

## Udkast

### Forslag

til

Lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport, lov om fremme af vedvarende energi og byggeloven<sup>1)</sup>

(Tvungen iblanding af biobrændstoffer i al benzin og diesel, der sælges til landtransport i Danmark til slutbrugere, udpegnung af områder til statsligt udbud til havvindmøller og præcisering af forsikringspligten når der etableres boligenheder ved om- og tilbygning)

### § 1

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

1. Lovens *titel* affattes således:

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

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

»Stk. 2. Benzin, der i Danmark sælges til landtransport til slutbrugere, skal indeholde mindst 4,8 pct. biobrændstof målt efter volumen og overholde kravene til bæredygtige biobrændstoffer, jf. stk. 1, 2. pkt. Diesel, der i Danmark sælges til landtransport til slutbrugere, skal indeholde mindst 1,08 pct. biobrændstof målt efter volumen og overholde kravene til bæredygtige biobrændstoffer, jf. stk. 1, 2. pkt. Alt brændstof, der i Danmark sælges til transport, dog ikke til landbrugs- og skovbrugs- traktorer, og fartøjer til sejlads, og som indeholder biobrændstoffer, skal anses som værende solgt til landtransport.

Stk. 3. Benzin på 98 oktan eller derover er undtaget fra kravet i stk. 2, men vil fortsat skulle indgå i forpligtelsen efter stk. 1.«

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

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

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

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

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

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

<sup>1)</sup> 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.

8. Efter § 7 indsættes:

»§ 7 a. Klima-, energi- og bygningsministeren kan i særlige tilfælde dispensere fra kravet i § 3, stk. 2. Dette kan være i tilfælde af force majeure eller veldokumenterede tekniske nedbrud i blandingsanlæg.«

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

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

»8) i erhvervsmæssigt øjemed forsætligt anvender brændstof uden iblandet biobrændstof til landtransport jf. § 3, stk. 2.«

## § 2

I lov nr. 1392 af 27. december 2008, om fremme af vedvarende energi, som ændret ved lov nr. 509 af 12. juni 2009, § 2 i lov nr. 1267 af 16. december 2009, § 13 i lov nr. 1384 af 21. december 2009, § 6 i lov nr. 622 af 11. juni 2010 og § 5 i lov nr. 466 af 18. maj 2011, foretages følgende ændring:

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

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

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

Stk. 5. Når ministeren har udpeget et område efter stk. 3, kan der ikke indgives ansøgninger uden for udbud, der helt eller delvis omfatter det udpegede område. Ansøgninger og klager over afslag på ansøgninger, der verserer på tidspunktet for udpegningen, og som helt eller delvis omfatter det udpegede område, bortfalder.«

Stk. 3-6 bliver herefter stk. 6-9.

2. I § 23, *stk. 4*, ændres »§ 22, stk. 3« til: »§ 22, stk. 6«.

## § 3

I byggeloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1185 af 14. oktober 2010, foretages følgende ændring:

1. § 25 A, *stk. 1*, affattes således:

»En bygherre, der opfører ny bebyggelse, eller, som ved ombygning eller renovering af eller tilbygning til bestående bebyggelse, der ikke hidtil har været anvendt til beboelse, etablerer bebyggelse, herunder køkken og bad, som hovedsageligt skal anvendes til beboelse, skal forsikre bebyggelsen mod byggeskader, der har deres årsag i forhold ved opførelsen af byggeriet. Forsikringspræmien skal betales af bygherren.«

## § 4

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. februar 2012, jf. dog stk. 3.

Stk. 2. § 1 får virkning fra den 1. januar 2012.

Stk. 3. § 2 træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

# *Bemærkninger til lovforslaget*

## *Almindelige bemærkninger*

### *Indholdsfortegnelse*

- 1. Indledning*
- 2. Biobrændstofloven*
  - 2.1 Lovforslagets baggrund*
  - 2.2 Iblandingsforpligtelsen*
    - 2.2.1 Gældende ret*
    - 2.2.2 Lovforslagets udformning*
  - 2.3 Indrapporтерingsforpligtelsen*
    - 2.3.1 Gældende ret*
    - 2.3.2 Lovforslagets udformning*
- 3. Reservation af arealer til statsligt udbud af havvindmøller i lov om fremme af vedvarende energi.*
  - 3.1 Lovforslagets baggrund*
    - 3.1.1 Gældende ret*
  - 3.2 Lovforslagets udformning*
- 4. Byggeloven*
  - 4.1 Lovforslagets baggrund*
  - 4.2 Lovforslagets udformning*
    - 4.2.1. Gældende ret*
    - 4.2.2. 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. Sammenfattende skema*

### *1. Indledning*

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

Den ene del af lovforslaget skal sikre korrekt gennemførelse af dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28 af 23. april 2009 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og om ændring og senere ophævelse af direktiv 2001/77/EF og 2003/30/EF (herefter VE-direktivet) i lov nr. 468 af 12. juni 2009 om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport (herefter biobrændstofloven). Denne del af lovforslaget er nærmere beskrevet i punkterne 2.

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

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

Den del af lovforslaget, der vedrører byggeloven, præciserer i hvilket omfang reglerne om obligatorisk byggeskadeforsikring finder anvendelse, når der ved om- eller tilbygning etableres nye boligenheder i bebyggelse, der ikke hidtil har været anvendt til beboelse. Indholdet af denne del af lovforslaget uddybes nærmere under afsnit 4.

## *2. Biobrændstofloven.*

### *2.1 Lovforslagets baggrund.*

VE-direktivet fastlægger blandt andet, at der skal være mindst 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i 2020. Denne forpligtelse forventes i Danmark, som i resten af EU, opfyldt primært ved brug af biobrændstoffer.

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

Det blev herefter muligt at anvende diesel uden biodiesel til landtransport (biler, busser, lastbiler m.v.), hvilket er mod intentionerne i biobrændstofloven, der er en udmøntning af den energipolitiske aftale fra 21. februar 2008. Samtidig ville ændringen kunne give Danmark vanskeligheder i forhold til overholdelse af sine EU-retlige forpligtelser, herunder opfyldelse af forpligtelsen om 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i 2020. På den baggrund foreslås en ændring af biobrændstofloven. Ændringen behandles særskilt i afsnit 2.2 og 2.3.

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

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

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

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

Det vil således være økonomisk rentabelt for mellemhandlere at købe diesel uden iblandet biodiesel, som bruges i nonroadsektoren, og videresælge dette til landtransportsektoren. Mellemhandleren overtræder ikke gældende lovgivning ved denne fremgangsmåde. Det forhold, at der ikke er biobrændstoffer i landtransportsektoren, er i strid med intentionerne bag den gældende lov, og vil potentielt kunne vanskeliggøre Danmarks mulighed for at leve op til VE-direktivets krav om mindst 10 pct. vedvarende energi i landtransportsektoren i 2020.

Endvidere har ændringen af brændstofbekendtgørelsen betydet, at de virksomheder der er omfattet af den gældende lov, vil kunne få problemer med at overholde deres samlede iblandingsforpligtelse på 5,75 pct., da dieselsalget skal være med til at sikre den generelle iblandingsforpligtelse på 5,75 pct. Fordelingen af salget af diesel og benzin til transport i Danmark er ca. 60/40, og iblandingsprocenten (målt efter energi) er henholdsvis 6,3 og 3,1 pct. ved de såkaldte E5 (benzin) og B7 (diesel) blandinger. Olieselskaberne har oplyst, at al benzin, der sælges til landtransport i Danmark indeholder bioethanol (E5), og en stor del af den diesel, der sælges til samme sektor indeholder biodiesel. Et lavere dieselsalg iblandet biodiesel vil derfor medføre, at de forpligtede kan få problemer med at leve op til deres iblandingsforpligtelse.

Endelig har flere af de virksomheder, der er omfattet af den gældende lov, siden lovens vedtagelse ændret deres selskabsstruktur, således, at de har delt sig op i flere af hinanden uafhængige selskaber. Ændringen i

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

## *2.2. Iblandingsforpligtelsen*

### *2.2.1 Gældende ret*

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

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

### *2.2.2 Lovforslagets udformning*

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

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

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

Med lovforslaget foreslås det, at der fastsættes minimumskrav til indholdet af biobrændstof i brændstof til landtransport, således at benzin skal indeholde mindst 3,1 pct. biobrændstof og diesel mindst 1 pct. biobrændstof (målt efter energi) svarende til E5 for benzin og B1 for diesel. Der fastsættes ikke minimumskrav til indholdet af biobrændstof i benzin med mindst 98 oktan. Samtidigt bibeholdes det generelle iblandingskrav på 5,75 pct. Endvidere gives der ministeren mulighed for i helt særlige tilfælde at dispensere fra kravet om, at der altid skal iblandes biobrændstoffer i brændstoffer til landtransport. Denne snævre dispensationsmulighed tænkes brugt i force majeure situationer og vil også kunne finde anvendelse, hvor der eksempelvis har været et veldokumenteret nedbrud på et blandingsanlæg hos et olieselskab, der har medført, at det i en kort periode ikke har været muligt at iblande biobrændstoffer i brændstoffer. Denne dispensationsmulighed vil ikke kunne anvendes til at dispensere fra det generelle iblandingskrav på 5,75 pct.

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

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

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

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

Endvidere fastlægges det, at den såkaldte dobbelttællingsbestemmelse også finder anvendelse i forhold til forpligtelsen i den foreslåede § 3, stk. 2 om tvungen iblanding af biobrændstoffer. Dette indebærer, at ved brug af 2. generations biobrændstoffer, som nævnt i den gældende lovs § 3, stk. 2, vil lovens bestemmelse være opfyldt ved en iblanding på 2,4 pct. i benzin og 0,54 pct. i diesel.

## *2.3 Indrapporteringsforpligtelsen*

### *2.3.1 Gældende ret*

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

### *2.3.2 Lovforslagets udformning*

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

## *3. Reservation af arealer til statsligt udbud af havvindmøller – ændring af VE-loven*

### *3.1 Lovforslagets baggrund*

#### *3.1.1 Gældende ret*

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

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

For at sikre den samfundsmæssigt mest hensigtsmæssige udbygning med havvindmøller, bør der allerede nu ske arealreservationer til mulige fremtidige udbud af havvindmøller. Der er imidlertid ikke i loven en klar afgrænsning mellem områder, der reserveres til statsligt udbud og områder, hvor der kan ansøges efter en såkaldt åben dør procedure, hvor der ansøges uden for udbudsrunder. Lovforslaget har til formål at afklare dette.

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

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

Regeringen ønsker fortsat at fremme udbygningen af havvindmøller uden for udbud via åben dør proceduren, men ønsker, at det i lovgivningen præciseres, at der ikke er fri adgang til at imødekomme ansøgninger gennem åben dør proceduren i områder, som staten har reserveret til nuværende og kommende havvindmølleudbud. Med forslaget præciseres, at klima-, energi- og bygningsministeren kan afslå ansøgninger, hvis dette vurderes hensigtsmæssigt for gennemførelse af et kommende statsligt udbud i det udpegede område.

### *3.2 Lovforslagets udformning*

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

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

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

Afslag kan i øvrigt meddeles, såfremt ansøgeren ikke skønnes at have den fornødne tekniske eller finansielle kapacitet, jf. bestemmelsen i § 23, stk. 4.

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

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

Hovedformålet med lovændringen er derfor at præcisere, at ministeren har mulighed for at afslå ansøgninger med den begrundelse, at det pågældende areal er reserveret til et muligt statsligt udbud.

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

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

Lovforslaget indebærer derimod, at alle ansøgninger i de reservede områder, herunder afslåede ansøgninger, bortfalder i de situationer, hvor der endnu ikke er meddelt en tilladelse til forundersøgelser eller etablering af anlæg.

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

## *4. Byggeloven*

### *4.1. Lovforslagets baggrund*

Den 1. april 2008 trådte den ændring af byggeloven i kraft, der indførte reglerne om obligatorisk byggeskadeforsikring af bebyggelse, som hovedsageligt skal anvendes til beboelse.

Hensigten med loven er at styrke bygningsejerens, herunder særligt forbrugerens, retsstilling ved at give bygningsejeren adgang til en mere enkel proces og adgang til skadesudbedring eller erstatning fra forsikringsselskabet, såfremt der konstateres en alvorlig byggeskade på en nyopført ejendom.

Efter lovens § 25 A, stk. 1, er en bygherre, der opfører ny bebyggelse, som hovedsageligt skal anvendes til beboelse, forpligtet til at forsikre bebyggelsen mod byggeskader, der har deres årsag i forhold ved opførelsen af byggeriet. Umiddelbart efter lovens ikrafttræden, førte bestemmelsen til spørgsmål om rækkevidden af bestemmelsen. Der var især fokus på, om der var pligt til at tegne en forsikring, når der skulle etableres nye boligenheder ved at foretage om- eller tilbygning af bebyggelse, der ikke var beboelse.

Erhvervs- og Byggestyrelsen, der på daværende tidspunkt havde ansvaret for ordningen, udtalte vejledende i juni 2008, at det alene er i de situationer, hvor der sker ombygning, renovering eller tilbygning til bestående beboelse, at der ikke er krav om forsikring.

Hensigten med de forbrugerbeskyttende regler har hele tiden været, at der skal tegnes byggeskadeforsikring når der etableres ny beboelse, herunder når det sker ved at ombygge eller tilbygge til eksisterende bebyggelse, der ikke allerede anvendes til beboelse. Denne fortolkning af bestemmelsen er videreført i Erhvervs- og Byggestyrelsens vejledning fra august 2010.

Kommunernes administration af ordningen er på linje med den forståelse af reglerne, der er kommet til udtryk i vejledningen. Det har imidlertid vist sig, at der blandt statsforvaltningerne har udviklet sig en uensartet praksis, der fører til, at reglerne fortolkes forskelligt, afhængigt af hvilken landsdel reglerne finder anvendelse i. Det er statsforvaltningerne, der som klageinstans efter byggeloven, er øverste administrative organ for sager om byggeskadeforsikring, og det er derfor af afgørende betydning for tilliden til ordningen, at der ikke blandt klageorganerne kan herske tvivl om reglernes rækkevidde, og at reglerne udformes således, at de forebygger tvivl og sikrer ensartet administration.



## *4.2. Lovforslagets udformning - byggeskadeforsikring, når der ved om- eller tilbygning etableres nye boligenheder*

### *4.2.1. Gældende ret*

Ifølge byggelovens § 25A, stk. 1, skal en bygherre, der opfører ny bebyggelse, som hovedsageligt skal anvendes til beboelse, forsikre bebyggelsen mod byggeskader, der har deres årsag i forhold ved opførelsen af byggeriet.

### *4.2.2. Lovforslagets indhold*

Med forslaget præciseres det, at pligten til at tegne en byggeskadeforsikring påhviler bygherren ved såvel nybyggeri som om- og tilbygning, hvorved der etableres nye boligenheder. Der er dog den modifikation til den del af bestemmelsen, der omhandler ombygning og tilbygning, at bygherren kun omfattes af forsikringspligten, hvis der i forbindelse med ombygningen eller tilbygningen sker etablering af køkken og bad. For at om- eller tilbygning omfattes af kravet om byggeskadeforsikring, skal der altså være tale om bygningsmæssige ændringer af en vis karakter og værdi.

Der vil kunne opstå situationer, hvor en boligenhed kan etableres uden nævneværdige bygningsmæssige ændringer, men hvor anvendelsesændringen fører til, at der skal ske byggesagsbehandling i kommunen. Der vil i denne situation kun være pligt til at tegne en forsikring, hvis der etableres køkken og bad.

Som eksempel kan nævnes etablering af en boligenhed i en lægeklinik, der er indrettet i en gammel lejlighed, hvor der er etableret køkken og bad, og hvor eneste bygningsmæssige forudsætning før bebyggelsen kan anvendes til beboelse er blanding af en dør eller lignende. I dette tilfælde vil selve anvendelsesændringen kunne føre til krav om byggetilladelse, uden at det dermed omfattes af forsikringspligten.

Hvis der i forbindelse med ombygning alene etableres køkken fordi der allerede er etableret bad, vil der heller ikke være krav om byggeskadeforsikring.

Sker der imidlertid ombygning af f. eks en skole til bolig, hvor der i den forbindelse skal etableres køkken og bad på steder, hvor der ikke tidligere har været køkken og bad, så vil ombygningen være omfattet af forsikringspligten.

Afgørende for, om bestemmelsen finder anvendelse, er således på den ene side om der med opførelsen af bebyggelsen etableres nye boligenheder i byggeri, der ellers ikke er anvendt til beboelse, og på den anden side, om der i den forbindelse etableres såvel køkken som bad.

De øvrige elementer i bestemmelsen ændres ikke med forslaget, men videreføres som hidtil.

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

Forslaget om ændring af biobrændstofloven giver ikke øgede økonomiske og administrative konsekvenser for staten, da kredsen af selskaber, der er omfattet af iblandingsforpligtelsen, og kredsen af indberetningsforpligtede og omfanget af deres indberetninger ikke forøges. Forslaget har således ikke statsfinansielle konsekvenser som følge af grænsehandel og reducerede indtægter fra CO<sub>2</sub>-afgift, da disse allerede er indregnet i forbindelse med vedtagelsen af den gældende lov i 2009. Forslaget medvirker alene til, at det forudsatte iblandingskrav på 5,75 pct. kan realiseres og ikke formindskes ved anvendelse af diesel uden biodiesel i landtransportsektoren.

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

Forslaget om ændring af byggeloven er alene udtryk for en kodificering af den måde, reglerne har været fortolket på hidtil. Forslaget har således ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner.

## *6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Da forslaget om ændring af biobrændstofloven er en afspejling af den måde, som markedet har indrettet sig på, og som er forudsat i den gældende lov, giver forslaget ikke anledning til økonomiske eller administrative byrder for erhvervslivet. idet iblandings- og indberetningsforpligtelserne fortsat er uændrede og på-

hviler importører og producenter. Dette understreges af, at kredsen af selskaber, der er omfattet af iblandingsforpligtelsen, og kredsen af indberetningsforpligtede og omfanget af deres indberetninger ikke forøges.

Den potentielle fleksibilitet indskrænkes en smule med dette lovforslag, da der fastsættes et minimum for iblanding af bibrændstoffer i brændstoffer til landtransport, men det vurderes, at det ikke vil have konsekvenser for de virksomheder, der er omfattet af lovforslaget, da virksomhederne i høj grad allerede har indrettet sig på den måde som lovforslaget afspejler. Endvidere er minimumskravet til diesel fastsat til 1,08 pct. således, at der fortsat er mulighed for virksomhederne til at justere på iblandingsprocenten, således at lovkra- vet på 5,75 pct. kan opfyldes.

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

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

Forslaget om ændring af VE-loven har ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervsli- vet.

Forslaget om ændring af byggeloven ændrer ikke på den måde, som reglerne er administreret på hidtil, hvorfor der ikke være ændrede økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet som følge af reglerne.

#### *7. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget forventes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

#### *8. Miljømæssige konsekvenser*

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

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

Forslaget om ændring af byggeloven har ingen miljømæssige konsekvenser.

#### *9. Forholdet til EU-retten*

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

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

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

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

Forslaget om ændring af byggeloven indeholder ingen EU-retlige aspekter.

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

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

3F, ACE Denmark Akkrediteringsinstitutionen, inklusiv Akkrediteringsrådet, Akademisk Arkitektforening, Advokatrådet – Advokatsamfundet, Akademiet for de Tekniske Videnskaber, Altinex Oil Denmark A/S, Affald Danmark, Ankenævnet på Energiområdet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Benzinformandernes Fælles Repræsentation, Bio-Energipark Tønder, Brancheforeningen for Biogas, Brancheforeningen for Bio- gas, Brancheforeningen for Decentral Kraftvarme, Bygherreforeningen Danmark, Cepos, Cevea, CO-

industri, Concito, Dajolka, Daka, Dakofo, Danisco – Genencor, DANAK (Den Danske Akkrediterings- og Metrologifond), Danish biofuel, Danish Offshore Industry, Danish Operators, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Tekniske Universitet, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Byggeri, Dansk Bygningsinspektørforening, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Gasteknisk Center (DGC), Dansk Geotermi Aps, Dansk Industri, Dansk Landbrug, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Shell, Dansk Metal, Dansk Skovforening, Dansk Standard, Danske Regioner, Dansk Transport og Logistik (DLTL), Danske Arkitektvirksomheder, De Danske Bilimportører, De Grønne, Det Økologiske Råd, DONG Energy A/S, Dong E&P, DS Håndværk & Industri, DTU – Afdelingen for myndighedsbetjening, Ejendomsforsikringen Danmark, Emmelev Mølle, Energi- og Olieforum, Energiklagenævnet, Energitilsynet, Energitjenesten, Forbrugerrådet, Foreningen Danske Kraftvarmeværker, Foreningen af Registrerede Revisorer (FRR), Foreningen af Rådgivende Ingeniører (FRI), Foreningen for Slutbrugere af Energi, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Frederiksberg Kommune, Frie Elforbrugere, Fællessekretariatet for Hovedstadsregionens, HMN Naturgas I/S, Greenpeace, GTS (Godkendt Teknologisk service), Haahr benzin, Håndværksrådet, Inbicon, Ingeniørforeningen i Danmark (IDA), KL (Kommunernes Landsforening), KL - Økonomisk sekretariat, Kommunalteknisk Chefforening, Københavns Kommune, Københavns Kommune - Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune – Økonomiforvaltningen, Landbrug & Fødevarer, Landsorganisationen i Danmark (LO), Mellempfolkeligt Samvirke, Miljøbevægelsen NOAH, Mærskolie og Gas AS, Nephentes, Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi, Novozymes, Odense kommune, Organisationen for Vedvarende Energi, Parcelhusejernes Landsforening, RenoSam, Rigsrevisionen, SDE - Sammensluttede Danske Energiforbrugere, Samvirkende Energi- og Miljøforeninger, Statoil Gazelle A/S, Statsforvaltningen Hovedstaden, Statsforvaltningen Midtjylland, Statsforvaltningen Nordjylland, Statsforvaltningen Sjælland, Tekniq, Teknologisk Institut, Vattenfall A/S, Vindmølleindustrien, WWF Verdensnaturfonden, Østkraft, Aalborg Kommune, Aalborg Universitet, Århus Kommune.

### 11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommune og regioner	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for stat, kommune og regioner	Ingen.	Ingen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	For så vidt angår biobrændstofloven og byggeloven er der ingen miljømæssige konsekvenser.  VE-loven vil have en positiv miljømæssig konsekvens, da opsætning af vindmøller reducerer anvendelsen af fossile brændstoffer.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Den del af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28 af 23. april 2009 om fremme af anvendelsen af vedvarende energikilder og om ændring og senere ophævelse af direktiv 2001/77/EF og 2003/30/EF (herefter VE-direktivet), der vedrører biobrændstoffer blev gennemført i dansk ret i juni 2009.  Implementeringen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv	

	<p>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, ved bekendtgørelse nr. 366 af 15. april 2011 om kvaliteten af benzin, dieselolie og gasolie til brug i motorkøretøjer m.v. har som beskrevet ovenfor, medført, at der er mulighed for at intentionerne bag lov nr. 468 af 12. juni 2009 om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport ikke sikres.</p> <p>Lovforslaget sikrer, at der ikke kan rejses tvivl om dansk rets gennemførelse af den del af VE-direktivet, der vedrører biobrændstoffer</p> <p>Lovforslaget om ændring af VE-loven skønnes at være foreneligt med EU-retten. Øget konkurrence om arealer til udbygning med havvindmøller sikres bedst gennem åbne og gennemsigtige statslige udbud.</p> <p>Den del af lovforslaget, der vedrører byggeloven indeholder ingen EU-retlige aspekter.</p>
--	---

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

#### *Til § 1*

Til nr. 1

(Lovens titel)

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

Til nr. 2

(§ 3, stk. 2-3)

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

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

Det foreslås i *stk. 2*, at der fastsættes minimumskrav til indholdet af biobrændstoffer i brændstoffer til landtransport, således at benzin skal indeholde mindst 3,1 pct. biobrændstof og diesel mindst 1 pct. biodiesel (målt efter energiindhold). Dette svarer for benzins vedkommende til den blanding som markedsføres på nuværende tidspunkt (E5). Det er i bestemmelsen fastsat, at disse biobrændstoffer, på samme måde som biobrændstoffer omfattet af den gældende lovs § 3, stk. 1, også skal være bæredygtige efter den gældende lovs § 4.

Det skal bemærkes, at de 3,1 pct. biobrændstof for benzin, der som nævnt svarer til E5, ikke er helt retvisende for E5. Dette skyldes, at for at sikre at standarderne for benzin og diesel ikke overskrides, har olieselskaberne valgt at iblande de nævnte 3,1 pct. biobrændstoffer i brændstofferne. Denne iblandingsprocent svarer til 4,8 pct. målt efter volumen. Olieselskaberne har valgt denne marginalt lavere iblandingsprocent på ca. 3,1 pct. for biobrændstoffer i brændstofferne for at være sikre på ikke, at de ikke overskrider de nævnte grænseværdier, da der kan være en mindre usikkerhed på blandingsanlæggene. Der tolereres en variation på +/- 0,2 pct. målt efter volumen.

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

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

Af hensyn til at sikre fleksibiliteten for de virksomheder, der er omfattet af den gældende lov, foreslås det, at minimumskravet til benzin fastsættes til de nævnte 3,1 pct. da der ikke sælges benzin i Danmark uden denne iblanding. Dette salg indebærer, at den benzinbase, der benyttes i Danmark er lavet til en 3,1 pct. iblanding. En anden iblanding vil medføre, at produktet ikke overholder de specifikationer, der gælder for benzin.

For så vidt angår diesel er omstændighederne anderledes, da der i forhold til dieselbasen er et større råderum i forhold til iblandingsprocenten. For at bibeholde fleksibiliteten foreslås det, at minimumsiblandingen fastsættes til 1 pct. Den overordnede samlede iblandingsforpligtelse på 5,75 pct. vil fortsat skulle overholdes.

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

Forslaget vil give olieselskaberne lidt mindre fleksibilitet i forhold til den måde, hvorpå de vælger at leve op til iblandingskravet på 5,75 pct. Olieselskaberne har dog allerede i dag valgt at iblande de nævnte 3,1 pct. i benzin som med lovændringen bliver et mindstekrav, og det vurderes ikke, at selskaberne har nogen interesse i at sælge benzin til landtransport med en lavere iblandingsprocent. Det skyldes, at selv med iblandingsprocenter svarende til mindstekravene vil det være nødvendigt for olieselskaberne at tage yderligere initiativer for at opfylde det samlede krav på 5,75 pct. for benzin og diesel under et. Endvidere skyldes det, som nævnt oven for, at der kræves en specifik benzinbase til den iblandingsprocent, der bruges, og det forventes ikke at være rentabelt for selskaberne at benytte flere forskellige benzinbaser.

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

Selskaberne vil også efter lovændringen være frit stillet i forhold til at vælge supplerende metoder til opfyldelse af den samlede iblandingsforpligtelse på 5,75 pct. Det enkelte selskab kan f.eks. vælge at afsætte brændstoffer med højere iblandingsprocenter end mindstekravet til særlige flåder, som kan anvende sådanne blandinger, eller anvende 2. generations biobrændstoffer, som tæller dobbelt ved målopfyldelsen, eller eventuelt en kombination af begge, alt efter hvad der er hensigtsmæssigt for selskabet.

Med *stk. 3* fastsættes der ikke minimumskrav til biobrændstoffer i oktane 98 benzin. Dette skyldes, at benzin med et oktaneindhold på 98 eller mere umiddelbart ikke er egnet til iblanding af biobrændstoffer, da de

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

Til nr. 3

(§ 3, stk. 4)

Med den foreslåede ændring fastlægges det, at den såkaldte dobbelttællingsbestemmelse også finder anvendelse i forhold til den foreslåede forpligtelse i lovens § 3, stk. 2 om tvungen iblanding af biobrændstoffer. Dette indebærer, at ved brug af 2. generations biobrændstoffer, som nævnt i den gældende lovs § 3, stk. 2, vil lovens bestemmelse være opfyldt ved en iblanding på 2,4 pct. i benzin og 0,54 pct. i diesel. Det vil med lovforslaget fortsat være muligt, som det er tilfældet efter den gældende lov, at kombinere 1. og 2. generations biobrændstoffer, således af forpligtelsen er overholdt ved en iblanding af f.eks. 2 pct. 1. generations og 1,4 pct. 2. generations biobrændstof i benzin.

Til nr. 4

(§ 3, stk. 6)

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

Til nr. 5

(§ 3, stk. 8)

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

Til nr. 6

(§ 5, stk. 1)

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

Til nr. 7

(§ 5, stk. 2)

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

Til nr. 8

(§ 7 a)

I forhold til den gældende lov indføres der med lovforslaget en bestemmelse om, at der altid skal være biobrændstoffer i alt brændstof, der i Danmark sælges til slutbrugere til landtransport. Der vil kunne opstå situationer, hvor de af loven forpligtede uden egen skyld overtræder den nye bestemmelse. Ministeren får med den foreslåede bestemmelse adgang til i helt særlige tilfælde at dispensere fra kravet om, at der altid skal iblandes biobrændstoffer i brændstoffer til landtransport. Denne snævre dispensationsadgang tænkes brugt i force majeure lignende situationer og vil også kunne finde anvendelse, hvor der eksempelvis har været et veldokumenteret nedbrud på et blandingsanlæg hos et olieselskab, der har medført, at det i en kort periode ikke har været muligt at iblande biobrændstoffer i brændstoffer. Et sådant teknisk nedbrud vil kunne give kortvarige leveringsproblemer til en begrænset kreds af aftagere, og det er ikke hensigten at straffe i sådanne tilfælde. Et yderligere eksempel på bestemmelsens anvendelse vil kunne være i tilfælde af perioder med ekstrem kulde – lavere end minus 24 grader celsius. Biodiesel er kuldefølsomt, og særligt ekstrem kulde kan gøre, at biodieselen størkner, hvilket gør, at den ikke kan anvendes. Indtil markedet har indrettet sig på de ekstreme kuldeforhold, kan det være nødvendigt at iblande mindre eller ingen biodiesel i dieselen.

Med hensyn til force majeure situationer skal der i det konkrete tilfælde være tale om, at de indtrufne begivenheder hindrer opfyldelse af forpligtelsen i § 3, stk. 2, og at den forpligtede ikke uden uforholdsmæssige

opoffrelse kunne have sikret sig herimod. Ministeren vil i disse tilfælde have mulighed for at dispensere fra den foreslåede bestemmelse.

Dispensationsadgangen finder alene anvendelse på de situationer, der er foreslået i § 3, stk. 2. Hvis der gives en dispensation efter den foreslåede bestemmelse gælder den alene i forhold til § 3, stk. 2. Det biobrændstof der er givet dispensation for vil således stadig skulle indgå i 5,75 pct. forpligtelsen efter den gældende lovs § 3, stk. 1.

Til nr. 9

(§ 8, stk. 1)

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

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

Til nr. 10

(§ 8, stk. 1, nr. 8)

Med forslaget til denne bestemmelse fastlægges det, at det ikke er lovligt, hvis erhvervsdrivende forsætligt anvender brændstof uden iblandet biobrændstof i landtransportsektoren. Indholdet af biobrændstoffer skal som minimum svare til de mængder, der er anført i § 3, stk. 2, hvorefter benzin, der i Danmark sælges til landtransport til slutbrugere, skal indeholde mindst 4,8 pct. biobrændstof målt efter volumen og diesel skal indeholde mindst 1,08 pct. biobrændstof ligeledes målt efter volumen.

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

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

## *Til § 2*

Til nr. 1

(§ 22, stk. 3-5)

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

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

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

forundersøgelsestilladelse ikke inden for tilladelsens gyldighedsperiode, der fastsættes konkret, men som udgangspunkt er ét år, kan ministeren udpege området.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 4* indebærer, at når klima-, energi- og bygningsministeren udpeger et område efter forslaget til *stk. 3*, skal beslutningen herom offentliggøres, så det til enhver tid står klart for potentielle ansøgere hvilke områder, der er reserveret. Da kredsen af virksomheder eller personer, der har interesse i en sådan udpegning er begrænset, skønnes der ikke at være behov for en bredere offentliggørelse af reservationen. Offentliggørelse af udpegningen på internettet f.eks. på Energistyrelsens hjemmeside ([www.ens.dk](http://www.ens.dk)) på dansk og engelsk kan være en relevant form for offentliggørelse. Senest samtidig med offentliggørelsen af udpegningen skal der endvidere gives meddelelse om udpegningen til ansøgere, der måtte have verserende sager om ansøgning til forundersøgelsestilladelse i det udpegede område jf. forslaget til *stk. 5*.

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

Endelig fastsættes det, at ansøgninger og klager over afslag på ansøgninger, der verserer på tidspunktet for udpegningen, og som helt eller delvis omfatter det udpegede område, bortfalder. Bestemmelsen medfører, at Energistyrelsen skal meddele afslag på verserende ansøgninger om forundersøgelsestilladelse, der omfatter det udpegede område helt eller delvis. Tilsvarende kan Energiklagenævnet, der behandler klager over Energistyrelsens afgørelser om tilladelse til forundersøgelser, ikke tildele eventuelle klager ret til forundersøgelsestilladelse, hvis et område er udpeget til statsligt udbud, uanset om udpegningen var foretaget på tidspunktet for klagens indgivelse, men skal meddele klager afslag under henvisning til udpegningen.

Ansøgninger, der er bortfaldet efter forslaget til *stk. 5*, bliver ikke retskraftige igen, hvis ministeren senere ophæver reservationen på området, og bevarer med andre ord ikke deres placering i rækkefølgen blandt andre eventuelle ansøgninger om tilladelse for samme område, jf. § først til mølle princippet i § 23, *stk. 4, 2. pkt.*

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

Til nr. 2

(§ 23, *stk. 4*)

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

### *Til § 3*

Til nr. 1

(§ 25 A, *stk. 1*)

Ifølge byggelovens § 25A, *stk. 1*, skal en bygherre, der opfører ny bebyggelse, som hovedsageligt skal anvendes til beboelse, forsikre bebyggelsen mod byggeskader, der har deres årsag i forhold ved opførelsen af byggeriet. Lovens formål er at beskytte den forbruger, der flytter ind i en ny bolig. Hensigten med reglerne om byggeskadeforsikring er at sikre, at der tegnes byggeskadeforsikring, når der etableres nye boligenheder.

For at imødegå uvished om bestemmelses rækkevidde, foreslås det, at ordlyden i *stk. 1*, ændres således, at det præciseres, at der skal tegnes en forsikring i såvel de situationer, hvor der opføres helt ny bebyggelse, der hovedsageligt skal anvendes til beboelsesformål, som i de situationer, hvor der etableres nye boligenheder, hvor der ikke før har været beboelse, men hvor der efter endt ombygning til ny bolig er etableret såvel køkken som bad, hvor sådant ikke har været etableret hidtil. Hvis der i forbindelse med ombygning af erhvervsbyggeri, hvor installationer til såvel køkken og bad allerede forefindes og genanvendes, er der ikke pligt til at tegne en forsikring.

I forbindelse med tegning af byggeskadeforsikring ved ombygning eller tilbygning, hvor der etableres nye boligenheder, vil alene de elementer, der omfattes af entreprisen, være omfattet af byggeskadeforsikringen.



Den foreslåede ændring indfører ikke en ny retstilstand på området, men er alene udtryk for en præcisering af bestemmelsen, der skal sikre den fornødne klarhed og entydighed, der sikrer at reglerne anvendes på en ensartet måde over hele landet.

#### *Til § 4*

Det foreslås, at forslaget om ændring af byggeloven træder i kraft den 1. februar 2012.

I *stk. 2* foreslås det dog, at den del af lovforslaget, der vedrører biobrændstofloven får virkning allerede fra den 1. januar 2012, som vil være før lovens vedtagelse, stadfæstelse og kundgørelse, men efter lovens fremsættelse. Hovedreglen for en lovs ikrafttræden er, at ikrafttrædelsen først kan ske efter vedtagelse, stadfæstelse og kundgørelse, således at loven ikke gives tilbagevirkende kraft. Det tidlige virkningstidspunkt foreslås for at lette de administrative byrder, der er for de, der er omfattet af biobrændstofloven, og for tilsynsmyndigheden. Indberetninger til tilsynsmyndigheden skal følge kalenderåret. Med lovforslaget ændres principperne for indberetninger til tilsynsmyndigheden, og det vurderes at være behæftet med ikke ubetydelige administrative byrder at skulle foretage indberetninger efter to forskellige love inden for det samme kalenderår.

Ændringerne af VE-loven foreslås at træde i kraft snarest muligt, dvs. dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende, jf. *stk. 3*.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering	Lovforslaget
	<p style="text-align: center;"><b>§ 1</b></p> <p>I lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport, jf. lovbekendtgørelse nr. 674 af 21. juni 2011 foretages følgende ændringer:</p>
<p>Lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport</p>	<p><b>1.</b> Lovens <i>titel</i> affattes således:            Lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport (Biobrændstofloven)</p>
<p><b>§ 3.</b> Enhver virksomhed har pligt til at sikre, at biobrændstoffer udgør mindst 5,75 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold, jf. dog stk. 2. Virksomheden kan alene medregne biobrændstoffer, der overholder krav til biobrændstoffers bæredygtighed fastsat i medfør af § 4. Forpligtelsen skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Ved opgørelsen af en virksomheds forpligtelse efter stk. 1 anses bidraget til opfyldelse af forpligtelsen efter stk. 1 fra biobrændstoffer fremstillet på basis af affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, og lignocellulose for at være dobbelt så stort som bidraget fra andre biobrændstoffer.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Forpligtelsen efter stk. 1 gælder ikke ved salg til eksport og salg til andre virksomheder.</p> <p><i>Stk. 4.</i> En virksomhed kan opfylde sin forpligtelse efter stk. 1 eller regler udstedt i medfør af stk. 5 ved aftale med en eller flere virksomheder om, at de helt eller delvis opfylder forpligtelsen efter stk. 1.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Klima-, energi- og bygningsministeren kan fastsætte regler om en anden biobrændstofandel, der ikke overstiger 5,75 pct., såfremt særlige hensyn gør sig gældende, herunder</p> <p>1) en krise, hvor der er behov for træk på beredskabslagrene,</p> <p>2) mangel på bæredygtige biobrændstoffer eller</p>	<p><b>2.</b> I § 3 indsættes efter stk. 1 som nye stykker:</p> <p>»<i>Stk. 2.</i> Benzin, der i Danmark sælges til landtransport til slutbrugere, skal indeholde mindst 4,8 pct. biobrændstof målt efter volumen og overholde kravene til bæredygtige biobrændstoffer, jf. stk. 1, 2. pkt. Diesel, der i Danmark sælges til landtransport til slutbrugere, skal indeholde mindst 1,08 pct. biobrændstof målt efter volumen og overholde kravene til bæredygtige biobrændstoffer, jf. stk. 1, 2. pkt. Alt brændstof, der i Danmark sælges til transport, dog ikke til landbrugs- og skovbrugsmaskiner og fartøjer til sejlads, og som indeholder biobrændstoffer, skal anses som værende solgt til landtransport.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Benzin på 98 oktan eller derover er undtaget fra kravet i stk. 2, men vil fortsat skulle indgå i forpligtelsen efter stk. 1.«</p> <p>Stk. 2-6 bliver herefter stk. 4-8.</p>

<p>3) brug af andre vedvarende energiteknologier i landtransportsektoren end anvendelsen af biobrændstoffer.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Klima-, energi- og bygningsministeren kan fastsætte regler om definition og dokumentation af biobrændstoffer nævnt i stk. 2.</p>	
<p><b>§ 3...</b></p> <p><i>Stk. 2.</i> Ved opgørelsen af en virksomheds forpligtelse efter stk. 1 anses bidraget til opfyldelse af forpligtelsen efter stk. 1 fra biobrændstoffer fremstillet på basis af affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, og lignocellulose for at være dobbelt så stort som bidraget fra andre biobrændstoffer.</p>	<p><b>3.</b> To steder i § 3, <i>stk. 2</i>, der bliver <i>stk. 4</i>, ændres »stk. 1« til: »stk. 1 og 2«.</p>
<p><b>§ 3...</b></p> <p><i>Stk. 4.</i> En virksomhed kan opfylde sin forpligtelse efter stk. 1 eller regler udstedt i medfør af stk. 5 ved aftale med en eller flere virksomheder om, at de helt eller delvis opfylder forpligtelsen efter stk. 1.</p>	<p><b>4.</b> I § 3, <i>stk. 4</i>, der bliver <i>stk. 6</i>, ændres »stk. 5« til: »stk. 7«.</p>
<p><b>§ 3...</b></p> <p><i>Stk. 6.</i> Klima-, energi- og bygningsministeren kan fastsætte regler om definition og dokumentation af biobrændstoffer nævnt i stk. 2.</p>	<p><b>5.</b> I § 3, <i>stk. 6</i>, der bliver <i>stk. 8</i>, ændres »stk. 2« til: »stk. 4«.</p>
<p><b>§ 5.</b> Virksomheden sender årligt en rapport til klima-, energi- og bygningsministeren som dokumentation for, at virksomheden det foregående kalenderår har opfyldt forpligtelsen efter § 3, <i>stk. 1</i>, eller § 3 b, <i>stk. 1</i>, eller regler udstedt i medfør af § 3, <i>stk. 5</i>, § 3 b, <i>stk. 2-4</i>, eller § 11.</p>	<p><b>6.</b> I § 5, <i>stk. 1</i>, ændres »§ 3, <i>stk. 5</i>« til: »§ 3, <i>stk. 7</i>«.</p>
<p><b>§ 5...</b></p> <p><i>Stk. 2.</i> Er der indgået aftale mellem virksomheder som nævnt i § 3, <i>stk. 4</i>, eller § 3 c, skal det fremgå af de rapporter, som de pågældende virksomheder årligt sender til klima- og energiministeren efter <i>stk. 1</i>.</p>	<p><b>7.</b> I § 5, <i>stk. 2</i>, ændres »§ 3, <i>stk. 4</i>« til: »§ 3, <i>stk. 6</i>«.</p>
	<p><b>8.</b> Efter § 7 indsættes:</p> <p>»§ 7 a. Klima-, energi- og bygningsministeren kan i særlige tilfælde dispensere fra kravet i § 3, <i>stk. 2</i>. Dette kan være i tilfælde af force majeure eller veldokumenterede tekni-</p>

	ske nedbrud i blandingsanlæg.«
<p><b>§ 8.</b> Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der</p> <p>1) overtræder forpligtelsen efter § 3, stk. 1,</p> <p>2) overtræder forpligtelsen efter § 3 b, stk. 1, om at reducere vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra leveret brændstof og elektricitet til brug i vejkøretøjer, jf. § 3 e, med mindst 6 pct. senest den 31. december 2020,</p> <p>3) afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger, der har betydning for størrelsen af forpligtelsen efter § 3, stk. 1,</p> <p>4) afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger, der har betydning for størrelsen af forpligtelsen efter § 3 b, stk. 1,</p> <p>5) undlader at rapportere i henhold til § 5, stk. 1 og 2,</p> <p>6) undlader at afgive eller tilvejebringe oplysninger efter § 6, stk. 2, eller</p> <p>7) undlader at efterkomme påbud efter § 7, stk. 1.</p>	<p><b>9.</b> I § 8, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »§ 3, stk. 1«: »eller § 3, stk. 2«.</p>
	<p><b>10.</b> I § 8, stk. 1, indsættes som nr. 8: »8) i erhvervsmæssigt øjemed forsætligt anvender brændstof uden iblandet biobrændstof til landtransport jf. § 3, stk. 2.«</p>
	<p style="text-align: center;"><b>§ 2</b></p> <p>I lov nr. 1392 af 27. december 2008, om fremme af vedvarende energi, som ændret ved lov nr. 509 af 12. juni 2009, § 2 i lov nr. 1267 af 16. december 2009, § 13 i lov nr. 1384 af 21. december 2009, § 6 i lov nr. 622 af 11. juni 2010 og § 5 i lov nr. 466 af 18. maj 2011, foretages følgende ændring:</p>
<p><b>§ 22.</b> Adgangen til at udnytte energi fra vand og vind på søterritoriet og i den eksklusive økonomiske zone tilkommer alene den danske stat. Forundersøgelser og efterfølgende udnyttelse af energi kan kun finde sted efter tilladelse fra klima-, energi- og bygningsministeren.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Tilladelse til forundersøgelser gives enten efter indkaldelse af ansøgninger ved et udbud eller efter modtagelse af ansøgning.</p>	<p><b>1.</b> I § 22 indsættes efter stk. 2 som nye stykker:</p> <p>»<i>Stk. 3.</i> Klima-, energi- og bygningsministeren kan udpege områder, der reserveres til statslige udbud af arealer til havvindmøller. Områder, hvortil der allerede er meddelt tilladelse, kan ikke udpeges.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Når et område udpeges efter stk. 3, eller når en udpegning ophæves, skal beslut-</p>

<p><i>Stk. 3.</i> Tilladelse til forundersøgelser gives til områder, hvor klima-, energi- og bygningsministeren finder, at udnyttelse af energi kan være relevant. Tilladelsen gives som en eneret for et nærmere angivet område og tidsrum.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Klima-, energi- og bygningsministeren kan fastsætte vilkår for tilladelsen, herunder om de forhold, som skal undersøges, om rapportering, om forundersøgelsesens forløb og resultater, om ministerens adgang til at benytte forundersøgelsesens resultater, jf. § 24, stk. 4, og om overholdelse af miljø- og sikkerhedskrav og lign.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Klima-, energi- og bygningsministeren kan træffe afgørelse om tilladelser efter stk. 2-4.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Klima-, energi- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere regler om forhold omfattet af stk. 4.</p>	<p>ningen herom offentliggøres.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Når ministeren har udpeget et område efter stk. 3, kan der ikke indgives ansøgninger uden for udbud, der helt eller delvis omfatter det udpegede område. Ansøgninger og klager over afslag på ansøgninger, der verserer på tidspunktet for udpegningen, og som helt eller delvis omfatter det udpegede område, bortfalder.«</p> <p>Stk. 3-6 bliver herefter stk. 6-9.</p>
<p><b>§ 23...</b></p> <p><i>Stk. 4.</i> Ved ansøgning uden for udbud gives tilladelse til forundersøgelser efter § 22 til ansøgere, der skønnes at have den fornødne tekniske og finansielle kapacitet til at gennemføre forundersøgelserne, jf. dog § 22, stk. 3. Søger flere tilladelse for samme område, gives tilladelse til den, som først fremsender en ansøgning, der dokumenterer opfyldelse af betingelserne herfor.</p>	<p>2. I § 23, <i>stk. 4</i>, ændres »§ 22, stk. 3« til: »§ 22, stk. 6«.</p>
	<p style="text-align: center;"><b>§ 3</b></p> <p>I byggeloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1185 af 14. oktober 2010, foretages følgende ændringer:</p>
<p><b>§ 25 A.</b> En bygherre, der opfører ny bebyggelse, som hovedsagelig skal anvendes til beboelse, skal forsikre bebyggelsen mod byggeskader, der har deres årsag i forhold ved opførelsen af byggeriet. Forsikringspræmien skal betales af bygherren.</p>	<p><b>1. § 25 A, <i>stk. 1</i>,</b> affattes således:</p> <p>»En bygherre, der opfører ny bebyggelse, eller, som ved ombygning eller renovering af eller tilbygning til bestående bebyggelse, der ikke hidtil har været anvendt til beboelse, etablerer bebyggelse, herunder køkken og bad, som hovedsageligt skal anvendes til beboelse, skal forsikre bebyggelsen mod byggeskader, der har deres årsag i forhold ved opførelsen af byggeriet. Forsikringspræmien skal betales af bygherren.«</p>

**§ 4**

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. februar 2012, jf. dog stk. 3.

*Stk. 2.* § 1 får virkning fra den 1. januar 2012.

*Stk. 3.* § 2 træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.