

Forslag

til

Lov om biobrændstoffer

§ 1. Loven har til formål at fremme anvendelsen af biobrændstoffer til landtransport med henblik på at bidrage til opfyldelsen af Danmarks internationale klimaforpligtelser. Biobrændstofferne skal erstatte op til 5,75 pct. af den benzin og diesel, der anvendes til landtransport.

§ 2. I denne lov forstås ved følgende:

- 1) *Biobrændstof*: Flydende eller gasformigt brændstof til transport, fremstillet på grundlag af biomasse.
- 2) *Biomasse*: Den bionedbrydelige del af produkter, affald og rester fra landbrug (herunder vegetabiliske og animalske stoffer), skovbrug og tilknyttede industrier samt den bionedbrydelige del af affald fra industri og husholdninger.

§ 3. Enhver virksomhed, som importerer eller producerer benzin eller dieselolie, er omfattet af denne lov. Virksomheden har pligt til at sikre, at mindst 5,75 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af benzin og dieselolie til landtransport, målt efter energiindhold, udgøres af biobrændstoffer. Forpligtelsen gælder ved alt salg, bortset fra salg til eksport og salg til de af loven omfattede virksomheder. Forpligtelsen skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår.

Stk. 2. Klima- og energiministeren kan fastsætte regler om, at virksomhedernes forpligtelse efter stk. 1 til at sælge biobrændstoffer, fastsættes med en anden biobrændstofandel, der ikke overstiger 5,75 pct.

Stk. 3. Klima- og energiministeren kan fastsætte regler om biobrændstoffernes specifikationer, herunder den nedre brændværdi (energiindhold) som skal iagttages ved opfyldelsen af forpligtelsen.

§ 4. Klima- og energiministeren fastsætter regler om kravene til biobrændstoffernes bæredygtighed, herunder krav om drivhusgasreduktion og energiafgrødernes oprindelse. Disse krav skal være i overensstemmelse med EU's kriterier for bæredygtighed.

§ 5. Virksomheden sender årligt en rapport til klima- og energiministeren med dokumentation for, at virksomheden det foregående kalenderår har opfyldt forpligtelsen efter § 3, stk. 1 og 2. Klima- og energiministeren kan fastsætte regler om rapporteringsforpligtelsen, herunder regler om rapportens form, indhold og opgørelsesmetoder, om hvorledes oplysningerne skal verificeres og hvem de skal verificeres af, samt frist for aflevering af rapporten.

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

Stk. 2. Klima- og energiministeren kan indhente oplysninger hos virksomheder omfattet af denne lov, som er nødvendige for ministerens varetagelse af sine opgaver efter loven.

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

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

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

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

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

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

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

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

Stk. 3. Klima- og energiministeren kan bemyndige en virksomhed, en sagkyndig institution eller en organisation til at udøve nærmere angivne beføjelser vedrørende tilsyn, kontrol eller akkrediteret certificering samt sekretariatsbistand til ministeren i henhold til denne lov.

§ 10. Klima- og energiministeren kan fastsætte regler om, at nærmere angivne internationale vedtagelser og tekniske specifikationer vedrørende krav til virksomheder, anlæg, indretninger og produkter, der henvises til i regler udstedt i medfør af denne lov, ikke indføres i Lovtidende.

Stk. 2. Klima- og energiministeren fastsætter regler om, hvorledes oplysninger om de internationale vedtagelser og tekniske specifikationer, der ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, kan fås.

§ 11. Klima og energiministeren kan fastsætte regler med henblik på at gennemføre eller anvende EU-regler om forhold, der er omfattet af denne lov, herunder forordninger, direktiver og beslutninger om biobrændstoffer.

§ 12. Tidspunktet for lovens ikrafttræden fastsættes af klima- og energiministeren. Ministeren kan fastsætte, at dele af loven træder i kraft før andre dele af loven.

Stk. 2. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets baggrund

Det er regeringens målsætning, at biobrændstoffer med videre skal udgøre 5,75 pct. i 2010 og 10 pct. i 2020 af brændstofanvendelsen i landtransport, jf. aftalen af 21. februar 2008 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om den danske energipolitik i årene 2008-2011. Det fremgår af aftalen, at der til opfyldelse af målsætningen kun kan anvendes biobrændstoffer, som opfylder EU's bæredygtighedskriterier, og at for eksempel el til elbiler og plug-in hybridbiler kan indgå i opfyldelsen af målet afhængigt af EU's beslutninger.

Lovforslaget er et led i opfyldelsen af Danmarks internationale klimaforpligtelser. Regeringen sendte den 2. juli 2007 Kommissionen supplerende dokumentation om den nationale danske CO₂-kvotetildelingsplan for perioden 2008-12. Heri indgik påbud om biobrændstoffer blandt en række initiativer til nedbringelse af det nationale udslip af drivhusgasser i 2008-12 fra aktiviteter, som ikke er omfattet af CO₂-kvotesystemet. Kommissionen godkendte den danske CO₂-kvotetildelingsplan den 31. august 2007. Udviklingen i forbruget af fossile olieprodukter til transport udgør en særlig udfordring i forhold til energiforsyningssikkerhed og drivhuseffekt i lyset af, at transportsektoren er næsten 100 pct. afhængig af fossile olieprodukter, og olieforbruget er fortsat stigende.

Ifølge lovforslaget pålægges selskaber, der importerer eller producerer benzin og dieselolie, at sikre, at 5,75 pct. af deres samlede afsætning af benzin og dieselolie til landtransport udgøres af biobrændstoffer. Det forventes, at selskaberne i vid udstrækning vil efterleve deres forpligtelse ved at blande biobrændstofferne i benzin og dieselolie til vejtransport.

Fremme af biobrændstoffer indgår i en vifte af initiativer til at reducere transportsektorens olieafhængighed og CO₂-udslip. Blandt andet støtter regeringen aktivt bestræbelserne på at forbedre nye køretøjers brændstofeffektivitet gennem skærpede EU-krav. I juni 2007 blev registreringsafgiften ændret med henblik på at forøge forbrugernes økonomiske incitament til at anskaffe de mere brændstoføkonomiske biler, som allerede udbydes på markedet. I henhold til den energipolitiske aftale af 21. februar 2008 gennemføres der afgiftsfritagelse for brintbiler, afgiftsfritagelsen for elbiler forlænges til 2012, der bevilges i alt 35 mio. kr. til en forsøgsordning med elbiler i 2008-12, og aftaleparterne drøfter inden udgangen af 2009, hvordan udbredelse af plug-in hybridbiler kan fremmes.

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

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

Lovforslaget indhold

Ifølge lovforslaget forpligtes enhver virksomhed, som importerer eller producerer benzin eller dieselolie til landtransport, til at sørge for, at mindst 5,75 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af benzin og dieselolie til landtransport målt efter energiindhold, skal udgøres af biobrændstoffer. Virksomhedernes forpligtelse til at sælge biobrændstoffer kan nedsættes i særlige tilfælde.

For at sikre at der anvendes biobrændstoffer, der overholder EU's bæredygtighedskriterier, indeholder forslaget bemyndigelsesbestemmelser til ministeren, således at det ved bekendtgørelse vil blive fastlagt, at kun biobrændstoffer, der opfylder EU's bæredygtighedskriterier, indgår i opgørelsen af den fastlagte biobrændstofandel.

Det indgår endvidere, at de omfattede virksomheder årligt skal dokumentere salget af biobrændstof over for ministeren. Ministeren bemyndiges til at fastsætte krav til virksomhedernes dokumentation, herunder krav til verifikation og kontrol med henblik på at etablere sikkerhed for og troværdighed omkring både overholdelsen af procentandelen for iblanding af biobrændstoffer og overholdelsen af bæredygtighedskriterierne herfor. Endelig fastsættes i lovforslaget en række straffebestemmelser med henblik på at sikre håndhævelsen af forpligtelsen.

Klima- og energiministerens vil på baggrund af virksomhedernes dokumentation i 2011 sende en redegørelse til Folketingets Energipolitiske Udvalg, der redegør for omfanget af virksomhedernes pligt til at sælge biobrændstoffer, gennemførelsen af bæredygtighedskriterierne i dansk ret samt kriteriernes overholdelse.

EU's målsætninger vedrørende biobrændstoffer

Med vedtagelse af lovforslaget vil Danmark leve op til EU's vejledende referencemål om 5,75 pct. biobrændstoffer efter energiindhold senest den 31. december 2010. Referencemålet om 5,75 pct. følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/30/EF af 8. maj 2003 om fremme af anvendelsen af biobrændstoffer og andre fornyelige brændstoffer til transport (biobrændstofdirektivet). Den danske regering har meddelt Kommissionen i forbindelse med den årlige indberetning i 2007 i henhold til biobrændstofdirektivet, at Danmarks vejledende mål for biobrændstoffer til transport hæves fra 0,1 pct. ved udgangen af 2006 til 5,75 pct. fra og med 1. januar 2010.

På mødet i Det Europæiske Råd den 8.-9. marts 2007 var der enighed om at gå et skridt videre. Der blev besluttet et bindende mål om mindst 10 pct. biobrændstoffer i hver medlemsstat i 2020 under forudsætning af, at produktionen er bæredygtig, at der markedsføres 2. generations biobrændstoffer, og at brændstofkvalitetsdirektivet ændres, så der tillades passende niveauer for iblanding af biobrændstof. Den 23. januar 2008 fremsatte EU-Kommissionen forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fremme af anvendelsen af vedvarende energikilder, hvorefter vedvarende energi skal udgøre mindst 10 pct. af transportsektorens energiforbrug i 2020 (VE-direktivet). Dette blev ultimo 2008 vedtaget af Det Europæiske Råd og Europa-Parlamentet som del af EU's klima- og energipakke. VE-direktivet og dets bindende mål om 10 pct. vedvarende energi i transport i 2020 vil erstatte referencemålet om 5,75 pct. biobrændstoffer i det eksisterende biobrændstofdirektiv, når dette ophæves 1. januar 2012.

Lovforslaget har således til formål dels at udmønte den danske målsætning om 5,75 pct. biobrændstoffer med videre (dvs. og andre vedvarende energikilder) i transportsektoren, og dels at udgøre et første skridt i forhold til EU's målsætning om 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren. Til opfyldelse af denne målsætning vil det antageligt være nødvendigt at inddrage andre teknologier end 1. generations biobrændstoffer. Der kan således være tale om et bredt spekter af forskellige muligheder, herunder elbiler, brint, hybridbiler mv., som indpasses i transportsektoren efterhånden, som der er mulighed herfor.

EU's brændstofkvalitetsdirektiv og CEN-standarder

EU's brændstofkvalitetsdirektiv fastlægger specifikationer til flydende brændstoffer, der markedsføres under betegnelserne "benzin" og "diesel", herunder hvilke andele biobrændstof der kan iblandes i benzin og diesel.

For at skabe rammerne for, at medlemsstaterne kan implementere målene om anvendelse af vedvarende energi i transportsektoren, er der samtidigt med VE-direktivet vedtaget en revision af brændstofkvalitetsdirektivet, der giver mulighed for iblanding af større andele biobrændstoffer i benzin og diesel. Revisionen af brændstofkvalitetsdirektivet skal være implementeret senest med udgangen af 2010.

I det nugældende brændstofkvalitetsdirektiv kunne der tilsættes maksimalt 5 pct. ethanol til benzin efter volumen. Det svarer til 3,2 pct. efter energiindhold. Tilsvarende har der været mulighed for tilsætning af maksimalt 5 pct. biodiesel efter volumen til almindelig dieselolie, der kan anvendes i alle dieselmotorer. Det svarer til 4,6 pct. efter energiindhold.

I det nye reviderede brændstofkvalitetsdirektiv er der indført en ny norm for benzin, hvorefter der kan iblandes op til 10 pct. bioethanol til benzin, svarende til ca. 6,4 pct. efter energiindhold. Den tidligere norm ophæves dog ikke, således at der vil være to forskellige normer for benzin.

For så vidt angår dieselolie er den gældende norm revideret, således at der kan iblandes op til 7 pct. biobrændstof efter volumen i dieselolie, svarende til 6,6 pct. efter energiindhold. Medlemsstaterne kan tillade, at der markedsføres dieselolie med mere end 7 pct. biodiesel, hvis det angives, at der er tale om dieselolie med højere indhold af biobrændstof.

Brændstofkvalitetsdirektivets krav til brændstofferne understøttes af CEN-standarder fra den europæiske standardiseringsorganisation, som indeholder de detaljerede tekniske specifikationer, som brændstofferne skal overholde. CEN-standarderne har betydning i forhold til køretøjerne, idet fabriksgarantiernes gyldighed kun gælder, hvis der anvendes brændstof, der overholder CEN-standarderne. Beslutningen om revision af den gældende norm for dieselolie fra 5 til 7 pct. biobrændstof indebærer, at den tilsvarende CEN-standard vil ændres tilsvarende, hvilket indebærer, at fabriksgarantierne for dieselmotorer samtidig udstrækkes til at gælde ved anvendelse af dieselolie med 7 pct. biobrændstof.

Det samme gælder ikke for benzindrevne køretøjer, idet ældre benzinbiler kan have problemer med at køre med 10 pct. biobrændstof. Dette er baggrunden for, at det samtidig fastlægges i brændstofkvalitetsdirektivet, at medlemsstater, der vælger at anvende den nye norm for benzin med 10 pct. biobrændstof, samtidig skal sikre, at der også markedsføres benzin med 5 pct. frem til 2013 eller længere, hvis der er behov herfor. Nye biler vil kunne benytte benzin med op til 10 pct. biobrændstof. For ældre bilmodeller, der allerede er på markedet, skal bilproducenterne eksplicit erklære for hvilke af disse, fabriksgarantien udstrækkes til også at gælde benzin med 10 pct. biobrændstof.

Selskabernes muligheder for at opfylde forpligtelser i medfør af lovforslaget

Lovforslaget lægger op til, at selskaberne gives fleksibilitet med hensyn til, hvordan kravet om salg af 5,75 pct. biobrændstof skal overholdes. Herunder kan selskaberne vælge at iblande biobrændstof i al benzin og dieselolie, der sælges, og/eller eventuelt at sætte mere målrettet ind i forhold til særlige markedssegmenter, der har mulighed for at aftage højere iblandinger af biobrændstoffer til landtransport, som f.eks. visse dieseloliedrevne køretøjer.

Det kan forudses, at der på kort sigt vil være visse besværligheder ved afsætning af benzin med 10 pct. biobrændstof. Dels fordi den være dyrere end den øvrige benzin, og dels fordi en række biler ikke vil kunne bruge den.

Hvis det som regneeksempel antages, at selskaberne vælger at sælge benzin og dieselolie, der indeholder henholdsvis 5 pct. og 7 pct. biobrændstof (efter volumen), vil det med den nuværende fordeling af benzin og dieselolie i Danmark indebære en samlet afsætning af biobrændstof på ca. 5 pct. efter energiindhold, idet der afsættes mere dieselolie end benzin. Andelen af dieselolie har været stigende i en række år, og må antages at stige yderligere fremover, hvilket vil bidrage til, at biobrændstofandelen af den samlede afsætning også stiger.

Der er således mulighed for, at opfylde en stor del af forpligtelsen efter lovforslaget alene ved iblanding af de andele biobrændstof i benzin og dieselolie, som alle køretøjer umiddelbart kan anvende. For at opfylde den fulde målsætning om et samlet årligt salg af 5,75 pct. biobrændstoffer, skal selskaberne finde andre afsætningsmuligheder for biobrændstof. Der er her mulighed for målrettet at markedsføre brændstoffer med højere indhold af biobrændstof til særlige kundesegmenter, der har mulighed for at anvende disse brændstoffer, som f.eks. større transportselskaber med lastbiler eller busser, der kan anvende dieselolie med højere indhold af biobrændstoffer.

For at skabe fleksibilitet for selskaberne og sikre omkostningseffektivitet vil bemyndigelsen om opgørelse, tilsyn med og kontrol af biobrændstofforpligtelsen udformes således, at selskaberne får mulighed for delvist at overdrage forpligtelsen til afsætning af biobrændstof mellem hinanden, således at der bliver muligheder for at handle indbyrdes med forpligtelsen. De selskaber, der mest effektivt kan afsætte biobrændstof vil således få mulighed for – mod betaling - at overtage forpligtelsen fra andre selskaber, der ikke har de samme muligheder, således at den samlede forpligtelse realiseres mest effektivt.

Fælles EU-kriterier for bæredygtige biobrændstoffer

VE-direktivet indeholder fælles EU-kriterier for bæredygtige biobrændstoffer. Biobrændstoffer skal opfylde EU's bæredygtighedskriterier, hvis de skal kunne medregnes i opfyldelsen af biobrændstofmålet. Bæredygtighedskriterierne i VE-direktivet indeholder harmoniserede EU-bestemmelser om fortrængningen af drivhusgasser per energienhed biobrændstof i forhold til fossilt brændstof.

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

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

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

Sikkerheden for forsyningen af biobrændstoffer.

Det fastlagte krav om bæredygtighed indebærer, at visse former for biobrændstoffer baseret på hvede og palmeolie i uspecificeret proces ikke kan tælle med i opgørelsen af kravet om 5,75 pct. biobrændstoffer. Men langt den største del af den nuværende produktion af bioethanol (tilsætning til benzin) og biodiesel sker på grundlag af råstoffer og processer, der overholder bæredygtighedskriterierne på kort sigt. Bæredygtighedskriterierne må derfor i udgangspunktet formodes ikke at få større effekt på tilgængeligheden af biobrændstoffer.

Den samlede produktion af bioethanol har været stærkt stigende de seneste otte år, idet den globale produktion næsten er fordoblet fra år 2000 til 2007. Væksten i produktionen kan ligeledes formodes at fortsætte fremover, idet der ikke mindst i USA og Brasilien sker en kraftig udvidelse af produktionskapaciteten. Tilsvarende gælder for biodiesel, at produktionen er stærkt stigende. Fra 2000 til 2006 er den samlede globale produktion steget 500 pct.

Det må forventes, at EU's vedtagelse af bæredygtighedskriterierne vil udgøre et stærkt signal til producenterne af biobrændstoffer om at udvikle produktionskapaciteten med biobrændstoffer, der opfylder disse kriterier. Dette vil medføre, at en stadig større andel af kapacitetsudvidelsen vil ske med bæredygtige produktionsfaciliteter, således at udbuddet af bæredygtige biobrændstoffer vil stige, også når kriterierne strammes efter 2017.

En dansk anvendelse af biobrændstof svarende til 5,75 pct. af det samlede forbrug af benzin og dieselolie til landtransport vil betyde, at den danske efterspørgsel efter bioethanol og biodiesel udgør henholdsvis 0,5 og 2,8 pct. af den aktuelle globale produktion. Disse andele vil falde betydeligt i lyset af den forventede hurtigt voksende globale produktion. Det formodes derfor, at den danske efterspørgsel kan imødekommes af markedet. Tilsvarende må det formodes, at prisvirkningen på det internationale marked som følge af den danske efterspørgsel, vil være marginal.

Det kan ikke udelukkes, at hurtigt stigende efterspørgsel efter biobrændstoffer fra EU kan skabe kortvarige mangelsituationer, hvor produktionskapaciteten ikke kan følge med efterspørgslen. Dette er dog næppe sandsynligt, da der ikke er noget, der tyder på, at der i perioden 2010-2014 vil ske markante ændringer i de øvrige EU-landes efterspørgsel. For at sikre fleksibilitet, hvis der mod forventning skulle opstå mangelsituationer, er der i lovforslaget givet mulighed for, at ministeren i et givet år kan fastsætte regler om, at den påbudte afsætning af biobrændstof nedsættes.

Andre vedvarende energikilder i landtransporten

I henhold til den energipolitiske aftale af 21. februar 2008 skal virkemidlerne til opfyldelse af målsætningen for biobrændstof med videre tilpasses, når der i EU er truffet beslutning om, hvilke brændstoffer der kan medregnes. VE-direktivets krav til de enkelte medlemsstater for 2020 er formuleret som et mål om mindst 10 pct. vedvarende energi, der fortrænger benzin og dieselolie, i transportsektoren. Det vil sige, at der til opfyldelse af målsætningen om anvendelse af 5,75 pct. biobrændstoffer, udover biobrændstoffer for eksempel kan indgå el produceret med vedvarende energikilder og anvendt i batteridrevne køretøjer og plug-in hybridbiler samt brint produceret med vedvarende energikilder og anvendt i brintdrevne køretøjer. Det gældende biobrændstofdirektiv tillader ligeledes, at anvendelse af andre fornyelige brændstoffer til transport end biobrændstoffer indregnes i opfyldelsen af målet.

Ministeren bemyndiges derfor til at kunne fastsætte regler om at justere forpligtelsesprocenten i det omfang andre former for vedvarende energi i landtransporten kan indregnes i opfyldelsen af EU's målsætninger om vedvarende energi i transportsektoren. Ministeren bemyndiges således til at fastsætte forpligtelsen med en anden procentdel, der ikke overstiger 5,75 pct.

EU-regulering om forsyningsikkerhed for olie

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

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

Dette skyldes to forhold. Det første drejer sig om kvaliteten af de produkter, som opbevares i lagrene. Olieselskaberne kan i forbindelse med lagringen af olieprodukter vælge mellem to muligheder. Enten kan de vælge at lagre mineralske olieprodukter, der er fremstillet med henblik på iblanding, og som derfor kun overholder de fastlagte specifikationer efter iblanding med biobrændstofferne. Eller de kan vælge at lagre produkter, der overholder specifikationerne selv uden iblanding, men som kan iblandes med biobrændstoffer efterfølgende. Hvis selskaberne vælger den første løsning, som er økonomisk mere hensigtsmæssig for selskaberne, skal der være sikkerhed for, at der ved brug af lagrene i en krisesituation kan foretages fremskaffelse og iblanding af biobrændstoffer, så det sikres at de færdige produkter overholder de i lovgivningen fastsatte specifikationer. I det andet tilfælde, kan det færdige produkt anvendes direkte uden iblanding af biobrændstoffer. Hvis der i denne situation ikke er adgang til biobrændstoffer i en eventuel krisesituation, kan brændstofferne anvendes, men der kan så være problemer forbundet med overholdelsen af den fastsatte påbudsprocent.

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

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

For at sikre, at der er instrumenter til at håndtere en eventuel situation, hvor der frigives olie fra beredskabslagrene, uden at der er adgang til iblanding af biobrændstoffer, indeholder lovforslaget en bemyndigelse

se til ministeren til nedsættelse af påbudsprocenten i tilfælde af at der opstår en krise med træk på lagrene. En sådan nedsættelse af påbudsprocenten vil være midlertidig og kan være forbundet med vilkår, og skal tilpasses den aktuelle krisesituation.

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

En gennemførelse af lovforslaget forventes at indebære, at olieselskaberne på kort sigt som norm vil iblande 5 pct. bioethanol i benzin og 7 pct. biodiesel i dieselolie (begge procentsatser efter rumfang). Blandingsprodukter vil dermed fremover blive de gængse transportbrændstoffer på markedet. Produktionsomkostningerne for blandingsprodukterne vil overstige produktionsomkostningerne for ren mineralsk benzin henholdsvis dieselolie. Det må forventes, at meromkostningen vil blive overvæltet fuldt ud i prisen per liter blandet benzin henholdsvis dieselolie for alle forbrugere, det vil sige i lige grad for husholdninger, erhvervsliv, stat, regioner og kommuner.

Merprisen på biobrændstof sammenlignet med mineralsk benzin og dieselolie har historisk udvist betragtelige udsving og gør det fortsat. Der er dels tale om store udsving i olieprisen og dels om udsving i prisen på biobrændstoffer (hvor priserne ikke nødvendigvis følges ad). Hertil kommer, at raffinaderierne formentlig vil ændre specifikationen af den basis benzin eller dieselolie, hvori biobrændstoffer iblandes, hvilket kan ændre fremstillingsomkostningerne ved de mineralske basisprodukter. Det er derfor forbundet med meget stor usikkerhed at skønne over den fremtidige merpris på biobrændstoffer. Generelt vil merprisen være større ved lave oliepriser og omvendt. Ved beregningerne er der benyttet et relativt højt skøn for bioethanol og et middelskøn for biodiesel. En gennemsnitlig meromkostning på omkring 70 kr. per GigaJoule tilsat bioethanol svarer til ca. 2,3 kr. opgjort per liter benzinækvivalent. Tilsvarende svarer en gennemsnitlig meromkostning for biodiesel på 35 kr. per GigaJoule til ca. 1,25 kr. opgjort pr. liter dieselækvivalent. De samlede omkostninger vil afhænge af, hvorledes biobrændstofferne fordeles på bioethanol og biodiesel. Hvis det antages, at selskaberne opfylder forpligtelsen om afsætning af biobrændstoffer ved at iblande 5 pct. bioethanol i al benzin (efter rumfang), og tilsætte den samlede afsætning af dieselolie en biodieselandel svarende til, at den samlede afsætning af biobrændstoffer netop udgør 5,75 pct. efter energi, vil dette give anledning til en umiddelbar stigning i de samlede brændstofudgifter på ca. 450 mio. kr. per år i faste 2008-priser eksklusive afgifter og moms.

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

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

Det vurderes, at lovforslaget ikke vil have nogen økonomiske konsekvenser for kommuner, der afviger fra de økonomiske konsekvenser, som andre forbrugere af transportbrændstof vil have. De samlede umiddelbare merudgifter til brændstof i den offentlige sektors egne køretøjer anslås at udgøre ca. 6 mio. kr. årligt, hvoraf kommunerne tegner sig for en helt overvejende del.

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

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

De administrative konsekvenser for staten består primært i gennemførelse af tilsyn og kontrol med de af loven omfattede selskaber, herunder behandling af de årlige rapporter fra olieselskaberne om salget af biobrændstoffer. Klima- og Energiministeriets udgifter til behandling af virksomhedernes rapporter forventes at udgøre ca. 1 årsværk.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Jf. punkt 3 ovenfor anslås merudgiften for forbrugerne at udgøre omkring 350 mio. kr. årligt (i faste 2008-priser) inklusive afgifter, men eksklusive moms under de angivne beregningsforudsætninger, herunder den besluttede afgiftsjustering. Heraf skønnes det, at erhvervslivet belastes med ca. 150 mio. kr. årligt.

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

Det anslås, at lovforslaget har begrænsede administrative konsekvenser for olieselskaberne, idet implementering af EU's kriterier for bæredygtige biobrændstoffer indebærer, at de omfattede selskaber skal fremlægge de oplysninger, som er nødvendige for at verificere, at de biobrændstoffer, der sælges som led i efterlevelsen af påbuddet, er bæredygtige samt tilsikre uafhængig revision heraf.

4. Miljømæssige konsekvenser

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

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

Med de anvendte forudsætninger om fordelingen af biobrændstoffer som iblanding i henholdsvis benzin og dieselolie, vil lovforslaget medføre en forøgelse af salget af biobrændstoffer med 10,2 PJ i 2010. Dette anslås umiddelbart at reducere det opgjorte udslip af CO₂ fra dansk område med i alt ca. 750.000 ton årligt fra 2010, forudsat at den forøgede efterspørgsel ikke direkte påvirker den danske produktion af biodiesel. Det anslås endvidere under stor usikkerhed, at reduktionen vil blive ca. 850.000 ton CO₂ årligt, når der indregnes de indirekte virkninger af det mindre salg af brændstoffer på dansk område, som skønnes udløst af de resulterende forhøjelser af brændstofpriserne. Tallet er 30.000 ton større end i den nationale allokeringsplan for perioden 2008-2012 på grund af nye forbrugstal.

5. Forholdet til EU-retten

Kommissionens godkendelse af den danske CO₂-kvotetildelingsplan den 31. august 2007 forudsætter, at der som et af flere tiltag indføres påbudt salg af biobrændstoffer på mindst 5,75 pct. af det samlede salg af benzin og dieselolie fra 2010. Det er en afgørende forudsætning, at disse biobrændstoffer er bæredygtige.

I den forbindelse har den danske regering tilkendegivet over for Kommissionen at den vil fremsætte dette lovforslag om salg af biobrændstoffer. Med dette lovforslag indfries regeringens tilkendegivelse.

En anden konsekvens er, at Danmark med vedtagelsen af lovforslaget fuldt ud vil opfylde EU's (vejledende) referencemål om 5,75 pct. biobrændstoffer senest den 31. december 2010, som fremgår af biobrændstofdirektivet. Inden regeringen besluttede at hæve det vejledende danske biobrændstofmål fra 0,1 pct. ved udgangen af 2006 til 5,75 pct. i 2010, havde Kommissionen indledt traktatkrænkelsesprocedure imod Danmark ved at fremsende åbningsskrivelse, idet Kommissionen fandt, at afvigelsen fra direktivets referenceværdi på 2 pct. biobrændstoffer ultimo 2005 var utilstrækkeligt begrundet. I svaret til Kommissionen tilkendegav regeringen blandt andet den opfattelse, at biobrændstofdirektivet ikke indeholder en retlig bindende forpligtelse til at fastsætte et bestemt vejledende nationalt mål, men at der kan fastsættes et vejledende nationalt mål, som er lavere end direktivets referenceværdi, så længe afvigelsen kan begrundes. Det er umiddelbart vurderingen, at Kommissionen har henlagt sagen på grund af den danske beslutning om at hæve det vejledende danske mål til 5,75 pct. i 2010.

I øvrigt henvises til pkt. 1, hvor kriterier om bæredygtighed og de brændstoftekniske krav er nærmere beskrevet.

6. Høring

Lovforslaget er den 27. januar 2009 sendt i høring til følgende: ...

7. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Afledt provenutab for staten på ca. 200-300 mio. kr. årligt. Ekstra brændstofudgifter på ca. 6 mio. kr. årligt ved drift af offentligt ejede køretøjer, primært i kommunerne.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Statslige udgifter til overvågning og kontrol af forpligtelsen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ekstra brændstofudgifter på ca. 150 mio. kr. årligt. Oliebranchen påføres omkostninger til modifikation af brændstofforsyningssystemet og løbende håndtering af biobrændstoffer.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Aktørerne skal årligt indberette salget af biobrændstoffer samt overholdelsen af bæredygtighedskriterierne.
Miljømæssige konsekvenser	Reduktion i udslippet af CO ₂ fra dansk område på ca. 0,85 mio. tons per år.	
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Loven er et led i implementering af den nationale danske CO ₂ -kvote tildelingsplan af 2. juli 2007 for perioden 2008-12, som godkendt af Kommissionen den 31. august 2007. Loven tjener desuden til at realisere Danmarks vejledende mål for biobrændstoffer i 2010 som meddelt Kommissionen den 2. juli 2007 i henhold til biobrændstofdirektivet 2003/30/EF af 8. maj 2003. Endelig tjener loven til implementering af VE-direktivet for så vidt angår biobrændstoffer.	

Anm: Oversigten omfatter ikke de økonomiske og administrative byrder ved at sikre, at biobrændstofferne overholder EU's kommende bæredygtighedskriterier. I det omfang de fremtidige europæiske forudsætninger måtte nødvendiggøre, at påbudsprocenten blev ændret i en periode, herunder at der blev fastsat forskellige påbudsprocenter for henholdsvis benzin og diesellole, ville konsekvenserne blive tilsvarende andre end angivet.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

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

Desuden bidrager lovforslaget til at sikre realisering af regeringens målsætning om, at biobrændstoffer med videre skal udgøre 5,75 pct. af brændstofanvendelsen i landtransport, jf. energiaftalen af 21. februar 2008. Endelig skal lovforslaget bidrage til at realisere regeringens transportplan fra december 2008 ved reduktion af CO₂-udslip fra transportsektoren.

Til § 2

Bestemmelsen fastlægger to begreber, som anvendes i lovforslaget.

Definitionerne af biobrændstoffer og biomasse er de samme definitioner, som anvendes i artikel 2 i biobrændstofdirektivet samt i VE-direktivet. Der eksisterer mange forskellige biobrændstoffer, der kan produceres på forskellige måder. Aktuelt er bioethanol (produceret på sukker- og stivelsesholdige afgrøder som sukkerrør, sukkerroer, majs, hvede etc.) og biodiesel (produceret på olieholdige frø som rapsfrø, solsikkefrø etc.) langt de mest udbredte biobrændstoffer såvel på verdensplan som i EU. Andre biobrændstoffer kan eksempelvis være biogas, biomethanol, biodimethylether, bio-ETBE, bio-MTBE, syntetisk biobrændstof, biohydrogen eller ren vegetabilsk olie.

Til § 3

I stk. 1 foreslås det, at lovforslaget gælder for de virksomheder, som importerer eller producerer benzin eller diesellole. Det vil sige primært de olieselskaber, som i dag producerer eller importerer benzin eller diesellole. Virksomheden er omfattet af forslaget uanset, hvor stor en mængde benzin eller diesellole, som virksomheden producerer eller importerer. De omfattede virksomheder svarer i store træk til den samme kreds af virksomheder, som efter lov om pligtige lagre af mineralolie og mineralolieprodukter (lov nr. 1275 af 20. december 2000) har en lagringsforpligtelse i kraft af, at de producerer mineralolieprodukter, som benzin og diesellole er en del af.

Det følger af forslaget, at enhver virksomhed, som producerer eller importerer benzin eller diesellole, er forpligtet til at sørge for, at mindst 5,75 pct. af det samlede salg af benzin og diesellole til landtransport, er biobrændstoffer. I lovforslaget forstås ved "salget af benzin og diesellole" den mængde benzin henholdsvis diesellole, som den af lovforslaget omfattede virksomhed samlet set sælger. Begreberne "benzin" og "diesellole" er defineret i EU-retten og nærmere fastlagt i brændstofkvalitetsdirektivet. Brændstofforbrug der anvendes i eksempelvis traktorer og ikkevejgående maskiner er ikke omfattet af selskabernes forpligtelse til at sælge 5,75 pct. biobrændstof. Et eventuelt forbrug af biobrændstof i disse maskiner tæller således ikke med i opgørelsen af forpligtelsen, idet der ikke er tale om "landtransport", ligesom forbruget af brændstof i disse maskiner ikke indgår i det brændstofforbrug, som forpligtelsen skal opgøres i forhold til.

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

Den lovmæssige forpligtelse fastsættes alene i forhold til det samlede salg af benzin og dieselolie, og selskaberne gives fleksibilitet med hensyn til, hvor og hvordan de vil opfylde forpligtelsen. Herunder kan selskaberne selv vælge, på hvilket trin i forsyningskæden fra import eller raffinaderi til slutkunden, biobrændstofferne skal iblandes, i hvilket omfang, der skal iblandes biobrændstof i al benzin og dieselolie, som sælges eller, om der skal sættes målrettet på særlige markedssegmenter eller lignende.

Bestemmelsen i stk. 2 giver ministeren bemyndigelse til i særlige tilfælde at fastsætte regler om, at forpligtelsen til at afsætte 5,75 pct. biobrændstof fastsættes med en anden procentdel, dog højst 5,75 pct., for et eller flere år. Ministeren kan med bemyndigelsen både fastsætte forpligtelsen til en procentandel under 5,75 pct. og senere fastsætte regler om en højere procentandel, end det procentdelen var nedsat til. Forpligtelsen kan ikke fastsættes med en procentandel over 5,75. Der kan være flere særlige årsager til, at biobrændstofandelen nedsættes.

Det fremgår af energiaftalen fra februar 2008, at målsætningen om biobrændstoffer med videre skal udgøre 5,75 pct. af brændstofforbruget til transport, og at andre brændstoffer end biobrændstoffer kan medregnes i denne forbindelse. Ifølge VE-direktivet, som fastlægger målsætningen om 10 pct. vedvarende energi til transport i 2020, kan også indregnes andre brændstoffer og energiformer til opfyldelse af målsætningen end biobrændstoffer. Det forventes således i regeringens transportplan, som blev udsendt i december 2008, at elbiler vil kunne spille en rolle fra 2013. Derudover kan også tænkes hybridbiler, brintdrevne biler, en udvidelse af elektrificeringen af jernbaner m.v. at kunne spille en større rolle over en årrække. Behovet for at benytte biobrændstoffer kan derfor blive mindre i takt med at andre teknologier indføres i transportsektoren. For at skabe en hensigtsmæssig balance mellem biobrændstoffer og andre teknologier til opfyldelse af målsætningen kan ministeren benytte bemyndigelsen til at reducere biobrændstofandelen på 5,75 pct.

I tilfælde af, at der opstår en krisesituation, hvor der er behov for træk på beredskabslagrene, kan der være behov for at nedsætte påbudsprocenten midlertidigt, hvis lagringsforpligtelsen ikke udvides til også at omfatte biobrændstoffer. Det kan ikke udelukkes, at krisesituationen også begrænser adgangen til biobrændstoffer, hvorfor der ikke kan skaffes biobrændstoffer nok til opretholdelse af påbudsprocenten på 5,75 pct., hvis der ikke samtidigt er sket en udvidelse af lagringsforpligtelsen til at omfatte biobrændstoffer.

Endelig kan det ikke helt udelukkes, at der f.eks. i forbindelse en hurtig stigning i efterspørgslen efter biobrændstoffer, der opfylder bæredygtighedskriterierne opstår en midlertidig mangel på biobrændstoffer på markedet. I disse situationer kan ministeren vælge at nedsætte påbudsprocenten i et enkelt år. Det vurderes dog, at sandsynligheden for, at denne situation opstår, er meget lille.

Efter stk. 3 bemyndiges ministeren til at fastsætte regler om biobrændstoffernes tekniske specifikationer, herunder deres nedre brændværdier, således at disse stemmer overens med de, der er fastsat i VE-direktivet.

Til § 4

Bestemmelsen giver ministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om biobrændstoffernes bæredygtighed.

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

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

Til § 5

Bestemmelsen fastslår, at virksomheden årligt sender en rapport til klima- og energiministeren, der godtgør, at virksomheden har solgt den procentvise biobrændstofandel, som efter forslaget er påkrævet, og at opfyldelsen er sket med bæredygtige biobrændstoffer. Det fastslås endvidere, at ministeren fastsætter nærmere regler om rapporteringen, herunder om form, indhold og opgørelsesmetoder, hvorledes oplysningerne skal være verificeret, herunder hvem de skal være verificeret af, samt frist for aflevering af rapporten. Det er hensigten, at ministeren blandt andet vil gennemføre de krav til verifikation af overholdelsen af forpligtelsen, som Kommissionen fastsætter i medfør af VE-direktivet. Såfremt Kommissionen ikke fastsætter verifikationskravene inden udgangen af 2009, vil regeringen gå i dialog med Kommissionen omkring udformningen af de danske krav til ikrafttræden 1. januar 2010. Ved verifikationskrav tænkes især på uafhængig verifikation af, om kravene til bæredygtighed er overholdt, herunder om der til vurdering heraf er anvendt de påkrævede opgørelsesmetoder. Hvis Kommissionen f.eks. i stedet stiller krav om, at det er en revisor, der berigtiger oplysningerne i rapporten, er der også hjemmel til dette. Endvidere vil ministeren kunne fastsætte andre krav til rapporteringen, som måtte være nødvendige for at kunne føre tilsyn og kontrol med forpligtelsens overholdelse, herunder om biobrændstofferne er bæredygtige.

Reglerne om verifikation fastsættes fleksibelt sådan, at en virksomhed, som er omfattet af forpligtelsen i § 3, stk. 1-2, vil kunne overdrage sin forpligtelse til salg af biobrændstoffer efter § 3, stk. 1-2, til en anden virksomhed. På den måde sikres en omkostningsbevidst overholdelse af forpligtelsen, der tilskynder til, at biobrændstofferne sælges der, hvor det er mest rentabelt.

Til § 6

Stk. 1 fastslår, at klima- og energiministeren fører tilsyn og kontrol med de af forslaget omfattede virksomheders overholdelse af loven og regler udstedt i medfør heraf. Ministerens tilsyn vil især angå forhold omkring selskabernes samlede overholdelse af forpligtelser efter loven, således at Danmark overholder internationale forpligtelser og forpligtelser efter EU-retten. Den kontrol ministeren foretager, angår det enkelte selskabs overholdelse af dets forpligtelser til at sælge biobrændstoffer, herunder især om der er tilstrækkelig dokumentation til at godtgøre, at et selskabs forpligtelse efter § 3, stk. 1-2 er overholdt. Bestemmelsen i stk. 2 giver ministeren mulighed for at få de fornødne oplysninger til varetagelse af opgaverne efter forslaget, herunder tilsynet efter stk. 1.

Til § 7

Klima- og energiministeren kan efter stk. 1 træffe afgørelse om at udstede påbud om, at forhold, der strider imod loven eller regler udstedt i medfør heraf, skal bringes til ophør. Stk. 2 fastsætter, at ministerens afgørelser om påbud ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Ministerens afgørelser efter forslaget vil være rettet mod håndhævelse af direkte konstaterbare typiske overtrædelser af reglerne, hvorfor der ikke ud fra et retssikkerhedsmæssigt eller håndhævelsesmæssigt synspunkt findes fornødent med administrativ klagemulighed, udover den som ligger i almindelig domstolskontrol.

Til § 8

Den foreslåede bestemmelse gør det strafbart for den af forslaget omfattede virksomhed ikke at sælge den biobrændstofandel i forhold til benzin eller dieselolie, som er påkrævet efter § 3, stk. 1 eller § 3, stk. 2, der giver ministeren beføjelse til at nedsætte biobrændstofandelen. Endvidere vil det være strafbart at fortie eller afgive urigtige eller vildledende oplysninger, forudsat det har betydning for opfyldelsen af biobrændstofforpligtelsen efter § 3, stk. 1-2. Virksomhedens undladelse af at afgive rapport eller erklæring efter § 5, vil også være strafbar. Det er også strafbart at meddele urigtige eller vildledende oplysninger eller undlade at afgive oplysninger, som angivet i §§ 5 eller 6. Endelig vil det være strafbart at undlade at efterkomme et påbud, som ministeren har udstedt efter § 7.

Til § 9

Bestemmelsen indeholder en beføjelse til klima- og energiministeren til at bemyndige en under ministeriet oprettet institution eller anden offentlig myndighed til at udøve de beføjelser, der efter forslaget er tillagt ministeren. Det forventes, at klima- og energiministeren vil delegerer sine beføjelser efter forslaget til Energi-styrelsen. Bestemmelsen i stk. 2 giver ministeren mulighed for at fastsætte regler om at afskære klageadgangen til ministeren vedrørende afgørelser truffet af en institution under ministerens ressort.

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

Opgaver omfattet af stk. 3 vil omfatte tilsyn og kontrol, som omfattes af regler i medfør af loven eller regler udstedt i medfør af loven samt sekretariatsbistand til den myndighed lovforslagets beføjelser er delegeret til. Det overvejes at anvende ekstern konsulentbistand til at varetage en væsentlig del af disse opgaver. Det vil for det første dreje sig om tilsyns- og kontrolfunktioner. Endvidere vil konsulentbistanden varetage sekretariatsbetjening af den offentlige myndighed på områder, hvor konsulenten har opbygget tekniske kompetencer. Herunder vil konsulenten kunne bistå med at tilvejebringe grundlaget for de afgørelser, som den offentlige myndighed træffer vedrørende påbud efter § 7. Endelig vil konsulenten kunne varetage opgaver vedrørende den løbende kontakt til de virksomheder, som er omfattet af påbuddet i § 3, stk. 1-2.

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

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

Endelig vil opgaverne med tilsyn og kontrol efter stk. 3 kunne varetages af en sagkyndig institution, en organisation eller en virksomhed ved en akkrediteret certificering. Herved forstås at f.eks. den sagkyndige institution er særligt akkrediteret eller certificeret til at varetage kontrol- og tilsynsopgaver i medfør af loven og udfører sine opgaver på grundlag af denne akkreditering eller certificering.

Til § 10

Det foreslås, at klima- og energiministeren bemyndiges til efter en konkret vurdering af særligt de ophavsretlige aspekter at kunne undtage visse nærmere angivne internationale vedtagelser og tekniske specifikationer, som der henvises til i regler udstedt i medfør af loven, fra kravet om indførelse i Lovtidende. Bestemmelsen dækker med sin formulering lovens anvendelsesområde. Det er regler i lovforslagets bestemmelser om tilsyn og kontrol, der vil være omfattet af bestemmelsen. Det foreslås i tilknytning hertil, at klima- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, hvorledes oplysning om indholdet af de internationale vedtagelser og tekniske specifikationer i stedet kan fås.

De relevante internationale vedtagelser og tekniske specifikationer er primært standarder, normer, klassificeringer, kodekser m.v., der er udarbejdet af nationale og internationale standardiseringsorganer, typisk Dansk Standard (DS), International Organisation for Standardization (ISO) og DANAK.

Ministerens bemyndigelse efter lovforslagets § 10, svarer til en række bemyndigelser der blev tildelt ministeren med lov nr. 1400 af 27. december 2008 om ændring af forskellige love på Klima- og Energiministeriets område.

Til § 11

I det omfang der ikke allerede findes bestemmelser herom i lovforslaget, foreslås der indsat en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter klima- og energiministeren fastsætter regler med henblik på at gennemføre internationale konventioner og EU-regler om forhold, der er omfattet af lovforslaget, herunder forordninger,

direktiver og beslutninger om biobrændstoffer. Det er hensigten, at de omfattende regler i VE-direktivet om bæredygtighedskriterier for biobrændstoffer, kan gennemføres i dansk ret ved bekendtgørelse.

Til § 12

Tidspunktet for lovens ikrafttræden fastsættes ifølge stk. 1 af klima- og energiministeren, der herunder kan fastsætte, at loven træder i kraft på forskellige tidspunkter. Det vil inden den 1. januar 2010 være nødvendigt at ministeren udsteder en række regler ved bekendtgørelse, således at de virksomheder, som er omfattet af påbuddet i § 3, stk. 1, har tid til at indrette sig herpå. Derfor forventes alle lovens bestemmelser, på nær § 3, stk. 1-2, sættes i kraft snarest muligt efter lovforslagets vedtagelse. § 3, stk. 1-2, forventes at træde i kraft den 1. januar 2010.

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.