



Fremsat den 13. november 2019 af klima-, energi- og forsyningsministeren (Dan Jørgensen)

Forslag

til

Lov om ændring af biobrændstofloven¹⁾

(Ændring af krav til anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer i brændstof til landtransport og ændring af dobbelttællingsbestemmelse m.v.)

§ 1

I biobrændstofloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 62 af 17. januar 2019, som ændret ved lov nr. 1754 af 27. december 2016, foretages følgende ændringer:

1. § 2, nr. 1, affattes således:

»1) Avancerede biobrændstoffer: Biobrændstoffer, der er fremstillet af råprodukter, og andre brændstoffer, der er anført i bilag 1, del A.«

2. § 3 affattes således:

»§ 3. Enhver virksomhed har pligt til at sikre, at biobrændstoffer udgør mindst 7,6 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer og mindst 5 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af benzin til landtransport målt efter energiindhold, jf. dog stk. 5. 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. Benzin og diesel, der sælges til landtransport til slutbrugere, skal indeholde mindst 1 pct. bæredygtigt biobrændstof, jf. § 4, målt efter energiindhold, jf. dog stk. 4. Alt brændstof, der sælges til transport, dog ikke til landbrugs- og skovbrugstraktorer og fartøjer til sejlads, og som indeholder biobrændstoffer, anses som solgt til landtransport.

Stk. 3. Enhver virksomhed har pligt til at sikre, at avancerede biobrændstoffer udgør mindst 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold. 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. 4. Benzin på 98 oktan eller derover er undtaget fra kravet i stk. 2, men indgår i forpligtelsen efter stk. 1.

Stk. 5. Ved opgørelsen af en virksomheds forpligtelser efter stk. 1 og 2 anses bidrag fra råprodukter og brændstoffer anført i bilag 1, del A og B, for at være dobbelt så store som bidrag fra andre biobrændstoffer.

Stk. 6. En virksomhed skal som minimum opfylde den procentsats, der er fastsat i stk. 1.

Stk. 7. Forpligtelsen efter stk. 1 gælder ikke ved salg til eksport og salg til andre virksomheder.

Stk. 8. En virksomhed kan opfylde sine forpligtelser efter stk. 1 og 3 eller efter regler udstedt i medfør af stk. 10 ved aftale med en eller flere virksomheder om, at de helt eller delvis opfylder virksomhedens forpligtelser efter stk. 1 og 3.

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

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

Stk. 10. Klima-, energi-, og forsyningsministeren kan fastsætte regler om en anden biobrændstofandel, der ikke overstiger de procentsatser, der er fastsat i stk. 1 og 3, såfremt særlige hensyn gør sig gældende, herunder

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

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, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1513/EU af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder, EU-Tidende 2015, nr. L 239, side 1.

Stk. 11. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om definition og krav til dokumentation af virksomhedernes opgørelser af biobrændstoffer nævnt i stk. 5.«

3. § 3, *stk. 1*, affattes således:

»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. 5. 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, jf. dog stk. 6.«

4. § 3, *stk. 6*, affattes således:

»*Stk. 6.* En virksomhed kan fravige den procentsats, der er fastsat i stk. 1, med op til 0,5 procentpoint. En sådan fravigelse vil skulle udlignes det efterfølgende år.«

5. I § 3, efter stk. 11, indsættes som nyt stykke:

»*Stk. 12.* Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at fravigelse af den procentsats, der er fastsat i stk. 1, jf. stk. 6, ikke kan finde sted i de år, hvor Danmark har forpligtelser, der kan relateres til iblanding af biobrændstoffer. Reguleringen skal ske med mindst et års varsel.«

6. Efter § 7 indsættes:

»§ 7 a. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at kommunikation om forhold, som er omfattet af denne lov, bestemmelser fastsat i henhold til loven eller EU-retsakter om forhold omfattet af loven, skal ske digitalt. Ministeren kan herunder fastsætte regler om anvendelse af et bestemt digitalt system og om fritagelse for obligatorisk anvendelse for visse grupper af personer og virksomheder.

Stk. 2. En digital meddelelse anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for adressaten for meddelelsen.«

7. I § 8, *stk. 1, nr. 2*, ændres »og« til: »eller«.

8. I § 8, *stk. 1, nr. 5*, ændres »og« til: »eller«.

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

10. § 11 ophæves.

11. Som *bilag 1* indsættes bilag 1 til denne lov.

§ 2

I lov nr. 1754 af 27. december 2016 om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport (Indførelse af krav om anvendelse af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransport, ændret definition af, hvilke virksomheder der er omfattet af loven, bemyndigelse til fastsættelse af regler til efterlevelse af MRV-forordning om fremme af reduktion af CO₂-emissioner fra søtransport samt regler om adgang til skibe) foretages følgende ændring:

1. § 1, *nr. 6-8 og 10-14*, ophæves.

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2020, jf. dog stk. 2-4.

Stk. 2. § 1, nr. 3-5, træder i kraft den 1. januar 2021.

Stk. 3. Ved opgørelse af virksomheders forpligtelser efter § 3, stk. 1 og 2, i biobrændstofloven, finder de hidtil gældende regler for hvilke bidrag, der anses for at være dobbelt så store som bidrag fra andre biobrændstoffer, jf. § 3, stk. 4, i lovbekendtgørelse nr. 62 af 17. januar 2019, anvendelse for virksomhedernes forpligtelser efter § 3, stk. 1 og 2, i de kalenderår, der går forud for 2020. Forhåndsgodkendelser af biobrændstoffer for hvilke bidrag anses for at være dobbelt så store som bidrag fra andre biobrændstoffer, jf. § 3, stk. 4, i lovbekendtgørelse nr. 62 af 17. januar 2019, vil fortsat være gældende frem til forhåndsgodkendelsernes udløb.

Stk. 4. Regler fastsat i medfør af § 3, stk. 9, i biobrændstofloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 62 af 17. januar 2019, forbliver i kraft indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af § 3, stk. 11.

Lister over råprodukter og brændstoffer**Del A**

- a) Alger, hvis dyrket på land i damme eller fotobioreaktorer
- b) Biomassefraktion af blandet kommunalt affald, men ikke sorteret husholdningsaffald, der er omfattet af genanvendelsesmålene i henhold til artikel 11, stk. 2, litra a), i direktiv 2008/98/EF
- c) Bioaffald, jf. definitionen i artikel 3, nr. 4, i direktiv 2008/98/EF, fra private husholdninger, som er genstand for særskilt indsamling som defineret i artikel 3, nr. 11), i nævnte direktiv
- d) Biomassefraktion af industriaffald, som er uegnet til anvendelse i fødevare- eller foderkæden, herunder materiale fra detail- og engroshandel og industrien for agrofødevarer og fiske- og akvakulturprodukter, undtagen råprodukter opført på listen i dette bilags del B
- e) Halm
- f) Husdyrgødning og spildevandsslam
- g) Spildevand fra palmeoliemøller og tomme palmebrugtbundter
- h) Talloliebeg
- i) Råglycerin
- j) Bagasse
- k) Presserester af vindruer og vinbærme
- l) Nøddeskaller
- m) Avner
- n) Kolber, som er rensset for majserner 15.9.2015 L 239/28 Den Europæiske Unions Tidende DA
- o) Biomassefraktion af affald og rester fra skovbrug og skovbrugsbaserede industrier såsom bark, grene, førkommerciel udtynding, blade, nåle, trækrone, savsmuld, savspåner, sortlud, brunlud, fiberslam, lignin og tallolie
- q) Andet lignocellulosisk materiale, jf. artikel 2, stk. 2, litra r), undtagen sav- og finérkævler
- r) Vedvarende flydende eller gasformige transportbrændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse
- s) Kulstofopsamling og -anvendelse til transportformål, hvis energikilden er vedvarende som omhandlet i artikel 2, stk. 2, litra a)
- t) Bakterier, hvis energikilden er vedvarende som omhandlet i artikel 2, stk. 2, litra a).

Del B

- a) Brugt madolie

b) Animalske fedtstoffer, der er klassificeret som kategori 1 og 2 i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1069/2009 (*).

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1069/2009 af 21. oktober 2009 om sundhedsbestemmelser for animalske biprodukter og afledte produkter, som ikke er bestemt til konsum, og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1774/2002 (forordningen om animalske biprodukter) (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 1).« 15.9.2015 L 239/29 Den Europæiske Unions Tidende DA.«

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning
2. Lovforlagets hovedpunkter
 - 2.1. Midlertidig forhøjelse i 2020 af iblandingskravet for bæredygtige biobrændstoffer
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser
 - 2.1.3. Den foreslåede ordning
 - 2.2. Indførelse af minimumsiblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer i benzin
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser
 - 2.2.3. Den foreslåede ordning
 - 2.3. Tilpasning af dobbelttællingsbestemmelsen
 - 2.3.1. Gældende ret
 - 2.3.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser
 - 2.3.3. Den foreslåede ordning
 - 2.4. Pligtmæssig digital kommunikation
 - 2.4.1. Gældende ret
 - 2.4.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser
 - 2.4.3. Den foreslåede ordning
 - 2.5. Præcisering af straffebestemmelser
 - 2.5.1. Gældende ret
 - 2.5.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser
 - 2.5.3. Den foreslåede ordning
 - 2.6. Ophævelse af hjemmel for klima-, energi- og forsyningsministerens til at fastsætte overgangsbestemmelser om gradvis indfasning af iblandingskrav
 - 2.6.1. Gældende ret
 - 2.6.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser
 - 2.6.3. Den foreslåede ordning
 - 2.6.2. Nyaffattelse af krav om anvendelse af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransport
 - 2.7.1. Gældende ret
 - 2.7.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser
 - 2.7.3. Den foreslåede ordning
3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Lovforslaget indeholder forslag til ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser (i det følgende benævnt biobrændstofloven).

Af aftalen om den danske energipolitik 2012-2020 mellem den daværende regering (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti) og Venstre, Dansk Folkeparti, Enhedslisten og det Konservative Folkeparti (i det følgende benævnt Energiaftalen 2012), fremgår det, at det skal undersøges, hvordan biobrændstofloven kan ændres, så Danmark opfylder VE-direktivets (2009/28/EF) krav om mindst 10 pct. vedvarende energi i landtransport i 2020. Det

foreslås derfor med lovforslaget, at kravet om, at bæredygtige biobrændstoffer skal udgøre mindst 5,75 pct., hæves til 7,6 pct. i året 2020.

Lovforslaget skal således medvirke til at sikre, at Danmark lever op til sin forpligtelse i henhold til VE-direktivet, der fastslår, at Danmark, og de øvrige medlemsstater, skal anvende mindst 10 pct. vedvarende energi i landtransportsektoren i 2020. Vedvarende energi til skibe og fly kan dog også tælles med i opfyldelsen af målet.

Danmark reducerer allerede drivhusgasudledninger, særligt CO₂-udledninger, fra blandt andet landtransport (vejpgående køretøjer og jernbanedrift). Den nuværende reduktion af

drivhusgasser i landtransport er blandt andet nået ved, at der siden 2010 har været et iblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer for landtransport, der er reguleret i biobrændstofloven. De omfattede virksomheder (typisk olie- og gasselskaber) er i henhold til biobrændstofloven forpligtede til på årsbasis at iblande mindst 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt brændstof til landtransport. Det er altså ikke efter gældende ret et krav, at der til enhver tid skal være 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt brændstof til transport, men på årsbasis skal bæredygtige biobrændstoffer udgøre mindst 5,75 pct. af den samlede mængde brændstof til landtransport, som den enkelte aktør har bragt på markedet.

VE-direktivets krav om 10 pct. vedvarende energi i landtransport kan opfyldes med flere forskellige former for vedvarende energi. Bæredygtige biobrændstoffer vil komme til at spille en stor rolle, da de uden videre kan bruges i den eksisterende vognpark og samtidig er en omkostningseffektiv metode til reduktion af CO₂-udledninger fra transportsektoren. Endvidere kan den del af el til tog og vej køretøjer, der er lavet på vedvarende energi, anvendes til at opnå målet.

Ud over de bidrag, der følger af den nuværende regulering samt fra VE-el anvendt i tog og biler, vil den mest effektive metode til at nå de 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i 2020, givet den korte tidshorisont, være at øge anvendelsen af bæredygtige biobrændstoffer.

Det foreslås derfor med dette lovforslag, at minimumskravet til iblanding af bæredygtige biobrændstoffer til landtransport hæves fra de nuværende 5,75 pct. til 7,6 pct. for året 2020. Denne forhøjelse af iblandingsprocenten i 2020 vil sammen med de øvrige bidragydere, der primært vil være el til tog, medføre, at Danmark forventes at kunne overholde sin forpligtelse i henhold til VE-direktivet.

Yderligere foreslås det med dette lovforslag, at der for året 2020 fastsættes et minimumsiblandingskrav for anvendelsen af bæredygtige biobrændstoffer til benzin på 5 pct. målt efter energiindhold, hvilket skal sikre en højere grad af bæredygtighed og CO₂-reduktioner i den samlede mængde bæredygtige biobrændstoffer, der anvendes i Danmark. På samme måde som ved det generelle iblandingskrav på 7,6 pct. i 2020 foreslås det, at dette minimumsiblandingskrav skal gælde på årsbasis, hvorfor det ikke vil være et krav, at der til enhver tid er 5 pct. bæredygtige biobrændstoffer i al benzin til transport, men alene at bæredygtige biobrændstoffer på årsbasis skal udgøre mindst 5 pct. af den samlede mængde benzin til landtransport, som den enkelte virksomhed bringer på markedet.

Med lovforslaget foreslås det endvidere, at dobbelttællingsbestemmelsen i § 3, stk. 4, i biobrændstofloven tilpasses den seneste EU-lovgivning.

Efter det gældende § 3, stk. 4, kan bæredygtige biobrændstoffer, der er fremstillet på basis af f.eks. affald, restprodukter eller avancerede biobrændstoffer, tælle dobbelt i for-

hold til bidraget fra konventionelle biobrændstoffer (også kaldet 1. generations biobrændstoffer, der typisk er lavet på f.eks. sukkerrør, raps, majs m.v.).

Dobbelttællingsbestemmelsen i VE-direktivet blev ophævet med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1513/EU af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (herefter benævnt ILUC-direktivet), og erstattet af et nyt bilag IX til direktivet. Bilag IX omfatter to lister over råprodukter og brændstoffer, hvis bidrag til opfyldelse af landtransportmålet på 10 pct. vedvarende energi i 2020, jf. VE-direktivets artikel 3, stk. 4, kan sættes til to gange deres energiindhold.

Som konsekvens af ændringen af EU-reglerne på dette område, foreslås det med lovforslaget at erstatte dobbelttællingsbestemmelsen i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 4, med en dobbelttællingsbestemmelse, der implementerer direktivets lister i bilag IX over råprodukter og brændstoffer, der tæller dobbelt. Da det ikke kan udelukkes, at en forhåndsgodkendelse, der er udstedt efter de gældende bestemmelser, ikke er omfattet af VE-direktivets bilag IX, foreslås det, at der indsættes en overgangsbestemmelse i loven, der sikrer, at de tilladelser, der i givet fald er givet til dobbelttælling af produkter, der ikke falder inden for de nye regler, vil kunne opretholdes indtil udløb.

Med en lovændring i 2016 blev der indsat en bestemmelse i § 3, hvorefter der blev indført et krav om at avancerede biobrændstoffer skal udgøre mindst 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold. Med ændringsloven skulle denne bestemmelse træde i kraft 1. januar 2020. Lovændringen indeholder ligeledes en mulighed i stk. 10 for klima-, energi-, og forsyningsministeren til at fastsætte regler om en anden biobrændstofandel, der ikke overstiger de procentsatser, der er fastsat i stk. 1 og 3, såfremt særlige hensyn gør sig gældende. Det nuværende lovforslag indeholder også indholdsmæssige ændringer af § 3 der ligeledes vil skulle træde i kraft 1. januar 2020. Det er derfor af lovtekniske grunde fundet nødvendigt at nyaffatte bestemmelsen i sin helhed.

Herudover foreslås det, at den gældende biobrændstoflovs § 11, der bemyndiger klima-, energi- og forsyningsministeren til at fastsætte overgangsbestemmelser om gradvis indfasning af virksomhedernes forpligtelser efter § 3, stk. 1, således at den årlige biobrændstofandel gradvist hæves til 5,75 pct., ophæves. Ministeren udnyttede hjemlen til gradvis indfasning af kravet om iblandingsprocent for bæredygtige biobrændstoffer i 2010 og 2011. Fra og med 1. januar 2012 har der været krav om 5,75 pct.'s iblanding af bæredygtige biobrændstoffer i brændstof til landtransport. Bestemmelsen er derfor ikke længere nødvendig.

Endvidere foreslås der tre præciseringer af straffebestemmelsen i biobrændstoflovens § 8.

Endelig foreslås der med lovforslaget indsat en ny bestemmelse om digital kommunikation med henblik på at følge op på aftalen om digitaliseringsklar lovgivning, som blev indgået i januar 2018 mellem den daværende regering (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) og Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Midlertidig forhøjelse i 2020 af iblandingskravet for bæredygtige biobrændstoffer

2.1.1. Gældende ret

Der har været et iblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer til landtransport siden 2010. Iblandingskravet er reguleret i biobrændstofloven, hvoraf det fremgår, at virksomheder, der er omfattet af loven, på årsbasis iblander mindst 5,75 pct. biobrændstoffer i alt brændstof til landtransport. Denne iblandingsprocent har været gældende siden iblandingskravets ikrafttræden i 2010. Dog var iblandingsprocenten lavere i 2010 og 2011, da virksomhederne skulle have indrettet deres tekniske og logistiske anlæg til at kunne håndtere de nye krav – se afsnit 2.6. Siden 1. januar 2012 har der været krav om en iblandingsprocent på 5,75 pct.

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, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1513/EU af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder, EU-Tidende 2015 nr. L 239, side 1 (VE-direktivet) udgør en stor del af baggrunden for Danmarks iblandingskrav om biobrændstoffer i landtransportsektoren.

I VE-direktivets artikel 3, stk. 4, fremgår det bl.a., at alle medlemsstater skal have mindst 10 pct. vedvarende energi i landtransport i 2020. I VE-direktivet er der ikke et krav til andelen af vedvarende energi i landtransport efter 2020. Bæredygtige biobrændstoffer eller el og brint lavet på f.eks. vind- eller vandkraft er i denne forbindelse at anse som vedvarende energi.

Efter den gældende bestemmelse i § 3, stk. 1, i biobrændstofloven skal alle virksomheder, der angiver og betaler energiafgift efter mineralolieafgiftsloven for det flydende brændstof, der sælges til transport, eller den naturgasleverandør, der er leverandør af gasformige brændstoffer til en gastankstation, eller selskaber, som hverken angiver eller betaler energiafgift for brændstoffet, men sælger brændstoffet til et selskab, som angiver og betaler energiafgift, og selv forbruger brændstoffet (herefter virksomheder), således (på årsbasis) anvende mindst 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer, målt efter energiindhold, i alt det brændstof, de sælger til landtransport. Der er altså ikke krav om, at der skal

være 5,75 pct. i benzin og 5,75 pct. i diesel, men der er et krav om, at der samlet set, for både benzin og diesel, skal være iblandet 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt det brændstof, der sælges til landtransport.

Der kan således anvendes konventionelle biobrændstoffer, også kaldet 1. generations biobrændstoffer, der typisk er lavet på sukkerrør, sukkerroer, korn, majs, palmeolie, sojaolie og rapsolie, til opfyldelse af forpligtelsen på 5,75 pct., ligesom der kan anvendes biobrændstoffer, der er dobbelttællende efter den gældende biobrændstoflov, også kaldet 2. generations biobrændstoffer, eller de såkaldte avancerede biobrændstoffer.

2. generations biobrændstoffer er typisk lavet på affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, eller lignocellulose råprodukter. Et yderligere kendetegn for denne type biobrændstoffer er, at de bliver produceret med kendte teknologier.

De avancerede biobrændstoffer produceres også på bl.a. affalds- og restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, lignocellulosisk materiale og andre materialer, der typisk ikke har andre anvendelsesområder, bortset fra afbrænding. De avancerede biobrændstoffer laves altså på de samme råprodukter som 2. generations biobrændstoffer, og der henvises til afsnit 2.3.1 for en uddybning af den historiske forskel på 2. generations biobrændstoffer og avancerede biobrændstoffer. De avancerede biobrændstoffer og 2. generations biobrændstoffer regnes typisk for de bæredygtige biobrændstoffer, der har den højeste CO₂-fortrængning. De avancerede biobrændstoffer er også karakteriseret ved, at produktionen heraf er en ny teknologi, der kun er ved at bevæge sig fra forsøgsværker til produktion i fuld skala. Der vil derfor kunne opstå mangel på avancerede biobrændstoffer med deraf følgende højere pris for de avancerede biobrændstoffer.

Bortset fra at biobrændstoffer skal være bæredygtige, stilles der ikke yderligere krav til biobrændstofferne.

Det følger af den gældende bestemmelse i § 8, stk. 1, nr. 1, i biobrændstofloven, at en overtrædelse af iblandingskravet i § 3, stk. 1, kan straffes med bøde.

I henhold til § 3, stk. 8, i biobrændstofloven kan klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætte regler om en anden biobrændstofandel, der ikke overstiger 5,75 pct., såfremt særlige forhold gør sig gældende. Særlige forhold kan i henhold til bestemmelsen eksempelvis være en krise, hvor der er behov for at trække på beredskabslagrene, eller en situation med mangel på bæredygtige biobrændstoffer. Bestemmelsen har hidtil ikke været anvendt.

2.1.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

Danmark er forpligtet til at sikre, at der i 2020 er mindst 10 pct. vedvarende energi i landtransport, jf. VE-direktivets artikel 3, stk. 4.

I dag iblandes der på årsbasis 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i landtransport. Sammen med bidraget fra vedvarende elektricitet fra vej- og jernbanetransport, forventes det, at der vil være 8,7 pct. vedvarende energi i landtransport i 2020, hvor kravet for vedvarende energi i henhold til VE-direktivet er 10 pct. Det bemærkes, at der er en mindre usikkerhed om andelen af el i 2020, da den beror på en fremskrivning.

De manglende ca. 1,3 pct. kan som udgangspunkt opfyldes på flere forskellige måder.

Kravet ville kunne opfyldes gennem en øget anvendelse af el til vej- og jernbanetransport. Dette ville kræve en yderligere elektrificering af jernbanerne eller en meget betydelig forøgelse af antallet af elbiler ud over det, der forventes med afsæt i den gældende regulering vedrørende elbiler. Dette vurderes dog ikke at være en reel mulighed i forhold til at opnå en effekt i 2020. Opfyldelsen vil også kunne ske gennem øget anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer. Denne metode er også omkostningsfuld, men væsentligt billigere end en markant øget elektrificering af landtransport inden for så kort tid. I den forbindelse har det været overvejet at øge kravet til anvendelse af de avancerede biobrændstoffer, men udover at disse er betydeligt dyrere end konventionelle bæredygtige biobrændstoffer, vurderes det, at der ikke vil være tilstrækkelige mængder avancerede biobrændstoffer til rådighed til at opnå VE-direktivets mål på 10 pct., i 2020.

Det har ligeledes været overvejet at anvende yderligere dobbelttællende biobrændstoffer (2. generations biobrændstoffer). Disse er, som de avancerede biobrændstoffer, noget dyrere end de konventionelle biobrændstoffer, om end de ikke er lige så dyre som de avancerede biobrændstoffer. Da iblandingskravet også omfatter gas, vil gasformige biobrændstoffer (biometan lavet på avancerede råprodukter) kunne bidrage til opfyldelse af målet på lige fod med flydende biobrændstoffer. Dog er antallet af gaskøretøjer så begrænset, at der kun kan komme et meget beskedent bidrag herfra i 2020.

Udover de avancerede biobrændstoffer findes der konventionelle bæredygtige biobrændstoffer. Disse konventionelle bæredygtige biobrændstoffer findes i store mængder og til priser, der er væsentligt tættere på prisen for fossile brændstoffer end flydende avancerede biobrændstoffer. På grund af den markante prisforskel på de forskellige biobrændstoftyper forventes det, at der særligt vil blive anvendt yderligere konventionelle bæredygtige biobrændstoffer til opfyldelse af VE-direktivets krav om 10 pct. vedvarende energi i landtransport i 2020.

Med henblik på at sikre gennemførelse af Danmarks forpligtelse til at have mindst 10 pct. vedvarende energi i landtransport fra 2020 foreslås det derfor at hæve iblandingskravet for bæredygtige biobrændstoffer fra de nuværende 5,75 pct. til 7,6 pct. VE-direktivet ophæves med virkning fra den 1. juli 2021 og afløses af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2018/2001/EU af 11. december 2018 om fremme af

anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (VE-direktivet II), hvori der i artikel 25, stk. 1, er fastsat et mål for brug af vedvarende energi i landtransportsektoren for 2030 (14 pct.). Det er samtidigt beskrevet i direktivet, at medlemsstaterne skal udarbejde en plan for, hvordan medlemsstaten vil komme til dette mål. Der er ikke krav om anvendelse af konventionelle biobrændstoffer i VE-direktivet II.

2.1.3. Den foreslåede ordning

For at sikre gennemførelse af VE-direktivet foreslås det med lovforslaget, at det gældende krav om iblanding af bæredygtige biobrændstoffer i brændstof til landtransport øges fra de nuværende 5,75 pct. til 7,6 pct. i perioden fra og med den 1. januar 2020 til og med den 31. december 2020. Kravet vil således udelukkende være gældende for år 2020. Fra 2021 vil kravet igen være 5,75 pct.

Den foreslåede ordning, hvor minimumsiblandingskravet for bæredygtige biobrændstoffer således hæves fra de nuværende 5,75 pct. til 7,6 pct., forventes, sammen med den forventede mængde vedvarende energi fra el i landtransport at gøre, at Danmark kan opfylde VE-direktivets krav om 10 pct. vedvarende energi i landtransport i 2020 på en effektiv måde.

Det foreslås endvidere at ændre klima-, energi- og forsyningsministerens bemyndigelse i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 8. Den gældende bemyndigelse giver ministeren mulighed for at fastsætte regler om en anden biobrændstofandel, der ikke overstiger 5,75 pct., såfremt særlige hensyn gør sig gældende, og hvor disse særlige hensyn gør, at det kan være nødvendigt at sænke iblandingskravet. Bemyndigelsen foreslås ændret således, at den tilpasses de procentsatser, der foreslås fastsat i § 3, stk. 1, for 2020. Forslaget er en konsekvens af, at iblandingskravet i stk. 1 hæves til 7,6 pct. i 2020. Det er med lovforslaget ikke tiltænkt at ændre på forholdene for, hvornår ministeren kan nedsætte iblandingskravet.

2.2. Indførelse af minimumsiblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer i benzin

2.2.1. Gældende ret

Efter den gældende bestemmelse i § 3, stk. 2, i biobrændstofloven skal benzin og diesel, der sælges til landtransport til slutbrugere indeholde mindst 1 pct. bæredygtige biobrændstoffer målt efter energiindhold. Benzin på 98 oktan eller derover er undtaget fra dette krav i henhold til § 3, stk. 4. Bortset fra denne bestemmelse har de forpligtede virksomheder stor metodefrihed i forhold til, hvorledes de vil opfylde iblandingskravet i § 3, stk. 1, om 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer på årsbasis af den samlede mængde brændstof til landtransport, som den enkelte virksomhed har bragt på markedet. Virksomhederne kan eksempelvis vælge, hvorvidt de vil iblande 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt det brændstof, der sælges til landtransport, eller om de hellere vil anvende en højere iblandingsprocent i særlige perioder, og en lavere iblandingsprocent i andre perioder.

Virksomhederne kan også vælge at iblande forskellige mængder bæredygtige biobrændstoffer i henholdsvis benzin og diesel.

2.2.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

I henhold til VE-direktivets artikel 3, stk. 4, påhviler det Danmark at sikre, at der er mindst 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i 2020. 7,6 procentpoint af de 10 pct. vedvarende energi, forventes at komme fra bæredygtige biobrændstoffer.

Graden af bæredygtighed varierer mellem forskellige typer af biobrændstoffer. De bæredygtige biobrændstoffer kan groft opdeles i tre kategorier. De biobrændstoffer, der har den højeste CO₂-fortrængning, er typisk biobrændstoffer lavet med affald eller restprodukter som råvare. Disse følges af biobrændstoffer lavet med råvarer, der har stivelse eller sukker som råvare, og biobrændstoffer der er lavet med olieholdige afgrøder som råvare (f.eks. palmer, raps, soja m.m.).

Billedet for de to sidstnævnte kan dog ændres betydeligt, når man i vurderingen af biobrændstoffets totale bæredygtighed inddrager det, der kaldes indirekte arealforskydninger. Indirekte arealforskydninger er bedre kendt under navnet indirect land use change (ILUC).

Denne problemstilling rammer særligt biobrændstoffer, der er dyrket med olieholdige afgrøder som råvare (biodiesel), og er mindre aktuel for biobrændstoffer, der har stivelse og sukker som råvare (bioethanol).

For at øge anvendelsen af bioethanol, der, jf. ovenstående, er mere bæredygtigt når ILUC-effekten inddrages, kan der fastsættes et minimumskrav for anvendelsen af bæredygtige biobrændstoffer til benzin på 5 pct. målt efter energiindhold. Den øgede anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer til benzin vil medvirke til at sikre en højere grad af bæredygtighed og CO₂-reduktioner blandt de i Danmark anvendte biobrændstoffer. Det vurderes, at et sådan krav vil kunne opfyldes inden for de standarder, der i dag er for benzin.

Der er i dag to standarder for iblanding af bioethanol i benzin: E5 og E10. De to standarder tillader iblanding af henholdsvis 5 og 10 pct. bioethanol i benzinen målt efter volumen. Langt de fleste biler kan problemfrit køre på E10. Der findes dog fortsat biler, der kan tage skade ved at køre på E10, mens alle biler kan køre på E5. Som hovedregel kan biler, der er produceret efter år 2000, køre på E10.

På baggrund af en vurdering fra Drivkraft Danmark, der er branche- og arbejdsgiverorganisation for selskaber, der leverer energi til mobilitet, opvarmning og proces med alle Danmarks tankstationer og raffinaderier som medlemmer samt LPG-branchen, anslår Energistyrelsen, at der er i omegnen af 100.000 biler, der ikke kan køre på E10, og som derfor har behov for E5. Disse biler vil typisk være mindst 19 år gamle, og det antages, at disse ældre biler kører betydeligt færre kilometer end nyere biler.

Om end behovet vurderes at være relativt beskedent, anslås det, at der i tilfælde af at virksomhederne vælger at introducere E10 på det danske marked, fortsat vil være et behov for, at der kan tankes E5 på udvalgte tankstationer i Danmark.

Et minimumsiblandingskrav på 5 pct. målt efter energiindhold forventes at ville medføre en øget brug af f.eks. bioethanol eller biometanol i forhold til i dag, hvor minimumsiblandingskravet er 1 pct. I dag iblander olieselskaberne som udgangspunkt kun 5 pct. bæredygtige biobrændstoffer i benzinen, da de overholder E5-standarden. De 5 pct. efter E5-standarden er målt efter volumenindhold, og da energiindholdet i bioethanol, der typisk anvendes i E5, er betydeligt lavere end i fossilt benzin, svarer de 5 volumenprocent kun til ca. 3,3 procent målt efter energiindhold. Der er således et ikke ubetydeligt potentiale for yderligere anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer i benzin.

2.2.3. Den foreslåede ordning

For at tilskynde til en højere grad af bæredygtighed for den samlede mængde af bæredygtige biobrændstoffer foreslås det med dette lovforslag, at der fastsættes et minimumskrav på 5 pct. for anvendelsen af de 1. generations bæredygtige biobrændstoffer, der har den højeste grad af bæredygtighed, når også ILUC-effekten inddrages i vurderingen, og derfor også den højeste fortrængningsgrad af drivhusgasser. I dette tilfælde vil der skulle fastsættes et minimumsiblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer i benzin.

Med forslaget minimeres risikoen for en øget anvendelse af biobrændstoffer, der tilsættes diesel, der kan være baseret på palmeolie, hvor ILUC-effekterne er høje.

På samme måde som ved det eksisterende iblandingskrav på 5,75 pct. biobrændstof i brændstof vil olieselskaberne, bortset fra det eksisterende krav i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 2, om, at der altid skal være iblandet mindst 1 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt brændstof til landtransport, have valgfrihed i forhold til, hvordan og hvornår de vil sikre det foreslåede iblandingskrav for benzin på 5 pct. Det afgørende er, at det enkelte selskab på årsbasis har iblandet 5 pct. bæredygtige biobrændstoffer i al den benzin, selskabet sælger i Danmark til landtransport.

Det fremgår af den gældende biobrændstoflovs § 8, stk. 1, nr. 1, at en overtrædelse af iblandingskravet i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, er strafbelagt. Med lovforslagets forslag om indførelse af et minimumsiblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer i benzin, vil overtrædelse af kravet ligeledes blive strafbelagt.

2.3. Tilpasning af dobbelttællingsbestemmelsen

2.3.1. Gældende ret

Efter den gældende dobbelttællingsbestemmelse i biobrændstoflovens § 3, stk. 4, kan bidraget fra bæredygtige biobrændstoffer, der er fremstillet på basis af affald, restpro-

dukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, lignocellulose eller avancerede biobrændstoffer anses for at være dobbelt så stort som bidraget fra andre biobrændstoffer. De avancerede biobrændstoffer er også fremstillet på basis af affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, lignocellulose, men er yderligere karakteriseret ved, at de typisk laves på teknologier, der ikke er tilstrækkeligt markedsmodne endnu.

Bestemmelsen indebærer, at biobrændstoffer, der er lavet på de nævnte råprodukter kan tælle dobbelt i forhold til iblandingskravet i den gældende lovs § 3, stk. 1 og 2. Dette medfører, at det gældende iblandingskrav på 5,75 pct. f.eks. kan opfyldes ved anvendelsen af 2,875 pct. bæredygtige biobrændstoffer lavet på de nævnte råprodukter.

Bestemmelsen er en implementering af art. 21, stk. 2, i VE-direktivet fra 2009, og blev indført for at tilgodese bestemte typer af bæredygtige biobrændstoffer.

Først i 2016 blev bestemmelsen udvidet til også at omfatte avancerede biobrændstoffer. Ændringen blev indført på baggrund af vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1513/EU af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (ILUC-direktivet), der introducerede avancerede biobrændstoffer til VE-direktivet. Udvidelsen blev implementeret i dansk ret med ændringslov nr. 1754 af 17. december 2016 om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport. Dele af loven træder dog først i kraft den 1. januar 2020.

De avancerede biobrændstoffer er også fremstillet på basis af affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, lignocellulose, men er yderligere karakteriseret ved, at de typisk laves på teknologier, der ikke er tilstrækkeligt markedsmodne endnu.

Det fremgår af ILUC-direktivet, at bæredygtige biobrændstoffer, der er lavet på de nævnte råprodukter, typisk har en markant højere CO₂-reduktion, ikke er lavet på fødevarer og har et væsentligt lavere aftryk i forhold til indirekte arealanvendelse. Det er disse attraktive egenskaber og karakteristika, der er baggrunden for, at man har ønsket at tilgodese denne type bæredygtige biobrændstoffer ved at lade dem være dobbelttællende, og dermed øge deres økonomiske værdi med henblik på en forøgelse af incitamentet til at anvende disse bæredygtige brændstoffer.

Årsagen til at man ikke primært, eller udelukkende, anvender bæredygtige biobrændstoffer lavet på disse råprodukter, er, at de er væsentligt dyrere end konventionelle bæredygtige biobrændstoffer (der typisk er lavet på fødevarer som sukkerrør, hvede, majs, palmeolie og raps), og at der er begrænsede mængder til rådighed.

Efter at dobbelttællingsbestemmelsen blev indført i VE-direktivet, var der en række medlemsstater, der mente, at det kunne være problematisk at fortolke, hvad der f.eks. er affald eller restprodukter. En række medlemsstater efterlyste derfor en liste, hvoraf det mere præcist fremgik hvilke råprodukter, der kunne medføre at de bæredygtige biobrændstoffer, der blev fremstillet på råprodukterne, kunne dobbelttælles. I samme periode øgedes interessen for de såkaldte avancerede biobrændstoffer. Et kendetegn for de avancerede biobrændstoffer er, at de typisk også er lavet på blandt andet affald eller restprodukter.

Da ILUC-direktivet, som skulle implementeres i medlemsstaterne senest den 10. september 2017, blev vedtaget i 2015, blev den tidligere dobbelttællingsbestemmelse i direktivets artikel 21, stk. 2, derfor afskaffet, og i stedet erstattet af en liste over råprodukter, hvorefter bæredygtige biobrændstoffer lavet på disse råprodukter på tilsvarende vis kunne dobbelttælles mod landtransportmålet på 10 pct. vedvarende energi i 2020.

Listen er opdelt i to dele. Den første del handler om de bæredygtige biobrændstoffer, der er fremstillet af de råprodukter, og andre brændstoffer, der er anført i bilag IX, del A, til ILUC-direktivet. Det er disse biobrændstoffer og andre brændstoffer, som kaldes avancerede biobrændstoffer.

Den anden del handler om bæredygtige biobrændstoffer, der er fremstillet af råprodukter, der er anført i bilag IX, del B, til ILUC-direktivet. Der er kun optaget brugt køkkenolie og animalsk fedt på denne liste. Bæredygtige biobrændstoffer baseret på disse råprodukter regnes ikke som avancerede, da de har været i produktion i en årrække, og er produceret på kendte teknologier.

Efter den gældende dobbelttællingsbestemmelse kan virksomheder ansøge Energistyrelsen om at forhåndsgodkende, at de bæredygtige biobrændstoffer, der er lavet på bestemte råprodukter, er omfattet af bestemmelsen, hvorefter disse bæredygtige biobrændstoffer kan tælle dobbelt i forhold til iblandingskravet på 5,75 pct. Energistyrelsen har i den forbindelse udarbejdet en liste over råprodukter, som styrelsen har godkendt efter den gældende dobbelttællingsbestemmelse. Denne liste findes i bilag B (positivliste for dobbelttælling) i Energistyrelsens Håndbog om dokumentation for biobrændstoffers bæredygtighed.

Efter ansøgning fra virksomhederne har Energistyrelsen løbende udstedt forhåndsgodkendelser af, at biobrændstoffer, der er baseret på bestemte råprodukter, og andre brændstoffer, kan anses for at være omfattet af den gældende dobbelttællingsbestemmelse. Normalt er disse godkendelser udstedt for fire år ad gangen. Begrænsningen blev indført for at tage højde for, at markedet for det godkendte råprodukt ikke ændrer sig således, at råproduktet ikke længere er at betragte som affald, restprodukt m.v. Enkelte af forhåndsgodkendelserne løber helt til 2021 eller 2022.

Da det ikke kan udelukkes, at en forhåndsgodkendelse, der er udstedt efter de gældende bestemmelser, ikke er omfattet af VE-direktivets bilag IX, som med dette lovforslag, jf. § 1, nr. 2 og 11, foreslås inkorporeret og optrykt som bilag 1 til biobrændstofloven, foreslås det, at disse forhåndsgodkendelse bliver i kraft til deres udløb og herefter ikke fornys.

Bæredygtige biobrændstoffer fra begge lister (bilag 1, del A og B) tæller dobbelt mod iblandingskravet på 5,75 pct. i biobrændstofloven. Derimod kan kun bæredygtige biobrændstoffer fra del A også anvendes til opfyldelse af det iblandingskrav på 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer, der træder i kraft i Danmark den 1. januar 2020, jf. Lov nr. 1754/2016.

2.3.2. Klima-, Energi-, og Forsyningsministeriets overvejelser

Da dobbelttællingsbestemmelsen i VE-direktivet er blevet ophævet med ILUC-direktivet og blevet afløst af de ovenfor nævnte lister i direktivets bilag IX, hvis formål er at præcisere, hvad der forstås ved affald, restprodukter m.v., bør direktivets bilag IX inkorporeres i dansk ret.

2.3.3. Den foreslåede ordning

Med lovforslaget foreslås dobbelttællingsbestemmelsen i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 4, ophævet og erstattet af en bestemmelse, der inkorporerer VE-direktivets bilag IX og optrykker dette som bilag 1 i loven. Ændringen består primært i, at definitionen af affald og restprodukter m.v. nu er præciseret.

Da det dog ikke kan udelukkes, at en forhåndsgodkendelse, der er udstedt efter de gældende bestemmelser, ikke er omfattet af VE-direktivets bilag IX, som med dette lovforslag, jf. § 1, nr. 2 og 11, foreslås inkorporeret og optrykt som bilag 1 til biobrændstofloven, foreslås det, at der indsættes en overgangsbestemmelse i loven, der sikrer, at de tilladelser, der i givet fald er givet til dobbelttælling af produkter, der ikke falder inden for de nye regler, vil kunne opretholdes indtil udløb.

2.4. Pligtmæssig digital kommunikation

2.4.1. Gældende ret

Biobrændstofloven indeholder ingen bestemmelser vedrørende pligtmæssig digital kommunikation, herunder om obligatorisk brug af selvbetjeningsløsninger.

Udgangspunktet er, at der er formfrihed ved henvendelse til offentlige myndigheder. Det er således efter gældende ret muligt at indgive ansøgninger, dokumentation m.v. til myndighederne ved brev, telefonisk eller ved personligt fremmøde. Dette gælder dog kun i det omfang, der ikke gælder særlige formkrav o.l. i bekendtgørelser udstedt med hjemmel i loven.

Den primære kommunikation mellem virksomhederne og Energistyrelsen i henhold til biobrændstofloven, består af indsendelse af et excel ark, en gang om året indeholdende

dokumentation for opfyldelse af iblandingskravet i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1. Denne kommunikation foregår allerede i dag digitalt.

Derudover kan der indgives ansøgning om optagelse af bestemte råprodukter på Energistyrelsens positivliste. Disse ansøgninger indgives typisk også digitalt i dag.

Endelig foregår den almindelige kommunikation mellem virksomhederne og Energistyrelsen ligeledes digitalt.

2.4.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

I januar 2018 indgik et enigt Folketing med den daværende regering (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) og Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti en aftale om digitaliseringsklar lovgivning. Med aftalen forpligtes Folketinget til at følge principperne for digitaliseringsklar lovgivning, når der indgås politiske aftaler og efterfølgende vedtages ny lovgivning. Formålet er, at lovgivningen skal være enkel og klar, så den er let at forstå for borgere og virksomheder, og den skal kunne understøttes digitalt.

Som følge heraf, foreslås det med dette lovforslag, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at fastsætte regler om pligtmæssig digital kommunikation inden for biobrændstoflovens områder, herunder bestemmelser fastsat i henhold til loven eller EU-retsakter om forhold omfattet af loven.

Der ses ikke på nuværende tidspunkt at være et stort behov for en hjemmel til at sikre digital kommunikation, da kommunikationen mellem Energistyrelsen og de omfattede virksomheder er begrænset og allerede foregår digitalt, da virksomhederne indgiver deres årsrapporter og ansøgninger om dobbelttælling digitalt. Kommunikationen udover disse to tilfælde foregår typisk via e-mail og telefon. Det foreslås alligevel at indsætte en digital hjemmelsbestemmelse, da det ikke kan udelukkes, at der senere kan opstå et behov for at sikre anvendelse af brugervenlige digitale løsninger.

Det kan heller ikke udelukkes, at biobrændstofområdet i fremtiden vil skulle udvide anvendelsen af digital kommunikation mellem Energistyrelsen og virksomhederne. Eksempelvis bestemmes det i VE-direktivet II, at der skal etableres en database som alle medlemsstater og deres virksomheder skal indrapportere til. Der kan derfor opstå et behov for at kunne pålægge virksomhederne at indrapportere til denne database.

2.4.3. Den foreslåede ordning

Med lovforslaget foreslås det, at klima-, energi- og forsyningsministeren får en generel bemyndigelse til at udstede regler om pligtmæssig digital kommunikation inden for biobrændstoflovens område, herunder bestemmelser fastsat i henhold til loven samt EU-retsakter om forhold omfattet af

loven. Dette betyder, at der ved bekendtgørelse kan fastsættes regler om, at borgere og virksomheder har pligt til at kommunikere digitalt med den ansvarlige myndighed, herunder via bestemte digitale systemer som f.eks. ved selvbetjeningsløsninger, m.v., ved forespørgsler, ansøgninger, anmeldelser, indberetning mv., og at svaret fra myndigheden sendes digitalt.

De ansvarlige myndigheder er de myndigheder, som er tilagt kompetencer efter biobrændstofloven. Det er i første omgang klima-, energi- og forsyningsministeren og Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet. Endvidere er det Energistyrelsen, som i medfør af bekendtgørelse nr. 1068 af 25. oktober 2019 om Energistyrelsens opgaver og beføjelser har fået tillagt en række af ministerens kompetencer efter biobrændstofloven.

Generelt gælder det for bemyndigelserne, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at forespørgsel, ansøgning m.v. fra virksomheder og borgere til myndigheder, som ikke indgives digitalt, skal afvises, dog efter behørig vejledning efter forvaltningsloven.

Bemyndigelserne omfatter også ministerens svar på henvendelser mv. fra borgere og virksomheder. Det er her hensigten i vidt muligt omfang at anvende borgernes og virksomhedernes Offentlige Digitale Post til brug for meddelelser m.v. fra myndigheder, da der ikke findes et centralt register over e-mailadresser.

Hvad angår fritagelse for tilslutning til Offentlig Digital Post, henvises der i det hele til de regler, som Finansministeriet og Erhvervsministeriet har fastsat om henholdsvis fritagelse af fysiske personer fra tilslutning til Offentlig Digital Post m.v. og fritagelse af juridiske enheder med CVR-nummer samt fysiske personer med erhvervsaktiviteter for tilslutning til Offentlig Digital Post. Fritagelse for tilslutning til Offentlig Digital post medfører ikke samtidig fritagelse for pligten til at benytte en af Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet etableret digital selvbetjeningsløsning.

Ministeren kan endvidere med bemyndigelsen fastsætte regler for digital kommunikation fra ministeren. Dette kunne f.eks. være, at et svar på en henvendelse i den digitale selvbetjeningsløsning sendes tilbage til afsenderen via den digitale selvbetjeningsløsning.

Hvis særlige forhold gør sig gældende, vil borgeren eller virksomheden dog kunne ansøge m.v. på anden vis. Dette gælder f.eks. ved særlige handicap, manglende digitale kompetencer, visse socialt udsatte borgere, sprogvanskeligheder m.v., der gør at borgere og virksomheder ikke kan ansøge digitalt. Der kan endvidere være tale om, at der meddeles en midlertidig fritagelse, hvis en borger eller virksomhed f.eks. har mistet adgangsplysninger til nem-id eller midlertidigt er uden internetforbindelse. Det vil indgå i vurderingen, om der er meddelt undtagelse for digital kommunikation af en anden offentlig myndighed for samme forhold.

Lovforslaget ændrer ikke på borgernes eller virksomhedernes materielle rettigheder efter anden lovgivning eller efter de love, der er omfattet af lovforslaget. Det er alene måden, hvorpå borgeren skal ansøge, anmelde, indberette mv., der slås fast som digital kommunikation, i det omfang ministeren udnytter bemyndigelsen. Det bemærkes, at hvis bemyndigelsen måtte blive udnyttet, skal reglerne naturligvis ligge indenfor rammerne af Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2016/679/EU af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (herefter benævnt databeskyttelsesforordningen), og lov nr. 502 af 23. maj 2018 om supplerende bestemmelser til forordning om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (herefter benævnt databeskyttelsesloven). En eventuel udveksling af oplysninger mellem myndigheder kan rummes inden for forvaltningslovens videregivelsesregler.

2.5. Præcisering af straffebestemmelser

2.5.1. Gældende ret

Efter biobrændstoflovens § 8, der hjemler bødestraf, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, kan man efter § 8, stk. 1, nr. 2, ifalde straf for overtrædelse af 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 vejkøretøjer, jf. § 3 e, med mindst 6 pct. senest den 31. december 2020. Der hjemles også bødestraf efter § 8, stk. 1, nr. 5, hvis virksomhederne ikke opfylder overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne i artikel 8-12 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2015/757/EU af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (MRV-forordningen), ligesom der også er bødestraf for overtrædelse af § 8, stk. 1, nr. 6, hvis virksomheder undlader at rapportere i henhold til § 5, stk. 1 og 2.

2.5.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

Med lovforslaget foreslås det, at de nævnte straffebestemmelser i biobrændstofloven præciseres og gøres nemmere at læse.

I § 8, stk. 1, nr. 2, 5 og 6 er der blevet anvendt ordet ”og” i stedet for ordet ”eller”.

Energistyrelsen er blevet opmærksom på, at disse bestemmelser derfor ikke er tilstrækkelig tydelige. Derfor foreslås bestemmelserne ændret, så der ikke kan opstå tilfælde af fortolkningsstvul vedrørende straffebestemmelsernes rækkevidde.

2.5.3. Den foreslåede ordning

Derfor foreslås, at i § 8, stk. 1, nr. 2, 5 og 6 ændres ”og” til ”eller”. Den foreslåede ændring præciserer den hidtidige retstilstand, og der er med den foreslåede ændring ikke tilset materielle ændringer, og der vil derfor fortsat kunne straffes ved overtrædelse af hver enkelt af de angivne bestemmelser.

2.6. Ophævelse af hjemmel for klima-, energi- og forsyningsministerens til at fastsætte overgangsbestemmelser om gradvis indfasning af iblandingskrav

2.6.1. Gældende ret

Den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, der fastslår, at der skal iblandes 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt brændstof til landtransport, trådte i kraft den 1. januar 2010. I den gældende lovs § 11 giver klima-, energi- og forsyningsministeren mulighed for at fastsætte overgangsbestemmelser om gradvis indfasning af virksomhedernes forpligtelse efter lovens § 3, stk. 1, således at den årlige biobrændstofandel gradvis hæves til 5,75 pct. Indfasningsbestemmelsen blev anvendt i årene 2010-2011.

Introduktionen af et iblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer i 2010 indebar, at virksomhederne (olieselskaberne) skulle udbygge den infrastruktur, der håndterer iblanding og distribution af bæredygtige biobrændstoffer og fossile brændstoffer. Denne ændring af infrastruktur m.v. forudsatte blandt andet myndighedsgodkendelser, projektering og udbygning af tankanlæg.

Det blev vurderet, at disse forberedelser ikke kunne nås inden iblandingskravet trådte i kraft, hvorfor ministeren udstedte bekendtgørelse nr. 1403 af 15. december 2009 om biobrændstoffers bæredygtighed m.v., hvoraf det af § 15 fremgår, at forpligtelsesprocenten efter lovens § 3, stk. 1, skulle indføres gradvist i årene 2010 til 2011 og fastsættes til 0,75 pct. i 2010 og 3,3 pct. i 2011, hvorefter den årlige forpligtelsesprocent ville være på 5,75 pct. fra og med den 1. januar 2012. Iblandingskravet har således været på 5,75 pct. siden 1. januar 2012.

2.6.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

Indfasningsbestemmelsen blev i sin tid indført for at sikre en let introduktion af bæredygtige biobrændstoffer i Danmark.

Indfasningen fandt sted i årene 2010-2011 og siden 1. januar 2012 har iblandingskravet været på de 5,75 pct., der fortsat er gældende.

Af bemærkningerne til den gældende biobrændstoflov fremgår det, at indfasningsbestemmelsen forventes anvendt for årene 2010-2011. Der ses ikke længere et behov for bestemmelsen.

2.6.3. Den foreslåede ordning

Da der ikke længere ses et behov for bestemmelsen om indfasning af iblandingskravet, foreslås det med lovforslaget, at bestemmelsen ophæves.

2.7. Nyaffattelse af krav om anvendelse af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransport

2.7.1. Gældende ret

Der er i gældende lovgivning ikke noget krav om anvendelse af avancerede biobrændstoffer.

Med lov nr. 1754 af 27. december 2016 om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport (Indførelse af krav om anvendelse af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransport, ændret definition af, hvilke virksomheder der er omfattet af loven, bemyndigelse til fastsættelse af regler til efterlevelse af MRV-forordning om fremme af reduktion af CO₂-emissioner fra søtransport samt regler om adgang til skibe), blev der vedtaget krav om anvendelse af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer til landtransport fra 2020.

Af den vedtagne bestemmelse, der fremgår af lovens § 1, nr. 8, følger at enhver virksomhed har pligt til at sikre, at avancerede biobrændstoffer udgør mindst 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold. Det fremgår endvidere af bestemmelsen, at virksomheden alene kan medregne biobrændstoffer, der overholder krav til biobrændstoffers bæredygtighed fastsat i medfør af biobrændstoflovens § 4. Forpligtelsen skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår.

Samtidigt blev vedtaget en bemyndigelse, jf. § 1, nr. 11 og 12, i lov 1754, til klima-, energi- og forsyningsministeren til at nedsætte kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer, såfremt særlige hensyn gør sig gældende, herunder i krisesituationer, hvor der er behov for at trække på beredskabslagrene, hvis avancerede biobrændstoffer bliver uforholdsmæssigt dyre, hvis der er mangel på bæredygtige biobrændstoffer eller hvor der gøres brug af andre vedvarende energiteknologier i landtransportsektoren end anvendelsen af biobrændstoffer. Endvidere blev vedtaget lovtekniske ændringer som konsekvens af indsættelsen af 0,9 pct.-kravet.

De pågældende ændringspunkter er ikke sat i kraft, da ikrafttrædelsesdatoen blev sat til den 1. januar 2020, jf. § 2, stk. 2 i lov 1754/2016.

2.7.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

Ved indførelsen af kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer fra 2020 blev der givet aktørerne på markedet mulighed for at foretage de nødvendige investeringer, inden kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer i henhold til § 2, stk. 2, i lov nr. 1754 skulle træde i kraft den 1. januar 2020.

De ændringer, der blev vedtaget med lov 1754 med henblik på indførelse af kravet om 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i brændstoffer til landtransport den 1. januar 2019, indgår i § 3 i biobrændstofloven. Da dette lovforslag ligeledes indebærer en række andre ændringer § 3 i biobrændstofloven, som skal træde i kraft den 1. januar 2020, vil det af lovtekniske grunde være nødvendigt at nyaffatte hele § 3 og samtidigt ophæve ovennævnte ændringspunkter i lov 1754 fra 2016.

2.7.3. Den foreslåede ordning

Af lovtekniske grunde foreslås det at nyaffatte hele § 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 2. Samtidig foreslås de tilsvarende bestemmelser i lov nr. 1754 ophævet, jf. dette lovforslags § 2, nr. 1.

For en nærmere redegørelse for kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransport og konsekvenserne heraf, henvises til de specielle bemærkninger til de foreslåede nyaffattelser af § 3, stk. 3 og 10, jf. lovforslagets § 1, nr. 2. Endvidere kan der for en nærmere udbygning af bl.a. baggrunden for vedtagelsen af ILUC-direktivet og kravet til medlemsstaterne om at sikre indførelse af nationale minimumskrav til anvendelse af avancerede biobrændstoffer, henvises de almindelige bemærkninger til lovforslaget til lov nr. 1754 af 27. december 2016, jf. Folketingstidende 2016-17, A, L 67, som fremsat den 9. november 2016.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Indførelsen af krav om 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer samt forhøjelsen af iblandingskravet fra de nuværende 5,75 pct. til 7,6 pct. i 2020, for alt brændstof, der sælges til landtransport vil medføre udgifter for stat, regioner og kommuner (som brugere af brændstof) på ca. 1 mio. kr. årligt i form af øgede brændstofudgifter.

Med en øget anvendelse af biobrændstoffer vil staten derudover dels få et direkte statsligt provenutab fra CO₂-afgifter på ca. 20 mio. kr. og dels et afledt provenutab som følge af højere brændstofpriser på ca. 190 mio. kr. – i alt ca. 210 mio. kr.

Iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer forventes at medføre et afledt statsligt provenutab på 190 mio. kr. som følge af ændrede brændstofpriser.

Det vurderes, at lovforslaget ikke vil medføre administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner.

Folketingets partier indgik i januar 2018 en aftale om digitaliseringsklar lovgivning, som skal sikre et mere enkelt og klart lovgrundlag, som er let at forstå og omsætte til sikre og brugervenlige digitale løsninger. Digitaliseringsstyrelsens vejledning herom fra maj 2018 indeholder syv principper, som er vurderet. Forslaget om, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at fastsætte regler om pligt-

mæssig digital kommunikation inden for biobrændstofloven, har ikke i sig selv nogen økonomiske eller implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Lovforslaget implementerer dele af VE-direktivet for år 2020. Kravet fra VE-direktivet om, at der skal være 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren gælder kun for året 2020.

Den 1. juli 2021 afløses VE-direktivet af VE-direktivet II.

En forhøjelse af det generelle iblandingskrav fra 5,75 pct. til 7,6 pct. forventes at medføre øgede omkostninger til biobrændstoffer på ca. 190 mio. kr. i 2020. Nettoudgifter for erhvervet forventes at være på ca. 170 mio. kr., da CO₂-afgiftsbetalingen med forslaget vil blive reduceret med ca. 20 mio. kr. som følge af øget anvendelse af biobrændstoffer. Erhvervets omkostninger forventes at blive overført til forbrugerne gennem en højere pris på brændstof.

Indførelsen af et iblandingskrav på 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer forventes at medføre øgede omkostninger til brændstof på ca. 160 mio. kr. årligt. Da kravet ikke i sig selv vil lede til øget anvendelse af biobrændstoffer, vil der ikke være en ændring i betaling af CO₂-afgift. Udgifter for erhvervet forventes således at udgøre 160 mio. kr., som forventes at blive overført til forbrugerne gennem en højere pris på brændstof.

De samfundsøkonomiske omkostninger ved forhøjelsen af iblandingskravet fra 5,75 pct. til 7,6 pct. forventes at udgøre ca. 380 mio. kr. i 2020. De årlige samfundsøkonomiske omkostninger ved indførelsen af iblandingskravet på 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer forventes at udgøre ca. 330 mio. kr. Begge inklusive sideeffekter.

De samfundsøkonomiske omkostninger hidrører primært fra en højere kostpris på biobrændstoffer og afledte effekter som følge af en højere brændstofpris. Det forventes bl.a., at en øget brændstofpris vil medføre en øget grænsehandel med deraf følgende tab af afgifter på de varer, der indkøbes uden for Danmark. Yderligere forventes det, at øgede brændstofudgifter generelt vil medføre et lavere bilsalg, og færre antal kørte kilometer, der ligeledes vil føre til et lavere afgiftsprovenu.

Der er tale om opfyldelse af en direktivforpligtelse i år 2020, der gælder for alle medlemsstater, hvorfor der kan ske lignende prisstigninger i vores nabolande. Konkurrenceforvridningen som følge af forhøjelsen af iblandingskravet forventes derfor at være begrænset. Sverige, Norge og Finland anvender eksempelvis langt flere bæredygtige biobrændstoffer end Danmark gør. Tyskland anvender også bæredygtige biobrændstoffer i et omfang, der mindst er på højde med det danske forbrug. Det er dog muligt at opfylde direktivet på anden vis end ved krav, f.eks. ved en afgiftslempelse på biobrændstoffer. Efter år 2020 forventes alle Danmarks nabo-

lande at have et højere iblandingskrav end det, der vil være gældende i Danmark efter år 2020, dvs. 5,75 pct.

Den foreslåede ordning forventes at afstedkomme en meget begrænset forøgelse af de administrative byrder for erhvervslivet. De administrative byrder vurderes at være under 4 mio. kr. årligt, hvorfor de ikke kvantificeres yderligere.

De fem principper for agil erhvervsrettet regulering er blevet vurderet og ikke fundet relevante for lovforslaget, da det primære formål med lovforslaget er at forøge det allerede eksisterende iblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer. Forslaget vurderes derfor ikke at få betydning for virksomhedernes anvendelse af teknologier og forretningsmodeller.

Det bemærkes samtidigt, som anført i afsnit 2.2.1., at de forpligtede virksomheder har stor metodefrihed i forhold til, hvorledes den enkelte virksomhed vil opfylde iblandingskravet. Lovgivningen giver således allerede virksomhederne mulighed for fleksibilitet i forhold til, hvorledes de ønsker at opfylde lovens iblandingskrav. Den foreslåede ordning justerer på denne metodefrihed for iblanding af bæredygtige biobrændstoffer for virksomhederne.

På samme måde som ved det eksisterende iblandingskrav på 5,75 pct., vil olieselskaberne have valgfrihed i forhold til hvordan og hvornår de vil sikre det foreslåede iblandingskrav for benzin på 5 pct. Det afgørende er, at det enkelte selskab på årsbasis har iblandet 5 pct. bæredygtige biobrændstoffer målt efter energiindhold i al den benzin, der i Danmark sælges til landtransport.

Endvidere forslås der indsat en bestemmelse i lovforslaget, der muliggør, at der kan fastsættes nærmere regler om pligt-mæssig digital kommunikation inden for biobrændstofloven anvendelsesområde. Da al kommunikation med virksomheder allerede i dag sker digitalt, vurderes bestemmelserne ikke at medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget om digital kommunikation vurderes at medføre begrænsede administrative konsekvenser for borgerne, da korrespondancen med borgerne inden for lovens område er af mindre omfang og allerede i dag primært foregår digitalt.

6. Miljømæssige konsekvenser

Med forbehold forventes det, at lovforslaget vil medføre en CO₂-besparelse på 170.000 - 180.000 tons CO₂ i år 2020. Derudover forventes der mindre positive miljøeffekter som følge af et reduceret kørselsomfang, der følger af en øget pris på brændstof.

I afsnit 2.2.1. er det beskrevet, at de forpligtede virksomheder har en vis metodefrihed i forhold til, hvorledes det enkelte selskab vil opfylde iblandingskravene. Denne metodefrihed indebærer også, at det er op til den enkelte virksomhed at bestemme hvilken type bæredygtige biobrændstoffer, den ønsker at anvende.

Selvom biobrændstoffer er bæredygtige kan de have en meget varierende drivhusgasfortrængning, da denne bl.a. afhænger af de råprodukter, som biobrændstofferne bliver produceret på og på selve produktionsprocessen samt det dertil anvendte procesbrændsel. Biobrændstoffet skal have en minimumsfortrængningsprocent i forhold til de fossile brændstoffer på mindst 50 pct. for, at biobrændstoffet vil kunne anses som bæredygtigt, og dermed kan blive anvendt ved opfyldelsen af iblandingskravet.

Da der ikke er regler for, hvilke bæredygtige biobrændstoffer, virksomhederne skal anvende, og da fortrængningsprocenten kan variere for de enkelte typer af bæredygtige biobrændstoffer, vil der være nogen usikkerhed for beregningen af de miljømæssige konsekvenser.

Det fremgår af den gældende biobrændstoflov, at nogle biobrændstoffer tæller dobbelt i forhold til det generelle iblandingskrav på 5,75 pct. Dette vanskeliggør en præcis opgørelse af den samlede drivhusgasudledning. De dobbelttællende biobrændstoffer vil typisk have en højere drivhusgasfortrængning.

Dobbelttællingsmekanismen indebærer, at hvis der anvendes f.eks. 0,5 procent dobbelttællende biobrændstoffer svarer dette til 1,0 pct. ikke-dobbelttællende (konventionelle) biobrændstoffer. Det vil sige, at 5,75 pct.-iblandingskravet eksempelvis vil kunne opfyldes med 2,875 pct. dobbelttællende biobrændstoffer, eller med f.eks. 2 pct. dobbelttællende biobrændstoffer og 1,75 pct. ikke-dobbelttællende (konventionelle) biobrændstoffer.

Når nogle biobrændstoffer tæller dobbelt mod 5,75 pct.-iblandingskravet, vil der derfor blive anvendt færre biobrændstoffer målt efter volumen. En øget anvendelse af dobbelttællende biobrændstoffer vil derfor have den konsekvens, at reduktionen i drivhusgasudledningen vil være mindre, end hvis der ikke havde været anvendt dobbelttællende biobrændstoffer.

Også i forhold til anvendelsen af dobbelttællende bæredygtige biobrændstoffer har virksomhederne metodefrihed, hvorfor det er op til virksomhederne, hvorvidt og i hvilke mængder de vil anvende dobbelttællende bæredygtige biobrændstoffer til opfyldelse af iblandingskravet.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget 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, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1513/EU af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder, EU-Tidende 2015 nr. L 239, side 1 (VE-direktivet) i dansk ret.

VE-direktivet udgør en stor del af grundlaget for Danmarks iblandingskrav om bæredygtige biobrændstoffer i landtransportsektoren. I art. 3, stk. 4, i VE-direktivet er det blandt andet bestemt, at alle medlemsstaterne skal anvende mindst 10 pct. vedvarende energi i landtransport i 2020. Bæredygtige biobrændstoffer og el lavet på f.eks. vind- eller vandkraft er i denne forbindelse at betragte som vedvarende energi.

Den gældende lov fastslår, at der skal iblandes mindst 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt brændstof til landtransport. Denne iblandingsprocent foreslås forhøjet til mindst 7,6 pct. i år 2020, således at bidraget fra bæredygtige biobrændstoffer og el til tog og vejgående køretøjer samlet bliver på 10 pct. og derved opfylder VE-direktivets krav om mindst 10 pct. vedvarende energi i landtransport i 2020.

Med lovforslagets § 1, nr. 2 vil iblandingskravet på 5,75 pct. i den gældende biobrændstoffs § 3, stk. 1, blive forhøjet til 7,6 pct. for året 2020. Efter år 2020 vil iblandingskravet igen være 5,75 pct. For at tilskynde til en endnu højere grad af bæredygtighed af de anvendte biobrændstoffer foreslås det endvidere, at der indføres et minimumsiblandingskrav på 5 pct. for bæredygtige biobrændstoffer i alt benzin til landtransport. Det foreslås ikke, at der til enhver tid skal være 5 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt benzin til transport, men det foreslås, at der på årsbasis skal være mindst 5 pct. bæredygtige biobrændstoffer i den samlede mængde benzin til landtransport, som den enkelte virksomhed har bragt på markedet, altså på samme måde som ved det eksisterende iblandingskrav.

Lovforslaget skal også implementere dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1513 af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (ILUC-direktivet). ILUC-direktivet indeholder blandt andet et krav, at anvendelse af avancerede biobrændstoffer skal udgøre mindst 0,5 procentpoint af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold, som vedtaget i artikel 2, stk. 2, litra e, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1513 af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (ILUC-direktivet).

Lovforslaget overimplementerer denne del af direktivet, da lovforslaget udmønter regeringens aftale af 9. juni 2016 om modernisering af planloven med Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti: "Et Danmark i bedre balance – Bedre rammer for kommuner, borgere og virksomheder i hele landet", hvori det er aftalt, at iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer i Danmark skal være på 0,9 pct. Overimplementeringen vurderes dog at ikke-bebyrdende overimplementering.

Den 1. juli 2021 afløses VE-direktivet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2018/2001/EU af 11. december 2018

om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (VE-direktivet II), hvori der i artikel 25, stk. 1, er fastsat et mål for brug af vedvarende energi i landtransportsektoren for 2030 (14 pct.).

I VE-direktivet II er der fastsat et mål for brug af vedvarende energi i landtransportsektoren for 2030 (14 pct.), og det er samtidigt beskrevet i direktivet, at medlemsstaterne skal udarbejde en plan med en retning for, hvordan medlemsstaten vil indfrimålet.

I VE-direktivet II er der ikke et krav om iblanding af konventionelle bæredygtige biobrændstoffer.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Lovforslaget er sendt i høring den 31. oktober 2019, med frist for afgivelse af høringssvar den 14. november, hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

3F, ACE Denmark Akkrediteringsinstitutionen, inklusiv Akkrediteringsrådet, Advokatrådet – Advokatsamfundet, Akademiet for de Tekniske Videnskaber, Altinex Oil Denmark A/S, Ankenævnet på Energiområdet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdstilsynet, Benzinforhandlerne Fælles Repræsentation, BFI-indkøb, Bilfærgernes Rederiforening, Bio-Energipark Tønder, Brancheforeningen for Biogas, Brancheforeningen for Biogas (Bruno Sander Nielsen), Brancheforeningen for Decentral Kraftvarme, Cepos, Cevea, Circle K, CO-industri, Concito, Dajolka, Daka, Dakofo, DANAK (Den Danske Akkrediterings- og Metrologifond), Danisco – Genencor, Hveiti, Danish Offshore Industry (Esben Mortensen), Danish Operators, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Tekniske Universitet, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Affaldsforening, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Byggeri, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Gasteknisk Center (DGC), Dansk Geotermi Aps, Dansk Industri, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Skovforening, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik (DLTL), Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Det Økologiske Råd, DONG Energy A/S, DS Håndværk & Industri, DTU – Afdelingen for myndighedsbetjening, Emmelev Mølle, Drivkraft Danmark, Energiklagenævnet, Energinet.dk, Energitilsynet, Energitjenesten, Forbrugerrådet, Foreningen af Rådgivende Ingeniører (FRI), Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Foreningen Danske Kraftvarmeværker, Foreningen for Slutbrugere af Energi, Fremsyn, Frie Elforbrugere, Go'on, Greenpeace, GTS (Godkendt Teknologisk service), Haahr benzin, HMN Naturgas I/S, Hornslyd Købmandsgaard A/S, Håndværksrådet, Inbicon, Ingeniørforeningen i Danmark (IDA), KL (Kommunernes Landsforening), Københavns Kommune - Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune – Økonomiforvaltningen, Landbrug & Fødevarer, Landsorganisationen i Danmark (LO), Maskinmestrenes Forening, Materialeplatformen, Møllerup Mølle, Mærsk olie og Gas AS, Nature Energy, Nephentes, Noah, Nordic Green, Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi, Nordsøenheden,

Novozymes, Offentlig Ansattes Organisationer (OAO), OK, Oles Olie, Organisationen for Vedvarende Energi, Q8, Rederiforeningen af 2010, RenoSam, Rigsrevisionen, Samvirkende Energi- og Miljøkontorer, SDE - Sammensluttede Danske Energiforbrugere, Seges, Skibs- og Bådebyggerier-

nes Arbejdsgiverforening Danske Maritime, Statoil, Søfartens Ledere og Radiotelegrafistforeningen af 1917, Sønderjysk Landboforening, Tekniq, Teknologisk Institut, UNO X, Vattenfall A/S, Vindmølleindustrien, WWF og Østkraft.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	ca. 1 mio. kr. årligt i form af meromkostninger til brændstof. Derudover forventes et statsligt provenutab på ca. 210 mio. kr. i 2020 som følge af forhøjelsen af iblandingskravet, og ca. 190 mio. kr. årligt ved indførelsen af et krav om 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer.
Implementerings-konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Nettoomkostningerne for erhvervslivet forventes at udgøre ca. 170 mio. kr. i 2020 for så vidt angår forhøjelse af iblandingskravet. Nettoomkostningerne for erhvervslivet ved en indførelse af krav til avancerede biobrændstoffer forventes at udgøre ca. 160 mio. kr. om året.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen nævneværdige administrative konsekvenser.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Forslaget om digital kommunikation vurderes at medføre begrænsede administrative konsekvenser for borgerne, da korrespondancen med borgerne inden for lovens område er af mindre omfang og allerede i dag primært foregår digitalt.
Miljømæssige konsekvenser	CO ₂ -besparelse på 170-180.000 tons. Marginal reduceret udledning af partikler og NO _x	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget gennemfører dele VE-direktivet (2009/28/EF). VE-direktivet udgør en stor del af grundlaget for Danmarks iblandingskrav om bæredygtige biobrændstoffer i landtransportsektoren. I art. 3, stk. 4, i VE-direktivet er det blandt andet bestemt, at alle medlemsstaterne skal have iblandet mindst 10 pct. vedvarende energi i landtransport i 2020. Konsekvensen af lovforslaget er blandt andet, at iblandingskravet forøges for år 2020, hvorefter iblandingskravet vil blive sænket til de nuværende 5,75 pct. Endvidere foreslås det, at der indføres et minimumsiblandingskrav på 5 pct. for bæredygtige biobrændstoffer i al benzin til landtransport for år 2020, hvorefter kravet bortfalder. VE-direktivet afløses 1. juli 2021 af VE-direktivet II (2018/2001/EU), hvori der i artikel 25, stk. 1, er fastsat et mål for brug af vedvarende energi i landtransportsektoren for 2030 (14 pct.).	
Er i strid med de fem principper for implementering	JA	NEJ

af erhvervsretter EU-regulering		X
---------------------------------	--	---

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

I den gældende bestemmelse i § 2, nr. 1, i biobrændstofloven defineres avancerede biobrændstoffer som biobrændstoffer, der er fremstillet af råprodukter, og andre brændstoffer, der er anført i bilag IX, del A, til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1513 af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (ILUC-direktivet).

I § 2, nr. 1, foreslås det, at definitionen på avancerede biobrændstoffer affattes således: Biobrændstoffer, der er fremstillet af råprodukter, og andre brændstoffer, der er anført i bilag 1, del A.

Med lovforslagets § 1, nr. 11 foreslås det, at listen i ILUC-direktivet bilag IX, del A, i stedet indsættes som bilag 1, del A til biobrændstofloven.

Med forslaget foreslås det, at definitionen af avancerede biobrændstoffer tilpasses, således at den henviser til lovens bilag 1 i stedet for ILUC-direktivets bilag IX, del A. Vurderingen er, at retstilstanden som følger heraf ikke ændres.

Til nr. 2

Det foreslås med lovforslaget, at § 3 i biobrændstofloven nyaffattes.

I Danmark har der været et iblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer til landtransport siden 2010. Iblandingskravet er reguleret i biobrændstoflovens § 3, jf. § 4. Bestemmelserne i § 3 og regler fastsat i medfør af loven sikrer delvis gennemførelse af VE-direktivets målsætning om 10 pct. vedvarende energi i landtransportsektoren i 2020, jf. direktivets artikel 3, stk. 4. Bæredygtige biobrændstoffer og el lavet på f.eks. vind- eller vandkraft er i denne forbindelse at anse som vedvarende energi.

(§ 3, stk. 1)

Det følger af den gældende bestemmelse i § 3, stk. 1, at 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. 4. 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, jf. dog stk. 5.

Den gældende bestemmelse i § 3, stk. 1, 1. pkt., indebærer, at de af loven omfattede virksomheder, jf. § 2, nr. 10, har pligt til at sikre, at biobrændstoffer udgør mindst 5,75 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt på energiindhold.

Det følger af den gældende bestemmelse i § 3, stk. 1, 2. pkt., at virksomhederne alene kan medregne biobrændstoffer, der overholder krav fastsat i medfør af lovens § 4 til biobrændstoffers bæredygtighed. Hjemlen i § 4 er udmøntet ved bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.v., jf. bekendtgørelse nr. 1044 af 7. september 2017. Bæredygtighedskriterierne fremgår af bekendtgørelsens kapitel 2.

Det følger af den gældende bestemmelse i § 3, stk. 1, 3. pkt., at forpligtelsen til iblanding af bæredygtige biobrændstoffer til landtransport som udgangspunkt skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår.

Iblandingskravet gælder på årsbasis. Dette indebærer, at det er op til virksomhederne selv at sikre, at de, på årsbasis, har iblandet 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt brændstof til landtransport. Der er altså ikke et krav om, at der til enhver tid skal være 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt brændstof til landtransport. En virksomhed kan således vælge at iblande f.eks. 5 pct. i nogle måneder og f.eks. 7 pct. i andre måneder. Det afgørende er, at de i løbet af et kalenderår har iblandet 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt brændstof til landtransport.

Med lov nr. 1754 af 27. december 2016 blev det vedtaget, at indsætte et nyt stk. 3 i biobrændstofloven, hvorefter lovens § 3, stk. 3-11, bliver til stk. 4-12. Konsekvensrettelserne i biobrændstoflovens § 3, stk. 1, træder i kraft 1. januar 2020, men foreslås ophævet med dette lovforslag, da § 3 i sin helhed foreslås nyaffattet.

Det følger af den foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 1, 1. pkt., at enhver virksomhed har pligt til at sikre, at biobrændstoffer udgør mindst 7,6 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer og mindst 5 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af benzin til landtransport målt efter energiindhold, jf. dog stk. 5.

Af forslaget til § 3, stk. 5, fremgår, at ved opgørelsen af en virksomheds forpligtelser efter stk. 1 og 2 anses bidrag fra råprodukter og biobrændstoffer anført i bilag 1 for at være dobbelt så store som bidrag fra andre biobrændstoffer.

Den foreslåede nyaffattelse af stk. 1, 1. pkt., indebærer, at kravet i den gældende § 3, stk. 1, 1. pkt., sammenholdt med 3. pkt., om anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer i landtransport, øges fra de nuværende 5,75 pct. til 7,6 pct. målt efter energiindhold fra 1. januar 2020, hvor bestemmelsen forventes at træde i kraft, jf. lovforslagets § 3, stk. 1. Samtidig foreslås det at stille krav om, at biobrændstoffer skal udgøre mindst 5 pct. af virksomhedens samlede årlige

salg af benzin til landtransport målt efter energiindhold fra 1. januar 2020.

Efter forslaget til 1. pkt. vil enhver virksomhed have pligt til at sikre, at biobrændstoffer både udgør mindst 7,6 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold og mindst 5 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af benzin til landtransport målt efter energiindhold. Det vil sige, at begge procentsatser knytter sig til det årlige salg til landtransport målt efter energiindhold.

Den foreslåede øgning af kravet i § 3, stk. 1, skal medvirke til at sikre gennemførelse af Danmarks forpligtelser efter VE-direktivets krav i artikel 3, stk. 4, hvorefter hver medlemsstat skal sikre, at andelen af energi fra vedvarende energikilder inden for alle former for transport i 2020 mindst svarer til 10 % af det endelige energiforbrug på transportområdet i medlemsstaten.

Til brug for opfyldelsen af iblandingskravene vil der kunne anvendes de såkaldte konventionelle biobrændstoffer, også kaldet 1. generations biobrændstoffer (disse er typisk lavet på sukkerrør, sukkerroer, korn, majs, palmeolie, sojaolie og rapsolie), ligesom der vil kunne anvendes de biobrændstoffer, der er dobbelttællende efter gældende ret, også kaldet 2. generations biobrændstoffer eller de såkaldte avancerede biobrændstoffer, som defineret i biobrændstoffslovens § 2, nr. 1. De konventionelle bæredygtige biobrændstoffer findes i store mængder og til en væsentligt lavere pris end 2. generations biobrændstoffer og avancerede biobrændstoffer.

Dobbelttællende biobrændstoffer (også kaldet 2. generations biobrændstoffer), jf. den gældende § 3, stk. 4, er typisk lavet på affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, eller lignocellulose råprodukter. Et yderligere kendetegn for denne type biobrændstoffer er, at de bliver produceret med kendte teknologier.

De avancerede biobrændstoffer produceres også på bl.a. affalds- og restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, lignocellulosisk materiale og andre materialer, der typisk ikke har andre anvendelsesområder, bortset fra afbrænding. De avancerede biobrændstoffer regnes typisk for de bæredygtige biobrændstoffer, der har den højeste CO₂-fortrængning. De er også karakteriseret ved, at de er svære og dyre at fremstille, og derfor foreløbigt kun findes i meget begrænset omfang.

For indeværende iblandes der, på årsbasis, 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i landtransport. Herudover forventes der ca. 2,5 pct. point vedvarende energi fra el anvendt på vej og jernbane i 2020. Med den eksisterende lovgivning vil den samlede VE-andel derfor være på ca. 8,7 pct. i 2020, hvor kravet for vedvarende energi i henhold til VE-direktivet er 10 pct.

De forpligtede virksomheder har hidtil haft stor metodefrihed i forhold til, hvorledes det enkelte selskab vil opfylde iblandingskravet.

Den foreslåede nyaffattelse af stk. 1, 1. pkt., ændrer på denne metodefrihed for virksomhederne med kravet om at de forpligtede virksomheder, på årsbasis, skal iblande mindst 5 pct. bæredygtige biobrændstoffer målt efter energiindhold i alt benzin, der sælges til landtransport. Det forventes, at kravet vil sikre en samlet, højere grad af bæredygtighed og CO₂-reduktioner af biobrændstoffer, der anvendes i Danmark.

Det vurderes, at iblandingskravet på 5 pct. vil kunne opfyldes inden for de standarder, der i dag er for benzin. Der er i dag to standarder for iblanding af bioethanol i benzin; E5 og E10. De to standarder tillader iblanding af henholdsvis 5 og 10 pct. bioethanol i benzinen målt efter volumen. Langt de fleste biler kan problemfrit køre på E10. Der findes dog fortsat biler, der kan tage skade ved at køre på E10, mens alle biler kan køre på E5. Som hovedregel kan biler, der er produceret efter år 2000, køre på E10.

Om end behovet vurderes at være beskedent, vurderes det, at der i tilfælde af, at virksomhederne vælger at introducere E10 på det danske marked, fortsat vil være et behov for, at der kan tankes E5 på udvalgte tankstationer i Danmark.

På samme måde som ved det gældende iblandingskrav på 5,75 vil olieselskaberne have valgfrihed i forhold til, hvordan og hvornår de vil sikre det foreslåede iblandingskrav for benzin på 5 pct. 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 dieselolie, som sælges, eller om der skal sættes målrettet på særlige markedssegmenter eller lignende. Det afgørende er, at det enkelte selskab på årsbasis har iblandet 5 pct. bæredygtige biobrændstoffer i al den benzin, selskabet sælger i Danmark til landtransport.

Der er tale om minimumskrav, hvilket indebærer, at virksomhederne vil kunne vælge en højere iblandingsprocent end den, der er anført i forslaget til § 3, stk. 1.

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 7,6 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.

Det fremgår af forslaget til § 3, stk. 1, 2. *pkt.*, at virksomheden alene kan medregne biobrændstoffer, der overholder krav til biobrændstoffers bæredygtighed fastsat i medfør af § 4.

Bestemmelsen nyaffattes af lovtekniske grunde. Som i medfør af den gældende bestemmelse i § 3, stk. 1, 2. *pkt.*, vil virksomhederne alene kunne medregne biobrændstoffer, der overholder krav fastsat i medfør af lovens § 4 til biobrændstoffers bæredygtighed. Hjemlen i § 4 er udmøntet ved bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.v., jf. bekendtgørelse nr. 1044 af 7. september 2017. Bæredygtighedskriterierne fremgår af bekendtgørelsens kapitel 2.

Det fremgår af forslaget til § 3, stk. 1, 3. *pkt.*, at forpligtelsen skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår.

Bestemmelsen nyaffattes af lovtekniske grunde. Som i medfør af den gældende bestemmelse i § 3, stk. 1, 3. *pkt.*, indebærer den foreslåede bestemmelse, at forpligtelsen efter § 3, stk. 1, 1. *pkt.* skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår.

Virksomhederne vil som i dag med forslaget fortsat have fleksibilitet med hensyn til, hvornår i løbet af året de vil opfylde forpligtelsen, så længe forpligtelsen bliver opfyldt ved udgangen af kalenderåret. Dette vil indebære, at det vil være op til virksomhederne selv at sikre, at de, på årsbasis, har iblandet tilstrækkelig bæredygtig biobrændstof i benzin og øvrigt brændstof til landtransport. Der vil således ikke være et krav om, at der til enhver tid skal være en bestemt andel af pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt brændstof til landtransport.

(§ 3, stk. 2)

Det følger af det gældende § 3, stk. 2, at benzin, der sælges til landtransport til slutbrugere, skal indeholde mindst 1 pct. bæredygtigt biobrændstof, jf. § 4, målt efter energiindhold, jf. dog stk. 3, og at diesel, der sælges til landtransport til slutbrugere, skal indeholde mindst 1 pct. bæredygtigt biobrændstof, jf. § 4, målt efter energiindhold. Det følger endvidere af bestemmelsen, at alt brændstof, der sælges til transport, dog ikke til landbrugs- og skovbrugstraktorer og fartøjer til sejlads, og som indeholder biobrændstoffer, anses som solgt til landtransport.

Bestemmelsen indebærer, at der er minimumskrav til indholdet af biobrændstoffer i brændstoffer til landtransport, der sælges til slutbrugere, således at benzin skal indeholde mindst 1 pct. biobrændstof og diesel mindst 1 pct. biodiesel (målt efter energiindhold). Benzin på 98 oktan eller derover er undtaget fra kravet i stk. 2, men indgår i forpligtelsen efter § 3, stk. 1, der fastsætter en overordnet samlet årlig iblandingsforpligtelse for virksomhederne.

Bestemmelse indebærer endvidere, at det er et krav, at disse biobrændstoffer, på samme måde som biobrændstoffer omfattet af kravet i § 3, stk. 1, skal være bæredygtige efter lovens § 4. Minimumskravet gør det ulovligt for mellemhand-

lere at sælge brændstof uden iblanding af biobrændstof til brug i landtransportsektoren. Handelselskaber og andre mellemhandlere har derfor ikke mulighed for lovligt at købe nonroad diesel med henblik på videresalg til landtransport.

Bestemmelsen fastslår samtidig, at alt brændstof, der i Danmark sælges til transport (jf. definitionen i lovens § 2, nr. 9), bortset fra brændstof solgt 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 skal der således, når der sælges brændstoffer, der indeholder biobrændstoffer, indgå både den mængde biobrændstof, der er solgt, plus den mængde fossilt brændstof, som biobrændstoffet har været iblandet. Mængderne af solgt brændstof skal altså i opgørelsen indgå i tæller og nævner i brøken for den procentsats, der er indsat i stk. 1. 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 er med til at sikre soliditeten af de oplysninger, der afgives om mængden af solgte biobrændstoffer i Danmark.

Såvel iblandingsforpligtelsen efter stk. 2, som den overordnede samlede iblandingsforpligtelse som fastsat i § 3, stk. 1, skal overholdes.

Det følger af den foreslåede nyaffattelse af § 3, *stk.* 2, at benzin og diesel, der sælges til landtransport til slutbrugere, skal indeholde mindst 1 pct. bæredygtigt biobrændstof, jf. § 4, målt efter energiindhold, jf. dog stk. 4. Det følger endvidere af den foreslåede bestemmelse, at alt brændstof, der sælges til transport, dog ikke til landbrugs- og skovbrugstraktorer og fartøjer til sejlads, og som indeholder biobrændstoffer, anses som solgt til landtransport.

Der er tale om en uændret videreførelse af den gældende bestemmelse i § 3, stk. 2, i loven. Bestemmelsen er nyaffattet af lovtekniske grunde, jf. nærmere herom de almindelige bemærkninger, afsnit 2.7.

Den foreslåede bestemmelse i 1. *pkt.*, indebærer, at der vil være minimumskrav til indholdet af biobrændstoffer i brændstoffer til landtransport, der sælges til slutbrugere, således at benzin vil skulle indeholde mindst 1 pct. biobrændstof og diesel mindst 1 pct. biodiesel (målt efter energiindhold). Den foreslåede bestemmelse indebærer endvidere, at biobrændstoffer omfattet af denne bestemmelse, på samme måde som biobrændstoffer omfattet af bestemmelsen i det med lovforslaget foreslåede nyaffattede § 3, stk. 1, der fastsætter en overordnet samlet årlig iblandingsforpligtelse for brændstof, også skal være bæredygtige efter lovens § 4.

Den foreslåede bestemmelse indebærer endvidere, at benzin på 98 oktan eller derover vil være undtaget fra kravet i stk. 2, jf. det foreslåede § 3, stk. 4. Benzin på 98 oktan eller derover vil fortsat indgå i forpligtelsen efter § 3, stk. 1.

Minimumskravet 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.

Minimumskravet til benzin og diesel foreslås fastsat til 1 pct. Det lave minimumskrav fastsættes for at sikre fleksibilitet for de virksomheder, der er omfattet af loven.

Såvel iblandingsforpligtelsen efter stk. 2, som den overordnede samlede iblandingsforpligtelse som fastsat i § 3, stk. 1, vil skulle overholdes.

Den foreslåede bestemmelse vil sikre, at slutbrugerne i landtransport anvender diesel med biodiesel.

Den foreslåede bestemmelse i 2. pkt. fastslår, at alt brændstof, der i Danmark sælges til transport (jf. definitionen i lovens § 2, nr. 9), bortset fra brændstof solgt 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. 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 være med til at sikre soliditeten af de oplysninger, der afgives om mængden af solgte biobrændstoffer i Danmark.

Der er med den foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 2, således ikke tåltænkt en materiel ændring af den gældende bestemmelse.

Overtrædelse af den foreslåede bestemmelse vil være strafbelagt efter § 8, stk. 1, nr. 1, i loven. Der er også her tale om en uændret videreførelse af gældende ret.

(§ 3, stk. 3)

Det følger af den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, at 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. 4. 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, jf. dog stk. 5.

Efter den gældende biobrændstoflovs § 4, kan klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætte regler med henblik på at gennemføre EU-regler om blandt andet biobrændstoffers bæredygtighed. Ministeren har udnyttet denne bemyndigelse og fastsat nærmere regler om biobrændstoffers bæredygtig-

hed i bekendtgørelse nr. 1044 af 7. september 2017 om biobrændstoffers bæredygtighed m.v.

Der kan således anvendes de såkaldte konventionelle biobrændstoffer, der typisk er lavet på sukkerrør, sukkerroer, korn, majs, palmeolie, sojaolie og rapsolie, til opfyldelse af forpligtelsen på 5,75 pct., ligesom der kan anvendes de traditionelle dobbelttællende biobrændstoffer, der typisk er lavet på affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer eller lignocellulose.

Der er i gældende lovgivning ikke noget krav om anvendelse af avancerede biobrændstoffer (som defineret i § 2, nr. 1, i loven).

Ved § 1, nr. 8, i lov nr. 1754 af 27. december 2016, om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport (Indførelse af krav om anvendelse af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransport, ændret definition af, hvilke virksomheder der er omfattet af loven, bemyndigelse til fastsættelse af regler til efterlevelse af MRV-forordning om fremme af reduktion af CO₂-emissioner fra søtransport samt regler om adgang til skibe) blev vedtaget krav om anvendelse af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransport. Det blev således vedtaget at indsætte et nyt stk. 3 i § 3 i biobrændstofloven, hvorefter lovens § 3, stk. 3-11, bliver til stk. 4-12.

Af den vedtagne bestemmelse følger, at enhver virksomhed har pligt til at sikre, at avancerede biobrændstoffer udgør mindst 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold. Af bestemmelsen følger endvidere, at virksomheden alene kan medregne biobrændstoffer, der overholder krav til biobrændstoffers bæredygtighed fastsat i medfør af § 4 i biobrændstofloven, og at forpligtelsen skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår. Samtidigt blev vedtaget flere andre ændringer til den gældende § 3 i biobrændstofloven af betydning for 0,9 pct.-kravet.

De pågældende ændringspunkter er endnu ikke sat i kraft, da ikrafttrædelsesdatoen blev sat til 1. januar 2020, jf. § 2, stk. 2, i lov nr. 1754.

Ved dette lovforslag er der ligeledes behov for ændringer i § 3. Disse ændringer forventes at skulle træde i kraft den 1. januar 2020 samtidigt med ikrafttræden af ovennævnte ændringspunkter fra lov 1754, jf. lovforslagets § 3, stk. 1. Af lovtekniske grunde er det derfor nødvendigt at nyaffatte hele § 3 ved dette lovforslag, herunder med inkorporering af ændringspunkterne fra L 1754, der samtidigt vil blive ophævet, jf. lovforslagets § 2, nr. 1.

Det følger af den foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 3, i biobrændstofloven, at enhver virksomhed har pligt til at sikre, at avancerede biobrændstoffer udgør mindst 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold. Virksomheden kan alene med-

regne biobrændstoffer, der overholder krav til biobrændstoffers bæredygtighed fastsat i medfør af § 4. Forpligtelsen skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår.

Baggrunden for den foreslåede bestemmelse er, at ILUC-direktivets artikel 2, stk. 2, litra b, nr. iv, stiller krav om, at medlemsstaterne sikrer, at mindst 0,5 procentpoint af de i VE-direktivets artikel 3, stk. 4, nævnte 10 pct. energi fra vedvarende energikilder i 2020 udgøres af biobrændstoffer baseret på råprodukter, og med andre brændstoffer, som fremgår af listen, der med ILUC-direktivet blev indsat i VE-direktivets bilag IX, del A. Disse biobrændstoffer kaldes avancerede biobrændstoffer (jf. også definitionen i § 2, nr. 1, i biobrændstofloven). Biobrændstoffer skal være fremstillet af et af de råprodukter og brændstoffer, som findes oplyst i direktivets bilag IX, del A, for at kunne bidrage til opfyldelse af 0,5 procentpoint-målet.

Det fremgår af ILUC-direktivets artikel 2, stk. 2, litra b, nr. iv, at medlemsstaterne har mulighed for at fastsætte et højere krav til anvendelsen af avancerede biobrændstoffer end ILUC-direktivets minimumskrav om 0,5 procentpoint avancerede biobrændstoffer.

Regeringen ønsker at fremme anvendelsen af avancerede biobrændstoffer i landtransportsektoren, og vil derfor øge det i ILUC-direktivet fastsatte krav om anvendelse af avancerede biobrændstoffer fra 0,5 procentpoint til 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold.

Den 9. juni 2016 indgik den daværende regering (Venstre) aftale om modernisering af planloven med Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti: "Et Danmark i bedre balance – Bedre rammer for kommuner, borgere og virksomheder i hele landet". Af aftalens punkt 6.2 fremgår, at regeringen vil fremsætte lovforslag om anvendelse af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i energiforbruget til transport.

For at fremme de avancerede biobrændstoffer yderligere foreslås det med bestemmelsen i 1. pkt., derfor at hæve EU's krav om anvendelse af avancerede biobrændstoffer fra 0,5 procentpoint til 0,9 pct., målt efter energiindhold, af alt årligt salg af brændstof, der bruges til landtransport. Det foreslås endvidere, at kravet skal være gældende fra 2020 og fremover.

Det skal bemærkes, at iblandingskravet på 0,9 pct. svarer til ca. 0,88 procentpoint opgjort efter ILUC-direktivets metode, ligesom at 0,5 procentpoint efter ILUC-direktivets metode svarer til ca. 0,51 procent efter metoden, som anvendes i den gældende biobrændstoflov, og som videreføres med lovforslaget.

Det foreslåede 2. pkt., indebærer, at de forpligtede virksomheder alene vil kunne medregne biobrændstoffer, der overholder krav til biobrændstoffers bæredygtighed fastsat i medfør af § 4, hvilket er sket ved bekendtgørelse nr. 1044 af 7. september 2017 om biobrændstoffers bæredygtighed m.v.

Biobrændstoffers bæredygtighed er et grundlæggende problem for mange biobrændstoffer. Problemstillingen bliver særlig aktuell, når den såkaldte ILUC-effekt (effekten af indirekte arealforskydninger) inddrages i vurderingen.

EU har besluttet, at man kun kan anvende bæredygtige biobrændstoffer til opfyldelse af VE-direktivets krav om 10 pct. vedvarende energi til landtransport. EU's bæredygtighedskriterier inddrager ikke ILUC-problemstillingen.

For en nærmere uddybning af bl.a. baggrunden for vedtagelsen af ILUC-direktivet og kravet til medlemsstaterne om at sikre indførelse af nationale minimumskrav til anvendelse af avancerede biobrændstoffer, henvises de almindelige bemærkninger til lovforslaget til lov nr. 1754 af 27. december 2016, jf. Folketingstidende 2016-17, A, L 67, som fremsat den 9. november 2016.

Det foreslåede 3. pkt., indebærer, at forpligtelsen skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår.

Avancerede biobrændstoffer står som udgangspunkt ikke over for ILUC-problemstillingen, da avancerede biobrændstoffer udelukkende produceres på affalds- og restprodukter og derfor ikke fortrænger fødevarerproduktion. Iblandingskravet på 0,9 pct. er ikke et krav om iblanding af yderligere biobrændstoffer ud over den forpligtelse, der følger af iblandingsforpligtelsen efter biobrændstoflovens § 3, stk. 1. De 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer er således en delmængde af kravet om anvendelse af biobrændstoffer i overensstemmelse med den procentsats, der er fastsat i biobrændstoflovens § 3, stk. 1. Ligeledes vil de 0,9 pct. være en delmængde af iblandingskravet på 7,6 pct. i den foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 1.

Kravet om anvendelse af biobrændstoffer i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, vil derfor f.eks. kunne opfyldes ved anvendelse af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer (der svarer til 1,8 pct. efter dobbelttælling, jf. den foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 5, og 3,95 pct. konventionelle biobrændstoffer.

Regeringens forslag er teknologineutralt i forhold til den anvendte biobrændstoftype. Iblandingskravet på 0,9 pct., målt efter energiindhold, vil derfor kunne nås med avanceret bioethanol, avanceret biodiesel, avanceret biogas eller andre brændstoftyper, der er baseret på råprodukterne i ILUC-direktivets bilag IX, del A.

Biobrændstoffer, der er lavet på eksempelvis affald eller restprodukter, vil kunne dobbelttælles mod det generelle iblandingskrav fastsat i § 3, stk. 1, hvilket indebærer, at når der anvendes f.eks. 1 pct. dobbelttællende biobrændstoffer, så vil disse kunne tælle for 2 pct. mod det generelle iblandingskrav.

De avancerede biobrændstoffer, der bidrager til 0,9 pct.-kravet, vil på samme vis kunne tælle dobbelt mod det generelle iblandingskrav fastsat i biobrændstoflovens § 3, stk. 1, ligesom det vil kunne tælle dobbelt mod 1 pct.-iblandingskravet

i den foreslåede nyaffattelse af biobrændstoflovens § 3, stk. 2.

Derimod vil der med forslaget ikke være mulighed for at dobbelttælle inden for 0,9 pct.-kravet. ILUC-direktivet indeholder tilsvarende bestemmelser, hvorefter der ikke kan dobbelttælles inden for 0,5 procentpoint-målet, men der kan dobbelttælles mod det generelle mål om 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i 2020. Forslaget er således i overensstemmelse med ILUC-direktivet.

Det skal bemærkes, at når nogle biobrændstoffer tæller dobbelt mod iblandingskravet fastsat i § 3, stk. 1, vil der derfor blive anvendt færre biobrændstoffer målt efter volumen. Når der ses bort fra den ovenfor beskrevne ILUC-effekt, udleder stort set alle biobrændstoffer færre drivhusgasser end fossile brændstoffer.

En øget anvendelse af dobbelttællende biobrændstoffer vil derfor have som konsekvens, at reduktionen i drivhusgasudledningen vil være mindre, end hvis der ikke havde været anvendt dobbelttællende biobrændstoffer.

Den foreslåede bestemmelse skal ses i sammenhæng med dette lovforslags foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 10, i biobrændstofloven, hvorefter klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at nedsætte kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer, såfremt særlige hensyn gør sig gældende, herunder i krise, hvor der er behov for at trække på beredskabslagrene, eller i situationer med mangel på bæredygtige biobrændstoffer eller hvor der gøres brug af andre vedvarende energiteknologier i landtransportsektoren end anvendelsen af biobrændstoffer, jf. nærmere herom de specielle bemærkninger hertil nedenfor.

(§ 3, stk. 4)

Det fremgår af den gældende § 3, stk. 3, at benzin på 98 oktan eller derover er undtaget fra kravet i § 3, stk. 2, om, at benzin, der sælges til landtransport til slutbrugere, skal indeholde mindst 1 pct. bæredygtigt biobrændstof målt efter energiindhold, men indgår i forpligtelsen efter stk. 1.

Med lov nr. 1754 af 27. december 2016 om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport, blev det vedtaget, at indsætte et nyt stk. 3 efter stk. 2, og at det gældende stk. 3 herefter skulle blive til stk. 4. Denne ændring er ikke trådt i kraft, da ikrafttrædelsesdatoen er fastsat til den 1. januar 2020, jf. § 2, stk. 2, i L1754/2016. Da dette lovforslag indeholder andre ændringer af § 3, er det af lovtekniske grunde nødvendigt at nyaffatte hele § 3.

Det følger af den foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 4, at benzin på 98 oktan eller derover er undtaget fra kravet i § 3, stk. 2, men indgår i forpligtelsen efter § 3, stk. 1.

Der er med det nyaffattede § 3, stk. 4, tale om en uændret videreførelse af den gældende bestemmelse i § 3, stk. 3. Der

er med den foreslåede nyaffattelse således ikke tiltænkt en materiel ændring af bestemmelsen.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at der ikke vil være krav om, at oktan 98 benzin, der sælges til landtransport til slutbrugere, skal indeholde mindst 1 pct. bæredygtigt biobrændstof målt efter energiindhold. 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. 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.

(§ 3, stk. 5)

Den gældende § 3, stk. 4, i biobrændstofloven indeholder den såkaldte dobbelttællingsbestemmelse, der indebærer, at biobrændstoffer, der er lavet på de råprodukter, der nævnes i bestemmelsen (affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, lignocellulose eller avancerede biobrændstoffer) kan tælle dobbelt i forhold til iblandingskravet i den gældende lovs § 3, stk. 1 og 2. Dette indebærer, at det gældende iblandingskrav på 5,75 pct. f.eks. kan opfyldes ved anvendelsen af 2,875 pct. bæredygtige biobrændstoffer lavet på de nævnte råprodukter. Bestemmelsen blev i 2016 udvidet til også at omfatte avancerede biobrændstoffer på baggrund af vedtagelsen af ILUC-direktivet, der introducerede avancerede biobrændstoffer til VE-direktivet.

Da ILUC-direktivet blev vedtaget, blev den tidligere dobbelttællingsbestemmelse i direktivets artikel 21, stk. 2, samtidigt afskaffet, og i stedet erstattet af en liste over råprodukter, hvorefter bæredygtige biobrændstoffer lavet på disse råprodukter på tilsvarende vis kunne dobbelttælles mod landtransportmålet på 10 pct. vedvarende energi i 2020. Listen er opdelt i to dele. Den første del handler om de bæredygtige biobrændstoffer, der er fremstillet af de råprodukter, og andre brændstoffer, der er anført i bilag IX, del A, til ILUC-direktivet. Det er bæredygtige biobrændstoffer opført på denne liste, der kaldes avancerede biobrændstoffer. Den anden del handler om bæredygtige biobrændstoffer, der er fremstillet af råprodukter, og brændstoffer, der er anført i bilag IX, del B, til ILUC-direktivet. Der er kun optaget brugt køkkenolie og animalsk fedt på denne liste. Disse råprodukter regnes ikke som avancerede, da de har været i produktion i en årrække, og er produceret på kendte teknologier.

Bæredygtige biobrændstoffer fra begge lister tæller dobbelt mod iblandingskravet på 5,75 pct. i biobrændstofloven, men kun bæredygtige biobrændstoffer fra del A kan anvendes til opfyldelse af det iblandingskrav på 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer, der træder i kraft i Danmark den 1. januar 2020.

Efter den gældende dobbelttællingsbestemmelse kan virksomheder ansøge Energistyrelsen om at forhåndsgodkende, at de bæredygtige biobrændstoffer, der er lavet på bestemte råprodukter, er omfattet af bestemmelsen, hvorefter disse bæredygtige biobrændstoffer kan tælle dobbelt i forhold til iblandingskravet på 5,75 pct. Energistyrelsen har i den forbindelse udarbejdet en liste over råprodukter, som styrelsen har godkendt efter den gældende dobbelttællingsbestemmelse. Denne liste findes i bilag B (positivliste for dobbelttælling) i Energistyrelsens Håndbog om dokumentation for biobrændstoffers bæredygtighed.

Efter ansøgning fra virksomhederne har Energistyrelsen løbende udstedt forhåndsgodkendelser af, at biobrændstoffer, der er baseret på bestemte råprodukter, og andre brændstoffer, kan anses for at være omfattet af den gældende dobbelttællingsbestemmelse. Normalt er disse godkendelser udstedt for fire år ad gangen. Begrænsningen blev indført for at tage højde for, at markedet for det godkendte råprodukt ikke ændrer sig således, at råproduktet ikke længere er at betragte som affald, restprodukt m.v. Enkelte af forhåndsgodkendelserne løber helt til 2021 eller 2022.

Med lovforslaget foreslås dobbelttællingsbestemmelsen i den gældende biobrændstoffs § 3, stk. 4, ophævet og erstattet af en bestemmelse, der inkorporerer VE-direktivets bilag IX og optrykker dette som bilag 1 i loven. Ændringen består primært i, at definitionen af affald og restprodukter m.v. nu er præciseret.

Da det ikke kan udelukkes, at en forhåndsgodkendelse, der er udstedt efter de gældende bestemmelser, ikke er omfattet af VE-direktivets bilag IX, som med dette lovforslag, jf. § 1, nr. 2 og 11, foreslås inkorporeret og optrykt som bilag 1 til biobrændstoffsloven, foreslås det, at der indsættes en overgangsbestemmelse i loven, der sikrer, at de tilladelser, der er givet fald er givet til dobbelttælling af produkter, der ikke falder inden for de nye regler, vil kunne opretholdes indtil udløb.

Der henvises til afsnit 2.3. i de almindelige bemærkninger for en uddybning af ændringspunktet.

(§ 3, stk. 6)

Efter den gældende § 3, stk. 1, er virksomheder omfattet af loven forpligtet til at sikre, at biobrændstoffer udgør mindst 5,75 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold. En manglende opfyldelse af iblandingsforpligtelsen vil være en overtrædelse af loven og medføre straf i henhold til dette.

For at imødegå utilsigtede konsekvenser indeholder den gældende § 3, stk. 5, 1. pkt., en mulighed for, at virksomheder omfattet af loven kan afvige fra iblandingsprocenten i lovens § 3, stk. 1 med op til et halvt procentpoint på betingelse af, at afvigelsen udlignes det efterfølgende kalenderår. Dette indebærer, at en virksomhed omfattet af loven eksempelvis kan nøjes med at iblande 5,25 pct. biobrændstoffer i et år, hvor iblandingsprocenten er på 5,75 pct. på betingelse

af, at virksomheden det efterfølgende år iblander 6,25 pct. biobrændstoffer. Bestemmelsen er indført for at give administrativ fleksibilitet for virksomhederne.

Af det gældende § 3, stk. 5, 2. pkt. fremgår det, at denne mulighed for at fravige iblandingskravet efter § 3, stk. 1, ikke vil gælde i 2020. Baggrunden for dette er hensynet til Danmarks internationale forpligtelser til anvendelse af energi fra vedvarende energikilder, herunder forpligtelse om 10 pct. energi i transportsektoren fra vedvarende energikilder i 2020 i henhold til direktivet om vedvarende energi og om 20 pct. reduktion af drivhusgasudledning i ikkekvote omfattede sektorer. For at opfylde denne forpligtelse har det været forudsat, at iblandingsprocenten i 2020 ville stige til 7,6 pct. Af den gældende § 3, stk. 5, 2. pkt., fremgår det, at virksomheder ikke vil kunne foretage fravigelser i 2020, og at eventuelle tidligere fravigelser skal være udlignet i 2020.

Det følger af den gældende bestemmelse i § 3, stk. 10, at klima-, energi- og forsyningsministeren med mindst 1 års varsel kan fastsætte regler om, at fravigelse af den procentsats, der er fastsat i stk. 1, jf. stk. 5, ikke kan finde sted i de år, hvor Danmark har forpligtelser, der kan relateres til iblanding af biobrændstoffer.

Det følger af den foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 6, i biobrændstoffsloven, at en virksomhed omfattet af loven som minimum skal opfylde den procentsats, der er fastsat i stk. 1. Det følger endvidere af den foreslåede bestemmelse, at den gældende bestemmelse i § 3, stk. 5, 2. pkt., udgår.

Bestemmelsen, der forventes at træde i kraft den 1. januar 2020, skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 4, der forventes at træde i kraft den 1. januar 2021. Med lovforslagets § 1, nr. 4, vil biobrændstoffslovens § 3, stk. 6, blive nyaffattet i overensstemmelse med den gældende bestemmelse i § 3, stk. 6, 1. pkt.

Forslaget indebærer således, at det ikke vil være muligt for virksomhederne i 2020 at fravige forpligtelsen til at sikre, at biobrændstoffer udgør mindst 7,6 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold. Samtidig følger det af den med lovforslaget foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 6, jf. lovforslagets § 1, nr. 4, der træder i kraft den 1. januar 2021, at denne fleksibilitet genindføres fra 1. januar 2021.

Baggrunden for den foreslåede bestemmelse er hensynet til Danmarks internationale forpligtelser til anvendelse af energi fra vedvarende energikilder, herunder forpligtelse om 10 pct. energi i transportsektoren fra vedvarende energikilder i 2020 i henhold til direktivet om vedvarende energi og om 20 pct. reduktion af drivhusgasudledning i ikkekvote omfattede sektorer. For at opfylde denne forpligtelse er det forudsat, at iblandingsprocenten i 2020 ville stige til 7,6 pct.

Der er hermed tale om en uændret videreførelse af den gældende § 3, stk. 5, 2. pkt. Nyaffattelsen af § 3, stk. 6, sker af lovtekniske grunde, jf. nærmere herom i de almindelige bemærkninger, afsnit 2.7. Der er med den foreslåede bestem-

melse ikke tiltænkt nogen materiel ændring af gældende ret i § 3, stk. 5.

Som en konsekvens af den foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 6, foreslås det, at det gældende § 3, stk. 10, udgår. Denne bestemmelse har således ingen betydning i forhold til det foreslåede stk. 6, der ikke giver mulighed for fravigelse af kravet i stk. 1. Det følger af lovforslagets § 1, nr. 5, at bestemmelsen vil blive genindsat i loven med forventet ikrafttræden den 1. januar 2021.

(§ 3, stk. 7)

Efter den gældende § 3, stk. 6, gælder minimumskravet i stk. 1 ikke ved salg til eksport og salg til andre virksomheder, idet biobrændstofforpligtelsen på 5,75 pct. målt efter energiindhold alene skal opgøres i forhold til det årlige salg 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 og dieselolie og typisk ikke er lagringspligtig. Derved opnås, at forpligtelsen til 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 følger af den foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 7, at minimumskravet i stk. 1 fortsat ikke vil skulle gælde for brændstoffer og benzin, som eksporteres eller videresælges til virksomheder omfattet af loven. Den foreslåede nyaffattelse indebærer således en uændret videreførelse af den gældende bestemmelse i § 3, stk. 6.

Nyaffattelsen af § 3, stk. 7, sker af lovtekniske grunde, jf. nærmere herom de almindelige bemærkninger, afsnit 2.7. Der er med den foreslåede bestemmelse ikke tiltænkt nogen materiel ændring af retstilstanden i forhold til den gældende § 3, stk. 6.

(§ 3, stk. 8)

Det fremgår af den gældende § 3, stk. 7, at en virksomhed kan opfylde sin forpligtelse efter stk. 1 eller regler fastsat i medfør af stk. 8 til at sikre iblanding af en bestemt mængde biobrændstoffer ved at indgå aftale med en eller flere virksomheder om, at de helt eller delvist opfylder forpligtelsen. Herved er der mulighed for fleksibilitet for virksomhederne, og bestemmelsen medvirker 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 den gældende § 3, stk. 7, har sammenhæng med bestemmelsen i § 5, hvorefter virksomhederne skal sende en årlig rapport til ministeren som dokumentation for virksomhedens opfyldelse af forpligtelsen til at sælge biobrændstoffer. Såfremt virksomheder har indgået en aftale efter stk. 7 om at opfylde forpligtelsen til at sælge biobrændstoffer for hinanden, vil omfanget skulle dokumenteres efter reglerne fastsat i medfør af § 5.

Det følger af den foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 8, at der fortsat vil være adgang for en virksomhed til at indgå aftaler med andre virksomheder om, at de helt eller delvist opfylder virksomhedens forpligtelse efter stk. 1 eller regler fastsat i medfør af stk. 8. Den foreslåede nyaffattelse indebærer således en uændret videreførelse af den gældende bestemmelse i § 3, stk. 7.

Nyaffattelsen af § 3, stk. 8 sker af lovtekniske grunde, jf. nærmere herom de almindelige bemærkninger, afsnit 2.7. Der er med den foreslåede bestemmelse ikke tiltænkt nogen materiel ændring af retstilstanden i forhold til den gældende § 3, stk. 7.

(§ 3, stk. 9)

Det fremgår af den gældende lov, jf. § 3, stk. 2, at der altid skal være biobrændstoffer i alt brændstof, der i Danmark sælges til slutbrugere til landtransport. For at tage højde for situationer, hvor de af loven forpligtede uden egen skyld overtræder denne forpligtelse, er der i § 9, stk. 11, indført en dispensationsmulighed fra denne forpligtelse.

Dispensationsmuligheden kan finde anvendelse, hvor der har været et veldokumenteret nedbrud på et blandingsanlæg eller lignende hos et olieselskab, og nedbruddet 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 en ubalance mellem det forskellige udstyr, som styrer blandingen af fossilt brændstof og biobrændstof. Et sådan 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 minus 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 størkner, 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 konkrete tilfælde skal være tale om, at indtrufne begivenheder hindrer opfyldelse af forpligtelsen i 3, stk. 2, og at den forpligtede ikke uden uforholdsmæssig opofrelse kunne have sikret sig

herimod. Dispensationsmuligheden finder alene anvendelse på de situationer, der fremgår af § 3, stk. 2. Hvis der gives en dispensation efter den gældende § 3, stk. 11, gælder den alene i forhold til § 3, stk. 2. Det biobrændstof, der er givet dispensation for, indgår stadig i 5,75 pct. forpligtelsen efter lovens § 3, stk. 1.

Med nyaffattelsen af § 3, stk. 9, opretholdes dispensationsmuligheden ved veldokumenterede nedbrud, ekstrem kulde og force majeure. Den foreslåede nyaffattelse indebærer således en uændret videreførelse af den gældende bestemmelse i § 3, stk. 11.

Nyaffattelsen af § 3, stk. 9 sker af lovtekniske grunde, jf. nærmere herom de almindelige bemærkninger, afsnit 2.7. Der er med den foreslåede bestemmelse ikke tiltænkt nogen materiel ændring af retstilstanden i forhold til den gældende § 3, stk. 11.

(§ 3, stk. 10)

Det følger af det gældende § 3, stk. 8, i biobrændstofloven, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om en anden biobrændstofandel, der ikke overstiger 5,75 pct., såfremt særlige hensyn gør sig gældende, herunder i tilfælde af en krise, hvor der er behov for at trække på beredskabslagrene, eller i situationer med mangel på bæredygtige biobrændstoffer, eller hvor der gøres brug af andre vedvarende energiteknologier i landtransportsektoren end anvendelsen af biobrændstoffer.

Ministerens 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 pct. Ministeren kan ved fastsættelse af en andel lavere end 5,75 pct. bl.a. lægge vægt på de hensyn, der er opregnet i § 3, stk. 8.

Bestemmelsen kan anvendes i tilfælde af at der opstår en krisesituation, hvor der er behov for træk på beredskabslagrene, hvor der kan være behov for at nedsætte forpligtelsesprocenten midlertidigt, hvis lagringsforpligtelsen ikke udvides til også at omfatte biobrændstoffer. Det kan ikke udelukkes, at en krisesituation også begrænser adgangen til biobrændstoffer, hvorfor der ikke kan skaffes biobrændstoffer nok til opretholdelse af forpligtelsesprocenten 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. 8, 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 op til 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 ud-

stedelse af regler om nedsættelse af forpligtelsesprocenten efter stk. 8, nr. 2.

Introduktion af andre vedvarende energiteknologier i transportsektoren er et hensyn, som kan tillægges vægt ved udfærdigelse af regler om at reducere biobrændstofandelen på 5,75 pct. i medfør af stk. 8, nr. 3.

De tre hensyn opregnet i stk. 8, nr. 1-3, er eksempler på hensyn, som kan begrunde udstedelse af regler om nedsættelse af forpligtelsesprocenten. De nævnte eksempler er ikke udtømmende. 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. 8, nr. 1-3. For at øvrige særlige hensyn kan begrunde en nedsættelse af forpligtelsesprocenten, skal der dog være tale om ekstraordinære situationer.

Bemyndigelsen i § 3, stk. 8, har ikke været anvendt.

Ved § 1, nr. 8, 11 og 12, i lov nr. 1754 af 27. december 2016, om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport (Indførelse af krav om anvendelse af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransport, ændret definition af, hvilke virksomheder der er omfattet af loven, bemyndigelse til fastsættelse af regler til efterlevelse af MRV-forordning om fremme af reduktion af CO₂-emissioner fra søtransport samt regler om adgang til skibe) blev der vedtaget krav om anvendelse af 0,9 pct. bæredygtige avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransport. I forlængelse heraf blev det for det første vedtaget, at klima-, energi- og forsyningsministeren skulle bemyndiges til at nedsætte iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer, hvis særlige hensyn gjorde sig gældende. For det andet blev det vedtaget, at den eksemplificering af særlige hensyn, der efter gældende ret allerede fremgår af § 3, stk. 8, i biobrændstofloven, skulle suppleres med det tilfælde, hvor avancerede brændstoffer bliver uforholdsmæssigt dyre.

De pågældende ændringspunkter er endnu ikke sat i kraft, da ikrafttrædelsesdatoen blev sat til 1. januar 2020, jf. § 2, stk. 2, i lov nr. 1754.

Ved dette lovforslag er der ligeledes behov for ændringer i § 3. Disse ændringer forventes at skulle træde i kraft den 1. januar 2020 samtidigt med ikrafttræden af ovennævnte ændringspunkter fra lov 1754, jf. lovforslagets § 3, stk. 1. Af lovtekniske grunde er det derfor nødvendigt at nyaffatte hele § 3 ved dette lovforslag, herunder med inkorporering af ændringspunkterne fra L 1754, der samtidigt vil blive ophævet, jf. lovforslagets § 2, nr. 1.

Den gældende bestemmelse i biobrændstoflovens § 3, stk. 8, nyaffattes ved dette lovforslag i § 3, stk. 10.

Det følger af den foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 10, i biobrændstofloven, at energi-, forsynings- og klimaministerens kan fastsætte regler om en anden biobrændstofandel, der ikke overstiger de procentsatser, der er fastsat i stk. 1 og 3,

såfremt særlige hensyn gør sig gældende, herunder i tilfælde af en krise, hvor der er behov for at trække på beredskabslagrene, eller avancerede biobrændstoffer er uforholdsmæssigt dyre, eller i situationer med mangel på bæredygtige biobrændstoffer, eller hvor der gøres brug af andre vedvarende energiteknologier i landtransportsektoren end anvendelsen af biobrændstoffer.

Der er med det nyaffattede § 3, stk. 10, tildels tale om en uændret videreførelse af den gældende bestemmelse i § 3, stk. 8, nr. 1-3.

I forhold til den gældende bestemmelse i § 3, stk. 8, indebærer den foreslåede nyaffattelse for det første, at klima-, energi- og forsyningsministeren vil blive bemyndiget til at nedsætte iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer, jf. det foreslåede § 3, stk. 3, hvis særlige hensyn gør sig gældende. Efter gældende ret er han bemyndiget til at nedsætte krav fastsat i henhold til § 3, stk. 1.

Endvidere indebærer den foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 10, at eksemplificeringen af særlige hensyn, der efter gældende ret fremgår af § 3, stk. 8, i biobrændstofloven, vil blive suppleret i nr. 2 med det tilfælde, hvor avancerede brændstoffer bliver uforholdsmæssigt dyre. Herved inkorporeres ændringspunkterne i § 1, nr. 11 og 12, fra lov nr. 1754 af 27. december 2016.

Den foreslåede bestemmelse indebærer bl.a., at stiger prisen på avancerede biobrændstoffer meget, eller er der ikke tilstrækkelige mængder af avancerede biobrændstoffer til rådighed i forhold til udgangspunktet, forventes ministeren at have mulighed for at justere anvendelsesprocenten for avancerede biobrændstoffer helt ned til 0,0 pct.

Avancerede biobrændstoffer er væsentligt dyrere at producere end konventionelle biobrændstoffer og findes kun i et meget begrænset omfang på nuværende tidspunkt. Desuden er der endnu ikke etableret en egentlig international notering for disse biobrændstoffer. Det er derfor vanskeligt på nuværende tidspunkt at fastlægge en nøjagtig pris for de avancerede biobrændstoffer, og det er lige så vanskeligt at vurdere, hvad prisen for de avancerede biobrændstoffer vil blive på sigt, da dette vil være bestemt af markedet snarere end produktionsomkostningerne.

Der er dog en forventning i markedet om, at prisen for avancerede biobrændstoffer på lang sigt vil falde, og nærme sig prisen for konventionelle 2. generations biobrændstoffer, som typisk er lavet på slagteriaffald eller brugt køkkenolie.

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet har foretaget beregninger på den forventede pris på avancerede biobrændstoffer. Det skal bemærkes, at beregningerne er behæftet med en betydelig usikkerhed, da der for indeværende kun er en meget begrænset produktion af avancerede biobrændstoffer med deraf følgende manglende erfaringsmæssigt grundlag, og at prisen derfor kan afvige fra estimaterne.

Ud over den økonomiske usikkerhed, der er ved fastsættelse af prisen for de avancerede biobrændstoffer, der kun findes i stærkt begrænsede mængder, kan der også være ulemper ved at fastsætte et loft for prisen for de avancerede biobrændstoffer. Markedsbaseret økonomi vil alt andet lige tilsige, at producenter af avancerede biobrændstoffer vil lægge prisen på deres produkter tæt på den maksimale pris. Dette vil særligt være gældende, hvor der kun er ganske få producenter af produktet, kombineret med obligatorisk krav om anvendelse af avancerede biobrændstoffer.

Af markedsmæssige årsager vil dette kunne være til ulempe for forbrugerne af produktet, da de under sådanne forhold ikke kan være sikre på, at markedsmekanismen sikrer dem en konkurrencedygtig pris. Den foreslåede bestemmelse skal således medvirke til at sikre en konkurrencedygtig pris.

Den i den gældende lov § 3, stk. 8, fastsatte procentsats skal afspejle den i den gældende lovs § 3, stk. 1, fastsatte procentsats (iblandingskravet). Den foreslåede nyaffattelse indebærer, at bemyndigelsen til ministeren til at fastsætte regler om krav om en anden biobrændstofandel tilpasses, så den afspejler det behov, der, med dette lovforslags foreslåede indsættelse af krav i § 3, stk. 3, om iblanding af avancerede biobrændstoffer, vil kunne opstå for nedsættelse af iblandingskrav.

Den eksemplificering af særlige hensyn, der fremgår af den foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 10, nr. 1, 3 og 4, er en videreførelse af den eksemplificering, der fremgår af den gældende bestemmelse i § 3, stk. 8, nr. 1-3.

ILUC-direktivet åbner mulighed for, at kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer skal udgøre mindst 0,5 procentpoint af den absolutte andel af energi fra vedvarende energikilder inden for alle former for transport i 2020, kan fastsættes lavere end til 0,5 procentpoint i tre helt særlige tilfælde. Fravigelsen kan finde sted, hvis der er begrænset potentiale for bæredygtig produktion, eller en begrænset tilgængelighed af biobrændstoffer til omkostningseffektive priser, hvis der er særlige tekniske eller klimatiske forhold, eller der er nationale politikker, der gør, at der bruges tilsvarende finansielle midler til andre tiltag, der fremmer energieffektivitet. Nedsættelse af kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer til under 0,5 procentpoint kan alene ske inden for direktivets rammer og definitioner.

(§ 3, stk. 11)

Det gældende § 3, stk. 9, bemyndiger klima-, energi- og forsyningsministeren til at fastsætte regler om definition og dokumentation af biobrændstoffer, som ifølge stk. 4 tæller dobbelt i forhold til virksomhedernes biobrændstofforpligtelser efter § 3, stk. 1 og 2. Bestemmelsen indebærer, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om hvilke biobrændstoffer, der vil kunne tælle dobbelt efter § 3, stk. 5. Desuden kan der fastsættes regler om virksomhedernes dokumentationskrav for biobrændstoffer i forhold til, at biobrændstofferne opfylder kravene for at kunne tælle

dobbelt. Dokumentationen indgår i den årlige rapport, virksomhederne sender til klima-, energi- og forsyningsministeren.

Regler udstedt i medfør af bemyndigelsen skal tage højde for EU's regler om varernes fri bevægelighed. Kommissionen kan 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 den gældende bestemmelse i stk. 9, bliver der taget hensyn til Kommissionens praksis på dette område. § 3, stk. 9 anvendes således ikke til at fastsætte særlige danske krav til definitionen af, hvad der kan henregnes til biobrændstoffer, der tæller dobbelt. Bestemmelsen muliggør ikke, at der udstedes særlige danske dokumentationskrav, som hindrer anerkendelsen af biobrændstoffer, som i øvrigt er anerkendt i EU.

Det følger af den foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 11, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om definition og krav til dokumentation af virksomhedernes opgørelser af biobrændstoffer, jf. § 3, stk. 5.

Den foreslåede nyaffattelse indebærer en uændret videreførelse af bemyndigelsesbestemmelsen i det gældende § 3, stk. 9.

Der vil efter den foreslåede bestemmelse kunne fastsættes regler om hvilke biobrændstoffer, der vil kunne tælle dobbelt efter § 3, stk. 5. Desuden vil der kunne fastsættes regler om virksomhedernes dokumentationskrav i forhold til, at biobrændstofferne opfylder kravene for at kunne tælle dobbelt. Dokumentationen indgår i den årlige rapport, virksomhederne sender til klima-, energi- og forsyningsministeren.

Regler udstedt i medfør af bemyndigelsen i stk. 11 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. 9, vil der derfor tillige blive taget hensyn til Kommissionens praksis på dette område. § 3, stk. 9 anvendes således ikke til at fastsætte særlige danske krav til definitionen af, hvad der kan henregnes til biobrændstoffer, der tæller dobbelt. Bestemmelsen muliggør ikke, at der udstedes særlige danske dokumentationskrav, som hindrer anerkendelsen af biobrændstoffer, som i øvrigt er anerkendt i EU.

Den foreslåede nyaffattelse indebærer således en uændret videreførelse af den gældende § 3, stk. 9.

Nyaffattelsen af § 3, stk. 11 sker af lovtekniske grunde, jf. nærmere herom de almindelige bemærkninger, afsnit 2.7.

Til nr. 3

Det følger af den gældende § 3, stk. 1, i biobrændstofloven, at 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 energiind-

hold, jf. dog stk. 4. Det fremgår endvidere, at virksomheden alene kan medregne biobrændstoffer, der overholder krav til biobrændstoffers bæredygtighed fastsat i medfør af § 4. Endelig fremgår det, at forpligtelsen skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår, jf. dog stk. 5.

Det fremgår af lovforslagets § 1, nr. 2, at § 3, stk. 1, foreslås ændret således, at enhver virksomhed har pligt til at sikre, at biobrændstoffer udgør mindst 7,6 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer og mindst 5 pct. af virksomhedens årlige salg af benzin til landtransport målt efter energiindhold. Lovforslagets § 1, nr. 2, foreslås at træde i kraft den 1. januar 2020, jf. lovforslagets § 3, stk. 1. Ændringen af iblandingskravet til 7,6 pct. skal alene gælde i 2020, herefter skal iblandingskravet nedsættes til mindst 5,75 pct. Dette gøres med lovforslagets § 1, nr. 3.

Det fremgår af forslaget til § 3, stk. 1, at 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. 5. Det fremgår endvidere, at virksomheden alene kan medregne biobrændstoffer, der overholder krav til biobrændstoffers bæredygtighed fastsat i medfør af § 4. Endelig fremgår det, at forpligtelsen skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår, jf. dog stk. 6.

Den foreslåede affattelse af § 3, stk. 1, er således identisk med den gældende § 3, stk. 1. Nyaffattelsen sker af lovtekniske grunde. Der er med den foreslåede bestemmelse ikke tiltænkt nogen materiel ændring af retstilstanden fra 1. januar 2021 i forhold til efter den gældende § 3, stk. 1.

Forslaget til § 3, stk. 1, 1. pkt. indebærer, at de af loven omfattede virksomheder, jf. biobrændstoflovens § 2, nr. 10, har pligt til at sikre, at biobrændstoffer udgør mindst 5,75 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt på energiindhold.

Det følger af forslaget til § 3, stk. 1, 2. pkt., at virksomhederne alene kan medregne biobrændstoffer, der overholder krav fastsat i medfør af lovens § 4 til biobrændstoffers bæredygtighed. Hjemlen i § 4 er udmøntet ved bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.v., jf. bekendtgørelse nr. 1044 af 7. september 2017. Bæredygtighedskriterierne fremgår af bekendtgørelsens kapitel 2.

Det følger af forslaget til § 3, stk. 1, 3. pkt., at forpligtelsen til iblanding af bæredygtige biobrændstoffer i brændstoffer til landtransport som udgangspunkt skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår. Iblandingskravet gælder på årsbasis. Dette indebærer, at det er op til virksomhederne selv at sikre, at de, på årsbasis, har iblandet 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt brændstof til landtransport. Der er altså ikke et krav om, at der til enhver tid skal være 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt brændstof til landtransport. En virksomhed kan således vælge at iblande f.eks. 5 pct. i nogle måneder og f.eks. 7 pct. i andre måneder. Det afgørende er, at de i løbet af et kalenderår har iblandet 5,75

pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt brændstof til landtransport.

Til brug for opfyldelsen af iblandingskravet vil der kunne anvendes de såkaldte konventionelle biobrændstoffer, også kaldet 1. generations biobrændstoffer (disse er typisk lavet på sukkerrør, sukkerroer, korn, majs, palmeolie, sojaolie og rapsolie), ligesom der vil kunne anvendes de biobrændstoffer, der er dobbelttællende efter gældende ret, også kaldet 2. generations biobrændstoffer eller de såkaldte avancerede biobrændstoffer, som defineret i biobrændstoflovens § 2, nr. 1. De konventionelle bæredygtige biobrændstoffer findes i store mængder og til en væsentligt lavere pris end 2. generations biobrændstoffer og avancerede biobrændstoffer.

Dobbelttællende biobrændstoffer (også kaldet 2. generations biobrændstoffer), jf. den gældende § 3, stk. 4, er typisk lavet på affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, eller lignocellulose råprodukter. Et yderligere kendetegn for denne type biobrændstoffer er, at de bliver produceret med kendte teknologier.

De avancerede biobrændstoffer produceres også på bl.a. affalds- og restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, lignocellulosisk materiale og andre materialer, der typisk ikke har andre anvendelsesområder, bortset fra afbrænding. De avancerede biobrændstoffer regnes typisk for de bæredygtige biobrændstoffer, der har den højeste CO₂-fortrængning. De er også karakteriseret ved, at de er svære og dyre at fremstille, og derfor foreløbigt kun findes i meget begrænset omfang.

Der er tale om minimumskrav, hvilket indebærer, at virksomhederne vil kunne vælge en højere iblandingsprocent end den, der er anført i forslaget til § 3, stk. 1.

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.

Til nr. 4

Det følger af den gældende § 3, stk. 5, at en virksomhed kan fravige den procentsats, der er fastsat i stk. 1, med op til 0,5 procentpoint. Det fremgår endvidere, at en sådan fravigelse vil skulle udlignes det efterfølgende år. Endelig fremgår det, at i 2020 kan den i stk. 1 fastsatte procentsats ikke fraviges.

Med lovforslagets § 1, nr. 2, foreslås en nyaffattelse af § 3, herunder et nyt stk. 3, i forhold til den gældende § 3. Den

gældende § 3, stk. 5, bliver derfor med dette lovforslag til § 3, stk. 6.

Det fremgår af forslaget til § 3, *stk. 6*, at en virksomhed kan fravige den procentsats, der er fastsat i stk. 1, med op til 0,5 procentpoint. Det fremgår endvidere, at en sådan fravigelse vil skulle udlignes det efterfølgende år.

Den foreslåede ændring indebærer, at en virksomhed omfattet af loven, får mulighed for at fravige iblandingsprocenten i lovens § 3, stk. 1, med op til et halvt procentpoint på betingelse af, at afvigelsen udlignes det efterfølgende kalenderår.

Dette medfører, at en virksomhed omfattet af loven eksempelvis kan nøjes med at iblande 5,25 pct. biobrændstoffer i eksempelvis 2021, hvor iblandingsforpligtelsen efter loven er på 5,75 pct. på betingelse af, at virksomheden i 2022 iblander 6,25 pct. biobrændstoffer

Det vil være en stor administrativ fordel for virksomhederne at have den fleksibilitet som lovforslaget giver. Vælger en virksomhed at have et permanent underskud på op til et halvt procentpoint, mistes denne fleksibilitet.

På samme måde som ved en underopfyldelse af målet på 5,75 pct. kan en virksomhed også overopfylde målet på 5,75 pct. En virksomhed kan af flere årsager, f.eks. på grund af gunstige klimatiske forhold, iblande mere end 5,75 pct. biobrændstoffer. Denne afvigelse vil kunne udlignes det efterfølgende år, og også i denne situation vil virksomheden have mulighed for at overopfylde i det efterfølgende år samtidigt med, at virksomheden udligner overopfyldelsen fra forrige år. Hvis der f.eks. overføres 0,5 procentpoint overskud fra år 1 til år 2, så vil man kunne nøjes med at iblande 5,25 i år 2, men hvis man så i år 2 faktisk iblander 5,75, så vil man samlet nå 6,25 pct. og dermed igen kunne overføre 0,5 procentpoint til år 3. Dog vil virksomheden aldrig kunne opnå et overskud på mere end 0,5 procentpoint til overførelse til næste år. En virksomhed vil således ikke kunne overføre et overskud på eksempelvis tre på hinanden følgende år med 0,5 procentpoint om året, og derved opnå et samlet overskud på 1,5 pct., der så vil kunne modregnes i det fjerde år, således at virksomheden i dette fjerde år kun skulle have iblandet 4,25 pct. I sådanne tilfælde, vil der stadig kun kunne modregnes 0,5 procentpoint i det fjerde år, så virksomheden vil skulle iblande mindst 5,25 pct.

En virksomhed vil dog altid kunne iblande mere biobrændstof end 5,75 pct., da forpligtelsen i lovens § 3, stk. 1, udtrykkeligt nævner, at der skal iblandes mindst 5,75 pct. Som anført oven for vil det dog kun være muligt at overføre 0,5 procentpoint til det efterfølgende år.

Lovforslagets § 1, nr. 4, skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 2, hvor det foreslås at nyaffatte biobrændstoflovens § 3, hvor det foreslås, at den gældende § 3, stk. 5, ikke videreføres her. Dette skyldes, at virksomheder i 2020 ikke skal kunne fravige den procentsats, der er fastsat i § 3, stk. 1.

Fra i januar 2021 skal virksomheder igen have mulighed for at fravige den procentsats, der er fastsat i § 3, stk. 1. Derfor foreslås det, at lovforslagets § 1, nr. 4, træder i kraft den 1. januar 2021, jf. lovforslagets § 3, stk. 2.

Til nr. 5

Det følger af den gældende § 3, stk. 10, at klima-, energi- og forsyningsministeren med mindst 1 års varsel kan fastsætte regler om, at fravigelse af den procentsats, der er fastsat i stk. 1, jf. stk. 5, ikke kan finde sted i de år, hvor Danmark har forpligtelser, der kan relateres til iblanding af biobrændstoffer.

Efter den gældende § 3, stk. 1, 1. pkt., er enhver virksomhed omfattet af loven forpligtet til at sikre, at biobrændstoffer udgør mindst 5,75 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold. En manglende opfyldelse af iblandingsforpligtelsen vil være en overtrædelse af loven og medføre straf i henhold til denne.

For at imødegå utilsigtede konsekvenser indeholder den gældende § 3, stk. 5, 1. pkt., en mulighed for, at virksomheder omfattet af loven kan afvige fra iblandingsprocenten i lovens § 3, stk. 1, med op til et halvt procentpoint på betingelse af, at afvigelsen udlignes det efterfølgende kalenderår. Dette indebærer, at en virksomhed omfattet af loven eksempelvis kan nøjes med at iblande 5,25 pct. biobrændstoffer i et år, hvor iblandingsprocenten er på 5,75 pct. på betingelse af, at virksomheden det efterfølgende år iblander 6,25 pct. biobrændstoffer. Bestemmelsen er indført for at give administrativ fleksibilitet for virksomhederne.

Af det gældende § 3, stk. 5, 3. pkt. fremgår det, at denne mulighed for at fravige iblandingskravet efter § 3, stk. 1, ikke vil gælde i 2020. Baggrunden for dette er hensynet til Danmarks internationale forpligtelser til anvendelse af energi fra vedvarende energikilder, herunder forpligtelse om 10 pct. energi i transportsektoren fra vedvarende energikilder i 2020 i henhold til direktivet om vedvarende energi og om 20 pct. reduktion af drivhusgasudledning i ikkekvote omfattede sektorer. For at opfylde denne forpligtelse har det været forudsat, at iblandingsprocenten i 2020 ville stige til 7,6 pct.

Det følger af den foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 6, jf. lovforslagets § 1, nr. 2, at en virksomhed omfattet af loven som minimum skal opfylde den procentsats, der er fastsat i stk. 1. Det følger endvidere af den foreslåede nyaffattelse af § 3, at den gældende bestemmelse i § 3, stk. 5, 2. pkt., udgår. Lovforslagets § 1, nr. 2, foreslås at træde i kraft den 1. januar 2020. jf. lovforslagets § 3, stk. 1.

Med lovforslagets § 1, nr. 4, vil biobrændstoflovens § 3, stk. 6, blive nyaffattet i overensstemmelse med den gældende bestemmelse i § 3, stk. 6, 1. pkt., og foreslås at træde i kraft den 1. januar 2021 ligesom lovforslagets § 1, nr. 3 og 5, jf. lovforslagets § 3, stk. 2.

Det fremgår af den foreslåede indsættelse af et nyt § 3, *stk. 12, 1. pkt.*, at klima-, energi- og forsyningsministeren skal

kunne fastsætte regler om, at fravigelse af den procentsats, der er fastsat i stk. 1, jf. stk. 6, ikke kan finde sted i de år, hvor Danmark har forpligtelser, der kan relateres til iblanding af biobrændstoffer. Det fremgår af den foreslåede indsættelse af 2. *pkt.*, at reguleringen skal ske med mindst et års varsel.

Det følger af forslaget til en nyaffattelse af § 3, stk. 6, jf. lovforslagets § 1, nr. 4, der forventes at træde i kraft den 1. januar 2021, at en virksomhed kan fravige den procentsats, der er fastsat i stk. 1, med op til 0,5 procentpoint. Det fremgår endvidere, at en sådan fravigelse vil skulle udlignes det efterfølgende år.

Den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 12, indebærer, at ministeren med et års varsel skal kunne fastsætte regler om, at fravigelse af den procentsats, der er fastsat i § 3, stk. 1, jf. stk. 6, ikke kan finde sted i de år, hvor Danmark har forpligtelser, der kan relateres til iblanding af biobrændstoffer.

Den foreslåede bestemmelse vil skulle anvendes i tilfælde, hvor Danmark har forpligtelser, der kan relateres til iblanding af biobrændstoffer, og hvor det på forhånd er vigtigt, at bidraget fra transportsektoren kendes helt præcist. Det vil eksempelvis kunne være internationale aftaler, hvor Danmark har forpligtet sig til i et givet år at skulle have reduceret sin CO₂-udledning med en bestemt procentsats, eller at Danmark eksempelvis skal have en bestemt andel anden generations biobrændstoffer i transportsektoren. Sådanne forpligtelser vil gøre det nødvendigt, at regeringen har klarhed over det præcise niveau, som forskellige sektorer bidrager med, herunder præcist hvor stort bidraget fra biobrændstofloven vil være, og det er derfor ikke hensigtsmæssigt, hvis virksomhederne kan fravige forpligtelsen i sådanne år. Forpligtelsen vil på lignende måde også kunne udspringe fra nationale aftaler.

Den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 12, 2. pkt. indebærer, at såfremt der skal fremsættes regler i henhold til det foreslåede stk. 12, 1. pkt., hvorefter der ikke skal kunne ske fravigelse af den procentsats, der er fastsat i § 3, stk. 1, vil denne regulering skulle varsles mindst et år i forvejen. Afstedkommer eksempelvis en international CO₂-reduktionsforpligtelse, at bemyndigelsen anvendes til at bestemme, at der ikke kan finde fravigelser sted i 2025, vil dette skulle varsles senest den 31. december 2023.

Til nr. 6

Bestemmelsen er ny. Biobrændstofloven har, efter gældende regler, ikke generelle bestemmelser eller bemyndigelser vedrørende pligtmæssig digital kommunikation.

Den primære kommunikation mellem virksomhederne og Energistyrelsen er indsendelse af et excelark en gang om året indeholdende dokumentation for opfyldelse af iblandingskravet i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1. Denne kommunikation foregår allerede digitalt.

Derudover kan der indgives ansøgning om optagelse af bestemte råprodukter på Energistyrelsens positivliste. Disse ansøgninger indgives typisk også digitalt.

Det foreslås i § 7 a, stk. 1, at klima-, energi-, og forsyningsministeren bemyndiges til at kunne fastsætte regler om pligt-mæssig digital kommunikation om forhold omfattet af biobrændstofloven, herunder af bestemmelser fastsat i henhold til loven eller af EU-retsakter om forhold omfattet af loven. Dette betyder, at der ved bekendtgørelse kan fastsættes regler om, at borgere og virksomheder har pligt til at kommunikere digitalt med den ansvarlige myndighed, herunder via bestemte digitale systemer som f.eks. ved selvbetjeningsløsninger m.v., ved forespørgsler, ansøgninger, anmeldelser, indberetning m.v., og at svaret fra myndigheden sendes digitalt. De ansvarlige myndigheder er de myndigheder, som er tillagt kompetencer efter biobrændstofloven.

Generelt gælder det for den foreslåede bemyndigelse, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at en forespørgsel, ansøgning, klage m.v. fra virksomheder og borgere til myndigheder, som ikke indgives digitalt, skal afvises. Den almindelige vejledningspligt i henhold til § 7 i forvaltningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 433 af 22. april 2014.

Bemyndigelsen omfatter også ministerens svar på henvendelser m.v. fra borgere og virksomheder. Ministeren kan endvidere med bemyndigelsen fastsætte regler for digital kommunikation fra ministeren. Dette kunne f.eks. være, at et svar på en henvendelse i en eventuel digital selvbetjeningsløsning sendes tilbage til afsenderen via den digitale selvbetjeningsløsning.

Med den foreslåede bestemmelse kan ministeren også fastsætte regler om undtagelse fra pligten til digital kommunikation. Det vil dermed ved udstedelse af bekendtgørelse være muligt at fastsætte regler om, at visse grupper helt undtagelsesvist ikke skal være omfattet af kravet om pligt-mæssig digital kommunikation. Undtagelsesmuligheden forventes at have en begrænset rækkevidde.

Hvad angår fritagelse for tilslutning til Offentlig Digital Post, henvises der i det hele til de regler, som Finansministeriet og Erhvervsministeriet har fastsat om henholdsvis fritagelse af fysiske personer fra tilslutning til Offentlig Digital Post m.v. og fritagelse af juridiske enheder med CVR-nummer samt fysiske personer med erhvervsaktiviteter for tilslutning til Offentlig Digital Post. Fritagelse for tilslutning til Offentlig Digital post medfører ikke samtidig fritagelse for pligten til at benytte en af Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet etableret digital selvbetjeningsløsning.

Det følger af det foreslåede *stk. 2* til § 7 a, at en meddelelse anses for at være kommet frem til adressaten, på det tidspunkt, hvor meddelelsen er tilgængelig for adressaten for meddelelsen.

Adressaten for meddelelsen vil sige modtageren af meddelelsen. Meddelelsen anses for at være kommet frem til

adressaten for meddelelsen, når den er tilgængelig for adressaten. Meddelelsen anses for at være tilgængelig for adressaten fra det tidspunkt, hvor adressaten har mulighed for at gøre sig bekendt med indeholder af meddelelsen. Det er således uden betydning, om eller hvornår adressaten gør sig bekendt med indholdet af meddelelsen. Det indebærer, at der gælder de samme retsvirkninger, som gælder for fysisk post, idet fysisk post anses for at være kommet frem, når den pågældende meddelelse er lagt i adressatens fysiske postkasse.

Fremkomsttidspunktet er bl.a. afgørende for, hvornår forvaltningsakter får de tilsigtede retsvirkninger. Kan modtagelsestidspunktet for en digital meddelelse ikke fastlægges som følge af problemer med myndighedens it-system eller andre lignende problemer, må meddelelsen anses for at være kommet frem på det tidspunkt, hvor meddelelsen blev afsendt, hvis der kan fremskaffes pålidelige oplysninger om afsendelsestidspunktet. Det vil således ikke komme virksomheden til skade, at indberetningen m.v. modtages efter fristens udløb, hvis dette skyldes systemnedbrud hos myndigheden.

Til nr. 7

Det fremgår af den gældende § 8, stk. 1, nr. 2, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der 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 vejkøretøjer, jf. § 3 e, med mindst 6 pct. senest den 31. december 2020.

Det foreslås, at »og« ændres til »eller«.

Den foreslåede ændring er en præcisering af den hidtidige retstilstand, og der er med den foreslåede ændring ikke tilset materielle ændringer.

Den foreslåede ændring indebærer, at det klart fremgår, at hensigten med bestemmelsen er, at der kan straffes ved overtrædelse af hver enkelt af de angivne elementer i bestemmelsen, dvs. uanset om overtrædelsen vedrører brændstof eller elektricitet eller begge dele.

Til nr. 8

Det fremgår af den gældende § 8, stk. 1, nr. 5, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der ikke opfylder overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne i artikel 8-12 i MRV-forordningen.

Det foreslås, at »og« ændres til »eller«.

Den foreslåede ændring er en præcisering af den hidtidige retstilstand, og der er med den foreslåede ændring ikke tilset materielle ændringer.

Den foreslåede ændring indebærer, at det klart fremgår, at hensigten med bestemmelsen er, at der kan straffes ved overtrædelse af hver enkelt af de angivne elementer i be-

stemmelsen, dvs. uanset om overtrædelsen vedrører overvågningsforpligtelser eller rapporteringsforpligtelser eller begge dele.

Til nr. 9

Det fremgår af den gældende § 8, stk. 1, nr. 6, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der undlader at rapportere i henhold til § 5, stk. 1 og 2.

Det foreslås, at »og« ændres til »eller«.

Den foreslåede ændring er en præcisering af den hidtidige retstilstand, og der er med den foreslåede ændring ikke tilset materielle ændringer.

Den foreslåede ændring indebærer, at det klart fremgår, at hensigten med bestemmelsen er, at der kan straffes ved overtrædelse af hver enkelt af de angivne elementer i bestemmelsen, dvs. uanset om overtrædelsen vedrører stk. 1 eller stk. 2 eller begge bestemmelser.

Til nr. 10

Da den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, trådte i kraft den 1. januar 2010 indeholdt loven også en indfasningsbestemmelse, der muliggjorde det for ministeren at fastsætte et lavere iblandingskrav for de første år, dvs. 2010-2011.

Bestemmelsen blev indsat for, at virksomhederne kunne udbygge den infrastruktur, der håndterede iblanding og distribution af bæredygtige biobrændstoffer.

Indfasningen af bæredygtige biobrændstoffer skete i årene 2010-2011. Siden 1. januar 2012 har iblandingskravet været på 5,75 pct.

Da der ikke længere ses et behov for bestemmelsen foreslås det, at bestemmelsen ophæves.

Der henvises til afsnit 2.6. i de almindelige bemærkninger for en uddybning af ændringspunktet.

Til nr. 11

Bestemmelsen er ny. Der er ikke et bilag til den gældende biobrændstoflov.

Efter den gældende dobbelttællingsbestemmelse i biobrændstoflovens § 3, stk. 4, kan virksomheder ansøge Energistyrelsen om at forhåndsgodkende, at de bæredygtige biobrændstoffer, der er lavet på råprodukter, der omfattes af den gældende dobbelttællingsbestemmelse, kan omfattes af bestemmelsen, hvorefter disse bæredygtige biobrændstoffer kan tælle dobbelt i forhold til iblandingskravet på 5,75 pct., der fremgår af den gældende § 3, stk. 1. Energistyrelsen har udarbejdet en liste over råprodukter, som styrelsen har godkendt efter den gældende dobbelttællingsbestemmelse. Denne liste findes i bilag B (positivliste for dobbelttælling) i Energistyrelsens Håndbog om dokumentation for biobrænd-

stoffers bæredygtighed, der er tilgængelig på Energistyrelsens hjemmeside.

Det foreslås, at der indsættes et bilag 1 til biobrændstofloven. Bilaget indeholder en liste over råvarer og andre brændstoffer, der anses som bæredygtige biobrændstoffer, og som vil kunne dobbelttælles efter forslaget til § 3, stk. 5. Dette bilag vil erstatte det eksisterende bilag B i Energistyrelsens Håndbog om dokumentation for biobrændstoffers bæredygtighed.

Listen i lovforslagets bilag 1 er opdelt i to dele. Den første del (A) handler om de bæredygtige biobrændstoffer, der er fremstillet af de råvarer og andre brændstoffer, der er anført i bilag IX, del A, til ILUC-direktivet. Biobrændstoffer opført på denne liste kaldes avancerede biobrændstoffer.

Den anden del (B) handler om bæredygtige biobrændstoffer, der er fremstillet af råvarer, der er anført i bilag IX, del B, til ILUC-direktivet. Der er kun optaget brugt køkkenolie og animalsk fedt på denne liste. Biobrændstoffer baseret på disse råvarer regnes ikke som avancerede, da de har været i produktion i en årrække, og er produceret på kendte teknologier.

Det kan ikke udelukkes, at en fortolkning af det foreslåede bilag 1 på enkelte punkter vil kunne føre til en snævrere forståelse af anvendelsesområdet for den foreslåede dobbelttællingsbestemmelse i § 3, stk. 5, end den hidtidige retstilstand.

Det kan derfor ikke afvises, at enkelte af de forhåndsgodkendelser, der er givet efter de gældende regler ikke umiddelbart vil være omfattet af forslaget. Det foreslås derfor, at der indsættes en overgangsbestemmelse i loven, jf. lovforslagets § 3, stk. 3, der sikrer, at de forhåndsgodkendelser, der i givet fald er givet til dobbelttælling af produkter, der ikke falder inden for de nye regler, vil kunne opretholdes indtil disse forhåndsgodkendelsers udløb.

Bæredygtige biobrændstoffer, der er fremstillet af de råvarer og andre brændstoffer, der er anført i forslaget til bilag 1, kan tælle dobbelt mod iblandingskravet på 5,75 pct. i biobrændstofloven. Derimod kan kun de bæredygtige biobrændstoffer, der er fremstillet af de råvarer og andre brændstoffer, der fremgår af del A, anvendes til opfyldelse af iblandingskravet på 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer, jf. forslaget til § 3, stk. 3.

Til § 2

Til nr. 1

Med lov nr. 1754 af 27. december 2016 blev det vedtaget at indsætte et nyt stk. 3, i biobrændstoflovens § 3 om, at enhver virksomhed har pligt til at sikre, at avancerede biobrændstoffer udgør mindst 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold.

Der henvises til de almindelige bemærkninger til lovforslaget til lov nr. 1754 af 27. december 2016, jf. Folketingstidende 2016-17, A, L 67, som fremsat den 9. november 2016, hvor der nærmere er redegjort for kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransport og konsekvenserne heraf.

Det bemærkes, at kravet blev indsat med det formål at fremme avancerede biobrændstoffer og samtidigt øge incitamentet til en dansk produktion af de avancerede biobrændstoffer.

Som konsekvens af indsættelsen af det nye stykke bliver lovens § 3, stk. 3-11, herefter til stk. 4-12. Konsekvensrettelserne i biobrændstoflovens § 3, stk. 1, træder i kraft 1. januar 2020.

Det foreslås, at § 1, nr. 6-8 og 10-14, i lov nr. 1754 af 27. december 2016 ophæves. Den foreslåede ophævelse skal ses i sammenhæng med forslaget om nyaffattelse af § 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 2.

Der er med dette lovforslag behov for at ændre i § 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 2. Denne ændring vil tillige skulle træde i kraft 1. januar 2020. For at undgå fortolkningstvivil nyaffattes § 3 af lovtekniske grunde. Den foreslåede nyaffattelse af § 3 indeholder ændringen fra lov nr. 1754 af 27. december 2016.

Til § 3

Det foreslås i *stk. 1*, at loven, som er erhvervsrettet, træder i kraft den 1. januar 2020.

Det følger af VE-direktivet, at de enkelte medlemsstater skal have mindst 10 pct. vedvarende energi i deres landtransportsektor i 2020. For at Danmark kan leve op til dette krav, er det nødvendigt at forhøje iblandingskravet for bæredygtige biobrændstoffer senest fra den 1. januar 2020.

Det foreslås i *stk. 2*, at lovforslagets § 1, nr. 3-5, træder i kraft den 1. januar 2021.

Dette foreslås, da det forhøjede krav til iblandingsprocenten i § 3, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2, alene skal gælde i 2020. Det fremgår af lovforslagets § 1, nr. 2, at § 3, stk. 1, at enhver virksomhed har pligt til at sikre, at biobrændstoffer udgør mindst 7,6 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer og mindst 5 pct. af virksomhedens årlige salg af benzin til landtransport målt efter energiindhold. Lovforslagets § 1, nr. 2, foreslås at træde i kraft den 1. januar 2020. Ændringen af iblandingskravet til 7,6 pct. skal alene gælde i 2020, herefter skal iblandingskravet nedsættes til mindst 5,75 pct. Dette medfører flere ændringer i biobrændstoflovens § 3, som affattes med lovforslagets § 3-5.

Det foreslås i *stk. 3*, at ved opgørelse af virksomheders forpligtelser efter § 3, stk. 1 og 2, i biobrændstofloven, finder de hidtil gældende regler for hvilke bidrag, der anses for at være dobbelt så store som bidrag fra andre biobrændstoffer,

jf. biobrændstoffer, jf. § 3, stk. 4, i lovbekendtgørelse nr. 62 af 17. januar 2019, anvendelse for virksomhedernes forpligtelser efter § 3, stk. 1 og 2, i de kalenderår, der går forud for 2020. Forhåndsgodkendelser af biobrændstoffer for hvilke bidrag anses for at være dobbelt så store som bidrag fra andre biobrændstoffer, jf. § 3, stk. 4, i lovbekendtgørelse nr. 62 af 17. januar 2019, vil fortsat være gældende frem til forhåndsgodkendelsernes udløb.

Efter den gældende dobbelttællingsbestemmelse kan virksomheder ansøge Energistyrelsen om at forhåndsgodkende, at de bæredygtige biobrændstoffer, der er lavet på bestemte råprodukter, er omfattet af bestemmelsen, hvorefter disse bæredygtige biobrændstoffer kan tælle dobbelt i forhold til iblandingskravet på 5,75 pct. Energistyrelsen har i den forbindelse udarbejdet en liste over råprodukter, som styrelsen har godkendt efter den gældende dobbelttællingsbestemmelse. Denne liste findes i bilag B (positivliste for dobbelttælling) i Energistyrelsens Håndbog om dokumentation for biobrændstoffers bæredygtighed.

Forslaget til stk. 3, indebærer, at de forhåndsgodkendelser, som Energistyrelsen har givet til ansøgere, der har fået deres råprodukt optaget på Energistyrelsens dobbelttællingsliste for en periode, der strækker sig længere end den 31. december 2020, også vil være gyldige efter den 31. december 2020, da det er Energistyrelsens vurdering, at disse råprodukter også vil være at finde på de i afsnit 2.3.1. omtalte lister (lister fra VE-direktivet over hvilke råprodukter, der er dobbelttællende). For forhåndsgodkendelser, der ikke strækker sig længere end til den 31. december 2020, vil det bero på en konkret vurdering om, hvorvidt råproduktet fortsat vil kunne dobbelttælle, men i udgangspunktet vil en forhåndsgodkendelse kunne fortsætte efter 2020, da listerne har karakter af at være en kodificering af gældende ret.

Da det ikke kan udelukkes, at en forhåndsgodkendelse, der er udstedt efter de gældende bestemmelser, ikke er omfattet af VE-direktivets bilag IX, som med dette lovforslag, jf. § 1, nr. 2 og 11, foreslås inkorporeret og optrykt som bilag 1 til biobrændstofloven, foreslås det, at der indsættes en overgangsbestemmelse i loven, der sikrer, at de forhåndsgodkendelser, der i givet fald er givet til dobbelttælling af produkter, der ikke falder inden for de nye regler, vil kunne oprettholdes indtil udløb.

Det foreslås i *stk. 4*, at regler fastsat i medfør af § 3, stk. 9, i biobrændstofloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 62 af 17. januar 2019, forbliver i kraft indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af § 3, stk. 11. Det fremgår af den gældende § 3, stk. 9, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om definition og dokumentation af biobrændstoffer nævnt i stk. 4. Den gældende § 3, stk. 4, indeholder den såkaldte dobbelttællingsbestemmelse, hvorefter bidraget fra bæredygtige biobrændstoffer, der er fremstillet på basis af affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, lignocellulose eller avancerede biobrændstoffer anses for at være dobbelt så stort som bidraget fra andre biobrændstoffer.

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, idet bio-brændstofloven ikke gælder for Færøerne og Grønland og ikke kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I biobrændstofloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 62 af 17. januar 2019, som ændret ved lov nr. 1754 af 27. december 2016, foretages følgende ændringer:

§ 2. I denne lov forstås ved følgende:

1) *Avancerede biobrændstoffer*: Biobrændstoffer, der er fremstillet af råprodukter, og andre brændstoffer, der er anført i bilag IX, del A, til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1513 af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder.

2-11) ---

§ 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. 4. 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, jf. dog stk. 5.

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 og 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. 4. Ved opgørelsen af en virksomheds forpligtelse efter stk. 1 og 2 anses bidraget til opfyldelse af forpligtelsen efter stk. 1 og 2 fra biobrændstoffer fremstillet på basis af affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, lignocellulose eller avancerede biobrændstoffer for at være dobbelt så stort som bidraget fra andre biobrændstoffer.

Stk. 5. En virksomhed kan fravige den procentsats, der er fastsat i stk. 1, med op til 0,5 procentpoint. En sådan fravi-

1. § 2, nr. 1, affattes således:

»1) *Avancerede biobrændstoffer*: Biobrændstoffer, der er fremstillet af råprodukter, og andre brændstoffer, der er anført i bilag 1, del A.«

2. § 3 affattes således:

»§ 3. Enhver virksomhed har pligt til at sikre, at biobrændstoffer udgør mindst 7,6 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer og mindst 5 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af benzin til landtransport målt efter energiindhold, jf. dog stk. 5. 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. Benzin og diesel, der sælges til landtransport til slutbrugere, skal indeholde mindst 1 pct. bæredygtigt biobrændstof, jf. § 4, målt efter energiindhold, jf. dog stk. 4. Alt brændstof, der sælges til transport, dog ikke til landbrugs- og skovbrugstraktorer og fartøjer til sejlads, og som indeholder biobrændstoffer, anses som solgt til landtransport.

Stk. 3. Enhver virksomhed har pligt til at sikre, at avancerede biobrændstoffer udgør mindst 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold. 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. 4. Benzin på 98 oktan eller derover er undtaget fra kravet i stk. 2, men indgår i forpligtelsen efter stk. 1.

Stk. 5. Ved opgørelsen af en virksomheds forpligtelser efter stk. 1 og 2 anses bidrag fra råprodukter og brændstoffer

gelse vil skulle udlignes det efterfølgende år. I 2020 kan den procentsats, der er fastsat i stk. 1, ikke fraviges.

Stk. 6. Forpligtelsen efter stk. 1 gælder ikke ved salg til eksport og salg til andre virksomheder.

Stk. 7. En virksomhed kan opfylde sin forpligtelse efter stk. 1 eller regler udstedt i medfør af stk. 8 ved aftale med en eller flere virksomheder om, at de helt eller delvis opfylder forpligtelsen efter stk. 1.

Stk. 8. Energi-, forsynings- og klimaministeren 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 bæredygtige biobrændstoffer eller
- 3) brug af andre vedvarende energiteknologier i landtransportsektoren end anvendelsen af biobrændstoffer.

Stk. 9. Energi-, forsynings- og klimaministeren kan fastsætte regler om definition og dokumentation af biobrændstoffer nævnt i stk. 4.

Stk. 10. Energi-, forsynings- og klimaministeren kan med mindst 1 års varsel fastsætte regler om, at fravigelse af den procentsats, der er fastsat i stk. 1, jf. stk. 5, ikke kan finde sted i de år, hvor Danmark har forpligtelser, der kan relateres til iblanding af biobrændstoffer.

Stk. 11. Stk. 2 finder ikke anvendelse, hvis der foreligger

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

anført i bilag 1, del A og B, for at være dobbelt så store som bidrag fra andre biobrændstoffer.

Stk. 6. En virksomhed skal som minimum opfylde den procentsats, der er fastsat i stk. 1.

Stk. 7. Forpligtelsen efter stk. 1 gælder ikke ved salg til eksport og salg til andre virksomheder.

Stk. 8. En virksomhed kan opfylde sine forpligtelser efter stk. 1 og 3 eller efter regler udstedt i medfør af stk. 10 ved aftale med en eller flere virksomheder om, at de helt eller delvis opfylder virksomhedens forpligtelser efter stk. 1 og 3.

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

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

Stk. 10. Klima-, energi-, og forsyningsministeren kan fastsætte regler om en anden biobrændstofandel, der ikke overstiger de procentsatser, der er fastsat i stk. 1 og 3, såfremt særlige hensyn gør sig gældende, herunder

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

Stk. 11. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om definition og krav til dokumentation af virksomhedernes opgørelser af biobrændstoffer nævnt i stk. 5.

3. § 3, stk. 1, affattes således:

»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. 5. 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, jf. dog stk. 6.«

4. § 3, stk. 6, affattes således:

»Stk. 6. En virksomhed kan fravige den procentsats, der er fastsat i stk. 1, med op til 0,5 procentpoint. En sådan fravigelse vil skulle udlignes det efterfølgende år.«

5. I § 3, efter stk. 11, indsættes som nyt stykke:

»Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at fravigelse af den procentsats, der er fastsat i stk. 1, jf. stk. 6, ikke kan finde sted i de år, hvor Danmark

har forpligtelser, der kan relateres til iblanding af biobrændstoffer. Reguleringen skal ske med mindst et års varsel.«

6. Efter § 7 indsættes:

»§ 7 a. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at kommunikation om forhold, som er omfattet af denne lov, bestemmelser fastsat i henhold til loven eller EU-retsakter om forhold omfattet af loven, skal ske digitalt. Ministeren kan herunder fastsætte regler om anvendelse af et bestemt digitalt system og om fritagelse for obligatorisk anvendelse for visse grupper af personer og virksomheder.

Stk. 2. En digital meddelelse anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for adressaten for meddelelsen.«

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

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,

3-4) ---

5) ikke opfylder overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne i artikel 8-12 i MRV-forordningen,

6) undlader at rapportere i henhold til § 5, stk. 1 og 2,

7-9) ---

Stk. 2-3. ---

§ 11. Energi-, forsynings- og klimaministeren fastsætter overgangsbestemmelser om gradvis indfasning af virksomhedernes forpligtelse efter § 3, stk. 1, således at den årlige biobrændstofandel gradvis hæves til 5,75 pct.

7. I § 8, stk. 1, nr. 2, ændres »og« til: »eller«.

8. I § 8, stk. 1, nr. 5, ændres »og« til: »eller«.

9. I § 8, stk. 1, nr. 6, ændres »og« til: »eller«.

10. § 11 ophæves.

11. Som *bilag 1* indsættes bilag 1 til denne lov.

§ 2

I lov nr. 1754 af 27. december 2016 om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport (Indførelse af krav om anvendelse af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransport, ændret definition af, hvilke virksomheder der er omfattet af loven, bemyndigelse til fastsættelse af regler til efterlevelse af MRV-forordning om fremme af reduktion af CO₂-emissioner fra søtransport samt regler om adgang til skibe) foretages følgende ændring:

1. § 1, nr. 6-8 og 10-14, ophæves.

§ 1

I biobrændstofloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 674 af 21. juni 2011, som ændret ved § 1 i lov nr. 276 af 27. marts 2012 og § 5 i lov nr. 1498 af 23. december 2014, foretages følgende ændringer:

1.-5. ---

6. I § 3, stk. 1, 1. pkt., ændres »stk. 4« til: »stk. 5«, og i 3. pkt. ændres »stk. 5« til: »stk. 6«.

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

8. I § 3 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Enhver virksomhed har pligt til at sikre, at avancerede biobrændstoffer udgør mindst 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold. 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. 3-11 bliver herefter stk. 4-12.

9. ---

10. To steder i § 3, stk. 7, der bliver stk. 8, ændres »efter stk. 1« til: »efter stk. 1 og 3«, og »stk. 8« ændres til: »stk. 9«.

11. I § 3, stk. 8, der bliver stk. 9, indsættes efter »der ikke overstiger«: »henholdsvis«, og efter »5,75 pct.,« indsættes: »jf. stk. 1, og 0,9 pct., jf. stk. 3,«.

12. I § 3, stk. 8, der bliver stk. 9, indsættes efter nr. 1 som nyt nummer:

»2) hvor avancerede biobrændstoffer bliver uforholdsmæssigt dyre,«.

Nr. 2 og 3 bliver herefter nr. 3 og 4.

13. I § 3, stk. 9, der bliver stk. 10, ændres »stk. 4« til: »stk. 5«.

14. I § 3, stk. 10, der bliver stk. 11, ændres »stk. 5« til: »stk. 6«.

15-24. ---