



Fremsat den 6. oktober 2010 af klima- og energiministeren (Lykke Friis)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer¹⁾

(Pligt for importører eller producenter af benzin, gas eller dieselolie til reduktion af drivhusgasser fra transport m.v.)

§ 1

I lov nr. 468 af 12. juni 2009 om bæredygtige biobrændstoffer foretages følgende ændringer:

1. Lovens *titel* affattes således:

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

2. *Fodnoten* til lovens titel affattes således:

»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, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/30/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 98/70/EF for så vidt angår specifikationerne for benzin, diesel og gasolie og om indførelse af en mekanisme for overvågning og reduktion af emissionerne af drivhusgasser og om ændring af Rådets direktiv 1999/32/EF for så vidt angår specifikationerne for brændstof, der benyttes i fartøjer til sejlads på indre vandveje, og om ophævelse af direktiv 93/12/EØF, EU-Tidende 2009, nr. L 140, side 88.«

3. I § 1 indsættes efter »landtransport«: »og at reducere vugge til grav-emissioner af drivhusgasser fra transport«.

4. § 2 affattes således:

»§ 2. I denne lov forstås ved følgende:

1) *Biobrændstof*: Flydende eller gasformigt brændstof til brug for transportsektoren fremstillet på grundlag af biomasse.

- 2) *Biomasse*: Den bionedbrydelige del af produkter, affald og restprodukter af biologisk oprindelse fra landbrug, herunder vegetabiliske og animalske stoffer, skovbrug og tilknyttede industrier, herunder fiskeri og akvakultur, samt den bionedbrydelige del af industriaffald og kommunalt affald.
- 3) *Brændstof*: Benzin, dieselolie, gas eller biobrændstof.
- 4) *Drivhusgasser*: CO₂, CH₄ og N₂O.
- 5) *El-leverandør*: Den enhed, der er ansvarlig for ekspedition af elektricitet gennem et punktafgiftsopkrævningssted, og som leverer elektricitet til brug i vejkøretøjer.
- 6) *Emissioner af drivhusgasser pr. energienhed*: Den samlede masse af CO₂-ækvivalente drivhusgasemissioner, der er knyttet til brændstoffet eller tilført energi divideret med brændstoffets eller den tilførte energis samlede energiindhold. Ved energiindhold i brændstof forstås brændstof udtrykt som dets nedre brændværdi.
- 7) *Landtransport*: Vejgående køretøjer og jernbanedrift.
- 8) *Transport*: Vejgående køretøjer og mobile ikkevejgående maskiner, herunder fartøjer til sejlads på indre vandveje, når de ikke er til søs, landbrugs- og skovbrugstraktorer samt fritidsfartøjer, når de ikke er til søs.
- 9) *Virksomhed*: Importør eller producent af benzin, gas eller dieselolie.
- 10) *Vugge til grav-emissioner af drivhusgasser*: Alle nettoemissioner af CO₂, CH₄ og N₂O, der kan tilskrives brændstoffet, herunder alle iblandede komponenter, eller tilført energi. Dette omfatter alle relevante stadier fra udvinding eller dyrkning, herunder ændret arealanvendelse, transport og distribution, forarbejdning og forbrænding, uanset hvor disse emissioner finder sted.«

¹⁾ Loven gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/30/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 98/70/EF for så vidt angår specifikationerne for benzin, diesel og gasolie og om indførelse af en mekanisme for overvågning og reduktion af emissionerne af drivhusgasser og om ændring af Rådets direktiv 1999/32/EF for så vidt angår specifikationerne for brændstof, der benyttes i fartøjer til sejlads på indre vandveje, og om ophævelse af direktiv 93/12/EØF, EU-Tidende 2009, nr. L 140, side 88.

5. Efter § 3 indsættes:

»§ 3 a. Virksomheder skal efter regler fastsat af klima- og energiministeren hvert år rapportere til Energistyrelsen om drivhusgasintensiteten af de brændstoffer og den energi, jf. § 3 e, til transport, der i Danmark er blevet leveret af virksomheden.

§ 3 b. Virksomheder skal så gradvist som muligt reducere vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra leveret brændstof og energi, jf. § 3 e, til transport med mindst 6 pct. senest den 31. december 2020.

Stk. 2. Ministeren kan fastsætte regler om, at reduktionen efter stk. 1 skal være på 2 pct. senest den 31. december 2014 og 4 pct. senest den 31. december 2017.

Stk. 3. Ministeren kan fastsætte regler om, at virksomhederne, ud over den i stk. 1 nævnte reduktion på 6 pct., yderligere skal reducere med 2 pct., som skal opfyldes senest den 31. december 2020 ved at levere energi, jf. § 3 e, til transport eller ved at anvende teknologi, der begrænser vugge til grav-emissionerne pr. energienhed fra leveret brændstof og energi.

Stk. 4. Ud over den i stk. 1 nævnte reduktion på 6 pct., og en eventuel forpligtigelse fastsat efter stk. 3, kan ministeren, med henblik på reduktioner inden for sektoren for brændstof-forsyning, fastsætte regler om en yderligere reduktion på 2 pct., som virksomhederne skal opfylde senest den 31. december 2020 ved at købe kreditter på de betingelser, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet.

Stk. 5. Ministeren fastsætter regler om metoden til beregning af brændstoffers vugge til grav-emissioner af drivhusgasser.

Stk. 6. Ministeren fastsætter regler om metoden til fastsættelse af grundlaget for reduktionsforpligtelsen, jf. stk. 1.

§ 3 c. Virksomheder kan aftale, at de i fællesskab helt eller delvist vil opfylde deres forpligtelser efter § 3 b.

§ 3 d. I det omfang en virksomhed vil benytte biobrændstoffer til at opfylde sin forpligtelse efter § 3 b, kan der alene medregnes biobrændstoffer, der overholder krav til biobrændstoffers bæredygtighed i regler fastsat i medfør af § 4.

§ 3 e. El-leverandører kan vælge at bidrage til en virksomheds reduktionsforpligtelse efter § 3 b, hvis el-leverandøren kan påvise, at denne på fyldestgørende vis kan måle og overvåge den elektricitet, der leveres til brug i vejktøretøjer.

Stk. 2. Ministeren fastsætter nærmere regler om metoden til beregning af elektricitet til brug i de elektriske vejktøretøjer.«

6. I § 4 ændres »og biobrændstoffers bæredygtighed« til: », biobrændstoffers bæredygtighed og reduktion af drivhusgasser fra transport«.

7. I § 5, stk. 1, indsættes efter »§ 3, stk. 1,«: »eller § 3 b, stk. 1«.

8. I § 5, stk. 1, indsættes efter »§ 3, stk. 5,«: », § 3 b, stk. 2-4,«.

9. I § 5, stk. 2, indsættes efter »som nævnt i § 3, stk. 4,«: »eller § 3 c,«.

10. I § 6, stk. 3, indsættes efter »akkrediteret certificering«: », verificering«.

11. I § 6 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Omkostningerne til akkrediteret certificering, verificering eller inspektion efter regler fastsat i medfør af stk. 3 påhviler virksomheden eller el-leverandøren.«

12. § 8 affattes således:

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

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

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

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

§ 2

Loven træder i kraft den 31. december 2010.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets baggrund
3. Gældende ret
4. Lovforslagets indhold
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner
6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
7. Administrative konsekvenser for borgerne
8. Miljømæssige konsekvenser
9. Forholdet til EU-retten
10. Hørte virksomheder, organisationer, myndigheder m.v.
11. Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

1. Indledning

Lovforslaget gennemfører delvist artiklerne 7a-7e i brændstofkvalitetsdirektivet, der omhandler reduktion af drivhusgasser, bæredygtighedskriterier for biobrændstoffer, kontrol med overholdelsen af bæredygtighedskriterier, metoder til beregning af vugge til grav-emissioner af drivhusgasser fra biobrændstoffer og fossile brændstoffer. Ved vugge til grav-emissioner forstås alle relevante stadier fra udvinding eller dyrkning, herunder ændret arealanvendelse, transport og distribution, forarbejdning og forbrænding af brændstoffet, uanset hvor disse emissioner finder sted.

Hovedformålet med lovforslaget er at reducere de vugge til grav-emissioner af drivhusgasser, der foranlediges af de virksomheder, der importerer eller producerer benzin, diesel eller gas til transport. Virksomheden, typisk et olieselskab, er således ansvarlig for reduktion af vugge til grav-emissioner af drivhusgasser under hele brændstoffets levevej; fra det tidspunkt, hvor det pumpes op af undergrunden til det bliver forbrændt i en motor.

Det påhviler den enkelte medlemsstat at udpege de leverandører, der er ansvarlige for overvågning og rapportering af vugge til grav-emissioner af drivhusgasser. I lovforslaget foreslås det, at det er de virksomheder, der importerer eller producerer benzin, diesel eller gas til transport, der skal varetage forpligtelsen. Endvidere foreslås det, at el-leverandører der leverer elektricitet til forbrugere, kan vælge at bidrage til reduktionsforpligtelsen.

Der fastsættes en forpligtelse for virksomhederne til at reducere deres vugge til grav-emissioner af drivhusgasser på 6 pct. Ministeren vil kunne fastsætte mellemliggende mål på henholdsvis 2 og 4 pct. på vejen mod de 6

pct. Procentsatsen på 6 pct. kan forhøjes til 10 pct. efter nærmere overvejelser i EU.

Direktivet er et totalharmoniseringsdirektiv, hvorfor Danmark ikke kan fravige direktivets bestemmelser. Direktivet skal være gennemført senest 31. december 2010.

Det forventes, at en stor del af virksomhedernes forpligtelse vil blive gennemført ved brug af bæredygtige biobrændstoffer. I så tilfælde vil de skulle opfylde de samme bæredygtighedskriterier som anvendes i direktivet om vedvarende energi.

Det foreslås, at klima- og energiministeren skal føre tilsyn med reduktion af vugge til grav-emissioner af drivhusgasser.

Efter lovforslaget skal virksomhederne afgive en årlig rapport til klima- og energiministeren. Rapporteringen skal blandt andet sikre, at ministeren kan følge selskabernes opfyldelse af reduktionsforpligtelsen, ligesom at selskaberne selv kan følge deres opfyldelse af forpligtelsen.

Som det er tilfældet med den gældende lov foreslås det, at klima- og energiministeren kan påbyde, at forhold, der strider mod loven eller mod regler eller afgørelser i henhold til loven bringes i orden. Endvidere foreslås det, at ministerens afgørelser ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

I lovforslaget foreslås det, at virksomheder på samme måde som i den gældende lov kan straffes med bøde ved overtrædelse af reduktionsforpligtelsen, afgivelse af urigtige oplysninger, fortælse af oplysninger, unkladelse af at afgive oplysninger, unkladelse af at rapportere eller unkladelse af at efterkomme påbud. Endelig kan der fastsættes bødestraf i regler udstedt i medfør af loven for overtrædelse af reglerne og påbud fastsat i medfør af reglerne.

Endelig foreslås det, at klima- og energiministeren kan bemyndige en myndighed til at udøve de beføjelser, der er henlagt til ministeren, ligesom visse beføjelser kan bemyndiges til et selskab m.v.

2. Lovforslagets baggrund

I december 2008 blev Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2009/30/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 98/70/EF (brændstofkvalitetsdirektivet) vedtaget i revideret form samtidig med vedtagelsen af EU's klima- og energipakke. Direktivet administreres som udgangspunkt af Miljøministeriet. Det reviderede direktiv trådte i kraft den 23. april 2009. Direktivet er et totalharmoniseringsdirektiv, hvilket indebærer, at Danmark ikke kan fastsætte regler, der fraviger direktivets bestemmelser. Det er i direktivet bestemt, at medlemsstaterne skal have gennemført det senest den 31. december 2010.

Klima- og Energiministeriet er ansvarlig for gennemførelsen af artiklerne 7a-7e, der primært omhandler fastsættelse af reduktionsmål af vugge til grav-emissioner, bæredygtighedskriterier og kontrol med overholdelsen af disse. De øvrige dele af direktivet gennemføres af Miljøministeriet, og omfatter blandt andet tekniske brændstofspecifikationer.

Direktivet skal blandt andet ses i lyset af, at brug af brændstoffer til vejtransport står for cirka 20 pct. af drivhusgasemissioner i EU. En måde hvorved man kan reducere denne udledning, er nedsættelse af brændstoffernes vugge til grav-emissioner af drivhusgasser. Reduktionen kan ske på flere måder. Der kan ske en reduktion i selve produktionsprocessen, ligesom der kan ske en ændring i produktsammensætning, herunder, at der anvendes olie, hvortil der er brugt mindre energi til at indvinde olien. Det forventes dog, at størstedelen af reduktionen vil ske ved anvendelse af biobrændstoffer i transportsektoren.

Efter direktivets artikel 7a er Danmark forpligtet til at fastsætte regler om, at virksomheder så gradvist som muligt skal reducere deres vugge til grav-emissioner af drivhusgasser pr. energienhed fra leveret brændstof og energi med op til 10 pct. senest den 31. december 2020 i forhold til minimumsstandarder, der fastsættes af EU.

Direktivet fastsætter regler om, at reduktionen skal bestå af mindst 6 pct. den 31. december 2020. Danmark kan endvidere kræve, at virksomhederne med henblik på denne reduktion opfylder følgende mellemliggende mål: 2 pct. senest den 31. december 2014 og 4 pct. senest den 31. december 2017. Endvidere kan der fastsættes yderligere supplerende mål på 2 pct. senest den 31. december 2020, som skal opfyldes ved enten at levere energi til transport til brug i enhver type vejgående køretøj, mobil

ikke vejgående maskine (herunder fartøjer til sejlads ad indre vandveje), landbrugs- eller skovbrugstraktor eller fritidsfartøj og/eller anvendelse af teknologi (herunder opsamling og lagring af CO₂), der kan begrænse vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra det brændstof eller den energi, der er leveret. Med henblik på reduktioner inden for sektoren for brændstofforsyning kan EU endvidere fastsætte yderligere supplerende mål på 2 pct. senest den 31. december 2020, som skal opfyldes ved at købe kreditter gennem mekanismen for bæredygtig udvikling i Kyotoaftalen på de betingelser, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i EU. Der kan således fastsættes yderligere supplerende mål på i alt 4 pct.

Hvorvidt disse supplerende mål vil blive fastsat, vil blandt andet blive vurderet ud fra rapporter som Kommissionen skal forelægge for Europa-Parlamentet og Rådet hvert tredje år og første gang senest den 31. december 2012.

Direktivet skal ses i sammenhæng med EU's direktiv om fremme af anvendelsen af vedvarende energikilder (VE-direktivet, 2009/28/EF), der blev vedtaget i december 2008. VE-direktivet fastlægger blandt andet, at der skal være mindst 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i 2020. Såfremt der anvendes biobrændstoffer for at opfylde dele af dette mål, er det en betingelse, at biobrændstofferne opfylder de bæredygtighedskriterier, der er fastsat i VE-direktivet. VE-direktivet og brændstofkvalitetsdirektivets bestemmelser om bæredygtighedskriterier er enslydende.

Brændstofkvalitetsdirektivet var en del af den samlede klimapolitiske pakke, der blev fremsat af Kommissionen i 2008, og blev vedtaget i december 2008 i Miljørådet. Ud over brændstofkvalitetsdirektivet indeholder den klimapolitiske pakke også VE-direktivet og kvotedirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/29/EF af 23. april 2009).

3. Gældende ret

Der er tale om regulering af et nyt område, hvorfor området ikke som sådan tidligere har været underlagt retlig regulering. Der er dog lovgivning, der har indflydelse på området, uden at det specifikt regulerer det. Her tænkes navnlig på den gældende lov om bæredygtige biobrændstoffer, hvori der er fastsat en tvungensprocent af biobrændstoffer på 5,75 pct. Det er samtidigt et krav, at biobrændstofferne opfylder nærmere definerede bæredygtighedskriterier, der er fastsat i bekendtgørelse nr. 1403 af 22. december 2009 om biobrændstoffers bæredygtighed m.v. Et af disse bæredyg-

tighedskriterier er, at besparelsen i drivhusgasemissionen ved anvendelse af biobrændstoffer skal være på mindst 35 pct. En sådan besparelse vil i sig selv medvirke til, at virksomhederne reducerer deres vugge til grav-emissioner af drivhusgasser. Det er netop denne form for reduktion, der er formålet med dette lovforslag. Endvidere indeholder den gældende lov bestemmelser om afskæring af klageadgang, strafbestemmelser for manglende overholdelse af iblandingsprocenten og overtrædelse af reglerne om afgivelse af oplysninger samt strafbestemmelser om manglende overholdelse af rapporteringsforpligtelsen.

4. Lovforslagets indhold

Lovforslaget gennemfører artiklerne 7a-7e i brændstofkvalitetsdirektivet, der omhandler reduktion af drivhusgasser, herunder fastsættelse af forskellige reduktionsmål, bæredygtighedskriterier for biobrændstoffer, kontrol med overholdelsen af bæredygtighedskriterier, metoder til beregning af vugge til grav-emissioner af drivhusgasser fra biobrændstoffer, fossile brændstoffer og gennemførselsforanstaltninger.

Det påhviler den enkelte medlemsstat at udpege de leverandører, der er ansvarlige for overvågning og rapportering af vugge til grav-emissioner af drivhusgasemissioner pr. energienhed fra det brændstof eller den energi, der leveres. I lovforslaget foreslås det, at det er de selskaber, der importerer eller producerer benzin, diesel eller gas til transport, der skal varetage forpligtelsen. Endvidere foreslås det, at el-leverandører kan vælge at bidrage til reduktionsforpligtelsen. El-leverandører vil typisk være de netvirksomheder, der leverer elektricitet til forbrugere. Rapporteringen skal blandt andet sikre, at ministeren kan følge selskabernes opfyldelse af reduktionsforpligtelsen, ligesom at selskaberne selv kan følge deres opfyldelse af forpligtelsen.

Hovedformålet med lovforslaget er, at reducere virksomhedernes vugge til grav-emissioner af drivhusgasser.

Det foreslås, at der fastsættes en forpligtelse for virksomhederne til at reducere deres vugge til grav-emissioner af drivhusgasser med 6 pct. Ministeren vil kunne fastsætte mellemliggende mål på henholdsvis 2 og 4 pct. på vejen mod de 6 pct. Procentsatsen på 6 pct. kan forhøjes til 10 pct. Dette vil dog første kunne ske efter, at Kommissionen har forelagt en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet. Rapporten skal forelægges første gang 31. december 2012. Hvorvidt forhøjelsen vil blive effektueret, vil blandt andet afhænge af udviklingen i udledningen af drivhusgasser. På samme måde som i den gældende lov kan virksomheder gå sammen om at opfylde reduktionsforpligtelsen.

I de tilfælde hvor reduktionsforpligtelsen vil blive opfyldt ved hjælp af biobrændstoffer, er det et krav, at biobrændstofferne er bæredygtige i henhold til EU's bæredygtighedskriterier. Bæredygtighedskriterierne efter brændstofkvalitetsdirektivet er de samme bæredygtighedskriterier som anvendes i direktivet om vedvarende energi. Bæredygtighedskriterierne vil senere blive fastsat i en bekendtgørelse.

Endvidere foreslås det, at el-leverandører får mulighed for at bidrage til den omtalte reduktionsforpligtelse. Denne mulighed er frivillig for el-leverandørerne. De kan bidrage, i det omfang de leverer elektricitet til brug i vej køretøjer. Det er dog en forudsætning, at de på fyldestgørende vis kan måle og overvåge den elektricitet, der leveres til brug i disse køretøjer.

Lovens formålsbestemmelse foreslås udvidet til også at omfatte reduktion af vugge til grav-emissioner af drivhusgasser. Udvidelsen foreslås for, at ministeren kan fastsætte nærmere regler om gennemførelsen af brændstofkvalitetsdirektivet, på samme måde som ministeren kan fastsætte nærmere regler i den gældende lov, for så vidt angår biobrændstoffer og disses bæredygtighed.

Ifølge lovforslaget vil virksomhederne skulle afgive en årlig rapport til ministeren. Rapporten skal indeholde dokumentation for, at virksomheden i det foregående kalenderår har opfyldt sin forpligtelse om reduktion af drivhusgasser, ligesom rapporten skal indeholde oplysning om eventuelle aftaler mellem virksomhederne om fælles opfyldelse af reduktionsforpligtelsen. Endvidere skal rapporten indeholde oplysninger om den samlede mængde brændstof eller energi, der er blevet leveret, med angivelse af hvor den er købt og produceret og med angivelse af vugge til grav-emissioner af drivhusgasser pr. energienhed. I det omfang el-leverandører vælger at bidrage til reduktionsforpligtelsen vil de på samme måde skulle rapportere.

De beregningsmetoder, der skal benyttes i forbindelse med opgørelse af vugge til grav-emissioner, er endnu ikke endeligt fastsat af Kommissionen. Ministeren kan fastsætte regler om rapportens indhold, herunder form, indhold og opgørelsesmetoder.

På samme måde som i den gældende lov foreslås det, at det er ministeren, der fører tilsyn med overholdelse af loven og regler udstedt i medfør af loven. En virksomhed skal herefter afgive eller tilvejebringe de oplysninger, som er nødvendige for ministerens varetagelse af opgaver efter loven. Det foreslås, at ministeren kan fastsætte nærmere regler om tilsynets udøvelse, herunder i hvilken form det skal udøves. Dette kan være akkrediteret certificering, verificering eller inspektion. Det foreslås endeligt, at der indsættes en bestemmelse om, at udgifter

til akkrediteret certificering, verificering eller inspektion afholdes af virksomheden, hvorved den praksis, der er på området for tilsyn i form af akkreditering, certificering, verificering og inspektion tydeliggøres. Der er således ikke tale om en ændring af praksis på området, men blot en klarificering af praksis.

Som det er tilfældet med den gældende lov foreslås det, at ministeren kan påbyde, at forhold, der strider mod loven eller mod regler eller afgørelser i henhold til loven bringes i orden. Endvidere foreslås det, at ministerens afgørelser ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Denne bestemmelse findes også i den gældende lov, og da afgørelserne vil være rettet mod håndhævelse af direkte konstaterbare overtrædelser af reglerne, findes der ikke ud fra retssikkerhedsmæssigt eller håndhævelsesmæssigt synspunkt at være behov for en administrativ klagemulighed.

I lovforslaget lægges der op til, at virksomheder på samme måde som i den gældende lov kan straffes med bøde ved overtrædelse af reduktionsforpligtelsen, afgivelse af urigtige oplysninger, fortielse af oplysninger, undladelse af at afgive oplysninger, undladelse af at rapportere eller undladelse af at efterkomme påbud. Endelig kan der fastsættes bødestraf i regler udstedt i medfør af loven for overtrædelse af reglerne og påbud fastsat i medfør af reglerne.

I den gældende lov kan ministeren bemyndige en institution under ministeriet eller anden offentlig myndighed til at udøve de beføjelser, der er henlagt til ministeren, ligesom ministeren kan fastsætte regler om, at afgørelse truffet af en sådan institution eller myndighed ikke kan indbringes for ministeren. Disse regler foreslås også at finde anvendelse på lovens nye anvendelsesområde. På samme måde foreslås det, at reglerne om, at ministeren kan bemyndige et selskab m.v. til at udøve beføjelser vedrørende tilsyn og sekretariats bistand også finder anvendelse.

Loven træder i kraft den 31. december 2010, hvilket er tidspunktet for direktivets gennemførelse.

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

Det er behæftet med nogen usikkerhed at vurdere de økonomiske konsekvenser for staten ved gennemførelse af lovforslaget. Energistyrelsen vurderede i forbindelse med udarbejdelse af den gældende lov om bæredygtige biobrændstoffer, at det offentlige ville have et afledt provenutab på 200-300 mio. kr. årligt ved en iblandingsprocent af biobrændstoffer på 5,75 procent målt efter energiindhold, samt ekstra brændstofudgifter på seks mio. kr. årligt ved drift af offentlige køretøjer, primært i kommunerne. Disse beregninger var blandt andet base-

ret på, at biobrændstoffer har en højere pris end fossilt brændstof, hvorfor merudgiften antages at have en vis negativ virkning på salget af brændstof. Biobrændstoffer er fritaget for CO₂-afgift, men det provenutab, der herved opstår, kan helt eller delvist blive opvejet af et reduceret behov for at igangsætte andre initiativer for at nedbringe CO₂-emissioner.

En betydelig del af det provenutab, der vil kunne opstå i forbindelse med ændringsforslaget til den gældende lov vil være dækket af det provenutab, der blev beregnet i forbindelse med fremsættelsen af forslaget til den gældende lov om bæredygtige biobrændstoffer, der som nævnt fastsætter en iblandingsprocent på 5,75 målt efter energiindhold.

Hvorvidt der vil komme et yderligere provenutab, og hvor stort det eventuelt vil være, er vanskeligt at vurdere. Dette skyldes, at det er de enkelte virksomheder, der afgør, hvorledes de vil gennemføre deres reduktionsforpligtelse, og valget af metode til gennemførelse af reduktionsforpligtelsen har betydning for de økonomiske konsekvenser. Reduktionsforpligtelsen kan blandt andet gennemføres ved forøget iblanding af biobrændstoffer, ved effektivisering af produktionen eller ændring af produktsammensætningen. Det forventes dog, at reduktionsforpligtelsen i vidt omfang vil blive opfyldt ved hjælp af en højere iblanding af biobrændstoffer.

De økonomiske konsekvenser er meget afhængige af prisen på biobrændstoffer - ethanol og biodiesel - i forhold til prisen på fossile brændstoffer. Ved beregningen er det forudsat, at der er en mærkbar forskel i prisen på biobrændstoffer og fossile brændstoffer. I tilfælde af at prisforskellen udlignes, vil dette medvirke til en formindskelse af provenutabet, dog ikke provenutabet fra CO₂-afgift. Energistyrelsen har tidligere vurderet, at olieprisen vil stige med cirka 40 pct. frem til 2020, hvilket formentligt vil medføre, at prisforskellen mellem biobrændstoffer og fossilt brændstof vil mindskes.

Energistyrelsen har ved beregningen af de økonomiske konsekvenser, der kan komme for staten, og som ligger udover de konsekvenser, der er indeholdt i den gældende lov, anvendt et konservativt skøn, der tager udgangspunkt i den model, der vil kunne få de største økonomiske konsekvenser for staten. Beregningerne tager således udgangspunkt i en forudsætning om, at olieselskaberne i 2020 har valgt udelukkende at benytte biobrændstoffer til at opfylde deres 6 procents reduktionsforpligtelse. Dette vil medføre, at iblandingsprocenten i brændstof hæves fra de nuværende 5,75 til 10 pct. biobrændstof målt efter energiindhold i 2020. Fordelingen mellem bioethanol og biodiesel sker således at iblandingen i benzin forhøjes, til E10-standard svarende til

6,42 pct. bioethanol målt efter energiindhold. Iblandingen af biodiesel forhøjes således at den samlede anvendelse af biobrændsel kommer op på 10 pct. målt efter energiindhold. Det indebærer, at iblandingsprocenten for biodiesel bliver 12,16. Antagelsen om højere iblandingsprocent for biodiesel bygger på, at biodiesel er forholdsmæssigt billigere end bioethanol. Endvidere har Energistyrelsen lagt til grund, at biobrændstoffer vil have en fortrængning af CO₂ på 60 pct. i 2020, og at alt biobrændstof er såkaldt 1. generation. Ved 10 pct. iblanding vil forbrugerprisen på benzin/bioethanol blive forhøjet med ca. 4 øre pr. liter fossil ækvivalent og prisen på diesel/biodiesel med ca. 7 øre pr. liter fossil ækvivalent i forhold til prisen med 5,75 pct. iblanding. Prisstigningen vil derudover bidrage til en reduktion i udledningen af drivhusgasser, da den forøgede omkostning til brændstof vil reducere brændstofefterspørgslen og betyde en forskydning i grænsehandelen i dansk disfavour. Et mindre salg af benzin og diesel i Danmark vil medføre et tabt afgiftsprovener for staten på 100-150 mio. kr. årligt primært forårsaget af øget grænsehandel, færre afgifter på grund af lavere salg af brændstoffer og færre registreringsafgifter, CO₂-afgifter og grønne ejer-afgifter.

Der er fortsat meget store udsving i priserne på biobrændstoffer, hvor priserne dog i stigende grad svinger i samme takt som fossile brændsler, blot på et højere niveau. Markedet for biobrændsler forventes derudover i de kommende år, at være præget af en stærkt stigende efterspørgsel. Der er således betydelig usikkerhed forbundet med prisberegningerne. De statsfinansielle omkostninger kan reduceres væsentligt, hvis vore nabolande gennemfører tilsvarende tiltag, da grænsehandlen derved vil blive reduceret.

Den direkte statsfinansielle effekt af at erstatte fossile brændsler med biobrændsler er, at staten mister provenuet fra CO₂-afgiften på cirka 85 mio. kr., men som nævnt ovenfor kan dette tab helt eller delvist blive opvejet af et reduceret behov for igangsættelse af andre initiativer med henblik på at nedbringe CO₂-emissioner.

Beregningerne viser endvidere, at der kan forventes yderligere forbrugsomkostninger for det offentlige (forsvar, biler i kommunal tjeneste m.v.) svarende til ca. 5 mio. kr. årligt, når forpligtelsen er fuldt indfaset i 2020. Forsvarets andel udgør knap 20 pct.

Lovforslaget har administrative konsekvenser for staten, men ikke for kommuner og regioner. For staten vil disse konsekvenser bestå i at føre tilsyn med, om de virksomheder, der er omfattet af loven, og de el-leverandører, der ønsker at bidrage til reduktionsforpligtelsen, overholder forpligtelser i henhold til loven. Derud-

over forventes der vejledningsopgaver, og at Energistyrelsen sikrer sig en høj faglig viden på området. En del af disse arbejdsopgaver er tæt sammenfaldende med lignende arbejdsopgaver inden for biobrændstofområdet. Det forventes, at der skal afsættes et halvt årsværk til etablering af et kontrolsystem, og yderligere et kvart årsværk til den daglige drift af området.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Ved lovforslag om bæredygtige biobrændstoffer blev der foretaget beregninger af de økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse blev foretaget under de samme forudsætninger som i foregående afsnit. Under disse forudsætninger blev det anslået, at erhvervslivet ville blive belastet med ca. 150 mio. kr. årligt inkl. alle afgifter, men ekskl. moms til ekstra brændstofomkostninger. Der blev i denne beregning taget højde for, at biobrændstoffer ikke er pålagt CO₂-afgift og at energiafgiften er ændret, således at den svarer til afgiften for benzin og diesel pr. energienhed.

Hvorvidt der vil komme yderligere omkostninger for erhvervslivet, og hvor store de eventuelt vil være er svært at vurdere. Som anført ovenfor under konsekvenser for staten er det de enkelte virksomheder, der afgør, hvorledes de vil gennemføre deres reduktionsforpligtelse. Reduktionsforpligtelsen kan som anført gennemføres med andre metoder end ved anvendelse af biobrændstoffer (bl.a. effektivisering af produktionen eller ændring af produktsammensætningen). Konsekvensen er derudover meget afhængig af prisen på biobrændstoffer - ethanol og biodiesel - i forhold til prisen på fossile brændstoffer. I ovenstående er det forudsat, at der er en mærkbar forskel i prisen på biobrændstoffer og fossile brændstoffer. I tilfælde af at prisforskellen udlignes, vil dette medvirke til en formindskelse af ekstraomkostningerne. Energistyrelsen har tidligere vurderet, at olieprisen vil stige med cirka 40 pct. frem til 2020, hvilket formentligt vil medføre, at prisforskellen mellem biobrændstoffer og fossilt brændstof vil mindskes.

Energistyrelsen har under de samme forudsætninger som anført i afsnittet om økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner beregnet, at der må forventes øgede brændstofudgifter for erhvervslivet på knap 100 mio. kr.

Det anslås, at lovforslaget har meget begrænsede administrative konsekvenser for de virksomheder, der er omfattet af loven, da gennemførelsen af VE-direktivets kriterier for bæredygtige biobrændstoffer indebærer, at de omfattede virksomheder allerede nu dels skal finde og indgå købsaftaler om biobrændstoffer, der opfylder bæredygtighedskriterierne, og dels fremlægge de oplys-

ninger, som er nødvendige for at dokumentere dette for myndighederne, herunder sikre en uafhængig revision heraf. Dette indebærer, at en stor del af de administrative byrder, der vil kunne være ved dette lovforslag, allerede følger af den gældende lov om bæredygtige biobrændstoffer.

De administrative byrder forventes derfor kun at blive udvidet i meget begrænset omfang ved dette lovforslag.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget forventes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

8. Miljømæssige konsekvenser

Ved fremsættelsen af det tidligere lovforslag om bæredygtige biobrændstoffer blev det vurderet, at lovforslaget forventedes at medvirke til at reducere udslippet af CO₂ fra dansk område, som det opgøres i henhold til Kyotoaftalen. Samlet set skønnedes der ikke at ske væsentlige ændringer i andre miljøpåvirkninger på dansk område.

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

Ved det tidligere lovforslag om bæredygtige biobrændstoffer blev det endvidere anført, at med regeringens anvendte forudsætninger om fordelingen af biobrændstoffer til iblanding i henholdsvis benzin og dieselolie, forventedes lovforslaget, når biobrændstofferne er fuldt indfaset svarende til en markedsandel på 5,75 pct. og uden anvendelse af 2. generation af biobrændstoffer, at medføre et salg af biobrændstoffer på 10,2 PJ. Det blev umiddelbart anslået at ville reducere det opgjorte udslip af CO₂ fra dansk område med i alt ca. 750.000 tons årligt fra 2012. Det blev endvidere an-

slået under stor usikkerhed, at reduktionen ville blive ca. 850.000 tons CO₂ årligt, når der indregnedes de indirekte virkninger af det mindre salg af brændstoffer på dansk område, som skønnedes udløst af de resulterende forhøjelser af brændstofpriserne.

Som det er anført ovenfor er alle skøn over, hvilke mængder af biobrændstoffer der vil komme til at indgå i transportsektoren i 2020, behæftet med overordentlig stor usikkerhed, da det er op til virksomhederne at vælge, hvilken metode de vil benytte til at opfylde deres reduktionsforpligtelse. Det må dog anses for sandsynligt, at virksomhederne vil vælge at benytte biobrændstoffer i et videre omfang end den i den gældende lov om bæredygtige biobrændstoffer fastsatte procentdel på 5,75 målt efter energiindhold.

9. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/30/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 98/70/EF for så vidt angår specifikationerne for benzin, diesel og gasolie og om indførelse af en mekanisme for overvågning og reduktion af emissionerne af drivhusgasser m.v. (brændstofkvalitetsdirektivet).

Klima- og Energiministeriet er ansvarlig for gennemførelsen af artiklerne 7a-7e, der primært omhandler fastsættelse af reduktionsmål for nedsættelse af vugge til grav-emissioner, bæredygtighedskriterier og kontrol med overholdelsen af disse. De øvrige dele af direktivet gennemføres af Miljøministeriet, og omfatter blandt andet tekniske specifikationer.

Medlemsstaterne skal senest den 31. december 2010 have gennemført direktivet. Direktivet er et såkaldt totalharmoniseringsdirektiv, hvilket indebærer, at Danmark ikke kan fastsætte regler, der ikke harmonerer med direktivets bestemmelser.

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

Lovforslaget er den 5. juli 2010 sendt i høring til:

3F, ACE Denmark Akkrediteringsinstitutionen, inklusiv Akkrediteringsrådet, Advokatrådet - Advokatsamfundet, Akademiet for de Tekniske Videnskaber, Altinex Oil Denmark A/S, Affald Danmark, Ankenævnet på Energiområdet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Benzinforhandlerne Fælles Repræsentation, Bio-Energipark Tønder, Brancheforeningen for Biogas, Brancheforeningen for Biogas (Bruno Sander Nielsen), Brancheforeningen for Decentral Kraftvarme, Cepos, Cevea, CO-industri, Concito, Dajolka, Daka, Danisco - Genencor, DANAK (Den Danske Akkrediterings- og Metrologifond), Danish Offshore Industry (Esben Mortensen),

Danish Operators, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Tekniske Universitet, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Byggeri, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Gasteknisk Center (DGC), Dansk Geotermi Aps, Dansk Industri, Dansk Landbrug, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Shell A/S, Dansk Skovforening, Dansk Standard, Danske Regioner, Dansk Transport og Logistik (DLTL), De Danske Bilimportører, De Grønne, Det Økologiske Råd, DONG Energy A/S, Dong E&P, DS Håndværk & Industri, DTU – Afdelingen for myndighedsbetjening, Elsparefonden, Energi- ogolieforum, Energiklagenævnet, Energitilsynet, Energitjenesten, Forbrugerrådet, Foreningen Danske Kraftvarmeværker, Foreningen af Registrerede Revisorer (FRR), Foreningen af Rådgivende Ingeniører (FRI), Foreningen for Slutbrugere af Energi,

Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Frederiksberg kommune, Frie Elforbrugere, Naturgas I/S (HNG) og Naturgas Midt-Nord (MN), Novozymes, Greenpeace, GTS (Godkendt Teknologisk Service), Håndværksrådet, Ingeniørforeningen i Danmark (IDA), KL (Kommunernes Landsforening), KL - Økonomisk sekretariat, Københavns kommune, Landbrugsraadet (Landbrug og Fødevarer), Landsorganisationen i Danmark (LO), Mellemfolkeligt Samvirke, Miljøbevægelsen NOAH, Mærsk olie og Gas AS, Nephentes, Noah, Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi, Organisationen for Vedvarende Energi, RenoSam, Rigsrevisionen, SDE - Sammensluttede Danske Energiforbrugere, Samvirkende Energi- og Miljøforeninger, Statoil Gazelle A/S, Teknik, Teknologisk Institut, Vattenfall A/S, Vindmølleindustrien, WWF Verdensnaturfonden og Østkraft.

11. Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommune og regioner	Ingen	Ved den gældende lov om bæredygtige biobrændstoffer har det været vurderet, at der vil være et afledt provenutab for staten på ca. 200-300 mio. kr. årligt og ekstra brændstofudgifter på ca. 6 mio. kr. årligt ved drift af offentligt ejede køretøjer, primært i kommunerne. da det er op til olieselskaberne at vælge den måde de vil opfylde deres reduktionsforpligtelser på, er det vanskeligt at vurdere, om der vil være yderligere udgifter og i så fald, hvor store disse vil være. I dette lovforslag har Energistyrelsen ved beregningen af de økonomiske konsekvenser, der ligger udover de konsekvenser, som allerede er indeholdt i den gældende lov, anvendt et konservativt skøn, der tager udgangspunkt i den model, der vil kunne få de største økonomiske konsekvenser for staten. Beregningerne tager således udgangspunkt i, at olieselskaberne i 2020 har valgt udelukkende at benytte biobrændstoffer til at opfylde deres 6 procents reduktionsforpligtelse. Beregningerne viser, at der vil

		være et tabt afgiftsprovenu for staten på 185-235 mio. kr. årligt. Derudover vil der være ekstra brændstofudgifter på ca. 5 mio. kr. for drift af offentlige køretøjer, primært i kommunerne.
Administrative konsekvenser for stat, kommune og regioner	Ingen	Statslige udgifter på ca. et halvt årsværk til etablering af kontrolsystem og statslige udgifter til overvågning og kontrol af forpligtelsen på ca. et kvart årsværk årligt.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	I den gældende lov om bæredygtige biobrændstoffer er det vurderet, at erhvervslivet vil have ekstra brændstofomkostninger på cirka 150 mio. kr. årligt ved en iblandingsprocent på 5,75 målt efter energiindhold. Lovforslaget vil muligvis forøge denne omkostning. Det er virksomhederne selv, der bestemmer, hvorledes de vil opfylde deres reduktionsforpligtelse. Det er derfor vanskeligt at vurdere om der vil være yderligere udgifter og i så fald, hvor store disse vil være. Energistyrelsen har under de samme forudsætninger som anført i afsnittet om økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner beregnet, at der må forventes øgede brændstofudgifter for erhvervslivet på knap 100 mio. kr.
Miljømæssige konsekvenser	Der vil formentlig komme en yderligere reduktion i udslippet af CO ₂ fra dansk område end de ca. 0,85 mio. ton pr. år, der har været beregnet ved den gældende lov om bæredygtige biobrændstoffer. Usikkerheden skyldes, at der ikke er den fornødne sikkerhed for, hvorledes virksomheder vil gennemføre deres reduktions forpligtelse.	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget gennemfører Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2009/30/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 98/70/EF (brændstofkvalitetsdirektivet). Medlemsstaterne skal senest den 31. december 2010 have gennemført direktivet. Direktivet er et såkaldt totalharmoniseringsdirektiv, hvilket indebærer, at Danmark ikke kan fastsætte regler, der ikke harmonerer med direktivets bestemmelser.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

(Lovens titel)

Lovens titel foreslås udvidet, således at det fremgår, at loven fremover også omhandler reduktion af drivhusgasser fra transport.

Til nr. 2

(EU-fodnote)

Fodnoten foreslås affattet således, at det fremgår, at ud over at gennemføre 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, nu også gennemfører artiklerne 7a-7e i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/30/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 98/70/EF for så vidt angår specifikationerne for benzin, diesel og gasolie og om indførelse af en mekanisme for overvågning og reduktion af emissionerne af drivhusgasser og om ændring af Rådets

Til nr. 4

(§ 2)

Med den foreslåede bestemmelse udvides definitionen af brændstof til også at omfatte gas. Denne udvidelse foreslås, da en mindre del af køretøjerne inden for landtransport benytter gas (LPG og LNG) som drivmiddel. Dette drivmiddel vil også være omfattet af brændstofkvalitetsdirektivet, som ligger til grund for dette lovforslag.

Endvidere foreslås det, at definitionen af virksomhed udvides til også at omfatte importører af gas.

Det foreslås også i lovforslaget, at el-leverandører medtages i definitionen. Dette skyldes, at det med lovændringen bliver muligt for de el-leverandører, der er ansvarlige for ekspedition af el gennem et punktafgiftsopkrævningssted, frivilligt at bidrage til den i § 3 b fastsatte reduktionsforpligtelse. El-leverandører vil typisk være netvirksomheder, der leverer el til forbrugere.

Yderligere indeholder lovforslaget en definition af begreberne »vugge til grav-emissioner af drivhusgasser« og »emissioner af drivhusgasser pr. energienhed«. Disse nye definitioner medtages da lovforslaget indeholder pligter, der benytter disse begreber. Definitionerne er identiske med definitionerne i brændstofkvalitetsdirek-

ktiv 1999/32/EF for så vidt angår specifikationerne for brændstof, der benyttes i fartøjer til sejlads på indre vandveje, og om ophævelse af direktiv 93/12/EØF, EU-Tidende 2009, nr. L 140, side 88.

Til nr. 3

(§ 1)

Det foreslås, at den gældende lov om bæredygtige bio-brændstoffers anvendelsesområde udvides til også at omfatte reduktion af vugge til grav-emissioner af drivhusgasser fra transport. Transport er vejgående køretøjer og ikkevejgående maskiner, herunder fartøjer til sejlads på indre vandveje, når de ikke er til søs, landbrugs- og skovbrugstraktorer samt fritidsfartøjer, når de ikke er til søs. Ved vugge til grav-emissioner forstås alle relevante stadier fra udvinding eller dyrkning, herunder ændret arealanvendelse, transport og distribution, forarbejdning og forbrænding af brændstoffet, uanset hvor disse emissioner finder sted.

Af lovens § 4 fremgår det, at klima- og energiministeren kan fastsætte regler med henblik på at gennemføre EU-regler om forhold, der er omfattet af loven, herunder forordninger, direktiver og beslutninger, om biobrændstoffer og disses bæredygtighed.

tivet artikel 1. Ved opgørelsen af emissioner af drivhusgasser pr. energienhed regnes i CO₂-ækvivalenter. Dette indebærer, at drivhusgasserne CH₄ og N₂O skal omregnes til CO₂-ækvivalenter. Endvidere defineres »drivhusgasser«.

Bestemmelserne om iblandingsforpligtelsen på 5,75 pct. vedrører landtransport og bestemmelserne om reduktionsforpligtelsen af emissionen fra drivhusgasser vedrører transport. Selv om området for landtransport og transport er næsten identiske, er der dog visse forskelle, hvorfor de to områder er nærmere defineret i lovforslaget. Begge områder omfatter vejtransport, hvilket først og fremmest vil sige person- vare- og lastbiler samt busser. De primære forskelle er, at landtransportområdet omfatter jernbanedrift, hvilket transportområdet ikke gør. Transport omfatter ikkevejgående maskiner og traktorer, hvilket landtransport ikke omfatter.

Til nr. 5

(§ 3 a-3 e)

De nye bestemmelser i §§ 3 a-3 e omhandler hovedforpligtelsen efter brændstofkvalitetsdirektivet, hvorefter virksomheder skal reducere deres vugge til grav-

emissioner af drivhusgasser med mindst 6 pct. senest den 31. december 2020.

Til § 3 a

Denne bestemmelse fastslår den generelle pligt for virksomheder til at rapportere til Energistyrelsen om drivhusgasintensiteten af de brændstoffer og den energi i form af elektricitet til brug for vejgående køretøjer, der er blevet leveret af virksomheden i Danmark. De nærmere regler for rapportens indhold vil blive fastsat senere i en bekendtgørelse. Dette skyldes, at Kommissionen ikke på nuværende tidspunkt har fastsat alle de regler, der skal benyttes i forbindelse med forskellige opgørelser. Det er dog i direktivet bestemt, at rapporten skal indeholde oplysninger om den samlede mængde af hver type brændstof eller energi, der er blevet leveret, med angivelse af, hvor den er købt samt dens oprindelse, og vugge til grav-emissioner af drivhusgasser pr. energienhed.

Til § 3 b

Virksomhederne skal gradvist reducere vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser med mindst 6 pct. pr. energienhed fra leveret brændstof og energi i form af elektricitet til brug for vejgående køretøjer senest den 31. december 2020. Reduktionen skal ses i forhold til det gennemsnitlige EU-niveau for vugge til grav-emissioner af drivhusgasser pr. energienhed fra fossile brændstoffer i 2010 og være opnået ved at anvende biobrændstoffer og alternative brændstoffer, f.eks. el, samt ved at mindske afbrænding (flaring) og udslip på produktionssteder. Kommissionen har endnu ikke fastsat en metode til beregning af det gennemsnitlige EU-niveau for vugge til grav-emissioner af drivhusgasser pr. energienhed fra fossile brændstoffer i 2010. Når denne metode er fastsat, vil den blive gennemført i dansk lov. Virksomhederne kan dog vælge at reducere deres vugge til grav-emissioner i et hurtigere tempo end anført i lovforslaget.

I bestemmelsen i stk. 2 bemyndiges ministeren til at kunne fastsætte regler om, at virksomhederne med henblik på reduktionsforpligtelsen i medfør af stk. 1 opfylder følgende mellemliggende mål: 2 pct. senest den 31. december 2014 og 4 pct. senest den 31. december 2017. Ved vurderingen af, om der skal fastsættes mellemliggende mål, kan der eksempelvis lægges vægt på, om virksomhederne så gradvist som muligt nedsætter deres udslip af vugge til grav-emissioner fra drivhusgasser, ligesom der kan lægges vægt på, i hvilket omfang de indtil videre har reduceret deres vugge til grav-emissioner af drivhusgasser. Såfremt denne foreløbige reduktion ikke er tilfredsstillende og må vurderes ikke at nærme sig de mellemliggende mål, kan ministeren fastsætte regler om,

at virksomhederne skal opfylde ovennævnte mellemliggende mål. Ministeren vil varsle om en sådan fastsættelse af mellemliggende mål i god tid.

Stk. 3 indeholder bestemmelse om, at klima- og energiministerens udover den i stk. 1 fastsatte reduktionsforpligtelse på 6 pct. kan fastsætte yderligere supplerende mål på 2 pct. senest den 31. december 2020, som skal opfyldes ved enten at levere energi i form af elektricitet til transport til brug i enhver type vejgående køretøj, mobil ikkevejgående maskine, herunder fartøjer til sejlads ad indre vandveje, landbrugs- eller skovbrugstraktor eller fritidsfartøj og/eller anvendelse af teknologi (herunder opsamling og lagring af CO₂), der kan begrænse vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra det brændstof eller den energi, der er leveret.

Stk. 4 indeholder bestemmelse om, at klima- og energiministerens udover den i stk. 1 fastsatte reduktionsforpligtelse på 6 pct., og det yderligere supplerende mål på 2 pct. efter stk. 3, kan fastsætte yderligere supplerende mål på 2 pct. senest den 31. december 2020, som skal opfyldes ved at købe kreditter gennem mekanismen for bæredygtig udvikling i Kyotoaftalen på de betingelser, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet, med henblik på reduktioner inden for sektoren for brændstofforsyning.

Hvorvidt de supplerende mål i stk. 3 og 4 vil blive fastsat, vil blandt andet blive vurderet ud fra rapporter som Kommissionen skal forelægge for Europa-Parlamentet og Rådet hvert tredje år og første gang senest den 31. december 2012.

Bestemmelserne i stk. 5 og 6 bemyndiger ministeren til at fastsætte regler om beregning af vugge til grav-emissioner af drivhusgasser fra biobrændstoffer og fossile brændstoffer samt om fastsættelse af grundlaget for den i stk. 1 nævnte reduktionsforpligtelse. Det fremgår af brændstofkvalitetsdirektivet, at virksomhederne så gradvist som muligt skal nedsætte deres reduktion af drivhusgasser i forhold til de minimumstandarde for brændstoffer, der er beskrevet i direktivet. EU har endnu ikke fastsat disse minimumstandarde, hvorfor det foreslås, at ministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om disse, når de er endelig fastsat. EU forventes at have disse regler klar i slutningen af år 2010.

Til § 3 c

I bestemmelsen foreslås det, at en gruppe af virksomheder kan vælge at opfylde reduktionsforpligtelserne i § 3 b i fællesskab. I så fald anses de for én virksomhed i forhold til §§ 3 b og 3 e. En gruppe af virksomheder kan

således vælge at opfylde reduktionsforpligtelsen i § 3 b i fællesskab eller sammen med el-leverandører. El-leverandører vil kun kunne bidrage med den del af deres el-produktion, der vedrører levering af el til vejkøretøjer. Bestemmelsen er en pendant til den gældende lovs § 3, stk. 4, hvorefter flere virksomheder kan indgå aftale om, at de helt eller delvist opfylder forpligtelsen sammen. Bestemmelsen skal medvirke til at skabe fleksibilitet for virksomhederne til brug for deres opfyldelse af reduktionsforpligtelserne efter loven. I de tilfælde, hvor virksomheder har indgået en aftale efter § 3 c, vil de alle være omfattet af strafansvaret i § 8. El-leverandøren vil ligeledes kunne være ansvarlig efter § 8, stk. 1, nr. 4 og 6, og stk. 2 og 3.

Til § 3 d

Bestemmelsen bemyndiger ministeren til at fastsætte regler om, at i de tilfælde hvor virksomhederne vælger at benytte biobrændstoffer til opfyldelse af deres forpligtelse, skal biobrændstofferne opfylde EU's krav til bæredygtighed, som de er formuleret i brændstofkvalitetsdirektivet. Disse krav er sammenfaldende med direktivet om vedvarende energis krav til bæredygtighed. Bestemmelsen i § 3 d skaber således hjemmel til gennemførelse af brændstofkvalitetsdirektivets bestemmelser om bæredygtige biobrændstoffer, som de er beskrevet i brændstofkvalitetsdirektivets artikler 7b og 7d.

Til § 3 e

I bestemmelsen foreslås det, at el-leverandører kan vælge at bidrage til den i § 3 b omhandlede reduktionsforpligtelse. Det er ikke en pligt, der påhviler el-leverandøren, men denne kan frivilligt vælge at bidrage til reduktionsforpligtelsen. Der tænkes her navnlig på de netvirksomheder, der leverer el til forbrugere, og derved er afgiftspligtige. Det er dog samtidigt en betingelse, at der leveres elektricitet til vejkøretøjer. For at kunne bidrage til reduktionsforpligtelsen er det en betingelse, at el-leverandøren kan påvise, at denne på fyldestgørende vis kan måle og overvåge den elektricitet, der leveres til brug i vejkøretøjerne. Den metode, der skal anvendes til beregningen af de elektriske køretøjers bidrag til reduktionsforpligtelsen er endnu ikke fastsat af Kommissionen, hvorfor det foreslås, at klima- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om metoden til beregningen. El-leverandører kan således ikke bidrage, før der er fastsat regler om en metode til beregning af de elektriske køretøjers bidrag. I det omfang en el-leverandør vælger at bidrage til opfyldelse af en virksomheds reduktionsforpligtelse, skal bidraget indgå i virksomhedens rapport efter § 5.

Til nr. 6

(§ 4)

Bestemmelsen bemyndiger ministeren til at fastsætte regler om blandt andet, at de biobrændstoffer som virksomhederne sælger til opfyldelse af deres forpligtelse, skal opfylde EU's krav til bæredygtighed, således at reglerne gennemfører VE-direktivets og brændstofkvalitetsdirektivets krav til bæredygtighed.

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

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

Til nr. 7

(§ 5, stk. 1)

Med henvisningen til § 3 b, stk. 1, jf. stk. 6 og 7, i den gældende lovs § 5, stk. 1, sikres det, at virksomheder også indberetter om deres reduktionsforpligtelse efter §§ 3 b og 3 d efter den gældende lovs § 5. Virksomhederne vil skulle indberette om deres reduktionsforpligtelse første gang efter 2011.

Til nr. 8

(§ 5, stk. 1)

Med henvisningen til § 3 b, stk. 3-5 i den gældende lovs § 5, stk. 1, sikres det, at virksomheder også indberetter om deres reduktionsforpligtelse fastsat af klima- og energiministeren efter § 3 b, stk. 3-5, efter den gældende lovs § 5.

Til nr. 9

(§ 5, stk. 2)

Henvisningen til § 3 c i den gældende lovs § 5, stk. 2, foretages for at sikre, at de virksomheder, der har indgået aftaler om fælles opfyldelse af reduktionsforpligtelsen efter § 3 b, også indrapporterer dette efter den gældende lovs § 5.

Til nr. 10

(§ 6, stk. 3)

Med tilføjjelsen af verificering i denne bestemmelse foreslås det, at ministeren på samme måde som ved akkrediteret certificering eller inspektion kan fastsætte nærmere regler for tilsynets udøvelse. Verificering kan være et nødvendigt instrument i forbindelse med indberetning fra virksomhederne om de solgte mængder biobrændstoffer i forhold til den gældende lovs § 3. Verificeringsinstrumentet tænkes kun benyttet i de tilfælde, hvor oplysninger ikke kan tilvejebringes på anden vis. For indeværende foretager oliebranchen indberetning af solgte mængder biobrændstoffer og fossile brændstoffer til SKAT med henblik på beregning af energifgifter, og det forventes, at disse indberetninger også vil kunne anvendes ved opgørelsen efter den gældende lovs § 3 uden verificering.

Til nr. 11

(§ 6, stk. 4)

Med stk. 4 tydeliggøres den praksis, der er på området for tilsyn i form af akkrediteret certificering, verificering og inspektion, hvor det er virksomheden, der oppebærer udgiften hertil. Det vil herefter være virksomheder og el-leverandører som defineret i lovens § 2, nr. 4 og 5, der afholder udgifter i forbindelse med tilsynet. Der er således ikke tale om en ændring af praksis på området for certificering, men blot en tydeliggørelse af praksis.

Da der ikke tidligere er foretaget lignende tilsyn, og det i høj grad vil bero på specifikke forhold, er det ikke muligt at foretage et rimeligt skøn over udgiften til tilsynet.

Til nr. 12

(§ 8)

Den foreslåede bestemmelse gør det strafbart for en virksomhed ikke at overholde forpligtelsen i § 3, stk. 1, eller § 3 b, stk. 1, jf. § 3 d. Dette gælder også, hvor virksomheden har indgået en aftale med en anden virksomhed i henhold til § 3, stk. 4, eller § 3 c. Endvidere vil det være strafbart at fortie eller afgive urigtige eller vildledende oplysninger, der har betydning for forpligtelsen efter § 3, stk. 1, og § 3 b, stk. 1, jf. § 3 d. Virksomhedens undladelse af at afgive rapport efter § 5 vil også være strafbar. Det er også strafbart at meddele urigtige eller vildledende oplysninger eller undlade at afgive oplysninger, som angivet i § 6, stk. 2. Endelig vil det være strafbart at undlade at efterkomme et påbud, som ministeren har udstedt efter § 7, stk. 1. Såfremt ministeren har udnyttet bemyndigelsen i § 3, stk. 5, eller § 11 til at nedsætte forpligtelsesprocenten, vil der på bekendtgørelsesniveau blive fastsat regler for overtrædelse af den ændrede forpligtelsesprocent, jf. stk. 2. El-leverandøren vil kunne være ansvarlig efter § 8, stk. 1, nr. 4 og 6, og stk. 2 og 3.

Såfremt ministeren fastsætter regler efter § 3 b, stk. 3, om en yderligere reduktion på 2 pct. som skal opfyldes ved at levere energi, jf. § 3 e, til transport, vil el-leverandører være omfattet af strafbestemmelserne i det omfang, der i de fastsatte regler består en pligt for el-leverandørerne til at medvirke til reduktionen

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 31. december 2010. Brændstofkvalitetsdirektivet som denne lov gennemfører, skal være gennemført i national lov senest den 31. december 2010.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 1

I lov nr. 468 af 12. juni 2009 om bæredygtige biobrændstoffer foretages følgende ændringer:

Lovens titel:

Lov om bæredygtige biobrændstoffer

1. Lovens *titel* affattes således:

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

Lovens fodnote:

1) Loven gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/29/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og om ændring og senere ophævelse af direktiv 2001/77/EF og 2003/30/EF.

2. *Fodnoten* til lovens titel affattes således:

»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, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/30/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 98/70/EF for så vidt angår specifikationer for benzin, diesel og gasolie og om indførelse af en mekanisme for overvågning og reduktion af emissionerne af drivhusgasser og om ændring af Rådets direktiv 1999/32/EF for så vidt angår specifikationer for brændstof, der benyttes i fartøjer til sejlads på indre vandveje, og om ophævelse af direktiv 93/12/EØF, EU-Tidende 2009, nr. L 140, side 88.«.

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

3. I § 1 indsættes efter »landtransport«: »og at reducere vugge til grav-emissioner af drivhusgasser fra transport«.

§ 2. I denne lov forstås ved følgende:

- 1) *Brændstof*: Benzin, dieselolie eller biobrændstof.
- 2) *Biobrændstof*: Flydende eller gasformigt brændstof til brug for landtransport fremstillet på grundlag af biomasse.
- 3) *Biomasse*: Den bionedbrydelige del af produkter, affald og restprodukter af biologisk oprindelse fra landbrug, herunder vegetabiliske og animalske stoffer, skovbrug og tilknyttede industrier, herun-

4. § 2 affattes således:

»§ 2. I denne lov forstås ved følgende:

- 1) *Biobrændstof*: Flydende eller gasformigt brændstof til brug for transportsektoren fremstillet på grundlag af biomasse.
- 2) *Biomasse*: Den bionedbrydelige del af produkter, affald og restprodukter af biologisk oprindelse fra landbrug, herunder vegetabiliske og animalske stoffer, skovbrug og tilknyttede industrier, herunder fiskeri og akvakultur, samt den bionedbrydelige del af industriaffald og kommunalt affald.

der fiskeri og akvakultur, samt den bionedbrydelige del af industriaffald og kommunalt affald.

4) *Virksomhed*: Importør eller producent af benzin eller dieselolie.

3) *Brændstof*: Benzin, dieselolie, gas eller bio-brændstof.

4) *Drivhusgasser*: CO₂, CH₄ og N₂O.

5) *El-leverandør*: Den enhed, der er ansvarlig for ekspedition af elektricitet gennem et punktafgifts-opkrævningssted, og som leverer elektricitet til brug i vej køretøjer.

6) *Emissioner af drivhusgasser pr. energienhed*: Den samlede masse af CO₂-ækvivalente drivhusgasemissioner, der er knyttet til brændstoffet eller tilført energi divideret med brændstoffets eller den tilførte energis samlede energiindhold. Ved energiindhold i brændstof forstås brændstof udtrykt som dets nedre brændværdi.

7) *Landtransport*: Vejgående køretøjer og jernbanedrift.

8) *Transport*: Vejgående køretøjer og mobile ikke-vejgående maskiner, herunder fartøjer til sejlads på indre vandveje, når de ikke er til søs, landbrugs- og skovbrugstraktorer samt fritidsfartøjer, når de ikke er til søs.

9) *Virksomhed*: Importør eller producent af benzin, gas eller dieselolie.

10) *Vugge til grav-emissioner af drivhusgasser*: Alle nettoemissioner af CO₂, CH₄ og N₂O, der kan tilskrives brændstoffet, herunder alle iblandede komponenter, eller tilført energi. Dette omfatter alle relevante stadier fra udvinding eller dyrkning, herunder ændret arealanvendelse, transport og distribution, forarbejdning og forbrænding, uanset hvor disse emissioner finder sted.«

5. Efter § 3 indsættes:

»§ 3 a. Virksomheder skal efter regler fastsat af klima- og energiministeren hvert år rapportere til Energistyrelsen om drivhusgasintensiteten af de brændstoffer og den energi, jf. § 3 e, til transport, der i Danmark er blevet leveret af virksomheden.

§ 3 b. Virksomheder skal så gradvist som muligt reducere vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra leveret brændstof og energi, jf. § 3 e, til transport med mindst 6 pct. senest den 31. december 2020.

Stk. 2. Ministeren kan fastsætte regler om, at reduktionen efter stk. 1 skal være på 2 pct. senest den

31. december 2014 og 4 pct. senest den 31. december 2017.

Stk. 3. Ministeren kan fastsætte regler om, at virksomhederne, ud over den i stk. 1 nævnte reduktion på 6 pct., yderligere skal reducere med 2 pct., som skal opfyldes senest den 31. december 2020 ved at levere energi, jf. § 3 e, til transport eller ved at anvende teknologi, der begrænser vugge til grav-emissionerne pr. energienhed fra leveret brændstof og energi.

Stk. 4. Ud over den i stk. 1 nævnte reduktion på 6 pct., og en eventuel forpligtelse fastsat efter stk. 3, kan ministeren, med henblik på reduktioner inden for sektoren for brændstofforsyning, fastsætte regler om en yderligere reduktion på 2 pct., som virksomhederne skal opfylde senest den 31. december 2020 ved at købe kreditter på de betingelser, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet.

Stk. 5. Ministeren fastsætter regler om metoden til beregning af brændstoffers vugge til grav-emissioner af drivhusgasser.

Stk. 6. Ministeren fastsætter regler om metoden til fastsættelse af grundlaget for reduktionsforpligtelsen, jf. stk. 1.

§ 3 c. Virksomheder kan aftale, at de i fællesskab helt eller delvist vil opfylde deres forpligtelser efter § 3 b.

§ 3 d. I det omfang en virksomhed vil benytte biobrændstoffer til at opfylde sin forpligtelse efter § 3 b, kan der alene medregnes biobrændstoffer, der overholder krav til biobrændstoffers bæredygtighed i regler fastsat i medfør af § 4.

§ 3 e. El-leverandører kan vælge at bidrage til en virksomheds reduktionsforpligtelse efter § 3 b, hvis el-leverandøren kan påvise, at denne på fyldestgørende vis kan måle og overvåge den elektricitet, der leveres til brug i vejretøjer.

Stk. 2. Ministeren fastsætter nærmere regler om metoden til beregning af elektricitet til brug i de elektriske vejretøjer.«

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

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

§ 5. (udelades)

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

§ 6. (udelades)

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

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

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

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

6. I § 4 ændres »og biobrændstoffers bæredygtighed« til: », biobrændstoffers bæredygtighed og reduktion af drivhusgasser fra transport«.

7. I § 5, *stk. 1*, indsættes efter »§ 3, stk. 1,«: »eller § 3 b, stk. 1«.

8. I § 5, *stk. 1*, indsættes efter »§ 3, stk. 5,«: », § 3 b, stk. 2-4,«.

9. I § 5, *stk. 2*, indsættes efter »som nævnt i § 3, stk. 4,«: »eller § 3 c,«.

10. I § 6, *stk. 3*, indsættes efter »akkrediteret certificering«: », verificering«.

11. I § 6 indsættes som stk. 4:

»*Stk. 4.* Omkostningerne til akkrediteret certificering, verificering eller inspektion efter regler fastsat i medfør af stk. 3 påhviler virksomheden eller el-leverandøren.«

12. § 8 affattes således:

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

- 1) overtræder forpligtelsen efter § 3, stk. 1,
- 2) overtræder forpligtelsen efter § 3 b, stk. 1 om at reducere vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra leveret brændstof og energi, jf. § 3 e, til transport med mindst 6 pct. senest den 31. december 2020,
- 3) afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger, der har betydning for størrelsen af forpligtelsen efter § 3, stk. 1,
- 4) afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger, der har betydning for størrelsen af forpligtelsen efter § 3 b, stk. 1,

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

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

6) undlader at afgive eller tilvejebringe oplysninger efter § 6, stk. 2, eller

7) undlader at efterkomme påbud efter § 7, stk. 1.

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

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

§ 2

Loven træder i kraft den 31. december 2010.

EU-Tidende nr. L 140 af 05/06/2009 s. 0088 - 0113

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/30/EF

af 23. april 2009

om ændring af direktiv 98/70/EF for så vidt angår specifikationerne for benzin, diesel og gasolie og om indførelse af en mekanisme for overvågning og reduktion af emissionerne af drivhusgasser og om ændring af Rådets direktiv 1999/32/EF for så vidt angår specifikationerne for brændstof, der benyttes i fartøjer til sejlads på indre vandveje, og om ophævelse af direktiv 93/12/EØF

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 95 og artikel 175, stk. 1, for så vidt angår artikel 1, nr. 5, og artikel 2 i dette direktiv,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF af 13. oktober 1998 om kvaliteten af benzin og dieselolie ⁽³⁾ fastsættes der på grundlag af sundheds- og miljøhensyn minimumsspecifikationer for benzin og dieselolie til brug i vejgående og ikke-vejgående mobile maskiner.

(2) Et af målene i Fællesskabets sjette miljøhandlingsprogram, fastlagt ved afgørelse nr. 1600/2002/EF af 22. juli 2002 ⁽⁴⁾ er opnåelse af et luftkvalitetsniveau, der ikke medfører væsentlige negative virkninger og risici for menneskers sundhed og miljøet. I Kommissionens erklæring til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa ⁽⁵⁾ anerkendte den nødvendigheden af at reducere emissionerne af skadelige luftforurenede stoffer, hvis der skulle gøres væsentlige fremskridt hen imod de mål, der er opstillet i det sjette miljøhandlingsprogram, og den bebudede navnlig nye lovgivningsforslag med henblik på en yderligere reduktion af medlemsstaternes tilladte nationale emissioner af vigtige forureningsstoffer, reduktion af emissionerne fra benzinpåfyldning ved tankstationer og skærpelse af reglerne om svovlindholdet i brændstoffer, herunder skibsbrændstoffer.

⁽¹⁾EUT C 44 af 16.2.2008, s. 53.

⁽²⁾Europa-Parlamentets udtalelse af 17.12.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 6.4.2009.

⁽³⁾EFT L 350 af 28.12.1998, s. 58.

⁽⁴⁾EFT L 242 af 10.9.2002, s. 1.

⁽⁵⁾EUT L 152 af 11.6.2008, s. 43.

(5) Fællesskabet har vedtaget bestemmelser, der begrænser emissionen af forurenende stoffer fra lette og tunge vejgående køretøjer. Brændstoffets specifikationer er en af de faktorer, der har betydning for, hvor let det er at opfylde emissionskravene.

(6) Fravigelser fra det højest tilladte damptryk for benzinen om sommeren bør begrænses til medlemsstater med lave sommertemperaturer. Det er derfor hensigtsmæssigt at præcisere, i hvilke medlemsstater en fravigelse bør tillades. Principielt er der tale om de medlemsstater, hvor gennemsnitstemperaturen i størstedelen af deres område ligger under 12 °C i mindst to af de tre måneder juni, juli og august.

(7) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/68/EF af 16. december 1997 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra forbrændingsmotorer til montering i mobile ikke-vejgående maskiner

⁽⁶⁾ fastsættes der emissionskrav for motorer, der benyttes i mobile ikke-vejgående maskiner. Brændstof, som giver disse motorer mulighed for at fungere korrekt, må være til rådighed for driften af dette maskineri.

⁽⁶⁾EFT L 59 af 27.2.1998, s. 1.

(8) Forbrænding af brændstof til vejtransport står for ca. 20 % af Fællesskabets drivhusgasemissioner. En metode til at reducere disse emissioner er at reducere disse brændstoffers vugge til grav-emissioner af drivhusgasser. Det kan gøres på flere måder. På baggrund af, at Fællesskabet stræber efter yderligere at reducere drivhusgasemissioner, og at vejtransport bidrager væsentligt til disse emissioner, er det hensigtsmæssigt at indføre en mekanisme, der pålægger brændstofleverandører at indberette vugge til grav-emissionen af drivhusgasser fra de brændstoffer, de leverer, og at reducere disse emissioner fra 2011. Metodologien til beregning af vugge til grav-emissioner af drivhusgasser fra biobrændstoffer bør være identisk med den metodologi, der er udarbejdet til beregningen af drivhusgaseffekten i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF af 23. april 2009 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Se side 16 i denne EUT.

9) Leverandørerne bør gradvis reducere vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser med op til 10 % pr. energienhed fra leveret brændstof og energi senest den 31. december 2020. Reduktionen bør være på mindst 6 % senest den 31. december 2020 i forhold til det gennemsnitlige EU-niveau for vugge til grav-emissioner af drivhusgasser pr. energienhed fra fossile brændstoffer i 2010 og være opnået ved at anvende biobrændstoffer og alternative brændstoffer samt ved at mindske afbrænding (flaring) og udslip på produktionssteder. Med forbehold for en nærmere vurdering bør dette omfatte en yderligere reduktion på 2 %, der opnås ved at anvende miljøvenlige teknologier til kulstofopsamling og -lagring og ved at anvende elkøretøjer, samt en yderligere reduktion på 2 % opnået ved at købe kreditter inden for rammerne af mekanismen for bæredygtig udvikling under Kyotoprotokollen. Disse supplerende reduktioner bør ikke være bindende for medlemsstater og brændstofleverandører ved dette direktivs ikrafttræden. Den nærmere vurdering bør tage deres ikke-bindende karakter op til overvejelse.

(10) Produktionen af biobrændstof bør være bæredygtig. Der bør derfor stilles krav om, at biobrændstoffer, der anvendes for at opfylde målene om reduktion af drivhusgasser i dette direktiv, opfylder bæredygtighedskriterierne. For at sikre en sammenhængende tilgang mellem energi- og miljøpolitikkerne og undgå, at erhvervslivet får ekstra udgifter, og for at forhindre den manglende miljømæssige sammenhæng, der ville være forbundet med en ukoordineret indsats, er det vigtigt at indføre de samme bæredygtighedskriterier for anvendelsen af biobrændstoffer med henblik på dette direktiv på den ene side og med henblik på direktiv 2009/28/EF på den anden side. Af samme årsager bør dobbeltindberetning undgås i denne sammenhæng. Desuden bør Kommissionen og de kompetente nationale myndigheder samordne deres aktiviteter inden for rammerne af et udvalg med særligt ansvar for bæredygtighedsaspekter.

(11) Den stigende globale efterspørgsel efter biobrændstoffer og incitamenterne i dette direktiv til at anvende dem bør ikke have den virkning at tilskynde til ødelæggelse af arealer med biodiversitet. Sådanne udtømmelige ressourcer, hvis værdi for menneskeheden er anerkendt i diverse internationale instrumenter, bør bevares. Forbrugere i Fællesskabet ville desuden finde det moralsk forkasteligt, at deres øgede forbrug af biobrændstoffer kunne betyde, at arealer med stor biodiversitet blev ødelagt. Af disse årsager er det nødvendigt at fastsætte bæredygtighedskriterier, der sikrer, at biobrændstoffer kun er omfattet af incitamenterne, hvis det kan garanteres, at de ikke stammer fra arealer med biodiversitet eller, når det drejer sig om områder, der har fået status som naturbeskyttelsesområder, eller om beskyttelse af sjældne, truede eller udryddelsestruede økosystemer eller arter, hvis den relevante kompetente myndighed dokumenterer, at fremstilling af det pågældende råmateriale ikke indvirker på denne status eller beskyttelse. Bæredygtighedskriterierne bør anse skove for at have biologisk mangfoldige, hvis de er primærskove i overensstemmelse med den definition, som FN's Levnedsmiddel- og Landbrugsorganisation (FAO) anvender i sin Global Forest Resource Assessment, som lande bruger overalt i verden ved rapportering om primærskovens udstrækning, eller hvis de er beskyttet i henhold til national naturbeskyttelseslovgivning. Områder, hvor der indsamles andet forstmateriale end træ, bør medtages, forudsat at den menneskelige påvirkning er lille. Andre skovtyper som defineret af FAO, f.eks. modificerede naturlige skove, delvist naturlige skove og plantager, bør ikke betragtes som primærskove. I betragtning af, at visse græsarealer i såvel tempererede som tropiske områder, herunder savanner, stepper, kratområder og prærier, også har stor biodiversitet, bør biobrændstoffer baseret på råmaterialer fra sådanne arealer heller ikke være omfattet af incitamenterne i dette direktiv. Kommissionen bør fastsætte hensigtsmæssige kriterier og geografiske udstrækninger for at definere sådanne græsarealer med stor biodiversitet i overensstemmelse med den bedst tilgængelige videnskabelige dokumentation og relevante internationale standarder.

(12) Ved beregningen af effekten af drivhusgasemissionerne ved arealomlægning, bør de økonomiske aktører kunne benytte faktiske værdier for kulstoflagre i forbindelse med referencearealanvendelsen og arealanvendelsen efter omlægningen. De bør også kunne anvende faste værdier. Der kan passende tages udgangspunkt i arbejdet i Det Mellemsstatslige Panel for Klimaændringer for sådanne faste værdier. Dette arbejde har endnu ikke fået en form, der umiddelbart kan anvendes af de økonomiske aktører. Kommissionen bør derfor på baggrund af dette arbejde udarbejde retningslinjer, der kan danne grundlag for beregningen af ændringer i kulstoflagrene med henblik på dette direktiv, herunder med hensyn til ændringer i skovområder med en kronedækningsgrad på mellem 10 og 30 %, savanner, kratområder og prærier.

(13) Kommissionen bør udvikle metodologier med henblik på at vurdere den effekt, dræning af tørvebundsarealer har på drivhusgasemissioner.

(14) Der bør ikke ske omlægning af arealer med henblik på fremstilling af biobrændstof, hvis tab af kulstoflagre ved en sådan omlægning ikke inden for et rimeligt tidsrum, i lyset af klimaproblematikkens hastende karakter, vil kunne opvejes af de drivhusgasbesparelser, der opnås ved produktion af biobrændstof. Dette vil kunne forhindre, at de økonomiske aktører pålægges unødvendig, byrdefuld forskning, og at arealer med store kulstoflagre, som senere viser sig at være uegnede til fremstilling af råmaterialer til biobrændstof, omlægges. Opgørelser af verdens kulstoflagre indikerer, at vådområder og konstant skovbevoksede områder med en kronedækningsgrad på over 30 % bør høre til i denne kategori. Skovbevoksede områder med en kronedækningsgrad på mellem 10 og 30 % bør også være omfattet, medmindre det dokumenteres, at kulstoflageret er tilstrækkeligt lavt til at kunne begrunde en omlægning, jf. bestemmelserne i dette direktiv. Referencen til vådområder bør tage hensyn til definitionen i konventionen om vådområder af international betydning, navnlig som levesteder for vandfugle, vedtaget den 2. februar 1971 i Ramsar.

(15) Incitamenterne i dette direktiv vil fremme øget produktion af biobrændstoffer globalt. Hvis biobrændstoffer fremstilles af råmaterialer, der er produceret i Fællesskabet, bør de også opfylde Fællesskabets miljøkrav for landbrug, herunder krav vedrørende beskyttelse af grundvandets og overfladevandets kvalitet, og sociale krav. Det kan imidlertid frygtes, at de miljømæssige eller sociale minimumskrav ikke vil blive overholdt ved produktion af biobrændstoffer i visse tredjelande. Det er derfor hensigtsmæssigt at fremme udviklingen af multilaterale og bilaterale aftaler og frivillige internationale eller nationale ordninger, der omfatter de væsentligste miljømæssige og sociale hensyn, for at fremme en bæredygtig produktion af biobrændstoffer på globalt plan. Hvis der ikke foreligger sådanne aftaler eller ordninger, bør medlemsstaterne forlange, at de økonomiske aktører rapporterer om disse spørgsmål.

(16) Bæredygtighedskriterierne vil kun være effektive, hvis de fører til en ændret adfærd blandt markedsaktørerne. Denne ændrede adfærd vil kun forekomme, hvis der er en prisgevinst ved de biobrændstoffer, som opfylder disse kriterier, i forhold til dem, der ikke gør det. Ifølge massebalancemetoden til kontrol af overensstemmelse er der en fysisk forbindelse mellem på den ene side fremstillingen af biobrændstoffer, der opfylder bæredygtighedskriterierne, og på den anden side forbruget af biobrændstoffer i Fællesskabet, hvilket giver en fornuftig balance mellem udbud og efterspørgsel og sikrer en prisgevinst, der er større end i systemer, hvor en sådan forbindelse ikke findes. Massebalancemetoden bør derfor anvendes til kontrol af overensstemmelse for at sikre, at biobrændstoffer, som opfylder bæredygtighedskriterierne, kan sælges til en højere pris. Herved bevares systemets integritet samtidig med, at industrien ikke pålægges en urimelig byrde. Andre kontrolmetoder bør dog undersøges.

(17) Hvor det er relevant, bør Kommissionen tage behørigt hensyn til millenniumøkosystemvurderingen (Millennium Ecosystem Assessment), som indeholder nyttige data for bevarelsen af i det mindste de områder, der leverer grundlæggende økosystemydelse i kritiske situationer, f.eks. beskyttelse af afvandingsområder og erosionskontrol.

18) Ved beregningen af drivhusgasemissioner fra fremstilling og anvendelse af brændstoffer bør der tages hensyn til biprodukter. Substitutionsmetoden er hensigtsmæssig til politikanalyseformål, men ikke til fastsættelse af regler for de enkelte økonomiske operatører og individuelle partier af transportbrændstof. I disse tilfælde er energiallokeringsmetoden den mest hensigtsmæssige, fordi den er let at anvende, er forudsigelig over tid, minimerer incitament, der virker mod hensigten, og giver resultater, der generelt svarer til substitutionsmetodens resultater. Til politikanalysefor-

mål bør Kommissionen i sin rapportering ligeledes oplyse de resultater, der opnås ved at anvende substitutionsmetoden.

(19) For at undgå en uforholdsmæssigt stor administrativ byrde bør der udfærdiges en liste over standardværdier for gængse produktionsveje for biobrændstoffer, og denne liste bør ajourføres og udvides, når yderligere pålidelige data foreligger. Økonomiske operatører bør altid være berettigede til at kræve den drivhusgasbesparelse for biobrændstoffer, der er opført på denne liste. Hvis standardværdien for drivhusgasbesparelser fra en produktionsvej ligger under det krævede minimumsniveau for drivhusgasbesparelser, bør producenter, som ønsker at vise, at de lever op til dette minimumsniveau, anmodes om at dokumentere, at de faktiske emissioner fra deres fremstillingsproces er lavere end dem, man gik ud fra ved beregningen af standardværdierne.

(20) De data, der anvendes til beregning af standardværdierne, bør indhentes fra uafhængige, videnskabelige ekspertkilder og bør ajourføres efter behov, efterhånden som der sker fremskridt i disse kilders arbejde. Kommissionen bør tilskynde disse kilder til, når de ajourfører deres arbejde, at tage højde for emissioner fra dyrkning, virkningen af regionale og klimatologiske forhold, virkningerne af dyrkning med bæredygtige landbrugsmetoder og økologisk jordbrug samt videnskabelige bidrag fra producenter i Fællesskabet og tredjelande og civilsamfundet.

(21) For ikke at tilskynde til dyrkning af råmaterialer til biobrændstoffer på steder, hvor det ville føre til høje drivhusgasemissioner, bør brugen af standardværdier for dyrkning begrænses til områder, hvor en sådan virkning kan udelukkes på pålidelig vis. For at undgå en uforholdsmæssigt stor administrativ byrde er det imidlertid hensigtsmæssigt, at medlemsstaterne fastsætter de nationale eller regionale gennemsnitsværdier for emissioner fra dyrkning, herunder fra brug af gødningsstoffer.

(22) Den globale efterspørgsel efter landbrugsråvarer stiger. En af metoderne til at efterkomme den stigende efterspørgsel vil bestå i at afsætte flere arealer til landbrugsformål. Genopretning af arealer, der er stærkt nedbrudte eller stærkt forurenede, og som derfor ikke kan anvendes til landbrugsformål i deres nuværende tilstand, er en måde, hvorpå man kan forøge de arealer, der kan opdyrkes. Eftersom fremme af biobrændstoffer vil bidrage til den stigende efterspørgsel efter landbrugsråvarer, bør bæredygtighedsordningen fremme brugen af genoprettede nedbrudte arealer. Selv hvis biobrændstofferne fremstilles af råmaterialer fra eksisterende landbrugsarealer, vil den nettostigning i efterspørgslen efter afgrøder, der skyldes fremme af biobrændstoffer, også kunne føre til en nettostigning i de dyrkede områder. Dette kunne berøre arealer med store kulstoflagre, og der ville i så fald opstå skadelige tab af kulstoflagre. For at mindske denne risiko bør der indføres ledsageforanstaltninger, som tilskynder til en øget produktivitetshastighed på arealer, der allerede anvendes til afgrøder, anvendelse af nedbrudte arealer og indførelse af bæredygtighedskrav svarende til dem, der er fastlagt i dette direktiv for Fællesskabets forbrug af biobrændstof, i andre biobrændstofforbrugende lande. Kommissionen bør udvikle en konkret metodologi til at minimere drivhusgasemissioner, der er forårsaget af indirekte ændringer i arealanvendelsen. I den forbindelse bør Kommissionen på grundlag af den bedste tilgængelige videnskabelige dokumentation navnlig undersøge, om der ved beregningen af drivhusgasemissionerne skal indregnes en faktor for indirekte ændringer i arealanvendelsen, og om der er behov for at tilskynde til bæredygtige biobrændstoffer, som minimerer effekterne af ændringer i arealanvendelsen og forbedrer bæredygtigheden af biobrændstoffer med hensyn til indirekte ændringer i arealanvendelsen. Kommissionen bør ved udarbejdelsen af denne metodologi blandt andet tage højde for de potentielle virkninger af biobrændstoffer fremstillet af celluloseholdigt nonfood-materiale og lignocellulose-materiale på indirekte ændringer i arealanvendelsen.

(23) Foranstaltningerne i artikel 7b til 7e i direktiv 98/70/EF er baseret på traktatens artikel 95, fordi de også har en indvirkning på det indre markeds funktion ved at harmonisere de bæredygtighedskriterier, som biobrændstoffer skal opfylde med henblik på de målopgørelsen i henhold til nævnte direktiv og derved letter medlemsstaternes indbyrdes handel med biobrændstoffer, som opfylder disse betingelser, jf. artikel 7b, stk. 8, i nævnte direktiv.

(24) De stadige tekniske fremskridt inden for bil- og brændstofteknologi og et vedholdende ønske om at sikre optimal miljø- og sundhedsbeskyttelse kræver, at brændstofs-specifikationerne regelmæssigt revurderes på grundlag af yderligere undersøgelser og analyser af virkningerne af additiver og biobrændstofkomponenter på de forurenende emissioner. Derfor bør der regelmæssigt aflægges rapport om mulighederne for at fremme en sænkning af kulstofindholdet i transportsektorens brændstof.

(25) Detergenter kan medvirke til at holde motorer rene og dermed reducere de forurenende emissioner. I dag findes der ingen tilfredsstillende måde til at undersøge brændstofprøver for rensende egenskaber. Leverandører af brændstof og køretøjer har således ansvaret for at oplyse deres kunder om fordelene ved detergenter og deres anvendelse. Alligevel bør Kommissionen holde øje med, om den videre udvikling giver mulighed for at optimere brugen af og fordelene ved detergenter på en mere effektiv måde.

(26) Bestemmelserne vedrørende iblanding af ethanol i benzin bør revurderes på grundlag af erfaringerne indvundet ved anvendelsen af direktiv 98/70/EF. Revurderingen bør navnlig undersøge bestemmelserne vedrørende grænserne for damptryk og mulige andre måder til at sikre, at ethanolblandingers damptryk ikke overstiger den acceptable grænse.

(27) Iblanding af ethanol i benzin øger det resulterende brændstofs damptryk. Endvidere bør benzinen damptryk kontrolleres for at begrænse de luftforurenende emissioner.

(28) Iblanding af ethanol i benzin fører til en ikke-lineær ændring af blandingens damptryk. Der bør være mulighed for at afvige fra sådanne blandingers maksimale sommerdamptryk på grundlag af en passende vurdering fra Kommissionens side. En afvigelse bør være betinget af, at Fællesskabets lovgivning om luftkvalitet og luftforurening er overholdt. En sådan afvigelse bør svare til den faktiske damptrykforøgelse, der finder sted ved tilsætning af en given procentdel ethanol til benzin.

(29) For at tilskynde til brug af brændstoffer med lavere kulstofindhold under samtidig overholdelse af luftforureningsmålene bør olieraffinaderierne stille benzin med lavt damptryk til rådighed i den fornødne mængde. Da det ikke er tilfældet i dag, bør damptryksgrænsen for ethanolblandinger på visse betingelser sættes op, således at markedet for biobrændstoffer får mulighed for at udvikle sig.

(30) Nogle ældre køretøjer er ikke godkendt til anvendelse af benzin med et højt indhold af biobrændstof. Disse køretøjer kan køre fra en medlemsstat til en anden. Det er derfor hensigtsmæssigt i en overgangsperiode at sikre fortsat levering af benzin, der er egnet til disse ældre køretøjer. Medlemsstaterne bør, i samråd med berørte parter, sikre en passende geografisk dækning, der afspejler efterspørgslen efter denne benzin. Mærkning af benzin, for eksempel som E5 eller E10, bør være i overensstemmelse med den relevante standard udarbejdet af Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN).

(31) Det er hensigtsmæssigt at tilpasse bilag IV til direktiv 98/70/EF for at gøre det muligt at markedsføre dieselbrændstoffer, der har et højere indhold af biobrændstoffer (B7) end det, der foreskrives i standard EN 590:2004 (B5). Denne standard bør ajourføres denne standard i overensstemmelse hermed og bør fastsætte grænser for tekniske parametre, der ikke er medtaget i nævnte bilag, som f.eks. oxidationsstabilitet, flammepunkt, kulstofrest, askeindhold, vandindhold, samlede forureninger, kobberstrimmelkorrosion, smøreevne, kinematisk viskositet, uklarhedspunkt, koldfilterpunkt, fosforindhold, syretal, peroxider, variation i syretal, tilsmudsning af indsprøjtning og tilsætning af additiver for stabilitet.

(32) For at fremme effektiv markedsføring af biobrændstoffer, opfordres CEN til fortsat at arbejde hurtigt på en standard, der tillader iblanding af større andele af biobrændstofkomponenter i diesel og navnlig at udvikle en standard for »B10«.

(33) Af tekniske årsager er der behov for en grænse for indholdet af fedtsyremethylestere (FAME) i diesel. En sådan grænse er dog ikke nødvendig for andre biobrændstofkomponenter såsom rene diesellignende kulbrinter fremstillet på basis af biomasse ved hjælp af Fischer-Tropsch-processen eller hydrogenereret vegetabilsk olie.

(34) Medlemsstaterne og Kommissionen bør tage passende skridt til at gøre det muligt at markedsføre gasolie med et svovlindhold på 10 ppm inden den 1. januar 2011.

(35) Anvendelse af visse metalbaserede additiver, navnlig methylcyclopentadienyl-mangan tricarbonyl (MMT) kan øge risikoen for skader på menneskers sundhed og kan forårsage skader på motorer og emissionsbegrænsende udstyr. Mange bilfabrikanter fraråder derfor anvendelse af brændstof, der indeholder metalbaserede additiver, og anvendelse af sådant brændstof kan sætte køretøjsgarantier ud af kraft. Det er derfor hensigtsmæssigt med en løbende evaluering af følgerne af at anvende MMT i brændstof i samråd med alle relevante aktører. Indtil der er foretaget yderligere evaluering, er det nødvendigt at tage skridt til at begrænse alvorligheden af eventuelle skader. Det er derfor hensigtsmæssigt at fastsætte en øvre grænse for anvendelsen af MMT i brændstof på grundlag af eksisterende videnskabelig viden. Denne grænse bør kun kunne ændres i opadgående retning, hvis det kan påvises, at anvendelse af større mængder ikke har negative følger. For at undgå, at forbrugerne uden at vide det sætter garantien på deres køretøj ud af kraft, er det også nødvendigt at kræve mærkning af ethvert brændstof, der indeholder metalbaserede additiver.

(36) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning ⁽¹⁾ tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og i Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.

(37) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af direktiv 98/70/EF bør vedtages i henhold til Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽²⁾

(38) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelse til at vedtage bestemmelser vedrørende mekanismen for overvågning og reduktion af drivhusgasemissionerne, til at tilpasse de metodologiske principper og værdier, der er nødvendige for at vurdere, om bæredygtighedskriterierne for biobrændstoffer er opfyldt, til at fastlægge kriterier og geografiske udstrækninger for græsarealer med høj biodiversitet, til at revidere grænserne for brændstofs MMT-indhold og til at foretage

tilpasning til den tekniske og videnskabelige udvikling af den metodologi, der skal benyttes til beregning af vugge til grav-emissioner af drivhusgasser, de tilladte analysemetoder for brændstofs-specifikationer og den tilladte damptryksafvigelse for benzin, der indeholder bioethanol. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at tilpasse de metodologiske principper og værdier, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

(39) Direktiv 98/70/EF indeholder en række brændstofs-specifikationer, hvoraf nogle nu er overflødige. Derudover indeholder direktivet en række dispensationsmuligheder, som er bortfaldet. Af klarhedshensyn er det hensigtsmæssigt, at disse bestemmelser udgår.

(40) Rådets direktiv 1999/32/EF af 26. april 1999 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer⁽³⁾ fastlægger en række aspekter af brændstof, der benyttes inden for transport på indre vandveje. Det er påkrævet at gøre skillefladen mellem direktiv 1999/32/EF og direktiv 98/70/EF tydeligere. Begge direktiver indeholder grænseværdier for det maksimale indhold af svovl i gasolie til brug i fartøjer til sejlads på indre vandveje. Af klarhedshensyn og af hensyn til den juridiske sikkerhed bør de to direktiver justeres på en sådan måde, at grænseværdien kun fastsættes ved én retsakt.

⁽¹⁾EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

⁽²⁾EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾EFT L 121 af 11.5.1999, s. 13.

(42) Direktiv 98/70/EF og 1999/32/EF bør ændres i overensstemmelse hermed.

(43) Rådets direktiv 93/12/EØF af 23. marts 1993 om svovlindholdet i visse flydende brændstoffer⁽¹⁾ har med tiden undergået omfattende ændringer og indeholder derfor ikke længere noget væsentligt. Det bør derfor ophæves.

⁽¹⁾EFT L 74 af 27.3.1993, s. 81.

(44) Målene for dette direktiv, nemlig at bevare et enhedsmarked for brændstof til vejtransport og mobile ikke-vejgående maskiner og sikre overholdelse af nogle mindstekrav til miljøbeskyttelsen ved brug af dette brændstof, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor bedre nås på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændringer i direktiv 98/70/EF

I direktiv 98/70/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 1 affattes således:

»Artikel 1

Anvendelsesområde

I dette direktiv fastsættes, for så vidt angår vejgående køretøjer og ikke-vejgående maskiner (herunder fartøjer til sejlads på indre vandveje, når de ikke er til søs), landbrugs- og skovbrugstraktorer samt fritidsfartøjer, når de ikke er til søs:

a) med udgangspunkt i sundheds- og miljømæssige hensyn tekniske specifikationer for brændstoffer til brug i motorer med styret tænding og motorer med kompressionstænding, idet der tages hensyn til disse motorers tekniske krav, og

b) et mål for reduktionen af vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser.«

- 2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 ændres således:

i) nr. 3 affattes således:

»3) »gasolier, som er bestemt til brug i mobile ikke-vejgående maskiner (herunder fartøjer til sejlads på indre vandveje), landbrugs- og skovbrugstraktorer samt fritidsfartøjer«: ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, der henhører under KN-kode 27101941 og 27101945 (*) og er bestemt til brug i motorer med kompressionstænding som omhandlet i direktiv 94/25/EF (**), 97/68/EF (***) og 2000/25/EF (****)

(*)KN-kodenumrene er numrene i den fælles toldtarif (EFT L 256 af 7.6.1987, s. 1).

(**) EFT L 164 af 30.6.1994, s. 15.

(***) EFT L 59 af 27.2.1998, s. 1.

(****) EFT L 173 af 12.7.2000, s. 1.«

ii) følgende numre indsættes:

»5) «medlemsstater med lave sommertemperaturer«: Danmark, Estland, Finland, Irland, Letland, Litauen, Sverige og Det Forenede Kongerige

6) »vugge til grav-emissioner af drivhusgasser«: alle nettoemissioner af CO₂, CH₄ og N₂O, der kan tilskrives brændstoffet (herunder alle iblandede komponenter) eller tilført energi. Dette omfatter alle relevante stadier fra udvinding eller dyrkning, herunder ændret arealanvendelse, transport og distribution, forarbejdning og forbrænding, uanset hvor disse emissioner finder sted

7) »emissioner af drivhusgasser pr. energienhed«: den samlede masse af CO₂-ækvivalente drivhusgasemissioner, der er knyttet til brændstoffet eller tilført energi divideret med brændstoffets eller den tilførte energis samlede energiindhold (for brændstof udtrykt som dets nedre brændværdi)

8) »leverandør«: den enhed, der er ansvarlig for ekspedition af brændstof eller energi gennem et punktafgiftsopkrævningssted eller, hvis der ikke opkræves nogen afgift, enhver anden relevant enhed udpeget af medlemsstaten

9) »biobrændstoffer« defineres på samme måde som i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF af 23. april 2009 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (*).

(*)EUT L 140 af 5.6.2009, s. 16.«

b) Stk. 2 udgår.

3) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2-6 affattes således:

»2. Medlemsstaterne påser, at benzin kun må markedsføres på deres område, såfremt den er i overensstemmelse med miljøspecifikationerne i bilag I.

Medlemsstaterne kan dog for regionerne i den yderste periferi fastsætte specifikke bestemmelser om indførelse af benzin med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg. Medlemsstater, der anvender denne bestemmelse, underretter Kommissionen herom.

3. Medlemsstaterne kræver, at leverandørerne sikrer, at der markedsføres benzin med et maksimalt oxygenindhold på 2,7 % og et maksimalt ethanolindhold på 5 % indtil 2013 og kan kræve, at denne form for benzin markedsføres i en længere periode, hvis det anses for nødvendigt. De sikrer, at forbrugerne modtager tilstrækkelige oplysninger vedrørende indholdet af biobrændstof i benzin og navnlig om hensigtsmæssig brug af forskellige benzindblandinger.

4. Medlemsstater med lave sommertemperaturer kan i sommerperioden tillade markedsføring af benzin med et maksimalt damptryk på 70 kPa, jf. dog stk. 5.

Medlemsstater, i hvilke den i første afsnit omhandlede undtagelse ikke finder anvendelse, kan, jf. dog stk. 5, i sommerperioden tillade markedsføring af benzin indeholdende ethanol med et maksimalt damptryk på 60 kPa og derudover den tilladte damptryksafvigelse i henhold til bilag III på betingelse af, at den anvendte ethanol er et biobrændstof.

5. Hvis en medlemsstat ønsker at gøre en af undtagelserne i stk. 4 gældende, underretter den Kommissionen og fremlægger alle de relevante oplysninger. Kommissionen vurderer om undtagelsen er ønskelig og dens varighed under hensyntagen til både:

a) undgåelse af socioøkonomiske problemer som følge af højere damptryk, herunder tidsbegrænsede tekniske tilpasningsbehov, og

b) de miljømæssige eller sundhedsmæssige konsekvenser af højere damptryk, og navnlig af overholdelsen af fællesskabslovgivningen om luftkvalitet, både i de berørte medlemsstater og i andre medlemsstater.

Hvis Kommissionens vurdering viser, at undtagelsen vil medføre manglende overholdelse af fællesskabslovgivningen om luftkvalitet eller luftforurening, herunder de relevante grænseværdier og emissionslofter, skal ansøgningen afvises. Kommissionen bør endvidere tage hensyn til de relevante målværdier.

Hvis Kommissionen ikke har gjort indsigelser inden for seks måneder fra modtagelsen af alle relevante oplysninger, kan den berørte medlemsstat gøre brug af den ønskede undtagelse.

6. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne med henblik på brug i karakteristiske gamle køretøjer og på distribution via særlige interessegrupper fortsat tillade markedsføring af små mængder blyholdig benzin med et blyindhold på højst 0,15 g/l i et omfang, der svarer til højst 0,03 % af det samlede salg.«

b) Stk. 7 udgår.

4) Artikel 4 affattes således:

»Artikel 4

Dieselolie

1. Medlemsstaterne påser, at dieselolie kun kan markedsføres på deres område, såfremt den er i overensstemmelse med specifikationerne i bilag II.

Uanset kravene i bilag II kan medlemsstaterne tillade markedsføring af diesel med et indhold af fedtsyremethylestere (FAME) på over 7 %.

Medlemsstaterne sikrer, at forbrugerne informeres fyldestgørende om indholdet af bio-brændstoffer, navnlig FAME, i dieselolie.

2. Medlemsstaterne påser, at gasolier, der er bestemt til brug i mobile ikke-vejgående maskiner (herunder fartøjer til sejlads ad indre vandveje), landbrugs- og skovbrugstraktorer og fritidsfartøjer med virkning fra senest den 1. januar 2008 kun må markedsføres på deres område, hvis svovlindholdet i disse gasolier ikke overstiger 1000 mg pr. kg. Fra den 1. januar 2011 må svovlindholdet i disse gasolier højst være 10 mg/kg. Medlemsstaterne sikrer, at andre flydende brændstoffer end disse gasolier kun kan anvendes i fartøjer til sejlads ad indre vandveje og fritidsfartøjer, hvis svovlindholdet i disse flydende brændstoffer ikke overstiger det højest tilladte indhold i disse gasolier.

Medlemsstaterne kan dog med henblik på at tolerere en vis forurening af mindre betydning i forsyningskæden fra den 1. januar 2011 tillade, at gasolie, der er bestemt til brug i mobile ikke-vejgående maskiner (herunder fartøjer til sejlads ad indre vandveje), landbrugs- og skovbrugstraktorer samt fritidsfartøjer, indeholder op til 20 mg svovl pr. kg ved den endelige levering til slutbrugerne. Medlemsstaterne kan også indtil den 31. december 2011 tillade fortsat markedsføring af gasolier, der indeholder op til 1000 mg svovl pr. kg. for jernba-

nekøretøjer og landbrugs- og skovtraktorer, forudsat at de kan sikre, at dette ikke vil indskrænke de emissionsbegrænsende systemers funktionsevne.

3. Medlemsstaterne kan for regionerne i den yderste periferi fastsætte specifikke bestemmelser om indførelse af dieselolie og gasolier med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg. Medlemsstater, der anvender denne bestemmelse, underretter Kommissionen herom.

4. I medlemsstater med strenge vintre kan det maksimale destillationspunkt på 65 % ved 250 °C for dieselolie og gasolier erstattes med et maksimalt destillationspunkt på 10 % (vol/vol) ved 180 °C.«

5) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 7a

Reduktion af drivhusgasemissionerne

1. Medlemsstaterne udpeger den eller de leverandører, som skal have ansvaret for overvågningen og indberetningen af vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra det brændstof og den energi, der leveres. Hvad angår leverandører af elektricitet til brug i vejkøretøjer, sikrer medlemsstaterne, at sådanne leverandører kan vælge at bidrage til den i stk. 2 omhandlede reduktionsforpligtelse, hvis de kan påvise, at de på fyldestgørende vis kan måle og overvåge den elektricitet, der leveres til brug i disse køretøjer.

Med virkning fra den 1. januar 2011 skal leverandørerne hvert år rapportere til den myndighed, der er udpeget af medlemsstaten, om drivhusgasintensiteten af brændstoffer og energi, der er blevet leveret i de enkelte medlemsstater, og i den forbindelse mindst oplyse følgende:

a) den samlede mængde af hver type brændstof eller energi, der er blevet leveret, med angivelse af, hvor den er købt samt dens oprindelse, og

b) vugge til grav-emissioner af drivhusgasser pr. energienhed.

Medlemsstaterne sikrer, at rapporterne kontrolleres.

Kommissionen udarbejder i relevant omfang retningslinjer for gennemførelsen af dette stykke.

2. Medlemsstaterne kræver, at leverandører så gradvist som muligt reducerer vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra leveret brændstof og energi med op til 10 % senest den 31. december 2020 i forhold til de minimumsstandarder for brændstoffer, der er omhandlet i stk. 5, litra b). Denne reduktion skal bestå af følgende:

a) 6 % senest den 31. december 2020. Medlemsstaterne kan kræve, at leverandørerne med henblik på denne reduktion opfylder følgende mellemliggende mål: 2 % senest den 31. december 2014 og 4 % senest den 31. december 2017

b) et vejledende supplerende mål på 2 % senest den 31. december 2020, med forbehold af artikel 9, stk. 1, litra h), som skal opfyldes ved at benytte en af eller begge de følgende metoder:

i) levering af energi til transport til brug i enhver type vejgående køretøj, mobil ikke-vejgående maskine (herunder fartøjer til sejlads ad indre vandveje), landbrugs- eller skovbrugstraktor eller fritidsfartøj

ii) anvendelse af teknologi (herunder opsamling og lagring af CO₂), der kan begrænse vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra det brændstof eller den energi, der er leveret

c) et vejledende supplerende mål på 2 % senest den 31. december 2020, med forbehold af artikel 9, stk. 1, litra i), som skal opfyldes ved at købe kreditter gennem mekanismen for bæredygtig udvikling i Kyotoprotokollen på de betingelser, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet (*), med henblik på reduktioner inden for sektoren for brændstofforsyning.

3. Vugge til grav-emissioner af drivhusgasser fra biobrændstof beregnes i overensstemmelse med artikel 7d. Vugge til grav-emissionen af drivhusgasser fra andre typer brændstof og energi beregnes efter en metodologi, der fastsættes i overensstemmelse med denne artikels stk. 5.

4. Medlemsstaterne sikrer, at en gruppe af leverandører kan vælge at opfylde reduktionsforpligtelserne i stk. 2 i fællesskab. I så fald anses de for én leverandør med henblik på stk. 2.

5. De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne artikel, som har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 11, stk. 4. Disse foranstaltninger omfatter navnlig:

a) en metodologi til beregning af vugge til grav-emissioner af drivhusgasser fra andre brændstoffer end biobrændstoffer og fra energi

b) en metodologi til specificering, inden den 1. januar 2011, af minimumsstandarderne for brændstoffer baseret på vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra fossile brændstoffer i 2010, jf. stk. 2

c) eventuelle regler, der er nødvendige med henblik på gennemførelsen af stk. 4,

d) metodologien til beregning af de elektriske vejkøretøjers bidrag, som skal være i overensstemmelse med artikel 3, stk. 4, i direktiv 2009/28/EF.

(*)EUT L 275 af 25.10.2003, s» 32.«

6) Følgende artikler indsættes:

»Artikel 7b

Bæredygtighedskriterier for biobrændstoffer

1. Uanset om råmaterialerne er dyrket på eller uden for Fællesskabets område, må energi fra biobrændstoffer kun tages i betragtning med henblik på formålene i artikel 7a, hvis de opfylder bæredygtighedskriterierne i stk. 2-6 i denne artikel.

Biobrændstoffer, der er fremstillet af affald og restprodukter, som ikke stammer fra landbrug, akvakultur, fiskeri og skovbrug, skal dog kun opfylde bæredygtighedskriterierne i stk. 2 i denne artikel for at blive taget i betragtning med henblik på de i artikel 7a omhandlede formål.

2. Den besparelse i drivhusgasemissionerne ved anvendelse af biobrændstoffer, der tages i betragtning med henblik på de i stk. 1 omhandlede formål, skal være mindst 35 %.

Med virkning fra den 1. januar 2017 skal den besparelse i drivhusgasemissionerne ved anvendelse af biobrændstoffer, der tages i betragtning med henblik på de i stk. 1 omhandlede formål, være mindst 50 %. Fra den 1. januar 2018 skal besparelsen i drivhusgasemissionerne for biobrændstoffer, der er produceret i anlæg, som tages i brug den 1. januar 2017 eller derefter, være mindst 60 %.

Besparelsen i drivhusgasemissionerne som følge af anvendelse af biobrændstoffer beregnes i overensstemmelse med artikel 7d, stk. 1.

Når der er tale om biobrændstoffer, der er produceret i anlæg, der var i drift i den 23. januar 2008, finder første afsnit anvendelse fra den 1. april 2013.

3. Biobrændstoffer, der tages i betragtning med henblik på de i stk. 1 omhandlede formål, må ikke fremstilles af råmaterialer fra et areal med høj biodiversitetsværdi, dvs. et areal, der havde en af følgende statusser i januar 2008 eller derefter, uanset om arealet stadig har denne status:

a) primærskov og andre træbevoksede arealer, dvs. skov og andre træbevoksede arealer med hjemmehørende arter, hvor der ikke er noget klart synligt tegn på menneskelig aktivitet, og hvor de økologiske processer ikke er forstyrret i væsentlig grad

b) områder:

i) der ved lov har fået status som eller af den relevante kompetente myndighed er udlagt som naturbeskyttelsesområde, eller

ii) til beskyttelse af sjældne, truede eller udryddelsestruede økosystemer eller arter, der er anerkendt i internationale aftaler eller er medtaget på lister udarbejdet af mellemstatslige organisationer eller Den Internationale Naturværnsunion (IUCN), idet disse områder dog skal være anerkendt i overensstemmelse med artikel 7c, stk. 4,

medmindre det dokumenteres, at produktionen af dette råmateriale ikke er forstyrret disse naturbeskyttelsesformål

c) græsarealer med høj biodiversitet, som er:

i) naturlige, dvs. græsarealer, der ville forblive græsarealer uden menneskelig intervention, og som opretholder den naturlige artssammensætning og de økologiske kendetegn og processer, eller

ii) ikke-naturlige, dvs. græsarealer der ville ophøre med at være græsarealer uden menneskelig intervention, og som er artsrige og ikke nedbrudte, medmindre det dokumenteres, at det er nødvendigt at høste råmaterialet for at bevare deres status som græsarealer.

Kommissionen fastlægger kriterier og geografiske udstrækninger for at afgøre, hvilke græsarealer der er omfattet af første afsnit, litra c). Sådanne foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 11, stk. 4

4. Biobrændstoffer, der tages i betragtning med henblik på de i stk. 1 omhandlede formål, må ikke fremstilles af råmaterialer fra arealer med et stort kulstoflager, dvs. arealer, der havde en af følgende statusser i januar 2008 og som ikke længere har denne status:

a) vådområder, dvs. arealer, der permanent eller i en betydelig del af året er vanddækkede eller vandmættede

b) sammenhængende skovarealer, dvs. arealer på over en ha bevokset med træer af en højde på over fem meter og med en kronedækningsgrad på mindst 30 % eller med træer, der kan nå disse tærskler på lokaliteten

c) arealer på over en ha bevokset med træer af en højde på over fem meter og med en kronedækningsgrad på mellem 10 % og 30 % eller med træer, der kan nå disse tærskler på lokaliteten, medmindre det dokumenteres, at arealets kulstoflager før og efter omlægning er således, at det ved anvendelse af metodologien i bilag IV, del C, vil opfylde betingelserne i stk. 2 i denne artikel.

Bestemmelserne i dette stykke finder ikke anvendelse, hvis arealet på det tidspunkt, hvor råmaterialet blev udvundet, havde samme status som i januar 2008.

5. Biobrændstoffer, der tages i betragtning med henblik på de i stk. 1 omhandlede formål, må ikke fremstilles af råmaterialer fra arealer, der var tørvebundsarealer i januar 2008, medmindre det dokumenteres, at dyrkning og høst af dette råmateriale ikke indebærer afvanding af hidtil udrænet jord.

6. Landbrugsråvarer, der dyrkes i Fællesskabet og anvendes til produktion af biobrændstoffer, og som tages i betragtning med henblik på de i artikel 7a omhandlede formål, fremstilles i overensstemmelse med kravene og standarderne i bestemmelserne under overskriften »Miljø« i del A og i punkt 9 i bilag II til Rådets forordning (EF) nr. 73/2009 af 19. januar 2009 om fælles regler for den fælles landbrugspolitik ordninger for direkte støtte til landbrugere og om fastlæggelse af visse støtteordninger for landbrugere (*) og i overensstemmelse med de mindstekrav til god landbrugs- og miljømæssig stand, der er fastsat i henhold til nævnte forordnings artikel 6, stk. 1.

7. Kommissionen aflægger hvert andet år for så vidt angår både tredjelande og medlemsstater, der er en væsentlig kilde til biobrændstoffer eller råmaterialer til biobrændstoffer, der forbruges inden for Fællesskabet, rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om nationale

foranstaltninger truffet til overholdelse af bæredygtighedskriterierne i stk. 2-5, og til beskyttelse af jord, vand og luft. Den første rapport forelægges i 2012.

Kommissionen aflægger hvert andet år rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om indvirkningen af en øget efterspørgsel efter biobrændstoffer på den sociale bæredygtighed i Fællesskabet og i tredjelande og om indvirkningen af Fællesskabets biobrændstofpolitik på tilgængeligheden af fødevarer til overkommelige priser, især for befolkningerne i udviklingslandene, og andre generelle udviklingsspørgsmål. Rapporterne skal omhandle respekt for brugsrettigheder til jord. For både tredjelande og medlemsstater, der er en væsentlig kilde til råmaterialer til biobrændstoffer, der forbruges inden for Fællesskabet, skal det i rapporterne anføres, om landet har ratificeret og gennemført hver af følgende konventioner fra Den Internationale Arbejdsorganisation:

- Konventionen vedrørende tvunget eller pligtmæssigt arbejde (nr. 29)
- Konventionen om foreningsfrihed og beskyttelse af retten til at organisere sig (nr. 87)
- Konventionen om retten til at organisere sig og føre kollektive forhandlinger (nr. 98)
- Konventionen vedrørende lige løn til mandlige og kvindelige arbejdere for arbejde af samme værdi (nr. 100)
- Konventionen om afskaffelse af tvangsarbejde (nr. 105)
- Konventionen vedrørende forskelsbehandling med hensyn til beskæftigelse og erhverv (nr. 111)
- Konventionen om mindstealder for adgang til beskæftigelse (nr. 138)
- Konventionen om forbud mod og omgående indsats til afskaffelse af de værste former for børnearbejde (nr. 182).

For både tredjelande og medlemsstater, der er en væsentlig kilde til råmaterialer til biobrændstoffer, der forbruges inden for Fællesskabet, skal det i rapporterne anføres, om landet har ratificeret og gennemført:

- Cartagena-protokollen om biosikkerhed
- Konventionen om international handel med udryddelsestruede vilde dyr og planter.

Den første rapport forelægges i 2012. Kommissionen foreslår eventuelt korrigerende foranstaltninger, navnlig hvis der er dokumentation for, at produktionen af biobrændstoffer har en betydelig indvirkning på fødevarerpriserne.

8. Med henblik på de i stk. 1 omhandlede formål må medlemsstaterne ikke ud fra andre bæredygtighedsbegrundelser afvise at tage biobrændstoffer, der er fremstillet i overensstemmelse med denne artikel, i betragtning.

Artikel 7c

Kontrol af overholdelsen af bæredygtighedskriterierne for biobrændstoffer

1. Når biobrændstoffer skal tages i betragtning med henblik på de i artikel 7a omhandlede formål, kræver medlemsstaterne af de økonomiske aktører, at de dokumenterer, at de bæredygtighedskriterier, der er fastsat i artikel 7b, stk. 2-5, er opfyldt. Til dette formål kræver de, at de økonomiske aktører anvender et massebalancesystem, der:

a) tillader at partier af råmaterialer eller biobrændstoffer med forskellige bæredygtigheds-karakteristika blandes

b) kræver at oplysninger om bæredygtighedskarakteristikaene og de i litra a) nævnte partiers størrelse forbliver knyttet til blandingen, og

c) fastsætter at summen af alle partier, der trækkes ud af blandingen, beskrives som havende de samme bæredygtighedskarakteristika i de samme mængder som summen af alle partier, der tilføres blandingen.

2. Kommissionen aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet i 2010 og 2012 om den metode for verifikation af massebalancen, der er beskrevet i stk. 1, og om mulighederne for at bruge andre verifikationsmetoder i relation til nogle eller alle typer råmaterialer eller biobrændstoffer. I sin vurdering overvejer Kommissionen de verifikationsmetoder, hvor oplysningerne om bæredygtighedskarakteristikaene ikke behøver at være fysisk knyttet til særlige partier eller blandinger. Vurderingen skal tage hensyn til behovet for at opretholde verifikationssystemets integritet og effektivitet, samtidig med at det undgås at lægge en urimelig byrde på industrien. Rapporten ledsages eventuelt af forslag til Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelse af andre verifikationsmetoder.

3. Medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at sikre, at de økonomiske aktører forelægger pålidelige oplysninger og på opfordring stiller de data, der er anvendt til at udarbejde oplysningerne, til rådighed for medlemsstaten. Medlemsstaterne kræver af de økonomiske aktører, at de sørger for en tilstrækkelig standard for en uafhængig kontrol af de oplysninger, de forelægger, og at de dokumenterer, at dette er blevet gjort. Det skal kontrolleres, at de systemer, der anvendes af de økonomiske aktører, er nøjagtige, pålidelige og sikret mod svindel. Der skal foretages en evaluering af frekvensen og metodologien i prøveudtagningen og dataenes pålidelighed.

De oplysninger, der er nævnt i første afsnit, skal navnlig omfatte oplysninger om opfyldelse af de bæredygtighedskriterier, der er nævnt i artikel 7b, stk. 2-5, passende og relevante oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet med henblik på beskyttelse af jord, vand og luft, genopretning af nedbrudte arealer og undgåelse af overdrevent vandforbrug i områder, hvor der er vandknaphed, samt passende og relevante oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet for at tage hensyn til de forhold, der er nævnt i artikel 7b, stk. 7, andet afsnit.

Kommissionen fastlægger efter rådgivningsproceduren i artikel 11, stk. 3, den i første og andet afsnit nævnte liste over passende og relevante oplysninger. Den påser navnlig, at afgivelsen af disse oplysninger ikke er en for stor administrativ byrde for aktørerne i almindelighed og for mindre landbrugere, producentorganisationer og kooperativer i særdeleshed.

De forpligtelser, der er fastlagt i dette stykke, finder anvendelse, uanset om biobrændstofferne er produceret inden for Fællesskabet eller er importeret.

Medlemsstaterne indberetter i sammenfattet form oplysningerne i første afsnit til Kommissionen. Kommissionen offentliggør et resumé af disse oplysninger på gennemsigtighedsplatformen i artikel 24 i direktiv 2009/28/EF under iagttagelse af fortroligheden af forretningsmæssigt følsomme oplysninger.

4. Fællesskabet bestræber sig på at indgå bilaterale eller multilaterale aftaler med tredjelande, der indeholder bestemmelser om bæredygtighedskriterier, der svarer til kriterierne i dette direktiv. Når Fællesskabet har indgået aftaler, der indeholder bestemmelser vedrørende emner omfattet af bæredygtighedskriterierne i artikel 7b, stk. 2-5, kan Kommissionen beslutte, at disse aftaler godtgør, at biobrændstoffer, der er fremstillet af råmaterialer dyrket i disse lande, overholder de omhandlede bæredygtighedskriterier. Ved indgåelsen af disse aftaler lægges der behørig vægt på de foranstaltninger, der er truffet med henblik på bevaring af områder, der leverer grundlæggende økosystemydelser i kritiske situationer (f.eks. beskyttelse af afvandingsområder og erosionskontrol), beskyttelse af jord, vand og luft, indirekte ændringer i arealanvendelsen, genopretning af nedbrudte arealer samt undgåelse af overdrevent vandforbrug i områder, hvor der er vandknaphed samt på de forhold, der er nævnt i artikel 7b, stk. 7.

Kommissionen kan beslutte, at frivillige nationale og internationale ordninger, der fastsætter standarder for fremstilling af biomasseprodukter, indeholder nøjagtige data med henblik på de i artikel 7b, stk. 2, omhandlede formål, eller godtgør, at partier af biobrændstoffer overholder bæredygtighedskriterierne i artikel 7b stk. 3-5. Kommissionen kan beslutte, at disse ordninger indeholder nøjagtige data til oplysning om foranstaltninger, der er truffet med henblik på bevaring af områder, der leverer grundlæggende økosystemydelser i kritiske situationer (f.eks. beskyttelse af afvandingsområder og erosionskontrol), beskyttelse af jord, vand og luft, genopretning af nedbrudte arealer og undgåelse af overdrevent vandforbrug i områder, hvor der er vandknaphed, samt på de forhold, der er nævnt i artikel 7b, stk. 7. Kommissionen kan også med henblik på artikel 7, stk. 3, litra b), nr. ii), anerkende områder til beskyttelse af sjældne, truede eller udryddelsestruede økosystemer eller arter, der er anerkendt ved internationale aftaler eller er medtaget på lister udarbejdet af mellemstatslige organisationer eller Den Internationale Naturværnsunion (IUCN).

Kommissionen kan beslutte, at frivillige nationale eller internationale ordninger til at måle drivhusgasbesparelser indeholder nøjagtige data med henblik på de i artikel 7b, stk. 2, omhandlede formål.

Kommissionen kan beslutte, at arealer, der indgår i et nationalt eller regionalt genopretningsprogram, der tager sigte på at forbedre stærkt nedbrudte eller stærkt forurenede arealer, opfylder kriterierne i bilag IV, del C, punkt 9.

5. Kommissionen vedtager kun beslutninger i henhold til stk. 4, hvis den pågældende aftale eller ordning opfylder tilstrækkelige standarder for pålidelighed, gennemsigtighed og uafhængig kontrol. Ordninger til at måle af drivhusgasbesparelser skal også overholde metodologikravene i bilag IV. Lister over områder med høj biodiversitetsværdi, jf. artikel 7b, stk. 3, litra b), nr. ii), skal opfylde rimelige standarder for objektivitet og overensstemmelse med internationalt anerkendte standarder samt sikre passende ankeprocedurer.

6. Beslutninger i henhold til stk. 4 vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 11, stk. 3. Sådanne beslutninger er gyldige i højst fem år.

7. Såfremt en økonomisk aktør fremlægger dokumentation eller data, der er opnået i overensstemmelse med en aftale eller en ordning, der har været genstand for en beslutning i henhold til stk. 4, kan en medlemsstat ikke, i det omfang dette er omfattet af den pågældende beslutning, kræve, at leverandøren fremlægger yderligere dokumentation for overholdelse af de bæredygtighedskriterier, der er fastsat i artikel 7b, stk. 2-5, eller oplysninger om de foranstaltninger, der er nævnt i stk. 2, andet afsnit.

8. Efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ undersøger Kommissionen anvendelsen af artikel 7b i relation til en kilde til biobrændstof og træffer senest seks måneder efter modtagelsen af en anmodning og i overensstemmelse med rådgivningsproceduren i artikel 11, stk. 3, afgørelse om, hvorvidt medlemsstaten kan tage biobrændstof fra denne kilde i betragtning med henblik på de i artikel 7a omhandlede formål.

9. Senest den 31. december 2012 aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om:

a) effektiviteten af det system, der er indført for forelæggelse af oplysninger om bæredygtighedskriterier, og

b) hvorvidt det er muligt og hensigtsmæssigt at indføre bindende krav vedrørende beskyttelse af luft, jord eller vand under hensyntagen til den seneste videnskabelige dokumentation og Fællesskabets internationale forpligtelser.

Kommissionen foreslår eventuelt korrigerende tiltag.

Artikel 7d

Beregning af vugge til grav-emissioner af drivhusgasser fra biobrændstoffer

1. Vugge til grav-emissioner af drivhusgasser fra biobrændstoffer beregnes med henblik på artikel 7a og artikel 7b, stk. 2, på følgende måde:

a) hvor en standardværdi for besparelser i drivhusgasemissionerne for den pågældende produktionsvej for biobrændstoffer er fastlagt i del A eller B i bilag IV, og hvor el-værdien for de pågældende biobrændstoffer beregnet i henhold til bilag IV, del C, punkt 7, er lig med eller mindre end nul, ved at anvende denne standardværdi

b) ved at anvende en faktisk værdi beregnet i overensstemmelse med den metodologi, som er fastlagt i bilag IV, del C, eller

c) ved at anvende en værdi, der beregnes som summen af faktorerne i den formel, der henvises til i bilag IV, del C, punkt 1, hvor de disaggregerede standardværdier i bilag IV, del D eller E, kan anvendes for nogle faktorer, og de faktiske værdier beregnet i overensstemmelse med den metodologi, der er fastlagt i bilag IV, del C, for alle andre faktorer.

2. Senest den 31. marts 2010 forelægger medlemsstaterne Kommissionen en rapport med en liste over de områder på deres territorium, der er klassificeret som niveau 2 i den fælles nomenklatur for statistiske regionale enheder (i det følgende benævnt »NUTS«) eller som et mere disaggregeret NUTS-niveau i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) 1059/2003 af 26. maj 2003 om indførelse af en fælles nomenklatur for regionale enheder (NUTS) (**), hvor typiske drivhusgasemissioner fra dyrkning af landbrugsråvarer kan forventes at være lavere end eller svare til de emissioner, der rapporteres under overskriften »Disaggregerede standardværdier for dyrkning« i bilag II, del D, til dette direktiv, ledsaget af en beskrivelse af den metode og de data, der er anvendt til udarbejdelsen af listen. Metoden tager jordbeskaffenhed, klima og forventede råmaterialeudbytter i betragtning.

3. Standardværdierne i bilag IV, del A, og de disaggregerede standardværdier for dyrkning i bilag IV, del D, må kun anvendes, når råmaterialerne hertil er:

a) dyrket uden for Fællesskabet

b) dyrket i Fællesskabet i områder, der er optaget på de lister, der er nævnt i stk. 2, eller

c) affald eller restprodukter, der ikke stammer fra landbrug, akvakultur eller fiskeri.

For biobrændstoffer, der ikke er omfattet af litra a), b) eller c), anvendes de faktiske værdier for dyrkning.

4. Senest den 31. marts 2010 aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om muligheden for at udarbejde lister over områder i tredjelande, hvor typiske drivhusgasemissioner fra dyrkning af landbrugsråvarer kan forventes at være lavere end eller svare til de emissioner, der rapporteres under overskriften "Dyrkning" i bilag IV, del D, så vidt muligt ledsaget af sådanne lister og en beskrivelse af den metode og de data, der er anvendt til udarbejdelsen af dem. Rapporten ledsages eventuelt af relevante forslag.

5. Kommissionen aflægger senest den 31. december 2012 og derefter hvert andet år rapport om de skønnede typiske værdier og standardværdier i bilag IV, del B og E, med særlig vægt på emissioner fra transport og forarbejdning og kan om nødvendigt beslutte at korrigere værdierne. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre af ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 11, stk. 4.

6. Senest den 31. december 2010 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet, der vurderer indvirkningerne af indirekte ændringer i arealanvendelsen på drivhusgasemissioner og foreslår måder, hvorpå disse indvirkninger kan minimeres. Rapporten ledsages eventuelt af et forslag, der bygger på den bedste tilgængelige videnskabelige dokumentation, indeholder en konkret metodologi til at tage højde for emissioner fra ændringer i kulstoflagre forårsaget af indirekte ændringer af arealanvendelsen og sikrer overensstemmelse med dette direktiv, navnlig artikel 7b, stk. 2.

Forslaget skal indeholde de nødvendige beskyttelsesforanstaltninger til sikring af investeringer, der er foretaget, før denne metodologi tages i anvendelse. For så vidt angår anlæg, som producerede biobrændstoffer før udgangen af 2013, medfører gennemførelsen af foranstaltningerne i første afsnit indtil den 31. december 2017 ikke, at biobrændstoffer

produceret af disse anlæg vurderes som ikke at opfylde dette direktivs bæredygtighedskrav, hvis de ellers ville have været i overensstemmelse med dem, og forudsat at disse biobrændstoffer opnår en besparelse i drivhusgasemissionen på mindst 45 %. Dette skal gælde for biobrændstofanlæggenes kapacitet ved udgangen af 2012.

Europa-Parlamentet og Rådet bestræber sig på senest den 31. december 2012 at træffe afgørelse om sådanne forslag fra Kommissionen.

7. Bilag IV kan tilpasses tekniske og videnskabelige fremskridt bl.a. ved tilføjelse af værdier for yderligere produktionsveje for biobrændstoffer for de samme eller for andre råmaterialer og ved at ændre metodologien i del C. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 11, stk. 4.

Hvad angår standardværdierne og metodologien i bilag IV, lægges der særlig vægt på:

- metoden for medregning af affald og restprodukter
- metoden for medregning af biprodukter
- metoden for medregning af biprodukter
- metoden for medregning af kraftvarmeproduktion, og
- den status, restprodukter fra landbruget får som biprodukter.

Standardværdierne for biodiesel fra vegetabilsk eller animalsk olieaffald tages op til revision så hurtigt som muligt.

Enhver tilpasning af eller tilføjelse til listen over standardværdier i bilag IV skal overholde følgende:

- a) hvis en faktors bidrag til de samlede emissioner er lille, eller hvis der er begrænset variation, eller hvis omkostningerne eller vanskelighederne ved at fastslå de faktiske værdier er store, skal standardværdierne være typiske for normale produktionsprocesser
- b) i alle andre tilfælde skal standardværdierne fastsættes konservativt sammenlignet med normale produktionsprocesser.

8. Der fastsættes detaljerede definitioner, herunder tekniske specifikationer, som er nødvendige for kategorierne i bilag IV, del C, punkt 9. Sådanne foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 11, stk. 4.

Artikel 7e

Gennemførelsesforanstaltninger og rapporter vedrørende biobrændstoffers bæredygtighed

1. De gennemførelsesforanstaltninger, der er omhandlet i dette direktivs artikel 7b, stk. 3, andet afsnit, artikel 7c, stk. 3, tredje afsnit, artikel 7c, stk. 6, artikel 7c, stk. 8, artikel 7d, stk. 5, artikel 7d, stk. 7, første afsnit, og artikel 7d, stk. 8, skal ligeledes tage fuldt hensyn til de formål, der er omhandlet i direktiv 2009/28/EF.

2. De rapporter fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet, der er omhandlet i dette direktivs artikel 7b, stk. 7, artikel 7c, stk. 2, artikel 7c, stk. 9, artikel 7d, stk. 4 og 5, samt artikel 7d, stk. 6, første afsnit, samt de rapporter og den information, der fremsendes i henhold til dette direktivs artikel 7c, stk. 3, første og femte afsnit, samt artikel 7d, stk. 2, skal udarbejdes og fremsendes i overensstemmelse med de formål, der er omhandlet i såvel direktiv 2009/28/EF som dette direktiv.

(*) EUT L 30 af 31.1.2009, s. 16

(**) EUT L 154 af 21.6.2003, s. 1«

7) Artikel 8, stk. 1, affattes således:

»1. Medlemsstaterne overvåger på grundlag af analysemetoderne i europæisk standard EN 228:2004 og EN 590:2004, at kravene i artikel 3 og 4 for henholdsvis benzin og dieselolie overholdes.«

8) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 8a*

Metalbaserede additiver

1. Kommissionen gennemfører en vurdering af sundheds- og miljørisici ved anvendelse af metalbaserede additiver i brændstof og udvikler til dette formål en prøvningsmetodologi. Den forelægger Europa-Parlamentet og Rådet sine konklusioner senest den 31. december 2012.

2. Indtil den i stk. 1 omhandlede prøvningsmetodologi er blevet udviklet, begrænses tilstedeværelsen af det metalbaserede additiv methylcyclopentadienyl-mangan tricarbonyl (MMT) i brændstoffer til 6 mg mangan pr. liter fra den 1. januar 2011. Grænsen skal være 2 mg mangan pr. liter fra den 1. januar 2014.

3. Den i stk. 2 omhandlede grænse for indholdet af MMT i brændstoffer revideres på grundlag af resultaterne af den vurdering, der gennemføres ved anvendelse af den i stk. 1 nævnte prøvningsmetodologi. Den kan reduceres til nul, hvis det er berettiget på baggrund af risikovurderingen. Den kan ikke forhøjes, medmindre det er berettiget på baggrund af risikovurderingen. En sådan foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 11, stk. 4.

4. Medlemsstater sikrer, at et mærke vedrørende indholdet af det metalbaserede additiv i brændstoffer altid præsenteres, når et metalbaseret additiv stilles til rådighed for forbrugere.

5. Mærket skal indeholde følgende tekst: »Indeholder metalbaserede additiver«.

6. Mærket skal placeres på samme sted som oplysningerne vedrørende brændstoftype og skal være klart synligt. Mærket skal have en størrelse og en skrifttype, der er klart synlig, og som er let læselig.«

9) Artikel 9 affattes således:

»Artikel 9

Rapportering

1. Kommissionen forelægger senest den 31. december 2012 og derefter hvert tredje år Europa-Parlamentet og Rådet en rapport, eventuelt ledsaget af et forslag om ændring af dette direktiv. Rapporten skal særlig omhandle følgende:

a) bilteknologiens anvendelse og udvikling og navnlig muligheden for at forhøje det maksimalt tilladte indhold af biobrændstof i benzin og dieselolie og behovet for at ændre den i artikel 3, stk. 3, fastsatte dato

b) Fællesskabets politik for CO₂-emissioner fra køretøjer til vejtransport

c) muligheden for at anvende kravene i bilag II og navnlig grænseværdien for polycykliske aromatiske kulbrinter på mobile ikke-vejgående maskiner (herunder fartøjer til sejlads ad indre vandveje), landbrugs- og skovbrugstraktorer, samt fritidsfartøjer

d) stigningen i brugen af detergenter i brændstof

e) brugen af andre metalbaserede additiver end MMT i brændstoffer

f) den samlede mængde komponenter, der anvendes i benzin og dieselolie for så vidt angår Fællesskabets miljølovgivning, herunder målene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (*) og dets datterdirektiver

g) følgerne af det i artikel 7a, stk. 2, omhandlede mål for reduktion af drivhusgasemissioner for emissionshandelsordningen

h) det eventuelle behov for tilpasning til artikel 2, stk. 6, artikel 2, stk. 7, og artikel 7a, stk. 2, litra b), med henblik på at vurdere mulige bidrag til opnåelse af målsætningen for drivhusgasreduktionerne på op til 10 % senest i 2020. Disse hensyn skal bygge på potentialet for reduktion af vugge til grav-emissioner af drivhusgasser fra brændstoffer og energi inden for fællesskabet, navnlig under hensyntagen til udviklingen inden for miljøforsvarlige CO₂-opsamlings- og lagringsteknologier, elektriske vejkøretøjer og omkostningseffektive måder at begrænse de i artikel 7a, stk. 2, litra b), omhandlede emissioner

i) muligheden for at indføre yderligere foranstaltninger med henblik på leverandørers begrænsning af vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed med 2 % i forhold til den i artikel 7a, stk. 5, litra b), omhandlede minimumsstandarder for brænd-

stoffer ved anvendelse af kreditter købt gennem mekanismen for bæredygtig udvikling i Kyotoprotokollen på de betingelser, der er fastsat i direktiv 2003/87/EF, med henblik på at vurdere mulige yderligere bidrag til gennemførelse af målsætningen for drivhusgasreduktionerne på op til 10 % senest i 2020 som nævnt i artikel 7a, stk. 2, litra c), i dette direktiv

j) en opdateret cost-benefit-analyse og en konsekvensanalyse af en reduktion af det maksimalt tilladte damptryk for benzin til under 60 kPa i sommerperioden.

2. Senest i 2014 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport vedrørende gennemførelsen af den i artikel 7a omhandlede målsætning for reduktion af drivhusgasemissionerne for 2020 under hensyntagen til behovet for at skabe overensstemmelse mellem dette mål og det mål, der er omhandlet i artikel 3, stk. 3, i direktiv 2009/28/EF, vedrørende den vedvarende energis andel i transport i lyset af de i nævnte direktivs artikel 23, stk. 8, og artikel 23, stk. 9, omhandlede rapporter.

Rapporten ledsages eventuelt af et forslag om ændring af målet.

^(*)EFT L 327 af 22.12.2000, s. 1.«

10) Artikel 10, stk. 1, affattes således:

»1. Hvis en tilpasning af de i bilag I eller II tilladte analysemetoder til den tekniske udvikling er nødvendig, kan ændringer, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 11, stk. 4. Bilag III kan også tilpasses den tekniske og videnskabelige udvikling. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 11, stk. 4.«

11) Artikel 11 affattes således:

»*Artikel 11*

Udvalgsprocedure

1. Med undtagelse af de i stk. 2 omhandlede tilfælde bistår Kommissionen af Udvalget om Brændstofkvalitet.

2. I spørgsmål vedrørende biobrændstoffers bæredygtighed, jf. artikel 7b, 7c og 7d, bistår Kommissionen af Udvalget om biobrændstoffers og flydende biobrændsels bæredygtighed som omhandlet i artikel 25, stk. 2, i direktiv 2009/28/EF.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

4. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.«

- 12) Artikel 14 udgår.
- 13) Bilag I, II, III og IV erstattes af teksten i bilaget til dette direktiv.

Artikel 2

Ændringer i direktiv 1999/32/EF

I direktiv 1999/32/EF foretages følgende ændringer:

- 1) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) nr. 3 affattes således:

»3) »skibsbrændstof«: ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, der er bestemt til eller anvendes om bord på et fartøj, herunder brændstoffer som defineret i ISO 8217. Det omfatter ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, der anvendes om bord på fartøjer til sejlads på indre vandveje eller fritidsfartøjer som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/68/EF af 16. december 1997 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra forbrændingsmotorer til montering i mobile ikke-vejgående maskiner (*) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/25/EF af 16. juni 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om fritidsfartøjer (**), når sådanne fartøjer er til søs

(*) EFT L 59 af 27.2.1998, s. 1

(**) EFT L 164 af 30.6.1994, s. 15.«

b) nr. 3j udgår.

- 2) I artikel 4b foretages følgende ændringer:

a) Overskriften affattes således: »Maksimalt svovlindhold i skibsbrændstoffer, der anvendes af skibe, som ligger ved kaj i fællesskabshavne«

b) Stk. 1, litra a), udgår.

c) Stk. 2, litra b), udgår.

- 3) Artikel 6, stk. 1a, tredje afsnit, affattes således:

»Prøvetagning påbegyndes på den dato, hvor den pågældende grænseværdi for maksimalt svovlindhold i det pågældende brændstof træder i kraft. Prøvetagning foretages med tilstrækkelig hyppighed, i tilstrækkelige mængder og på en sådan måde, at de udtagne prøver er repræsentative for det undersøgte brændstof og for det brændstof, der anvendes af skibe, når de befinder sig inden for relevante havområder og havne.«

*Artikel 3***Ophævelse**

Direktiv 93/12/EØF ophæves.

*Artikel 4***Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 2010.

De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

*Artikel 5***Ikrafttræden**

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

*Artikel 6***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.
Udfærdiget i Strasbourg, den 23. april 2009.

På Europa-Parlamentets vegne
H.-G. Pöttering
Formand

På Rådets vegne
P. Nečas
Formand

BILAG

»BILAG I

**MILJØSPECIFIKATIONER FOR KOMMERCIELLE BRÆNDSTOFFER TIL BRUG I
KØRETØJER MED MOTOR MED STYRET TÆNDING**

Type: **Benzin**

Parameter ⁽¹⁾	Enhed	Grænseværdier ⁽²⁾	
		Minimum	Maksimum
Research-oktantal		95 ⁽³⁾	—
Motoroktantal		85	—
Damptryk, sommer ⁽⁴⁾	kPa	—	60,0 ⁽⁵⁾
Destillation:			
— fordampet ved 100 °C	% v/v	46,0	—
— fordampet ved 150 °C	% v/v	75,0	—
Kulbrinter:			
— olefiner	% v/v	—	18,0
— aromater	% v/v	—	35,0
— benzen	% v/v	—	1,0
Oxygenindhold	% m/m		3,7
Oxygenater			
—Methanol	% v/v		3,0
— ethanol, stabilisatorer kan være tilsat	% v/v		10,0
— isopropylalkohol	% v/v	—	12,0
— tertbutylalkohol	% v/v	—	15,0
— isobutylalkohol	% v/v	—	15,0
— ethere med 5 kulstofatomer pr. molekyle og derover	% v/v	—	22,0
— andre oxygenater ⁽⁶⁾	% v/v	—	15,0
Svovlindhold	mg/kg	—	10,0
Blyindhold	g/l	—	0,005

⁽¹⁾Prøvningsmetoderne er de i EN 228:2004 anførte metoder. Medlemsstaterne kan vedtage en anden analysemetode end EN 228:2004, hvis dens nøjagtigheds- og præcisionsniveau er mindst lige så højt som for den analysemetode, den erstatter.

⁽²⁾De anførte værdier er »sande værdier«. Opstillingen af grænseværdierne bygger på EN ISO 4259:2006 »Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test«, og ved fastsættelsen af en minimumsværdi er der medregnet en minimumsdiference på 2R over nul (R = reproducerbarhed). Resultaterne af de individuelle målinger skal fortolkes på grundlag af kriterierne i EN ISO 4259:2006.

⁽³⁾Medlemsstaterne kan beslutte fortsat at tillade markedsføring af blyfri normalbenzin, som har et motoroktantal (MON) på mindst 81 og et research-oktantal (RON) på mindst 91.

⁽⁴⁾Sommerperioden begynder senest 1. maj og slutter tidligst 30. september. For medlemsstater med lave sommertemperaturer begynder sommerperioden senest 1. juni og slutter tidligst 31. august.

⁽⁵⁾I medlemsstater med lave sommertemperaturer, som er omfattet af undtagelsesbestemmelser i henhold til artikel 3, stk. 4 og stk. 5, skal det maksimale damptryk være 70 kPa. I medlemsstater, som er omfattet af en undtagelsesbestemmelse i henhold til artikel 3, stk. 4 og 5, vedrørende benzin med indhold af ethanol, skal det maksimale damptryk være 60 kPa plus den tilladte damptryksafvigelse angivet i bilag III.

⁽⁶⁾Andre monovalente alkoholer og ethere, hvis slutkogepunkt ikke er højere end det slutkogepunkt, der er fastsat i EN 228:2004.

BILAG II

MILJØSPECIFIKATIONER FOR KOMMERCIELLE BRÆNDSTOFFER TIL BRUG I KØRETØJER MED MOTOR MED KOMPRESSIØNSTÆNDING

Type: Diesel

Parameter ⁽¹⁾	Enhed	Grænseværdier ⁽²⁾	
		Minimum	Maksimum
Cetantal		51,0	—
Massefylde ved 15 °C	kg/m ⁽³⁾	—	845,0
Destillation: — 95 % v/v genvundet ved	°C	—	360,0
Polycykliske aromatiske kulbrinter	% m/m	—	8,0
Svovlindhold	mg/kg	—	10,0
FAME-indhold — EN 14078	% v/v	—	7,0 ⁽³⁾

⁽¹⁾Prøvningsmetoderne er de i EN 590:2004 anførte metoder. Medlemsstaterne kan vedtage en anden analysemetode end EN 590:2004, hvis dens nøjagtigheds- og præcisionsniveau er mindst lige så højt som for den analysemetode, den erstatter.

⁽²⁾De anførte værdier er »sande værdier«. Opstillingen af grænseværdierne bygger på EN ISO 4259:2006 »Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test«, og ved fastsættelsen af en minimumsværdi er der medregnet en minimumsdifference på 2R over nul (R = reproducerbarhed). Resultaterne af de individuelle målinger skal fortolkes på grundlag af kriterierne i EN ISO 4259:2006.

⁽³⁾FAME skal være i overensstemmelse med EN 14214.

BILAG III

TILLADT DAMPTRYKSAFVIGELSE FOR BENZIN MED INDHOLD AF BIOETHANOL

Bioethanolindhold (% v/v)	Tilladt damptryksafvigelse (kPa)
0	0
1	3,65
2	5,95
3	7,20
4	7,80

5	8,0
6	8,0
7	7,94
8	7,88
9	7,82
10	7,76

Den tilladte damptryksafvigelse for bioethanolindhold mellem de anførte værdier beregnes ved lineær interpolation mellem det umiddelbart højere og umiddelbart lavere bioethanolindhold.

BILAG IV

REGLER FOR BEREGNING AF VUGGE TIL GRAV-EMISSIONEN AF DRIVHUSGASSER FRA BIOBRÆNDSTOFFER

A. Typiske værdier og standardværdier for biobrændstoffer, når de produceres uden nettokulstofemission som følge af ændret arealanvendelse

Produktionsvej for biobrændstof	Typisk besparelse i drivhusgasemissioner	Standardværdi for besparelse i drivhusgasemissioner
ethanol fra sukkerroer	61 %	52 %
ethanol fra hvede (procesbrændsel ikke præciseret)	32 %	16 %
ethanol fra hvede (brunkul som procesbrændsel i kraftvarmeanlæg)	32 %	16 %
ethanol fra hvede (naturgas som procesbrændsel i konventionelt kedelanlæg)	45 %	34 %
ethanol fra hvede (naturgas som procesbrændsel i kraftvarmeanlæg)	53 %	47 %
ethanol fra hvede (halm som procesbrændsel i kraftvarmeanlæg)	69 %	69 %
ethanol fra majs, produceret i Fællesskabet (naturgas som procesbrændsel i kraftvarmeanlæg)	56 %	49 %
ethanol fra sukkerrør	71 %	71 %
andelen fra vedvarende energikilder af ethyl-tert-butylether (ETBE)	Svarende til den anvendte produktionsvej for ethanol	

andelen fra vedvarende energikilder af tert-amylethylether (TAEF)	Svarende til den anvendte produktionsvej for ethanol	
biodiesel fra rapsfrø	45 %	38 %
biodiesel fra solsikke	58 %	51 %
biodiesel fra sojabønner	40 %	31 %
biodiesel fra palmeolie (ikke-specificeret proces)	36 %	19 %
biodiesel fra palmeolie (proces med methanopsamling ved oliemøllen)	62 %	56 %
biodiesel fra vegetabilsk eller animalsk (*) olieaffald	88 %	83 %
hydrogeneret vegetabilsk olie fra rapsfrø	51 %	47 %
hydrogeneret vegetabilsk olie fra solsikke	65 %	62 %
hydrogeneret vegetabilsk olie fra palmer (ikke-specificeret proces)	40 %	26 %
hydrogeneret vegetabilsk olie fra palmer (proces med methanopsamling ved oliemøllen)	68 %	65 %
ren vegetabilsk olie fra rapsfrø	58 %	57 %
biogas fra organisk kommunalt affald, som komprimeret naturgas	80 %	73 %
biogas fra gylle, som komprimeret naturgas	84 %	81 %
biogas fra fast husdyrgødning, som komprimeret naturgas	86 %	82 %

(*)Ekskl. animalsk olie fremstillet af animalske biprodukter, der er klassificeret som kategori 3-materiale i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1774/2002 af 3. oktober 2002 om sundhedsbestemmelser for animalske biprodukter, som ikke er bestemt til konsum ⁽¹⁾.

⁽¹⁾EFT L 273 af 10.10.2002, s. 1.

B. Skønnede typiske værdier og standardværdier for fremtidige biobrændstoffer, der ikke var på markedet, eller der kun var på markedet i ubetydelig mængde, i januar 2008, når de produceres uden nettokulstofemission som følge af ændret arealanvendelse

Produktionsvej for biobrændstof	Typisk besparelse i drivhusgasemissioner	Standardværdi for besparelse i drivhusgasemissioner
ethanol fra hvedehalm	87 %	85 %
ethanol fra træaffald	80 %	74 %
ethanol fra dyrket træ	76 %	70 %
Fischer-Tropsch-diesel fra træaffald	95 %	95 %
Fischer-Tropsch-diesel fra dyrket træ	93 %	93 %
dimethylether (DME) fra træaffald	95 %	95 %
DME fra dyrket træ	92 %	92 %
methanol fra træaffald	94 %	94 %
methanol fra dyrket træ	91 %	91 %
andelen fra vedvarende energikilder af methyl-tert-butylether (MTBE)	Svarende til den anvendte produktionsvej for methanol	

C. Metodologi

1. Drivhusgasemissionerne fra produktion og anvendelse af biobrændstoffer beregnes efter følgende formel:

$$E = e_{ec} + e_1 + e_p + e_{td} + e_u - e_{sca} - e_{ccs} - e_{ccr} - e_{ee}$$

hvor

E = de samlede emissioner fra anvendelsen af brændstoffet

e_{ec} = emissionerne fra udvinding eller dyrkning af råmaterialerne

e_1 = de årlige emissioner fra ændringer i kulstoflagrene som følge af ændringer i arealanvendelsen

e_p = emissionerne fra forarbejdning

e_{td} = emissionerne fra transport og distribution

e_u = emissionerne fra selve anvendelsen af brændstoffet

e_{sca} = emissionsbesparelse fra akkumulering af kulstof i jorden via forbedret landbrugsforvaltning

e_{ccs} = emissionsbesparelse fra opsamling og geologisk lagring af CO_2

e_{ccr} = emissionsbesparelse fra opsamling og erstatning af CO_2 , og

e_{ee} = emissionsbesparelse fra overskydende elektricitet fra kraftvarmeværker.

Emissioner fra fremstilling af maskiner og udstyr medregnes ikke.

2. Drivhusgasemissionerne fra brændstoffer, E , udtrykkes i gram CO_2 -ækvivalenter pr. MJ brændstof, gCO_{2eq}/MJ .

3. Uanset bestemmelsen i punkt 2 kan de værdier, der beregnes i gCO_{2eq}/MJ , korrigeres for forskelle mellem brændstofferne med hensyn til udført nyttearbejde, udtrykt i km/MJ . Sådanne korrektioner må kun foretages, hvis der fremlægges dokumentation for forskellene i udført nyttearbejde.

4. Besparelsen i drivhusgasemissionerne for biobrændstoffer beregnes efter følgende formel:

$$BESPARELSE = (E_F - E_B)/E_F$$

hvor

E_B = de samlede emissioner fra biobrændstoffet og

E_F = de samlede emissioner fra det fossile brændstof, der sammenlignes med.

5. Ved beregningen efter punkt 1 medregnes drivhusgasserne CO_2 , N_2O og CH_4 . Der benyttes følgende koefficienter ved beregning af CO_2 -ækvivalenter:

CO_2 : 1

N_2O : 296

CH_4 : 23

6. I emissionerne fra udvinding eller dyrkning af råmaterialerne, e_{ec} , indgår emissioner fra følgende: selve udvindings- eller dyrkningsprocessen, indsamlingen af råmaterialerne, svind og lækager, fremstillingen af kemikalier eller produkter, der benyttes ved udvindingen eller dyrkningen. Opsamling af CO_2 ved dyrkning af råmaterialer medregnes ikke.

Certificeret reduktion af drivhusgasemissioner ved afbrænding (flaring) på olieproduktionssteder hvor som helst i verden fratrækkes. I stedet for de faktiske værdier af emissionen

fra dyrkning kan der benyttes skøn, der bygger på gennemsnit for geografiske områder, der er mindre end dem, der ligger til grund for beregningen af standardværdierne.

7. Årlige emissioner fra ændringer i kulstoflagrene som følge af ændringer i arealanvendelsen, e_1 , beregnes ved fordeling af de samlede emissioner ligeligt over 20 år. Sådanne emissioner beregnes efter følgende formel:

$$e_1 = (CS_R - CS_A) \times 3,664 \times 1/20 \times 1/P - e_B^{(1)}$$

⁽¹⁾ Størrelsen 3,664 er den kvotient, der fås ved at dividere molekylvægten af CO₂ (44,010 g/mol) med molekylvægten af kulstof (12,011 g/mol).

hvor

e_1 = de årlige drivhusgasemissioner fra ændringer i kulstoflagrene som følge af ændringer i arealanvendelsen (målt i vægtmængde CO₂-ækvivalenter pr. biobrændstofenergienhed)

CS_R = det kulstoflager pr. arealenhed, der svarer til referencearealanvendelsen (målt i vægtmængde kulstof pr. arealenhed, inkl. jord og planter). Som referencearealanvendelse gælder arealanvendelsen i januar 2008 eller 20 år, før råmaterialet er høstet, afhængigt af hvilken der er senest

CS_A = det kulstoflager pr. arealenhed, der svarer til den faktiske arealanvendelse (målt i vægtmængde kulstof pr. arealenhed, inkl. både jord og vegetation). I tilfælde, hvor kulstoflagrene akkumuleres over mere end et år, skal den værdi, der tillægges CS_A , være det skønnede lager pr. arealenhed efter tyve år, eller når afgrøden er moden, afhængigt af hvilket der er tidligst

P = afgrødens produktivitet (målt i biobrændstoffets energiindhold pr. arealenhed pr. år), og

e_B = bonus på 29 gCO_{2eq}/MJ biobrændstoffer, såfremt biomassen stammer fra genoprettede nedbrudte arealer på de i punkt 8 omhandlede betingelser.

8. Bonussen på 29 gCO_{2eq}/MJ finder anvendelse, såfremt det kan dokumenteres, at det pågældende areal:

a) ikke blev udnyttet til landbrugsformål eller nogen anden aktivitet i januar 2008 og

b) hører under en af følgende kategorier:

i) stærkt nedbrudt areal, herunder sådanne arealer, der tidligere har været udnyttet til landbrugsformål

ii) stærkt forurenet areal.

Bonussen på 29 gCO_{2eq}/MJ finder anvendelse i en periode på op til ti år fra tidspunktet for omlægningen af jorden til landbrugsmæssig udnyttelse, forudsat at der på arealer, der hører

under nr. i), sikres en regelmæssig vækst i kulstoflageret samt en anselig reduktion af erosionen, og at der på arealer, der hører under nr. ii), sker en reduktion af jordforureningen.

9. Kategorierne i punkt 8, litra b), defineres som følger:

a) »stærkt nedbrudte arealer« betyder arealer, som i et betydeligt tidsrum har været enten betydeligt tilsaltede eller har haft et særlig lavt indhold af organiske materialer, og som har været stærkt eroderet

b) "stærkt forurenede arealer" betyder arealer, der ikke er egnede til dyrkning af fødevarer og foder på grund af jordforureningen.

Sådanne arealer skal omfatte arealer, der har været genstand for en kommissionsbeslutning i overensstemmelse med artikel 7c, stk. 3, fjerde afsnit.

10. De retningslinjer, der vedtages i overensstemmelse med bilag V, del C, punkt 10, i direktiv 2009/28/EF, udgør grundlaget for beregning af kulstoflagre i jord i forbindelse med dette direktiv.

11. I emissionerne fra forarbejdning, e_p , skal indgå emissioner fra følgende: selve forarbejdningen, svind og lækager, fremstillingen af kemikalier eller produkter, der benyttes ved forarbejdningen.

Ved indregningen af det elforbrug, der ikke produceres på brændstofproduktionsanlægget selv, antages intensiteten af drivhusgasemissionerne ved produktion og distribution af den pågældende elektricitet at have samme størrelse som den gennemsnitlige emissionsintensitet ved produktion og distribution af elektricitet i et nærmere defineret område. Som en undtagelse fra denne regel kan producenter benytte en gennemsnitsværdi for et enkelt elværks elproduktion, hvis det pågældende værk ikke er tilsluttet elnettet.

12. I emissionerne fra transport og distribution, e_{td} , indgår emissioner fra transport og oplagring af råmaterialer og halvfabrikata samt fra oplagring og distribution af færdigvarer. Emissioner fra transport og distribution, der medtages i henhold til punkt 6, er ikke omfattet af dette punkt.

13. Emissionerne fra selve anvendelsen af brændstoffet, e_u sættes til nul for biobrændstoffer.

14. Emissionsbesparelser fra opsamling og geologisk lagring af CO_2 , e_{CCS} , der ikke allerede er medregnet i e_p , må kun omfatte emissioner, der undgås ved opsamling og lagring af CO_2 , hvis emission er direkte knyttet til udvinding, transport, forarbejdning og distribution af brændstof.

15. Emissionsbesparelser fra opsamling og erstatning af CO_2 , e_{CCr} , må kun omfatte emissioner, der undgås ved opsamling af CO_2 , hvis kulstof hidrører fra biomasse, og som anvendes til at erstatte fossilt afledt CO_2 , der indgår i kommercielle produkter og tjenesteydelser.

16. Emissionsbesparelser fra overskydende elektricitet fra kraftvarmeværker, e_{ee} , medregnes for så vidt angår den overskydende elektricitet, der produceres på brændstofproduktionsanlæg med kraftvarmeværk, undtagen hvis det benyttede brændsel er et andet biprodukt end et restprodukt fra landbruget. Når denne overskydende elektricitet gøres op, ansættes kraftvarmeværkets størrelse til, hvad der mindst er nødvendigt for, at kraftvarmeværket kan levere den nødvendige varme til brændstofproduktionen. Besparelserne i drivhusgasemissionen ved denne overskydende elektricitet sættes til at være lig med den mængde drivhusgas, der ville være udledt ved produktion af samme mængde af elektricitet på et kraftværk med samme brændsel som kraftvarmeværkets.

17. Hvis der ved en brændstofproduktionsproces fremstilles en kombination af det brændstof, hvis emissioner beregnes, og et eller flere andre produkter (biprodukter), fordeles drivhusgasemissionerne mellem brændstoffet eller dets mellemprodukt og biprodukterne i forhold til deres energiindhold (udtrykt ved nedre brændværdi for alle andre biprodukter end elektricitet).

18. De emissioner, der skal fordeles ved beregningen under punkt 17, er $e_{ec} + e_i$, + de brøkdele af e_p , e_{td} og e_{ee} , som finder sted til og med det procestrin, hvor et biprodukt er fremstillet. Hvis der på et tidligere procestrin i livscyklussen er sket allokering til biprodukter, træder den brøkdel af disse emissioner, der i det sidste procestrin er tilskrevet brændstofmellemproduktet, i stedet for den fulde emission ved beregningen.

Alle biprodukter, herunder elektricitet, der ikke er omfattet af punkt 16, tages med ved beregningen, undtagen restprodukter fra landbruget, herunder halm, bagasse, bælg, avner og nøddeskaller. Biprodukter med negativt energiindhold sættes ved beregningen til et energiindhold på nul.

Affald, restprodukter fra landbruget, herunder halm, bagasse, bælg, avner og nøddeskaller, og restprodukter fra forarbejdning, herunder råglycerin (glycerin, der ikke er raffineret), sættes til at have drivhusgasemissioner på nul i de processer i deres livscyklus, der ligger forud for indsamlingen af disse materialer.

For brændstoffer, der fremstilles i raffinaderier, benyttes raffinaderiet som den enhed, der lægges til grund for beregningen i punkt 17.

19. Ved beregninger efter formelen i punkt 4 benyttes som værdi for emissionen fra det fossile brændstof, der sammenlignes med, E_F , den senest kendte faktiske gennemsnitsemmission fra den fossile del af benzin og diesel, der forbruges i Fællesskabet, som indberettet i henhold til dette direktiv. Foreligger der ingen data, benyttes værdien $83,8 \text{ gCO}_{2eq}/\text{MJ}$.

D. Disaggregerede standardværdier for biobrændstoffer:

Disaggregerede standardværdier for dyrkning: » e_{ec} « som defineret i dette bilags del C

Produktionsvej for biobrændstof	Typiske drivhusgasemissioner ($\text{gCO}_{2eq}/\text{MJ}$)	Standardværdi for drivhusgasemissioner ($\text{gCO}_{2eq}/\text{MJ}$)

ethanol fra sukkerroer	12	12
ethanol fra hvede	23	23
ethanol fra majs, produceret i Fællesskabet	20	20
ethanol fra sukkerrør	14	14
andelen fra vedvarende energikilder af ETBE	Svarende til den anvendte produktionsvej for ethanol	
andelen fra vedvarende energikilder af TAEE	Svarende til den anvendte produktionsvej for ethanol	
biodiesel fra rapsfrø	29	29
biodiesel fra solsikke	18	18
biodiesel fra sojabønner	19	19
biodiesel fra palmeolie	14	14
biodiesel fra vegetabilsk eller animalsk (*) olieaffald	0	0
hydrogeneret vegetabilsk olie fra rapsfrø	30	30
hydrogeneret vegetabilsk olie fra solsikke	18	18
hydrogeneret vegetabilsk olie fra palmer	15	15
ren vegetabilsk olie fra rapsfrø	30	30
biogas fra organisk kommunalt affald, som komprimeret naturgas	0	0
biogas fra gylle, som komprimeret naturgas	0	0
biogas fra fast husdyrgødning, som komprimeret naturgas	0	0

(*)Ekskl. animalsk olie fremstillet af animalske biprodukter, der er klassificeret som kategori 3-materiale i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1774/2002.

Disaggregerede standardværdier for forarbejdning (herunder overskydende el): » $e_p - e_{ee}$ « som defineret i dette bilags del C

Produktionsvej for biobrændstof	Typiske drivhusgasemissioner (gCO _{2eq} /MJ)	Standardværdi for drivhusgasemissioner (gCO _{2eq} /MJ)
ethanol fra sukkerroer	19	26
ethanol fra hvede (procesbrændsel ikke præciseret)	32	45
ethanol fra hvede (brunkul som procesbrændsel i kraftvarmeanlæg)	32	45
ethanol fra hvede (naturgas som procesbrændsel i konventionelt kedelanlæg)	21	30
ethanol fra hvede (naturgas som procesbrændsel i kraftvarmeanlæg)	14	19
ethanol fra hvede (halm som procesbrændsel i kraftvarmeanlæg)	1	1
ethanol fra majs, produceret i Fællesskabet (naturgas som procesbrændsel i kraftvarmeanlæg)	15	21
ethanol fra sukkerrør	1	1
andelen fra vedvarende energikilder af ETBE	Svarende til den anvendte produktionsvej for ethanol	
andelen fra vedvarende energikilder af TAEE	Svarende til den anvendte produktionsvej for ethanol	
biodiesel fra rapsfrø	16	22
biodiesel fra solsikke	18	26
biodiesel fra sojabønner	18	26
biodiesel fra palmeolie (ikke-specificeret proces)	35	49
biodiesel fra palmeolie (proces med methanopsamling ved oliemøllen)	13	18
biodiesel fra vegetabilsk eller animalsk olieaffald	9	13

hydrogeneret vegetabilsk olie fra rapsfrø	10	13
hydrogeneret vegetabilsk olie fra solsikke	10	13
hydrogeneret vegetabilsk olie fra palmer (ikke-specificeret proces)	30	42
hydrogeneret vegetabilsk olie fra palmer (proces med methanopsamling ved oliemøllen)	7	9
ren vegetabilsk olie fra rapsfrø	4	5
biogas fra organisk kommunalt affald, som komprimeret naturgas	14	20
biogas fra gylle, som komprimeret naturgas	8	11
biogas fra fast husdyrgødning, som komprimeret naturgas	8	11

Disaggregerede standardværdier for transport og distribution: »e_{td}« som defineret i dette bilags del C

Produktionsvej for biobrændstof	Typiske drivhusgasemissioner (gCO _{2eq} /MJ)	Standardværdi for drivhusgasemissioner (gCO _{2eq} /MJ)
ethanol fra sukkerroer	2	2
ethanol fra hvede	2	2
ethanol fra majs, produceret i Fællesskabet	2	2
ethanol fra sukkerrør	9	9
andelen fra vedvarende energikilder af ETBE	Svarende til den anvendte produktionsvej for ethanol	
andelen fra vedvarende energikilder af TAEE	Svarende til den anvendte produktionsvej for ethanol	
biodiesel fra rapsfrø	1	1
biodiesel fra solsikke	1	1

biodiesel fra sojabønner	13	13
biodiesel fra palmeolie	5	5
biodiesel fra vegetabilsk eller animalsk olieaffald	1	1
hydrogeneret vegetabilsk olie fra rapsfrø	1	1
hydrogeneret vegetabilsk olie fra solsikke	1	1
hydrogeneret vegetabilsk olie fra palmer	5	5
ren vegetabilsk olie fra rapsfrø	1	1
biogas fra organisk kommunalt affald, som komprimeret naturgas	3	3
biogas fra gylle, som komprimeret naturgas	5	5
biogas fra fast husdyrgødning, som komprimeret naturgas	4	4

I alt for dyrkning, forarbejdning, transport og distribution

Produktionsvej for biobrændstof	Typiske drivhusgasemissioner (gCO _{2eq} /MJ)	Standardværdi for drivhusgasemissioner (gCO _{2eq} /MJ)
ethanol fra sukkerroer	33	40
ethanol fra hvede (procesbrændsel ikke præciseret)	57	70
ethanol fra hvede (brunkul som procesbrændsel i kraftvarmeanlæg)	57	70
ethanol fra hvede (naturgas som procesbrændsel i konventionelt kedelanlæg)	46	55
ethanol fra hvede (naturgas som procesbrændsel i kraftvarmeanlæg)	39	44

ethanol fra hvede (halm som procesbrændsel i kraftvarmeanlæg)	26	26
ethanol fra majs, produceret i Fællesskabet (naturgas som procesbrændsel i kraftvarmeanlæg)	37	43
ethanol fra sukkerrør	24	24
andelen fra vedvarende energikilder af ETBE	Svarende til den anvendte produktionsvej for ethanol	
andelen fra vedvarende energikilder af TAE	Svarende til den anvendte produktionsvej for ethanol	
biodiesel fra rapsfrø	46	52
biodiesel fra solsikke	35	41
biodiesel fra sojabønner	50	58
biodiesel fra palmeolie (ikke-specificeret proces)	54	68
biodiesel fra palmeolie (proces med methanopsamling ved oliemøllen)	32	37
biodiesel fra vegetabilsk eller animalsk olieaffald	10	14
hydrogeneret vegetabilsk olie fra rapsfrø	41	44
hydrogeneret vegetabilsk olie fra solsikke	29	32
hydrogeneret vegetabilsk olie fra palmer (ikke-specificeret proces)	50	62
hydrogeneret vegetabilsk olie fra palmer (proces med methanopsamling ved oliemøllen)	27	29
ren vegetabilsk olie fra rapsfrø	35	36
biogas fra organisk kommunalt affald, som komprimeret naturgas	17	23
biogas fra gylle, som komprimeret naturgas	13	16

biogas fra fast husdyrgødning, som komprimeret naturgas	12	15
---	----	----

E. **Skønnede disaggregerede standardværdier for fremtidige biobrændstoffer, der ikke var på**

Disaggregerede værdier for dyrkning: » e_{ec} « som defineret i dette bilags del C

Produktionsvej for biobrændstof	Typiske drivhusgasemissioner (gCO _{2eq} /MJ)	Standardværdi for drivhusgasemissioner (gCO _{2eq} /MJ)
ethanol fra hvedehalm	3	3
ethanol fra træaffald	1	1
ethanol fra dyrket træ	6	6
Fischer-Tropsch-diesel fra træaffald	1	1
Fischer-Tropsch-diesel fra dyrket træ	4	4
DME fra træaffald	1	1
DME fra dyrket træ	5	5
methanol fra træaffald	1	1
methanol fra dyrket træ	5	5
andelen fra vedvarende energikilder af MTBE	Svarende til den anvendte produktionsvej for methanol	

Disaggregerede værdier for forarbejdning (herunder overskydende elektricitet): » e_p — e_{ee} « som defineret i dette bilags del C

Produktionsvej for biobrændstof	Typiske drivhusgasemissioner (gCO _{2eq} /MJ)	Standardværdi for drivhusgasemissioner (gCO _{2eq} /MJ)
ethanol fra hvedehalm	5	7
ethanol fra træ	12	17
Fischer-Tropsch-diesel fra træ	0	0

DME træ	0	0
methanol fra træ	0	0
andelen fra vedvarende energikilder af MTBE	Svarende til den anvendte produktionsvej for methanol	

Disaggregerede værdier for transport og distribution: »e_{td}« som defineret i dette bilags del C

Produktionsvej for biobrændstof	Typiske drivhusgasemissioner (gCO _{2eq} /MJ)	Standardværdi for drivhusgasemissioner (gCO _{2eq} /MJ)
ethanol fra hvedehalm	2	2
ethanol fra træaffald	4	4
ethanol fra dyrket træ	2	2
Fischer-Tropsch-diesel fra træaffald	3	3
Fischer-Tropsch-diesel fra dyrket træ	2	2
DME fra træaffald	4	4
DME fra dyrket træ	2	2
methanol fra træaffald	4	4
methanol fra dyrket træ	2	2
andelen fra vedvarende energikilder af MTBE	Svarende til den anvendte produktionsvej for methanol	

I alt for dyrkning, forarbejdning, transport og distribution

Produktionsvej for biobrændstof	Typiske drivhusgasemissioner (gCO _{2eq} /MJ)	Standardværdi for drivhusgasemissioner (gCO _{2eq} /MJ)
ethanol fra hvedehalm	11	13
ethanol fra træaffald	17	22
ethanol fra dyrket træ	20	25

Fischer-Tropsch-diesel fra træaffald	4	4
Fischer-Tropsch-diesel fra dyrket træ	6	6
DME fra træaffald	5	5
DME fra dyrket træ	7	7
methanol fra træaffald	5	5
methanol fra dyrket træ	7	7
andelen fra vedvarende energikilder af MTBE	Svarende til den anvendte produktionsvej for methanol«	

(**)

(***)

(

)