energi på havet via statslige udbud. Herved kan der for færre midler opnås en omstilling til vedvarende energi. Opstilling af vindmøller har til formål at beskytte miljøet, idet opsætning af vindmøller reducerer anvendelsen af fossile brændstoffer. Forslaget har derfor en positiv miljømæssig effekt.

8. Forholdet til EU-retten

Den del af VE-direktivet, der vedrører biobrændstoffer, blev gennemført i dansk ret i juni 2009.

Gennemførelsen af brændstofkvalitetsdirektivet har som beskrevet i afsnit 2.1, medført, at der er mulighed for at intentionerne bag biobrændstofloven ikke sikres.

Lovforslaget sikrer, at der ikke kan rejses tvivl om dansk rets gennemførelse af den del af VE-direktivet, der vedrører biobrændstoffer.

Lovforslaget vedrørende ændring af VE-loven vurderes at være foreneligt med EU-retten. Øget konkurrence om arealer til udbygning med havvindmøller sikres bedst gennem åbne og gennemsigtige statslige udbud.

9. Hørte virksomheder, organisationer, myndigheder m.v.

Lovforslaget er den 28. oktober 2011 sendt i høring til:

3F, ACE Denmark Akkrediteringsinstitutionen, inklusiv Akkrediteringsrådet, Akademisk Arkitektforening, Advokatrådet – Advokatsamfundet, Akademiet for de Tekniske Videnskaber, Altinex Oil Denmark A/S, Affald Danmark, Ankenævnet på Energiområdet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Benzinforhandlernes Fælles Repræsentation, Bio-Energipark Tønder, Brancheforeningen for Biogas, Brancheforeningen for Biogas, Brancheforeningen for Decentral Kraftvarme, Bygherreforeningen Danmark, Cepos, Cevea, CO-industri, Concito, Dajolka, Daka, Dakofo, Danisco – Genencor, DANAK (Den Danske Akkrediterings- og Metrologifond), Danish biofuel, Danish Offshore Industry, Danish Operators, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Tekniske Universitet, Danmarks Vindmøl-

leforening, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Byggeri, Dansk Bygningsinspektørforening, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Gasteknisk Center (DGC), Dansk Geotermi Aps, Dansk Industri, Dansk Landbrug, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Shell, Dansk Metal, Dansk Skovforening, Dansk Standard, Danske Regioner, Dansk Transport og Logistik (DLTL), Danske Arkitektvirksomheder, De Danske Bilimportører, De Grønne, Det Økologiske Råd, DONG Energy A/S, Dong E&P, DS Håndværk & Industri, DTU – Afdelingen for myndighedsbetjening, Ejendomsforsikringen Danmark, Emmelev Mølle, 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, HMN Naturgas I/S, Greenpeace, GTS (Godkendt Teknologisk service), Haahr benzin, Håndværksrådet, Inbicon, Ingeniørforeningen i Danmark (IDA), KL (Kommunernes Landsforening), KL - Økonomisk sekretariat, Kommunalteknisk Chefforening, Københavns Kommune, Københavns Kommune - Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune – Økonomiforvaltningen, Landbrug & Fødevarer, Landsorganisationen i Danmark (LO), Mellemlfolkeligt Samvirke, Miljøbevægelsen NOAH, Mærskolie og Gas AS, Nephentes, Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi, Novozymes, Odense kommune, Organisationen for Vedvarende Energi, Parcelhusejernes Landsforening, RenoSam, Rigsrevisionen, SDE - Sammensluttede Danske Energiforbrugere, Samvirkende Energi- og Miljøforeninger, Statoil Gazelle A/S, Statsforvaltningen Hovedstaden, Statsforvaltningen Midtjylland, Statsforvaltningen Nordjylland, Statsforvaltningen Sjælland, Tekniq, Teknologisk Institut, Vattenfall A/S, Vindmølleindustrien, WWF Verdensnaturfonden, Østkraft, Aalborg Kommune, Aalborg Universitet, Århus Kommune.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommune og regioner	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for stat, kommune og regioner	Ingen.	Ingen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	For så vidt angår biobrændstofloven er der ingen miljømæssige konsekvenser. VE-loven vil have en positiv miljømæssig konsekvens, da opsætning af vindmøller reducerer anvendelsen af fossile brændstoffer.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Den del af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28	

af 23. april 2009 om fremme af anvendelsen af vedvarende energikilder og om ændring og senere ophævelse af direktiv 2001/77/EF og 2003/30/EF (herefter VE-direktivet), der vedrører biobrændstoffer blev gennemført i dansk ret i juni 2009.

Implementeringen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/30/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 98/70/EF for så vidt angår specifikationer for benzin, diesel og gasolie og om indførelse af en mekanisme for overvågning og reduktion af emissionerne af drivhusgasser og om ændring af Rådets direktiv 1999/32/EF for så vidt angår specifikationer for brændstof, der benyttes i fartøjer til sejlads på indre vandveje, og om ophævelse af direktiv 93/12/EØF, ved bekendtgørelse nr. 366 af 15. april 2011 om kvaliteten af benzin, dieselolie og gasolie til brug i motorkøretøjer m.v. har som beskrevet oven for, medført, at der er mulighed for at intentionerne bag lov nr. 468 af 12. juni 2009 om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport ikke sikres.

Lovforslaget sikrer, at der ikke kan rejses tvivl om dansk rets gennemførelse af den del af VE-direktivet, der vedrører biobrændstoffer

Lovforslaget om ændring af VE-loven skønnes at være foreneligt med EU-retten. Øget konkurrence om arealer til udbygning med havvindmøller sikres bedst gennem åbne og gennemsigtige statslige udbud.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

(Lovens titel)

Lovens titel foreslås tilføjet en populær titel. Lovens titel, der er dækkende for lovens indhold, er blevet relativ lang, og anvendes ikke i daglig tale. I daglig tale omtales loven som biobrændstofloven, hvorfor det foreslås, at lovens titel tilføjes en populærtitel. »Biobrændstofloven« der synes dækkende for lovens hovedindhold, da loven omhandler reduktion af udledning af drivhusgasser ved brug af biobrændstoffer, foreslås derfor som lovens populærtitel.

Til nr. 2

(§ 3, stk. 1)

Der foretages en konsekvensrettelse i den gældende lovs § 3, stk. 1, som følge af forslag til § 3, stk. 2 og 3.

Til nr. 3

(§ 3, stk. 2 og 3)

Ifølge den gældende lov skal der samlet være iblandet 5,75 pct. biobrændstoffer (målt efter energiindhold) i mængden af brændstof solgt til landtransportsektoren. Den såkaldte nonroadsektor (byggeri og anlæg, landbrug m.v.) er ikke omfattet af iblandingsforpligtelsen.

Den gældende lov forpligter importører og producenter af brændstoffer til at iblande biobrændstoffer og indberette oplysninger herom til Energistyrelsen, der fører tilsyn med overholdelse af loven. Leverandører og brugere af brændstoffer er ikke omfattet af loven.

Det foreslås i *stk. 2*, at der fastsættes minimumskrav til indholdet af biobrændstoffer i brændstoffer til landtransport, således at benzin skal indeholde mindst 1 pct. biobrændstof og diesel mindst 1 pct. biodiesel (målt efter energiindhold). Det er i bestemmelsen fastsat, at disse biobrændstoffer, på samme måde som biobrændstoffer omfattet af den gældende lovs § 3, stk. 1, også skal være bæredygtige efter den gældende lovs § 4.

De foreslåede minimumskrav vil gøre det ulovligt for mellemhandlere at sælge brændstof uden iblanding af biobrændstof til brug i landtransportsektoren. Handelsselskaber og andre mellemhandlere vil derfor ikke have mulighed for lovligt at købe nonroad diesel med henblik på videresalg til landtransport.

Med lovforslaget fastslås det samtidig, at alt brændstof, der i Danmark sælges til transport (jf. definitionen i den gældende lovs § 2, nr. 8), dog ikke til landbrugs- og skovbrugstraktorer og fartøjer til sejlads, og som indeholder biobrændstoffer, anses som solgt til landtransport. Ved opgørelsen af iblandingsprocenten for salg af brændstoffer til landtransport vil der således, når der sælges brændstoffer, der indeholder biobrændstoffer, skulle indgå både den mængde biobrændstof, der er solgt plus den mængde fossilt brændstof som biobrændstoffet har været iblandet. Mængderne af solgt brændstof vil altså skulle indgå i 5,75 brøkens tæller og nævner i opgørelsen. Bestemmelsen tager primært sigte på brændstof indeholdende biobrændstoffer til nonroadsektoren (primært entreprenørmaskiner i bygge- og anlægssektoren), og undtager brændstof indeholdende biobrændstoffer til landbrug, skovbrug og skibsfart. Bestemmelsen indføres for at sikre soliditeten af de oplysninger, der afgives om mængden af solgte biobrændstoffer i Danmark. Det bemærkes i den forbindelse, at biobrændstoffer er dyrere end fossile brændstoffer, hvorfor der vil være et økonomisk incitament for aktørerne på markedet til at sondre mellem de fossile brændstoffer og biobrændstoffer, når de sælger brændstoffer til markedet.

Af hensyn til at sikre fleksibiliteten for de virksomheder, der er omfattet af den gældende lov, foreslås det, at minimumskravet til benzin og diesel fastsættes til de nævnte 1 pct. Den overordnede samlede iblandingsforpligtelse på 5,75 pct. vil fortsat skulle overholdes.

Endvidere vil forslaget sikre, at slutbrugerne i landtransport anvender diesel med biodiesel.

Forslaget vil give olieselskaberne lidt mindre fleksibilitet i forhold til den måde, hvorpå de vælger at leve op til iblandingskravet på 5,75 pct. Olieselskaberne har dog allerede i dag valgt at iblande 3,1 pct. biobrændstoffer (målt efter energiindhold) i benzin som ligger en del over forslagets mindstekrav, og det vurderes ikke, at selskaberne har nogen interesse i at sælge benzin til landtransport med en lavere iblandingsprocent. Det skyldes, at selv med iblandingsprocenter svarende til mindstekravene vil det være nødvendigt for olieselskaberne at tage yderligere initiativer for at opfylde det samlede krav på 5,75 pct. for benzin og diesel under et.

Hvad angår diesel indskrænkes fleksibiliteten også en anelse. Allerede i dag blandes der 6,3 pct. biodiesel (målt efter energiindhold) i størstedelen af den diesel, der sælges i Danmark i landtransportsektoren. Med forslaget gøres det obligatorisk, at der altid er minimum 1 pct. biobrændstof i den diesel, der sælges til landtransport. Selskaberne vil derfor fortsat have en høj grad af fleksibilitet i forhold til tilpasningen af den iblandingsprocent, der måtte være nødvendig for det enkelte selskab.

Selskaberne vil også efter lovændringen være frit stillet i forhold til at vælge supplerende metoder til opfyldelse af den samlede iblandingsforpligtelse på 5,75 pct. Det enkelte selskab kan f.eks. vælge at afsætte brændstoffer med højere iblandingsprocenter end mindstekravet til særlige flåder, som kan anvende

sådanne blandinger, eller anvende 2. generations biobrændstoffer, som tæller dobbelt ved målopfyldelsen, eller eventuelt en kombination af begge, alt efter hvad der er hensigtsmæssigt for selskabet.

Med *stk. 3* fastsættes der ikke minimumskrav til biobrændstoffer i oktan 98 benzin. Dette skyldes, at benzin med et oktanindhold på 98 eller mere ikke umiddelbart er egnet til iblanding af biobrændstoffer, da de additiver, der tilsættes højoktan benzin umiddelbart fordyrer tilsætningen af biobrændstoffer. Det er alene kravet om tvungen iblanding af biobrændstoffer, denne type benzin fritages for. Denne type benzin vil fortsat skulle indgå i forpligtelsen efter den gældende lovs § 3, stk. 1, den såkaldte iblandingsforpligtelse på 5,75 pct. Dette indebærer, at de virksomheder, der sælger 98 oktan, sandsynligvis må finde andre segmenter, hvor de kan foretage en højere iblanding eller benytte 2. generations biobrændstoffer.

Til nr. 4

(§ 3, stk. 4)

Med den foreslåede ændring fastlægges det, at den såkaldte dobbelttællingsbestemmelse også finder anvendelse i forhold til den foreslåede forpligtelse i lovens § 3, stk. 2 om tvungen iblanding af biobrændstoffer. Dette indebærer, at ved brug af 2. generations biobrændstoffer, som nævnt i den gældende lovs § 3, stk. 2, vil lovens bestemmelse være opfyldt ved en iblanding på 0,50 pct. i benzin og 0,50 pct. i diesel (målt efter energiindhold). Det vil med lovforslaget fortsat være muligt, som det er tilfældet efter den gældende lov, at kombinere 1. og 2. generations biobrændstoffer.

Til nr. 5

(§ 3, stk. 6)

Der foretages en konsekvensrettelse i § 3, stk. 4, der bliver stk. 6, som følge af forslag til ændring af § 3.

Til nr. 6

(§ 3, stk. 8)

Der foretages en konsekvensrettelse i § 3, stk. 6, der bliver stk. 8, som følge af forslag til ændring af § 3.

Til nr. 7

(§ 3, stk. 9)

I forhold til den gældende lov indføres der med lovforslaget en bestemmelse om, at der altid skal være biobrændstoffer i alt brændstof, der i Danmark sælges til slutbrugere til landtransport. Der vil kunne opstå situationer, hvor de af loven forpligtede uden egen skyld overtræder den nye bestemmelse. Der foreslås derfor indført en dispensationsmulighed fra bestemmelsen om, at der altid skal iblandes biobrændstoffer i brændstoffer til landtransport. Dispensationsmuligheden kan finde anvendelse, hvor der har været et veldokumenteret nedbrud på et blandingsanlæg eller lignende hos et olieselskab, der har medført, at det i en kort periode ikke har været muligt at iblande biobrændstoffer i brændstoffer. Det kan eksempelvis være tilfældet, hvor der under iblandingen af biobrændstoffer opstår ubalance mellem det forskellige udstyr, som styrer blandingen af fossilt brændstof og biobrændstof. Et sådant teknisk nedbrud vil kunne give kortvarige leveringsproblemer til en begrænset kreds af aftagere, og det er ikke hensigten at straffe i sådanne tilfælde. Endvidere kan dispensationsmuligheden anvendes i situationer med ekstrem kulde, typisk under 24 grader celsius, da særligt biodiesel er kuldefølsomt, og derfor vil der under disse klimatiske betingelser kunne opstå situationer, hvor den krævede minimumsiblanding ikke kan overholdes. Ekstrem kulde kan resultere i, at biodieselen storkner, hvilket gør, at den ikke kan anvendes. Indtil markedet har indrettet sig på ekstreme kuldeforhold, kan det være nødvendigt at iblande mindre eller ingen biodiesel i dieselen. Endelig kan dispensationsmuligheden anvendes i force majeure

situationer, hvor der i det konkrete tilfælde skal være tale om, at de indtrufne begivenheder hindrer opfyldelse af forpligtelsen i § 3, stk. 2, og at den forpligtede ikke uden uforholdsmæssige opofrelse kunne have sikret sig herimod. Dispensationsmuligheden finder alene anvendelse på de situationer, der er foreslået i § 3, stk. 2. Hvis der gives en dispensation efter den foreslåede bestemmelse gælder den alene i forhold til § 3, stk. 2. Det biobrændstof der er givet dispensation for vil således stadig skulle indgå i 5,75 pct. forpligtelsen efter den gældende lovs § 3, stk. 1.

Til nr. 8

(§ 5, stk. 1)

Der foretages en konsekvensrettelse i § 5, stk. 1, som følge af forslag til ændring af § 3.

Til nr. 9

(§ 5, stk. 2)

Der foretages en konsekvensrettelse i § 5, stk. 2, som følge af forslag til ændring af § 3.

Til nr. 10

(§ 8, stk. 1)

Med forslaget i § 8, stk. 1 indsættes muligheden for at give bødestraf, såfremt en virksomhed overtræder bestemmelsen i § 3, stk. 2 om, at der skal iblandes biobrændstoffer i alle brændstoffer, der sælges i Danmark til slutbrugere til brug for landtransport.

Det vil derimod ikke være strafbart at sælge brændstoffer til nonroadsektoren uden iblandet biobrændstof, da denne sektor ikke er omfattet af iblandingsforpligtelsen.

Til nr. 11

(§ 8, stk. 1, nr. 6)

Der foretages en konsekvensrettelse i § 8, stk. 1, nr. 6, som følge af forslag til ny § 8, stk. 1, nr. 8.

Til nr. 12

(§ 8, stk. 1, nr. 7)

Der foretages en konsekvensrettelse i § 8, stk. 1, nr. 7, som følge af forslag til ny § 8, stk. 1, nr. 8.

Til nr. 13

(§ 8, stk. 1, nr. 8)

Med forslaget til denne bestemmelse fastlægges det, at det ikke er lovligt, hvis erhvervsdrivende forsætligt anvender brændstof, der er tanket i Danmark, uden iblandet biobrændstof i landtransportsektoren. I transportsektoren er der flere køretøjer, typisk lastbiler, der på køretøjet har monteret motorer, der ikke anvendes til køretøjets fremdrift. Dette kan eksempelvis være separate motorer, der anvendes til køleanlæg på køretøjet, der bruges til transport af kølevarer. Til disse separate motorer kan der lovligt benyttes brændstof, der ikke er iblandet biobrændstof, hvilket kan være attraktivt for vognmanden, da biobrændstoffer er dyrere end fossile brændstoffer. Det brændstof, der anvendes til motoren, der driver køretøjet, vil skulle opfylde bestemmelsen i den foreslåede § 3, stk. 2. Indholdet af biobrændstoffer skal som minimum svare til de mængder, der er anført i § 3, stk. 2, hvorefter benzin, der i Danmark sælges til landtransport til slutbrugere, skal indeholde mindst 1 pct. biobrændstof målt efter energiindhold og diesel skal indeholde mindst 1 pct. biobrændstof ligeledes målt efter energiindhold. Brændstof, der er tanket

i udlandet som led i den almindelige drift af et motorkøretøj, og som ikke indeholder biobrændstoffer, vil ikke være omfattet af strafbestemmelsen, selv om brændstoffet forbruges i Danmark som led i den almindelige drift af det køretøj, der tankede brændstoffet.

Det er med bestemmelsen ikke hensigten at straffe eksempelvis privatbilister, der tanker brændstof uden iblandet biobrændstof til deres køretøj. Denne situation kunne f.eks. opstå, hvor der har været en teknisk fejl på en tankstation, eller hvor skiltningen om indholdet af biobrændstoffer på tankstationen er forkert.

Bestemmelsen foreslås anvendt i tilfælde, hvor der i erhvervsmæssigt øjemed og til brug for landtransport forsætligt tankes brændstof uden iblandet biobrændstof, der som minimum svarer til de mængder, der er anført i § 3, stk. 2.

Til § 2

Til nr. 1

(§ 22, stk. 3-5)

Den foreslåede ændring er udtryk for en teknisk præcisering af hjemmelsgrundlaget for, at klima-, energi- og bygningsministeren kan udpege områder på statens søterritorium, der reserveres til brug for kommende statslige udbud til havvindmøller, og hvor der i overensstemmelse med den hidtidige fortolkning af loven derfor ikke kan imødekommes ansøgninger om forundersøgelsestilladelse uden for udbud (den såkaldte åben dør proces).

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 3* indebærer, at klima-, energi- og bygningsministeren kan udpege områder, der reserveres til statslige udbud af arealer til havvindmøller. I begrebet reservation ligger, at det på tidspunktet for reservationen ikke er endeligt besluttet, hvornår der vil blive afholdt et statsligt udbud over det udpegede område, eller om dette overhovedet vil blive afholdt, men at dette dog er meget sandsynligt, hvorfor det ikke er relevant at udarbejde og indsende ansøgninger uden for udbud for disse områder. Besluttet det på et senere tidspunkt, at et udpeget område ikke ønskes brugt til statsligt udbud kan ministeren ophæve reservationen over det udpegede område. Beslutning om at ophæve reservationen på et udpeget område skal også offentliggøres, jf. forslaget til *stk. 4*.

Bestemmelsen fastslår endvidere, at ministeren ikke kan udpege områder, hvortil der allerede er meddelt tilladelse til forundersøgelse eller etablering af havvindmøller, da disse tilladelser gives som en eneret for et nærmere angivet område og tidsrum, jf. den gældende *stk. 3*, som med forslaget bliver *stk. 6*. Udnyttes en forundersøgelsestilladelse ikke inden for tilladelsens gyldighedsperiode, der fastsættes konkret, men som udgangspunkt er ét år, kan ministeren udpege området.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 4* indebærer, at når klima-, energi- og bygningsministeren udpeger et område efter forslaget til *stk. 3*, skal beslutningen herom offentliggøres, så det til enhver tid står klart for potentielle ansøgere hvilke områder, der er reserveret. Da kredsen af virksomheder eller personer, der har interesse i en sådan udpegning er begrænset, skønnes der ikke at være behov for en bredere offentliggørelse af reservationen. Offentliggørelse af udpegningen på internettet f.eks. på Energistyrelsens hjemmeside (www.ens.dk) på dansk og engelsk kan være en relevant form for offentliggørelse.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 5* indebærer, at der ikke kan indgives ansøgninger uden for udbud, dvs. efter åben dør proceduren, der helt eller delvis omfatter et område, der er blevet udpeget. Dette indebærer bl.a., at også eventuelle ansøgninger, der modtages uden for udbud, og som kun for en begrænset dels vedkommende omfatter det udpegede område, afvises.

Danmarks EU-forpligtelser inden for vedvarende energi og regeringens skærpede målsætninger herfor nødvendiggør en hurtig udbygning med især vindkraft på havet. Det er derfor helt centralt at sikre, at de mest egnede arealer til store sammenhængende havvindmølleparker er til rådighed for udbygningen. Som *stk. 6* foreslås derfor indsat en bestemmelse, som indebærer, at klager over afslag på ansøgning om

tilladelse til forundersøgelser, jf. stk. 7, begrundet i, at staten har behov for selv at råde over et areal, ikke er til hinder for, at staten sender det pågældende areal i statsligt udbud, jf. § 23, stk. 1-3. Udsendelse af et område i udbud anses eksempelvis for påbegyndt, hvis klima-, energi- og bygningsministeren har bestemt, at Energinet.dk i nærmere angivet omfang skal gennemføre forundersøgelser. Staten behøver således ikke afvente udfaldet af en klagesag, før der foretages et udbud. Forslaget skønnes nødvendigt for at sikre, at afslåede ansøgninger ikke blokerer for et statsligt udbud af det pågældende areal. Der har således i perioder været en meget lang behandlingstid for klager til Energiklagenævnet. Såfremt en klage, som den nævnte, blokerede for et udbud, ville dette forhindre en udnyttelse af arealet til et udbud i en lang periode og dermed forsinke udbygningen med vedvarende energi. Klageren vil naturligvis på lige fod med alle andre have mulighed for at byde ved udbuddet, men har efter afslaget på sin oprindelige ansøgning om tilladelse til forundersøgelse ikke længere en særlig fortrinsret til arealet. Hvis en klager måtte få medhold i en klagesag, vil vedkommende efter omstændighederne kunne få erstatning efter de almindelige erstatningsretlige regler.

Der henvises i øvrigt til afsnit 3 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Til nr. 2

(§ 22, stk. 9)

Der foretages en konsekvensrettelse i § 22, stk. 5, der bliver stk. 9, som følge af forslag om indsættelse af fire nye stykker i § 22.

Til nr. 3

(§ 22, stk. 10)

Der foretages en konsekvensrettelse i § 22, stk. 6, der bliver stk. 10, som følge af forslag om indsættelse af fire nye stykker i § 22.

Til nr. 4

(§ 23, stk. 4)

Der foretages en konsekvensrettelse i § 23, stk. 4, som følge af forslag til ændring af § 22.

Til § 3

Det foreslås, at loven træder i kraft den 15. marts 2012.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport, jf. lovbe-
kendtgørelse nr. 674 af 21. juni 2011, foretages
følgende ændringer:

**Lov om bæredygtige biobrændstoffer og om
reduktion af drivhusgasser fra transport**

1. *Lovens titel* affattes således:

»**Lov om bæredygtige biobrændstoffer og
om reduktion af drivhusgasser fra transport
(Biobrændstofloven)**«.

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

Stk. 2-6...

§ 3...

Stk. 2. Ved opgørelsen af en virksomheds for-
pligtelse efter stk. 1 anses bidraget til opfyldelse
af forpligtelsen efter stk. 1 fra biobrændstoffer
fremstillet på basis af affald, restprodukter, cellu-
loseholdige 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 forplig-
telse efter stk. 1 eller regler udstedt i medfør af
stk. 5 ved aftale med en eller flere virksomheder
om, at de helt eller delvis opfylder forpligtelsen
efter stk. 1.

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

2. I § 3, *stk. 1*, ændres »stk. 2« til: »stk. 4«.

3. I § 3 indsættes efter stk. 1 som nye stykker:

»*Stk. 2.* Benzin, der sælges til landtransport til
slutbrugere, skal indeholde mindst 1 pct. bære-
dygtigt biobrændstof, jf. § 4, målt efter energiind-
hold, jf. dog stk. 3. Diesel, der sælges til land-
transport til slutbrugere, skal indeholde mindst 1
pct. bæredygtigt biobrændstof, jf. § 4, målt efter
energiindhold. Alt brændstof, der sælges til trans-
port, dog ikke til landbrugs- og skovbrugstrakto-
rer samt fartøjer til sejlads, og som indeholder
biobrændstoffer, anses som solgt til landtransport.

Stk. 3. Benzin på 98 oktan eller derover er und-
taget fra kravet i stk. 2, men indgår i forpligtelsen
efter stk. 1.«

Stk. 2-6 bliver herefter stk. 4-8.

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

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

§ 3...

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. 3-6...

§ 3...

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 delvis opfylder forpligtelsen efter stk. 1.

Stk. 5 og 6...

§ 3...

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

§ 3...

§ 5. Virksomheden sender årligt en rapport til klima-, energi- og bygningsministeren som dokumentation for, at virksomheden det foregående kalenderår har opfyldt forpligtelsen efter § 3, stk.

4. To steder i § 3, *stk. 2*, der bliver *stk. 4*, ændres »stk. 1« til: »stk. 1 og 2«.

5. I § 3, *stk. 4*, der bliver *stk. 6*, ændres »stk. 5« til: »stk. 7«.

6. I § 3, *stk. 6*, der bliver *stk. 8*, ændres »stk. 2« til: »stk. 4«.

7. I § 3 indsættes som stk. 9:

»*Stk. 9.* Stk. 2 finder ikke anvendelse, hvis der foreligger

- 1) veldokumenteret nedbrud i blandingsanlæg,
- 2) ekstrem kulde eller
- 3) force majeure.«

8. I § 5, *stk. 1*, ændres »§ 3, *stk. 5*« til: »§ 3, *stk. 7*«.

1, eller § 3 b, stk. 1, eller regler udstedt i medfør af § 3, stk. 5, § 3 b, stk. 2-4, eller § 11.

Stk. 2 og 3...

§ 5...

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

Stk. 3...

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

- 1) overtræder forpligtelsen efter § 3, stk. 1,
- 2) overtræder forpligtelsen efter § 3 b, stk. 1, om at reducere vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra leveret brændstof og elektricitet til brug i vej køretøjer, jf. § 3 e, med mindst 6 pct. senest den 31. december 2020,
- 3) afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger, der har betydning for størrelsen af forpligtelsen efter § 3, stk. 1,
- 4) afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger, der har betydning for størrelsen af forpligtelsen efter § 3 b, stk. 1,
- 5) undlader at rapportere i henhold til § 5, stk. 1 og 2,
- 6) undlader at afgive eller tilvejebringe oplysninger efter § 6, stk. 2, eller
- 7) undlader at efterkomme påbud efter § 7, stk. 1.

9. I § 5, *stk. 2*, ændres »§ 3, stk. 4« til: »§ 3, stk. 6«.

10. I § 8, *stk. 1, nr. 1*, indsættes efter »§ 3, stk. 1«: »eller § 3, stk. 2«.

11. I § 8, *stk. 1, nr. 6*, ændres », eller« til: »,«.

12. I § 8, *stk. 1, nr. 7*, ændres »stk. 1.« til: »stk. 1, eller«.

13. I § 8, *stk. 1*, indsættes som *nr. 8*:

»8) i erhvervsmæssigt øjemed forsætligt anvender brændstof, der er købt i Danmark, og som ikke opfylder kravene i § 3, stk. 2.«

§ 2

I lov om fremme af vedvarende energi, jf. lov-bekendtgørelse nr. 1074 af 8. november 2011, foretages følgende ændringer:

§ 22. Adgangen til at udnytte energi fra vand og vind på søterritoriet og i den eksklusive øko-

nomiske zone tilkommer alene den danske stat. Forundersøgelser og efterfølgende udnyttelse af energi kan kun finde sted efter tilladelse fra klima-, energi- og bygningsministeren.

Stk. 2. Tilladelse til forundersøgelser gives enten efter indkaldelse af ansøgninger ved et udbud eller efter modtagelse af ansøgning.

Stk. 3. Tilladelse til forundersøgelser gives til områder, hvor klima-, energi- og bygningsministeren finder, at udnyttelse af energi kan være relevant. Tilladelsen gives som en eneret for et nærmere angivet område og tidsrum.

Stk. 4. Klima-, energi- og bygningsministeren kan fastsætte vilkår for tilladelsen, herunder om de forhold, som skal undersøges, om rapportering, om forundersøgelse forløb og resultater, om ministerens adgang til at benytte forundersøgelsens resultater, jf. § 24, stk. 4, og om overholdelse af miljø- og sikkerhedskrav og lign.

Stk. 5. Klima-, energi- og bygningsministeren kan træffe afgørelse om tilladelser efter stk. 2-4.

Stk. 6. Klima-, energi- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere regler om forhold omfattet af stk. 4.

§ 22. ...

Stk. 5. Klima-, energi- og bygningsministeren kan træffe afgørelse om tilladelser efter stk. 2-4.

Stk. 6. ...

§ 22. ...

Stk. 6. Klima-, energi- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere regler om forhold omfattet af stk. 4.

§ 23...

Stk. 4. Ved ansøgning uden for udbud gives tilladelse til forundersøgelser efter § 22 til ansøgere, der skønnes at have den fornødne tekniske og finansielle kapacitet til at gennemføre forundersøgelserne, jf. dog § 22, stk. 3. Søger flere tilladelse for samme område, gives tilladelse til

1. I § 22 indsættes efter stk. 2 som nye stykker:

»*Stk. 3.* Klima-, energi- og bygningsministeren kan udpege områder, der reserveres til statslige udbud af arealer til havvindmøller. Områder, hvortil der allerede er meddelt tilladelse, kan ikke udpeges.

Stk. 4. Når et område udpeges efter stk. 3, eller når en udpegning ophæves, skal beslutningen herom offentliggøres.

Stk. 5. Når ministeren har udpeget et område efter stk. 3, kan der ikke indgives ansøgninger uden for udbud, der helt eller delvis omfatter det udpegede område.

Stk. 6. Klager over afslag på ansøgning om tilladelse til forundersøgelser, jf. stk. 7, begrundet i, at staten selv har behov for at råde over et areal, er ikke til hinder for, at området sendes i udbud inden klagesagens afslutning.«

Stk. 3-6 bliver herefter stk. 7-10.

2. I § 22, *stk. 5*, der bliver *stk. 9*, ændres »stk. 2-4« til: »stk. 2, 7 og 8«.

3. I § 22, *stk. 6*, der bliver *stk. 10*, ændres »stk. 4« til: »stk. 8«.

4. I § 23, *stk. 4*, ændres »§ 22, *stk. 3*« til: »§ 22, *stk. 7*«.

den, som først fremsender en ansøgning, der dokumenterer opfyldelse af betingelserne herfor.

Stk. 5...

§ 3

Loven træder i kraft den 15. marts 2012.