

Forslag

til

Lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport¹⁾

(Indførelse af krav om anvendelse af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransport og bemyndigelse til fastsættelse af regler til efterlevelse af MRV-forordning om fremme af reduktion af CO₂-emissioner fra søtransport og regler om adgang til skibe)

§ 1

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

1. Lovens *titel* affattes således:

»**Lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser (biobrændstofloven)**«.

2. I § 1 indsættes som 2. pkt.:

»Formålet er endvidere at fastsætte et kontrol- og sanktionssystem m.v. med henblik på at sikre overholdelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (MRV-forordning).«

3. I § 2 indsættes som ny nr. 1:

»1) *Avancerede biobrændstoffer*: Biobrændstoffer, der er fremstillet af råprodukter, og andre brændstoffer, der er anført i bilag IX, del A, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1513 af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder.«
Nr. 1-10 bliver herefter nr. 2-11.

4. § 2, nr. 9, der bliver nr. 10, affattes således:

»10) *Virksomhed*: Det selskab der angiver og betaler energiafgift efter mineralolieafgiftsloven for det flydende brændstof, der sælges til transport, eller den naturgasleverandør der er leverandør af gasformige brændstoffer til en gastankstation.«

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

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

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

»Stk. 3. Enhver virksomhed har pligt til at sikre, at avancerede biobrændstoffer udgør mindst 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold. Virksomheden kan alene medregne biobrændstoffer, der overholder krav til biobrændstoffers bæredygtighed fastsat i

¹ Loven gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1513 af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EU-Tidende 2015, nr. L 239, side 1) og fastsætter et sanktionssystem i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EU-Tidende 2015, nr. L 123, side 55).

medfør af § 4. Forpligtelsen skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår.«
Stk. 3-11 bliver herefter stk. 4-12.

8. I § 3, stk. 4, der bliver stk. 5, ændres »og lignocellulose« til: », lignocellulose samt de i § 2, nr. 1, nævnte avancerede biobrændstoffer«

9. I § 3, stk. 7, der bliver stk. 8, indsættes to steder efter »efter stk. 1«: »og 3«

10. I § 3, stk. 7, der bliver stk. 8, ændres »stk. 8« til: »stk. 9«

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

12. I § 3, stk. 8, der bliver stk. 9, indsættes efter nr. 1 som nyt nummer:
»2) hvor avancerede biobrændstoffer bliver uforholdsmæssigt dyre,«
Nr. 2 og 3 bliver herefter nr. 3 og 4.

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

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

15. I § 4 indsættes som *stk. 2*:

»*Stk. 2.* Energi-, forsynings-, og klimaministeren kan endvidere fastsætte regler med henblik på at gennemføre EU-regler om fremme af reduktion af CO₂-emissioner fra søtransport, herunder regler om fastsættelse af et sanktionssystem og bødestraf for overtrædelse af EU-regler på området.«

16. I § 5, stk. 1, ændres »§ 3, stk. 1« til: »§ 3, stk. 1 og 3«

17. I § 5, stk. 1, ændres »stk. 8« til: »stk. 9«

18. I § 5, stk. 2, ændres »stk. 7« til: »stk. 8«

19. I § 8, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 3, stk. 1 eller 2« til: »§ 3, stk. 1, 2 eller 3«

20. I § 8, stk. 1, nr. 3, ændres »§ 3, stk. 1« til: »§ 3, stk. 1 eller 2«

21. I § 8, stk. 1, nr. 3, ændres »§ 3, stk. 1 eller 2« til: »§ 3, stk. 1, 2 eller 3«

22. I § 9, stk. 1, indsættes efter »denne lov«: »eller efter MRV-forordningen«

23. Efter § 9 indsættes:

»**§ 9 a.** Energi-, forsynings-, og klimaministeren, jf. dog § 9, stk. 1, har uden retskendelse adgang til at gå om bord på skibe i dansk havn eller ved dansk ankerplads for at udføre sine forpligtelser efter MRV-forordningen, herunder at undersøge, hvorvidt der er et overensstemmelsesdokument ombord på skibene.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2017, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Lovens § 1, nr. 7, træder i kraft den 1. januar 2020.

Stk. 3. Lovens § 1, nr. 16, træder i kraft den 1. januar 2020.

Stk. 4. Lovens § 1, nr. 19, træder i kraft den 1. januar 2020.

Stk. 5. Lovens § 1, nr. 21, træder i kraft den 1. januar 2020.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

2. Lovforlagets baggrund

3. Biobrændstoffer

3.1. Krav om anvendelse af avancerede biobrændstoffer, der skal udgøre mindst 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold

3.1.1. Gældende ret

3.1.2. Energi-, Forsynings- og Klimaministeriets overvejelser

3.1.3. Lovforlagets udformning

3.2. Virksomheder omfattet af biobrændstofloven

3.2.1. Gældende ret

3.2.2. Energi-, Forsynings- og Klimaministeriets overvejelser

3.2.3. Lovforlagets udformning

4. MRV-forordningen og biobrændstoflovens håndhævelsesordning

4.1.1. Gældende ret

4.2.2. Energi-, Forsynings- og Klimaministeriets overvejelser og lovforslagets udformning

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

8. Miljømæssige konsekvenser

9. Forholdet til EU-retten

10. Hørte myndigheder og organisationer mv.

11. Sammenfattende skema

1. Indledning

Lovforlaget skal implementere kravet om iblanding af avancerede biobrændstoffer i alt brændstof til landtransportsektoren, som fastsat i artikel 2, nr. 2, litra e, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1513 af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og diesellole og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (ILUC-direktivet).

Iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer i direktivet er på minimum 0,5 pct. i alt brændstof til transport. Regeringen ønsker at øge EU's iblandingskrav fra 0,5 pct. til 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i alt brændstof til landtransportsektoren, hvilket lovforslaget udmønter. Lovforslaget giver ministeren mulighed for at nedsætte kravet om iblanding af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer, såfremt disse bliver uforholdsmæssigt dyre.

Endvidere skal lovforslaget sikre justeringen af reglerne om, hvilke virksomheder der er omfattet af biobrændstofloven.

Lovforslaget skal desuden sikre opfyldelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (MRV-forordningen).

Efter MRV-forordnings artikel 19 og 20, skal EU's medlemsstater fastsætte supplerende national lovgivning med henblik på tilsyn samt sanktioner for manglende opfyldelse af MRV-forordningen. Lovforslaget giver energi- forsynings- og klimaministerens mulighed for at fastsætte nærmere regler om et sanktionssystem for overtrædelse af MRV-forordning.

Da Søfartsstyrelsen allerede udfører stikprøvevis inspektion havnestatskontrol af udenlandske skibe, der ligger i dansk havn, er det aftalt, at Søfartsstyrelsen vil skulle udføre dele af kontrollen med overholdelse af MRV-forordningen på energi- forsynings- og klimaministerens vegne. Der skal derfor også udarbejdes en hjemmel til, at Søfartsstyrelsens eksisterende inspektion af de udenlandske skibe, der ligger i dansk havn, kan udvides til at omfatte kontrol af, om MRV-forordningens bestemmelser er overholdt.

For at overholde MRV-forordningens bestemmelser i artikel 19, stk. 2 og 3, vil der skulle udarbejdes en hjemmel til, at myndighederne kan kræve adgang til skibe, som ligger i havn eller ved ankerplads for at kontrollere, at de har et såkaldt overensstemmelsesdokument (et skibsspecifikt dokument, der udstedes til et selskab af en verifikator, der bekræfter, at det pågældende skib har opfyldt kravene i denne MRV-forordning i en bestemt rapporteringsperiode – MRV-forordningen artikel 3, litra h) ombord.

2. Lovforslagets baggrund

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 (VE-direktivet) fremgår det af artikel 3, stk. 4, at medlemsstaterne er forpligtet til i 2020 at lade mindst 10 pct. af energianvendelsen til landtransport udgøres af vedvarende energi. Det antages bredt i EU, at langt hovedparten af den omtalte vedvarende energi vil komme fra biobrændstoffer.

I september 2015 vedtog Rådet ILUC-direktivet, der er et ændringsdirektiv, der dels ændrer VE-direktivet, dels ændrer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/30/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 98/70/EF for så vidt angår specifikationerne for benzin, diesel og gasolie og om indførelse af en mekanisme for overvågning og reduktion af emissionerne af drivhusgasser og om ændring af Rådets direktiv 1999/32/EF for så vidt angår specifikationerne for brændstof, der benyttes i fartøjer til sejlads på indre vandveje, og om ophævelse af direktiv 93/12/EØF (brændstofkvalitetsdirektivet).

Efter ILUC-direktivets artikel 2, stk. 2, litra e) skal mindst 0,5 procentpoint af de i VE-direktivets artikel 3, stk. 1, nævnte 20 pct. vedvarende energi udgøres af biobrændstoffer baseret på råvarer som fremgår af listen i direktivets bilag IX, del A i 2020. Disse biobrændstoffer kaldes populært avancerede biobrændstoffer. Biobrændstoffer skal være fremstillet af én af de råvarer og andre brændstoffer, som findes oplistet i direktivets bilag IX, del A, for at kunne bidrage til opfyldelse af 0,5 pct. målet. De nævnte 0,5 procentpoint svarer til 0,5 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold.

ILUC-direktivet åbner mulighed for, at kravet om at anvendelse af avancerede biobrændstoffer skal udgøre mindst 0,5 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter

energiindhold skal kunne fastsættes til en lavere procentsats end 0,5 i tre helt særlige tilfælde. Fravigelsen kan finde sted, hvis der er manglende tilgængelighed af avancerede biobrændstoffer, eller hvis der ikke er omkostningseffektive priser, hvis der er særlige tekniske eller klimatiske forhold, eller der er nationale politikker, der gør, at der bruges tilsvarende finansielle midler til andre tiltag, der fremmer energieffektivitet.

Det fremgår endvidere af ILUC-direktivets artikel 2, stk. 2, litra e), at medlemsstaterne har mulighed for at fastsætte et højere krav til anvendelsen af avancerede biobrændstoffer end ILUC-direktivets minimumskrav om 0,5 pct. avancerede biobrændstoffer.

Regeringen ønsker at fremme anvendelsen af avancerede biobrændstoffer i landtransportsektoren, og vil derfor øge det i ILUC-direktivet fastsatte krav om anvendelse af avancerede biobrændstoffer fra 0,5 pct. til 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i landtransportsektoren.

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

Ud over kravet om anvendelse af 0,5 pct. af avancerede biobrændstoffer, indeholder ILUC-direktivets artikel 1 og 2 yderligere krav til medlemsstaterne, herunder om ILUC-rapportering efter brændstofkvalitetsdirektivet, hvor udledninger som følge af indirekte arealforskydning skal medtages i olie- og gasselskabernes rapportering om anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer, og om fastsættelse af en begrænsning for anvendelsen af biobrændstoffer baseret på fødevareafgrøder på højst 7 procentpoint af de 10 pct. biobrændstoffer, der skal være i transportsektoren i henhold til VE-direktivets artikel 3, stk. 4. Hertil kommer krav om indarbejdelse af en række definitioner i medlemsstaternes lovgivning.

Endvidere gives medlemsstaterne mulighed for at fastsætte bestemmelse om eksempelvis, at luftfarten kan bidrage til reduktionsforpligtelsen i brændstofkvalitetsdirektivet, at energiafgrøder ikke skal være omfattet af begrænsningen af anvendelse af fødevarer som råvarer til produktion af biobrændstoffer, og at der i brændstofkvalitetsdirektivet kan fastsættes regler om, at den oven for nævnte begrænsning af anvendelsen af fødevarer som råvarer for produktion af biobrændstoffer i henhold til VE-direktivet, også skal være gældende i brændstofkvalitetsdirektivet.

De her nævnte yderligere krav til medlemsstaterne vil senere blive udmøntet i en bekendtgørelse, der udstedes med hjemmel i den gældende lovs § 4, som ændres med dette lovforslag.

§ 4 vil ligeledes blive brugt til at indarbejde nye rapporteringskrav og beregningsmetoder i Rådets direktiv (EU) 2015/652 af 20. april 2015 om fastlæggelse af beregningsmetoder og indberetningskrav i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie (metodedirektivet).

ILUC-direktivets artikel 1 og 2 skal være indarbejdet i dansk ret senest den 10. september 2017.

Dog vil de enkelte medlemsstater skulle have fastsat den endelige størrelse af deres forpligtelse til anvendelse af avancerede biobrændstoffer senest den 6. april 2017. Kravene i henhold til metodedirektivets artikel 2-6 om beregningsmetoder og indberetning vil skulle være indarbejdet i dansk ret senest den 21. april 2017.

Endvidere vil loven indebære, at der foretages en justering af den gældende biobrændstoflovs § 2, nr. 9, der fastlægger hvilke virksomheder, der er omfattet af biobrændstofloven.

Den gældende biobrændstoflov er fra 2009, og olie- og gasmarkedet har siden gennemgået en udvikling. Da den oprindelige lov blev vedtaget, var der eksempelvis ingen gasaktører på markedet. Disse er kommet til siden, ligesom der også er kommet biogas til transportsektoren. Endvidere har flere af de store olieselskaber foretaget omstruktureringer af deres selskabsstruktur og ejerforhold. Selskaber, der tidligere hver især var ét selskab, har delt sig op i forskellige selskaber. Flere af disse selskaber sælges til andre selskaber, også til selskaber uden for koncernen.

De oven for nævnte omstruktureringer kan skabe usikkerhed om, hvilke selskaber der er omfattet af den gældende biobrændstoflov. Samtidigt er der kommet nye aktører på banen i form af gasselskaber, der sælger gas til landtransport.

Det foreslås derfor at tilpasse bestemmelsen om hvilke virksomheder, der er omfattet af biobrændstofloven, så den afspejler de nuværende forhold på området. Der er ikke med ændringen tilsigtet ændringer af betydelig karakter i antallet af virksomheder, der omfattes af loven.

Det foreslås endvidere, at for de flydende brændstoffers sider vil de omfattede virksomheder være det selskab, der angiver og betaler energiafgift efter mineralolieafgiftsloven for det flydende brændstof, der sælges til transportsektoren.

For så vidt angår gasformige brændstoffer foreslås det, at de omfattede virksomheder er den naturgasleverandør, der er leverandør af gasformige brændstoffer til en tankstation.

Dette vil skabe et klart grundlag for hvilket selskab, der er omfattet af loven. Fordelen ved dette forslag er, at det altid er helt klart, hvilket selskab der har betalt afgiften, og at afgiften betales så tæt på det endelige forbrug som muligt, da dette samtidigt indebærer, at det selskab der betaler afgiften også har kendskab til, hvilken sektor brændstoffet sælges til.

Yderligere indeholder den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 2, bestemmelse om, at der altid skal være mindst 1 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt benzin og diesel, der sælges til landtransport til slutbrugeren.

Efter den gældende biobrændstoflovs § 8, stk. 1, nr. 3, er overtrædelse af den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 2, ikke belagt med straf. Den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 2, blev indsat ved ændringslov nr. 276 af 27. marts 2012 om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport og lov om fremme af vedvarende energi.

Denne manglende strafsanktionering af den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 2, har antageligt ikke været tilsigtet fra lovgivers side.

Endvidere vil lovforslaget sikre opfyldelsen af krav til nationale bestemmelser om tilsyn og sanktioner i MRV-forordningen. MRV-forordningen fastlægger regler for overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra skibe på over 5000 bruttotonnage, der ankommer til, opholder sig i eller forlader en havn under en medlemsstats jurisdiktion. Hensigten med MRV-forordningen er at sikre, at søtransport bidrager til EU's emissionsreduktioner.

Efter TEUF art. 288 er en forordning almenyldig. Den er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat. I forordningen er det dog fastlagt, at medlemsstaterne skal fastsætte supplerende nationale regler i form af et sanktionssystem for overtrædelse af forordningens bestemmelser om skibsejernes eventuelle manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne samt træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at sanktionerne iværksættes. Endvidere vil hver medlemsstat skulle sikre, at enhver inspektion af et skib udført i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (havnestatskontroldirektivet) i en havn under dens jurisdiktion omfatter kontrol af, at der opbevares et gyldigt overensstemmelsesdokument om bord.

Lovforslaget skal således sikre, at den eksisterende inspektion af skibe under bestemmelserne for havnestatskontrol omfatter kontrol af overholdelse af MRV-forordnings bestemmelser, og at det fornødne sanktionssystem etableres.

Søfartsstyrelsen har som den eneste myndighed ressort på havnestatskontrol og herigennem myndighed til at udføre kontrol ombord på skibe, der anløber dansk havn. Lovforslaget foreslår derfor, at energi-, forsynings- og klimaministeren bemyndiges til at delegere kompetence til at kræve adgang til skibe i havn til andre myndigheder.

Søfartsstyrelsen har efter lov om sikkerhed til søs adgang til at udføre havnestatskontrol med de forhold, som er omfattet af søsikkerhedslovgivningen ombord på udenlandske skibe, der anløber dansk havn eller ligger ved dansk ankerplads. Lovforslaget indebærer, at energi-, forsynings- og klimaministeren vil kunne bemyndige Søfartsstyrelsen til også at foretage dele af kontrollen med overholdelse af MRV forordningen, når styrelsen er ombord på skibene for at kontrollere de søsikkerhedsmæssige forhold.

3. Biobrændstoffer

3.1. Krav om anvendelse af avancerede biobrændstoffer, der skal udgøre mindst 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold

3.1.1. Gældende ret

Efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, skal alle virksomheder, der importerer eller producerer benzin, diesel eller gas anvende mindst 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer, målt efter energiindhold, i alt det brændstof, de sælger til landtransport (vejpgående køretøjer og jernbane). Virksomheder skal indsende dokumenterede rapporter om salget til Energistyrelsen.

Bortset fra at biobrændstoffer skal være bæredygtige, stilles der ikke yderligere krav til biobrændstofferne. Der kan således anvendes de såkaldte konventionelle biobrændstoffer (disse er typisk lavet på sukkerrør, sukkerroer, korn, majs, palmeolie, sojaolie og rapsolie) til opfyldelse af forpligtelsen på 5,75 pct., ligesom der kan anvendes de traditionelle dobbelttællende biobrændstoffer.

Dobbelttællende biobrændstoffer er typisk lavet på affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, eller lignocellulose råvarer. Denne gruppe af biobrændstoffer bliver nu typisk produceret med anvendelsen af slagteriaffald eller brugt køkkenolie som råvarer. Et yderligere kendetegn for denne type biobrændstoffer er, at de bliver produceret med kendte teknologier. De kendte teknologier har meget vanskeligt ved at håndtere andre råvarer, der findes i større mængder, end det nævnte slagteriaffald og brugte køkkenolie.

De dobbelttællende biobrændstoffer er særligt attraktive og EU har med VE-direktivet forsøgt at fremme anvendelsen af dem, ved at lade dem være dobbelttællende.

Dobbelttællingsfunktionen fremgår af den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 4. At de er dobbelttællende betyder, at anvendelse af f. eks. 1 pct. dobbelttællende biobrændstoffer tæller som 2 pct. biobrændstoffer i forhold til opfyldelse af kravet om anvendelse af biobrændstoffer i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1.

Efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 2, skal der som udgangspunkt altid være anvendt mindst 1 pct. biobrændstoffer i alt brændstof til landtransport, dog er benzin på 98 oktan og derover fritaget for kravet i biobrændstoflovs § 3, stk. 2, jf. den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 3.

Efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 5, kan en virksomhed fravige den procentsats, der er fastsat i stk. 1, med op til 0,5 procentpoint. En sådan fravigelse vil dog skulle udlignes det efterfølgende år.

Efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 6, gælder forpligtelsen til anvendelse af biobrændstoffer efter biobrændstoflovs § 3, stk. 1, ikke ved salg til eksport og ved salg til andre virksomheder.

Efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 7, kan en virksomhed aftale med andre virksomheder, at disse opfylder den første virksomheds forpligtelse efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1.

Efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 8, kan ministeren fastsætte en anden biobrændstofandel end den i biobrændstoflovs § 3, stk. 1, fastsatte såfremt særlige hensyn gør sig gældende. Disse særlige hensyn kan eksempelvis være en mangel på biobrændstoffer opstået i forbindelse med en stigende efterspørgsel af bæredygtige biobrændstoffer.

Efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 10, kan ministeren fastsætte regler om, at virksomheder ikke

kan fravige biobrændstofandelen efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, i de år, hvor Danmark har forpligtelser, der kan relateres til anvendelse af biobrændstoffer. Ministeren har endnu ikke udnyttet sine beføjelser efter den gældende lovs § 3, stk. 8 og 10.

3.1.2. Energi-, Forsynings-, og Klimaministeriets overvejelser

Et grundlæggende problem for mange biobrændstoffer er deres bæredygtighed. EU har derfor besluttet, at man kun kan anvende bæredygtige biobrændstoffer til opfyldelse af det ovenfor nævnte krav om 10 pct. vedvarende energi i alt brændstof til landtransport. Et af kriterierne for om biobrændstoffer kan anses for bæredygtige eller ej, er at det skal fortrænge mindst 35 pct. af de drivhusgasser et fossilt brændstof ville have udledt. Ved drivhusgasser forstås CO₂(kuldioxid), CH₄ (metan) og N₂O (lattergas), jf. den gældende biobrændstoflovs § 2, nr. 4.

I dette kriterie inddrager man ikke de effekter, der vil kunne komme i forbindelse med indirekte arealforskydninger, den såkaldte ILUC-effekt. Indirekte arealforskydninger kan eksempelvis opstå, når fødevarer er konstant eller stigende, og hvor et landområde hidtil har været brugt til produktion af fødevarer. Efter gældende regler vil dette landområde kunne omlægges til produktion af bæredygtige biobrændstoffer.

Når det lægges til grund, at behovet for fødevarer ikke mindskes, så vil de fødevarer, der hidtil har været dyrket på det landområde, hvor der nu dyrkes biobrændstoffer, skulle dyrkes på anden jord. Der er ikke nogen bæredygtighedskrav til den fødevarerproduktion, der er blevet fortrængt af den nye produktion af biobrændstoffer.

Dette kan indebære, at de fortrængte fødevarer nu kan blive dyrket på områder, der ikke ville være at anse som bæredygtige, såfremt der dyrkedes biobrændstoffer på området. Dette kunne eksempelvis være tilfældet, hvor der fældes regnskov for at dyrke fortrængte fødevarer. Dette indebærer, at selv om biobrændstofferne er dyrket bæredygtigt, så har dyrkningen alligevel haft yderligere indirekte udledning af drivhusgasser. Disse indirekte drivhusgasudledninger kan være anseelige, og kan i værste tilfælde føre til, at biobrændstofferne udleder flere drivhusgasser end fossile brændsler.

De avancerede biobrændstoffer står ikke over for denne problemstilling, da avancerede biobrændstoffer udelukkende produceres på affalds- og restprodukter, og derfor ikke fortrænger fødevarerproduktion. I en række år har der været en produktion af bæredygtigt biodiesel lavet på slagteriaffald og brugt køkkenolie, da processerne hertil er relativt simple. Markedet for disse råvarer er relativt begrænset, så det er nødvendigt at udvikle metoder til anvendelse af andre råvarer, der kan anvendes til produktion af avancerede biobrændstoffer.

EU har ønsket at understøtte udviklingen mod en højere anvendelse af avancerede biobrændstoffer, og har bl.a. derfor vedtaget ILUC-direktivet, der som nævnt under afsnit 2. bl.a. indeholder regler om, at i år 2020 skal mindst 0,5 procent, målt efter energiindhold, af de nævnte 20 pct. vedvarende energi udgøres af avancerede biobrændstoffer. I ILUC-direktivets bilag IX, del A, er der opremset alle de råvarer, som biobrændstoffer skal være lavet af for at kunne bidrage til 0,5 pct.-målet.

ILUC-direktivet er som nævnt bl.a. blevet til for at fremme anvendelsen af avancerede biobrændstoffer, og kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer er bl.a. blevet indført for at tilvejebringe større sikkerhed for de investorer, der vil skulle investere milliardbeløb til produktionsfaciliteter af de avancerede biobrændstoffer, der er produceret på basis af råvarer oplistet i bilag IX, del A. Der har hidtil kun været ganske få investorer, der har villet investere i produktionen af avancerede biobrændstoffer, da produktionsomkostningerne er væsentligt højere end produktionsomkostningerne for konventionelle biobrændstoffer. Det forventes, at ILUC-direktivet kan medvirke til at understøtte investorsikkerheden.

Det er hensigten med lovforslaget at fremme avancerede biobrændstoffer. Investorsikkerhed er dog af stor betydning for de selskaber, der ønsker at gøre de meget store investeringer, der er nødvendige for at fremme udviklingen på området.

En yderligere fremme af avancerede biobrændstoffer kan ske ved at øge kravet om anvendelse af de avancerede biobrændstoffer. En sådan øgning vil samtidigt øge incitamentet til en dansk produktion af de avancerede biobrændstoffer. Det er dog vigtigt at være opmærksom på, at produktionen af avancerede biobrændstoffer er ny teknologi, der kun er ved at bevæge sig fra forsøgsværker til fuld skala produktion. Der vil derfor kunne opstå mangel på avancerede biobrændstoffer med deraf følgende højere pris for de avancerede biobrændstoffer.

Et krav vil derfor ikke nødvendigvis kunne opfyldes med avancerede biobrændstoffer til en pris, der ikke er uforholdsmæssig høj. Det foreslås derfor, at ministeren bemyndiges til at kunne nedsætte kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer i tilfælde af uforholdsmæssigt høje priser på de avancerede biobrændstoffer.

Kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer vil efter lovforslaget først være gældende fra 2020, og der gives derved aktørerne på markedet mulighed for at foretage de nødvendige investeringer, inden kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer træder i kraft.

3.1.3. Lovforslagets udformning

Investorsikkerhed er som nævnt af stor betydning for, at der kan foretages de nødvendige og store investeringer på området. Blandt andet derfor foreslås det med lovforslaget at hæve EU's krav om anvendelse af avancerede biobrændstoffer, der skal udgøre mindst 0,5 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold fra 0,5 pct. til 0,9 pct., målt efter energiindhold, af alt det brændstof der bruges til landtransport.

Regeringen har endvidere besluttet at foreslå, at kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer skal være gældende fra 2020 og fremover. EU's krav om anvendelse af avancerede biobrændstoffer, der skal udgøre mindst 0,5 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold er kun gældende for året 2020, og der er således ikke nogen EU-forpligtelse efter 2020 til anvendelse af avancerede biobrændstoffer.

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

Efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 4, kan biobrændstoffer, der er lavet på eksempelvis affald eller restprodukter dobbelttælles mod det generelle mål på 5,75 pct., hvilket indebærer, at når der anvendes f.eks. 1 pct. dobbelttællende biobrændstoffer, så vil disse kunne tælle for 2 pct. med det generelle mål på 5,75 pct.

Med forslaget vil der ikke være mulighed for at dobbelttælle inden for 0,9 pct.-målet. 0,9 pct.-målet vil derfor ikke kunne opfyldes med anvendelsen af 0,45 pct. avancerede biobrændstoffer.

De avancerede biobrændstoffer, der bidrager til 0,9 pct. målet vil dog kunne tælle dobbelt mod det generelle mål på 5,75 pct. i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, ligesom det vil kunne tælle dobbelt mod 1 pct.-målet i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 2.

ILUC-direktivet indeholder tilsvarende bestemmelser, hvorefter der ikke kan dobbelttælles inden for 0,5 pct.-målet, men der kan dobbelttælles mod det generelle mål om 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i 2020. Forslaget er således overensstemmende med ILUC-direktivet på dette område.

3.2. Virksomheder omfattet af lovforslaget

3.2.1. Gældende ret

Efter § 2, nr. 9, i den gældende biobrændstoflov, der er fra 2009, anses en virksomhed som en importør eller producent af benzin, gas eller diesellole. Efter § 3, stk. 1, i den gældende biobrændstoflov er

virksomheder som defineret i § 2, nr. 9, forpligtet til at sikre, at der anvendes mindst 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer af alt årligt salg af brændstof til landtransport.

Disse virksomheder kan eksempelvis være raffinaderiselskaber, der samtidigt ejer og leverer brændstof til de enkelte tankstationer.

Den virksomhed, der er omfattet af den gældende biobrændstoflov, er altså typisk også ejer af de tankstationer, hvorfra brændstoffet sælges. Dette indebærer, at virksomhederne også har god indsigt i, hvortil de brændstoffer de sælger bliver anvendt.

Det forhold har stor betydning, da det er nødvendigt for virksomheden at vide, hvor meget af det brændstof som virksomheden har solgt, der er solgt til landtransport, da det kun er brændstof solgt til landtransport, der er omfattet af kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1.

Når virksomheden ved, hvor meget brændstof den sælger til landtransport, kan den også beregne, hvor meget biobrændstof den skal bringe på markedet sammen med det fossile brændstof for at opfylde kravet om anvendelse af biobrændstoffer i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1.

Brændstof bruges ikke kun til landtransport, men også til eksempelvis landbrug, proces og opvarmning. Det er som nævnt kun brændstof til landtransport, der er omfattet af kravet om anvendelse af biobrændstoffer og kun de virksomheder, der leverer brændstof til landtransport, som er omfattet af biobrændstoflovens krav om anvendelse af biobrændstoffer.

Det forhold, at nogle af de virksomheder der importerer eller producerer benzin, diesel eller gas, og derved er omfattet af loven, nu har solgt deres underliggende tankstationer til andre selskaber, der ikke er koncernforbundne med det sælgende selskab, kan gøre det vanskeligt for det importerende selskab at vide, hvortil deres brændstof anvendes, herunder hvor meget der sælges uden for landtransportsektoren.

Endvidere kan en virksomhed efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 7, aftale med andre virksomheder, at disse opfylder den første virksomheds forpligtelse efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1.

Når et selskab bliver omfattet af den gældende biobrændstoflov, og dermed defineres som en virksomhed i lovens forstand, jf. § 2, nr. 9, vil virksomheden have to hovedpligter.

Den ene hovedpligt findes i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, og skal som nævnt oven for sikre, at der anvendes mindst 5,75 pct. biobrændstoffer i alt årligt salg af brændstof til landtransport.

Den anden hovedpligt findes i den gældende biobrændstoflovs § 3b, stk. 1. Efter § 3b, stk. 1 skal alle virksomheder så gradvist som muligt reducere vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra leveret brændstof og elektricitet til brug i vejtrækere, jf. § 3e, med mindst 6 pct. senest den 31. december 2020. Bestemmelsen er en næsten ordret gengivelse af den tilsvarende bestemmelse i brændstofkvalitetsdirektivets artikel 7a, som alle medlemsstater er forpligtet til at indarbejde. Kommissionen har oplyst, at bestemmelsen i praksis skal forstås sådan, at det først er i 2020, at virksomhederne skal reducere vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra leveret brændstof med mindst 6 pct.

Reduktionen kan f.eks. ske ved anvendelse af biobrændstoffer, der udleder færre drivhusgasser end fossile brændstoffer, ligesom den vil kunne ske ved såkaldte opstrømsreduktioner.

Opstrømsreduktioner er reduktioner af de drivhusgasser et brændstof udleder, forinden det kommer til et raffinaderi. Når der indvindes olie eller gas i et olie eller gasfelt, vil der være en delvis udledning af drivhusgasser fra den indvundne olie eller gas til den omgivne atmosfære. Denne delvise udledning kaldes venting og flaring og består som nævnt af drivhusgasser. I brændstofkvalitetsdirektivets forstand vil venting og flaring-drivhusgasserne blive tillagt det brændstof, der indvindes.

Ved forskellige metoder kan man mindske denne venting and flaring, og denne formindskelse vil medføre, at det fossile brændstof udleder færre drivhusgasser, end hvis der ikke havde været reduktion af venting og flaring.

Et sådant brændstof vil derfor have reduceret sin opstrømsudledning af drivhusgasser, og vil på den baggrund kunne medvirke til at løfte virksomhedernes forpligtelse i lovens § 3b, stk. 1 om reduktion af drivhusgasser med mindst 6 pct. i 2020.

I den gældende biobrændstoflovs § 5 forpligtes virksomhederne til årligt at indsende en rapport til energi-, forsynings- og klimaministerens som dokumentation for, at virksomheden det foregående kalenderår har opfyldt sine to hovedpligter efter § 3, stk. 1, eller § 3 b, stk. 1.

3.2.2. Energi-, Forsynings-, og Klimaministeriets overvejelser

Da den oprindelige lov blev vedtaget, fandtes der stort set ingen gasdrevne vejretøjer. Disse er kommet til siden, og også biogas er i gang med at komme ind i landtransportsektoren, hvor det særligt er de såkaldte tunge køretøjer som busser og lastbiler, der anvender denne brændstoftype. Brændstof til gasdrevne køretøjer har derfor ikke haft en fremtræden plads i den gældende biobrændstoflov.

Endvidere har flere af de store olieselskaber, der tidligere var ét selskab, delt sig op i forskellige selskaber. Flere af disse selskaber er blevet solgt til andre selskaber, også til selskaber uden for koncernen, og dermed kan det være vanskeligt for selskabet, der er omfattet af den gældende biobrændstoflov (det der importerer benzin, diesel og gas) at få kendskab til hvortil brændstoffet sælges, da de ikke længere ejer det selskab, der sælger brændstoffet til forbrugeren, og dermed ved om brændstoffet sælges til områder, der er omfattet af den gældende biobrændstoflov. Dette er en udvikling, der antageligt ikke er stoppet.

Som beskrevet under afsnit 3.2.1. kan særligt udviklingen inden for olieselskaberne gøre det vanskeligt for de virksomheder, der er omfattet af den gældende biobrændstoflov at få tilstrækkelig klarhed over, om det solgte brændstof anvendes til landtransport eller til andre formål.

Det foreslås derfor at tilpasses bestemmelsen om hvilke virksomheder, der er omfattet af biobrændstofloven, så den afspejler de nuværende forhold på området. Der er ikke med ændringen tilsigtet nogen væsentlige ændringer af omfanget af hvilke virksomheder, der omfattes af loven, om end der vil ske mindre ændringer på området.

Der eksisterer således en håndfuld små selskaber, der sælger brændstof til landtransport. Disse selskaber hverken importerer eller producerer brændstoffer, og er derfor ikke omfattet af loven, da de ikke er en virksomhed i lovens forstand, jf. den gældende biobrændstoflov § 2, nr. 9. Disse selskaber køber det brændstof de videresælger til forbrugerne af de større virksomheder, der er omfattet af loven.

De større virksomheder, der er omfattet af loven, indberetter de mængder brændstoffer, de sælger til de mindre selskaber til Energistyrelsen, jf. den gældende biobrændstoflovs § 5. Dette indebærer, at de virksomheder, der sælger brændstoffet til de mindre selskaber, har ansvaret for det brændstof, der sælges til de mindre selskaber.

Gas og biogas er ved at komme ind i transportsektoren. Disse brændstoftyper forhandles typisk ikke af olieselskaberne (lovens oprindelige målgruppe), og selv om gasselskaberne allerede er omfattet af den gældende lov, anses det for hensigtsmæssigt at præcisere i loven, at disse aktører også er omfattet af loven. Der vil derfor skulle justeres i bestemmelsen i den gældende lov om hvilke virksomheder, der er omfattet af loven, og dermed bl.a. underlagt kravet om anvendelse af biobrændstoffer i brændstof, der sælges til landtransport.

I forbindelse med overvejelserne om, hvorledes en ny definition af hvilke selskaber, der er omfattet af loven kan udarbejdes, har Energi-, forsynings-, og klimaministeriet undersøgt, hvordan en række andre medlemsstater og Norge har indrettet deres lovgivning på området.

Sverige har et fundamentalt anderledes system end de øvrige medlemsstater. Sverige har, som den eneste medlemsstat, ikke et decideret krav om anvendelse af biobrændstoffer, men har indrettet deres skattesystem således, at biobrændstoffer begunstiges skattemæssigt i betydeligt omfang, hvilket har medført, at Sverige, sammen med Finland, har den højeste iblanding af biobrændstoffer i EU.

Danmark har ikke indrettet sit skattesystem på en måde, så biobrændstoffer begunstiges i et sådant omfang, at et krav om anvendelse af biobrændstoffer ikke er nødvendigt for at få biobrændstoffer på markedet.

England, Malta, Norge og Østrig benytter alle en model, hvor den der er ansvarlig efter den nationale lovgivning, er den enhed, der betaler energiafgift for motorbrændstoffet. Fordelen ved denne model, hvor den forpligtede er den, der betaler energiafgiften efter mineralolieafgiftsloven (LBK nr. 1118 af 26/09/2014 om energiafgift af mineralolieprodukter m.v.) er, at det altid er helt klart, hvem det er, der har betalt afgiften.

Endvidere er det en fordel, at energiafgiften betales så tæt på det endelige forbrug som muligt. Dette er en fordel, da det indebærer, at den virksomhed, der betaler afgiften også har kendskab til hvilken sektor brændstoffet sælges til, herunder om det sælges til landtransport-, landbrugs- eller entreprenørsektoren. Det er afgørende, at der er klarhed over, hvilken sektor brændstoffet sælges til, da det kun er landtransportsektoren, der er omfattet af kravet om anvendelse af biobrændstoffer. Brændstof solgt til landbrugs- eller entreprenørsektoren er ikke omfattet af kravet om anvendelse af biobrændstoffer i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1.

Endvidere vil den foreslåede løsning, hvor de selskaber, der omfattes af loven, er de selskaber, der betaler energiafgift kunne tage højde for de omstruktureringer, der har fundet sted på markedet de seneste år, hvor dele af de enkelte selskaber er udskilt og solgt til nye aktører på markedet.

Det er ikke med lovforslaget tilsigtet at ændre væsentligt på, hvilke selskaber der omfattes af loven. Det vil dog ikke kunne undgås, at der sker mindre ændringer. Som nævnt oven for er et mindre selskab, der ikke selv importerer eller producerer brændstoffet, og som tidligere har fået leveret flydende brændstof fra et af de store raffinaderier ikke omfattet af den gældende biobrændstoflov.

Da det typisk vil være det mindre selskab, der betaler energiafgiften, vil det mindre selskab blive omfattet af loven ved den foreslåede bestemmelse.

Efter den gældende biobrændstoflov vil det være raffinaderiet, der er ansvarlig efter den gældende biobrændstoflov, da det er dette selskab, der importerer eller producerer det brændstof, der sælges til det mindre selskab, der ikke selv importerer eller producerer brændstoffet, der sælges.

Efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 7, er det muligt for en virksomhed at aftale med en eller flere andre virksomheder, at denne eller disse andre virksomheder helt eller delvist opfylder virksomhedens forpligtelse til at anvende bæredygtige biobrændstoffer.

Det fremgår af den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 7, at eksempelvis en mindre virksomhed med et begrænset salg af brændstoffer, der ikke selv ønsker at påtage sig det administrative arbejde, der kan være ved at opfylde kravet om anvendelse af biobrændstoffer, kan indgå aftaler med en anden virksomhed om, at denne opfylder kravet på den mindre virksomheds vegne.

Endvidere vil en virksomhed på privatretligt grundlag have mulighed for at aftale med sin leverandør, at denne sørger for, at virksomheden får leveret brændstof, der lever op til virksomhedens forpligtelse til anvendelse af biobrændstoffer. En sådan aftale vil minde meget om det system, som nogle virksomheder og selskaber har under den gældende biobrændstoflov, og som der er redegjort for oven for under afsnittet gældende ret.

Uanset om der indgås en aftale efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 7, eller der indgås en privatretlig aftale vil en sådan aftale dog ikke fritage virksomheden for at skulle overholde forpligtelsen om anvendelsen af biobrændstoffer og rapportere herom til Energistyrelsen efter den gældende biobrændstoflovs § 5.

Endvidere vil der kunne være enkelte busselskaber og transportselskaber, som vil kunne blive omfattet af loven. Det vil kunne være tilfældet, hvis selskabet også betaler energiafgiften efter mineralolieafgiftsloven, hvilket kan lade sig gøre, hvis der er indgået aftale med SKAT, om at afgiften først skal betales ved forbrug af brændstoffet.

Det er ikke med lovforslaget tilsigtet, at busselskaber og transportselskaber skal omfattes af loven.

3.2.3. Lovforslagets udformning

Det foreslås, at den gældende biobrændstoflovs § 2, nr. 9, ændres således, at de selskaber der fremover vil være omfattet af loven, vil være de selskaber, der angiver og betaler energiafgift af brændstof, der sælges til landtransport for så vidt angår de flydende brændstoffer, og at det for de gasformige brændstoffer (ethvert gasformigt brændstof, der kan benyttes i transportsektoren) vil være den naturgasleverandør, jf. naturgasforsyningslovens § 6, stk. 1, nr. 16, der er leverandør af gas til en tankstation.

Det er ikke intentionen med lovforslaget, at de bus- og transportselskaber der selv betaler energiafgiften skal omfattes af loven og dermed af kravet om anvendelse af biobrændstoffer. For så vidt angår de flydende brændstoffer fastlægges det med den foreslåede bestemmelse, at definitionen kun gælder for de selskaber, der angiver og betaler energiafgift af brændstof, der sælges til landtransport. Med "sælges til landtransport" menes de tilfælde, hvor et selskab sælger flydende brændstof til et andet selskab med henblik på, at dette selskab videresælger brændstoffet til den endelige forbruger.

Da et bus- eller transportselskab, der efter aftale med SKAT selv betaler energiafgift, selv forbruger brændstoffet, og dermed ikke videresælger brændstoffet til landtransport, vil bus- eller transportselskabet ikke være omfattet af loven.

Dette indebærer, at de virksomheder der leverer brændstof til disse bus- og transportselskaber også vil være omfattet af loven for den mængde brændstof, de leverer til bus- og transportselskaberne, og at de nævnte selskaber ikke omfattes af loven.

Lovforslaget skal således sikre, at det kun bliver de selskaber, som er i leddet forinden forbrugsleddet, og dermed har den bedste indsigt i om det solgte brændstof anvendes til landtransportsektoren eller uden for denne, der forpligtes efter loven. Lovforslaget vil samtidigt medvirke til, at Danmark benytter den samme afgrænsning som flere medlemsstater bruger, og som også anvendes i brændstofkvalitetsdirektivets artikel 2, stk. 1, nr. 8, der fastlægger, at en "leverandør" (f.eks. et olieselskab) er den enhed, der er ansvarlig for ekspedition af brændstof eller energi gennem et punktafgiftsopkrævningssted, der er det sted, hvor der eksempelvis betales energiafgift efter mineralolieafgiftsloven.

4. MRV-forordningen og biobrændstoflovens håndhævelsesordning

4.1.1. Gældende ret

MRV-forordningen og reduktion af CO₂-emissioner i søtransporten er et nyt initiativ, og der har derfor ikke tidligere været lovgivet på området.

Den gældende biobrændstoflovs § 4 giver ministeren mulighed for at fastsætte regler med henblik på at gennemføre EU-regler om forhold, der er omfattet af denne lov, herunder forordninger, direktiver og beslutninger om biobrændstoffer, biobrændstoffers bæredygtighed og reduktion af drivhusgasser fra transport.

§ 6 i den gældende biobrændstoflov fastslår, at ministeren fører tilsyn med loven og regler udstedt i medfør af loven. I samme lovs § 6, stk. 3, gives ministeren mulighed for at fastsætte regler om tilsynets udøvelse.

I den gældende biobrændstoflovs § 7 er der regler om, at ministeren kan udstede påbud mod forhold, der strider mod loven eller mod regler eller afgørelser i henhold til loven, bringes i orden straks eller inden for en nærmere angivet frist.

Endvidere er der i den gældende biobrændstoflovs § 8 strafbestemmelser for overtrædelse af loven og regler udstedt i medfør af loven.

Efter den gældende biobrændstoflovs § 9 kan ministeren bemyndige en institution under ministeriet eller anden offentlig myndighed til at udøve beføjelser, der i denne lov er henlagt til ministeren.

I den gældende biobrændstoflov er der således ikke mulighed for at kræve adgang til skibe i dansk havn uden tilladelse fra skibsejeren.

4.1.2. Energi-, Forsynings-, og Klimaministeriets overvejelser og lovforslagets udformning

Til brug for sikring af efterlevelse af MRV-forordningen skal medlemsstaterne fastsætte et sanktionssystem. I MRV-forordningen er det beskrevet, at de sanktioner som medlemsstaterne skal fastsætte, skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen om reglerne for sanktionssystemet senest den 1. juli 2017.

Der er ikke i MRV-forordningen anført yderligere indikationer for sanktionssystemets udformning, men Kommissionen har oplyst, at de i løbet af september 2016 vil nedsætte en juridisk arbejdsgruppe, der kan facilitere medlemsstaterne i forbindelse udformningen af de enkelte medlemsstaters nationale sanktionssystemer. Danmark vil deltage i denne arbejdsgruppe.

Baggrunden herfor er, at EU ønsker, at regelsættene omkring sanktionssystemerne for overtrædelse af MRV-forordningen bliver så harmoniserede som muligt. Det vil fortsat være op til de enkelte medlemsstater at fastsætte sanktionsreglerne, som de ønsker det, men under hensyntagen til at de skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Der kan være klare fordele ved en ensartet lovgivning på området, herunder, at de enkelte selskaber, der er omfattet af MRV-forordningen ikke skal have mulighed for at vælge kun at anløbe havne i de medlemsstater, der har de mest fordelagtige sanktionsbestemmelser for manglende overholdelse af MRV-forordningen.

For at sikre at Danmark kan fastsætte et sanktionssystem, hvor sanktionerne er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning vil resultaterne af den omtalte arbejdsgruppe indgå i overvejelserne om sanktionssystemet.

En metode til inddragelse af arbejdsgruppens arbejde er, at lovforslaget indeholder en hjemmel til ministeren om at kunne fastsætte de regler, der er nødvendige for at kunne udarbejde et sanktionssystem, hvor sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Der er dog ikke for indeværende fuldstændig klarhed over, hvordan sanktionssystemet kommer til at se ud. Det er dog sikkert, at rederierne og de øvrige selskaber, som forestår driften af skibene skal kunne idømmes en bøde for overtrædelse af MRV-forordningen, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning ligesom, at det vil skulle være muligt at udstede påbud om udarbejdelse af en overvågningsplan.

Ved den foreslåede metode vil Folketinget fastsætte rammerne for bemyndigelsen til ministeren, men der vil ikke være detaljeret klarhed over den bemyndigelse, der gives til ministeren. Denne metode har ofte været benyttet i lignende tilfælde, og i den gældende lov er der allerede en omfattende delegationsbestemmelse til ministeren, hvorefter denne kan fastsætte regler om forhold, der er omfattet af loven, og som udspringer fra bl.a. direktiver og forordninger.

Det er dog usikkert, om bemyndigelsesbestemmelsen umiddelbart vil kunne anvendes i forhold til MRV-forordningen. Af retssikkerhedsmæssige hensyn er det vigtigt, at hjemlen til at fastsætte strafsanktioner er klar og uanfægtet.

Det foreslås derfor, at energi-, forsynings-, og klimaministeren bemyndiges til at fastsætte regler om et sanktionssystem m.v. til opfyldelse af MRV-forordningens krav om, at medlemsstaterne skal fastsætte et sanktionssystem.

Det kan ikke på nuværende tidspunkt udelukkes, at der vil være behov for fastsættelse af yderligere regler, der dog ikke vil være af markant indgribende karakter. Endvidere vil en bemyndigelsesbestemmelse give ministeren mulighed for at fastsætte eventuelle regler, der måtte komme på baggrund af supplerende retsakter fra EU, der udstedes med hjemmel i MRV-forordningen – herunder delegerede retsakter.

Det følger af den eksisterende lov § 9, at energi-, forsynings-, og klimaministeren kan bemyndige en anden myndighed til at udføre kontrol på ministerens vegne. Det er hensigten at der vil blive indgået en samarbejdsaftale, hvorefter Søfartsstyrelsen mod refusion af de dermed forbundne udgifter, på energi-, forsynings- og klimaministerens vegne, vil udføre stikprøvevis kontrol af skibe medens disse er i dansk havn eller ved dansk ankerplads. Dette anses som hensigtsmæssigt, da Søfartsstyrelsen allerede foretager stikprøvevis kontrol af skibe i forbindelse med Søfartsstyrelsens havnekontrol af udenlandske skibe i henhold til havnestatskontroldirektivet.

Havnestatskontrol er havnestatsmyndigheders ret til kontrol af forholdene om bord på udenlandske skibe som anløber havnestaten. Retten til at udføre havnestatskontrol følger af internationalt vedtagne konventioner som IMO's SOLAS, MARPOL, LOAD LINE og ILO konventioner.

Havnestatskontrol er i EU ret reguleret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol. Direktivet finder anvendelse ved Søfartsstyrelsens gennemførelse af havnestatskontrol indenfor rammerne af lov om sikkerhed til søs. Søfartsstyrelsen følger også direktivets bestemmelser, når styrelsen efter bemyndigelse og aftale med andre myndigheder gennemfører havnestatskontrolopgaver på disses vegne. Direktivet er gennemført indenfor rammerne af lov om sikkerhed til søs ved bekendtgørelse nr. 1195 om havnestatskontrol af skibe.

Ved havnestatskontrol kontrolleres som udgangspunkt, at skibets certifikater, udstedt af flagstaten, er gyldige og lever op til gældende regler. Herudover kontrolleres ved en stikprøvegennemgang af skibet, at skibet teknisk og operationelt fortsat lever op til de certificerede forhold. Såfremt de kontrollerede certifikater eller områder på skibet ikke lever op til gældende regler, kan skibe, afhængigt af alvorligheden af forholdet, tilbageholdes eller påbydes udbedring med frister.

Af MRV-forordningens artikel 19 fremgår det blandt andet, at hver enkelt medlemsstat skal sikre, at enhver inspektion af et udenlandsk skib i en havn under dens jurisdiktion udført i henhold til havnestatskontroldirektivet omfatter kontrol af, at der opbevares et gyldigt overensstemmelsesdokument om bord. Dette indebærer, at de nationale myndigheder skal kunne kræve adgang til et skib i havn med henblik på at kontrollere, om det nævnte overensstemmelsesdokument er om bord.

Det vurderes dog, at hjemlen i MRV-forordningen til at kræve adgang til skibe ikke er tilstrækkelig tydelig til at opfylde kravene i grundlovens § 72 om boligens ukrænkelig om adgang til privat bolig kun kan ske ved lov eller ved retskendelse. Det vurderes at være uhensigtsmæssigt at skulle indhente en retskendelse før kontrol af hvert enkelt skib, og det foreslås derfor i lovforslaget, at der etableres en hjemmel til at kræve adgang til skibe i havn med henblik på kontrol af, om der er et gyldigt overensstemmelsesdokument ombord.

Der er endvidere foreslået en tilpasning af biobrændstoflovens formål, således at det fremgår, at biobrændstofloven supplerer MRV-forordningen.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Fastsættelsen af et krav om at avancerede biobrændstoffer skal udgøre mindst 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold vil medføre udgifter på ca. 20-100 mio. kr. årligt afhængigt af, hvad merprisen på avancerede biobrændstoffer er.

Usikkerheden i dette skøn er forbundet med netop produktionen af avancerede biobrændstoffer, hvor der endnu ikke er etableret en international notering, jf. bemærkningerne til nr. 12. Der er tale om et statsligt provenutab, der følger af de afledte effekter af, at prisen på biobrændstof stiger. Prisstigningen følger af, at avancerede biobrændstoffer er dyrere end konventionelle biobrændstoffer.

De afledte effekter er reduceret salg og øget grænsehandel. I det omfang Danmarks nabolande gennemfører lignende tiltag vil grænsehandelseffekterne blive reduceret betydeligt eller helt elimineret.

Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet har estimeret, at benzinprisen vil komme til at stige ca. 8 øre, hvorimod dieselpriisen vil falde ca. 3 øre per liter. Da nogle kommuner og regioner har benzindrevne køretøjer til f.eks. hjemmeplejen, vil der kunne være beskedne udgifter på benzinsiden, ligesom der kan forventes besparelser på dieselsiden. Alt i alt vurderes det, at der ikke vil være udgifter for kommuner og regioner. Det bemærkes, at kravet om anvendelse af biobrændstoffer først vil være gældende fra 2020, og at de økonomiske konsekvenser derfor først vil være gældende fra det tidspunkt.

Det antages, at eventuelle administrative konsekvenser vil være meget beskedne og primært bestå i let øget administration i forhold til registrering af korrekt opfyldelse af selskabernes forpligtelse til at anvende 0,9 procent avancerede biobrændstoffer. Det vurderes, at udgifterne kan afholdes inden for eksisterende bevillinger.

Vedrørende MRV-forordningen vurderes det, at der ikke vil være statsfinansielle omkostninger ved lovforslaget.

Administrative omkostninger i forbindelse med sanktionssystemet for MRV-forordningen vurderes at ligge i størrelsesordenen af et kvart årsværk. Disse omkostninger vil blandt andet skulle gå til administrativ kontrol af blandt andet indsendt emissionsrapport og overvågningsplan, udarbejdelse af dataudvekslingsformater for indsendelse af emissionsrapporter og overvågningsplaner, koordinering med Søfartsstyrelsen om kontrol af skibe, teknisk udveksling med tredjelande, navnlig vedrørende videreudvikling af overvågningsmetoder, tilrettelæggelse af rapportering og verifikation af emissionsrapporter, fastsættelse af straf for overtrædelse af MRV-forordningen samt almindelig sagsbehandling på området.

Den fysiske kontrol ombord på skibene kan gennemføres i forbindelse med den eksisterende havnestatskontrol, hvorfor der i den forbindelse kun vil være en begrænset yderligere byrde som følge af lovgivningen. Det vurderes på det foreliggende grundlag, at der vil være udgifter på 30.000 kr. for den fysiske kontrol, der vil blive udført af Søfartsstyrelsen på energi-, forsynings- og klimaministerens vegne.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Som en afledt effekt på samfundsniveau for erhvervslivet forventes fastsættelsen af et krav om, at avancerede biobrændstoffer skal udgøre mindst 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold vil medføre en lettelse i dieselpriisen på ca. 30 mio. kr. årligt, da prisen på biodiesel vil falde.

Det skyldes, at en forventet konsekvens af kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer vil være, at der vil blive behov for mindre brug af 2.generations biodiesel, der typisk er lavet på brugt køkkenolie eller slagteriaffald, der er dyrere end 1.generations biodiesel, der typisk er lavet på palmeolie, raps eller soja.

Den forventede lavere brug af 2.generations biodiesel vil derfor medføre et fald i prisen på diesel på standarden i størrelsesordenen 3 øre per liter.

Avancerede biobrændstoffer er væsentligt dyrere at producere end konventionelle biobrændstoffer. Det forventes, at en stor del af kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer vil blive opfyldt med avanceret bioethanol, der blandes i benzin. På den baggrund forventes benzinprisen at stige med ca. 8 øre per liter. Det skal dog bemærkes, at prisberegningerne er behæftet med nogen usikkerhed, da der ikke er noterede priser på avancerede biobrændstoffer, da der for indværende kun er ganske få avancerede biobrændstoffer.

Det forventes, at lovforslaget medfører øvrige efterlevelseseffekter af meget beskedent omfang ved gennemførelsen af kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer i form af mindre ændringer i de forpligtede virksomheders IT-systemer.

Det vurderes, at der vil kunne være meget begrænsede administrative omkostninger i form af meget begrænsede justeringer af olie- og gasselskabernes administrative sagsgange i forbindelse med

implementeringen af ILUC-direktivet og fastsættelse af et krav om at anvendelse af avancerede biobrændstoffer skal udgøre mindst 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold.

I forbindelse med ændringen af den gældende biobrændstoflovs § 2, nr. 9 (forslagets § 1, nr. 4), der fastlægger hvilke selskaber, der er omfattet af loven, vil enkelte mindre olieselskaber nu blive omfattet af loven. Dette vil medføre, at disse mindre selskaber vil få en forpligtelse til anvendelse af avancerede biobrændstoffer, som de ikke har efter de gældende regler, hvor ansvaret efter den gældende lov for den mængde brændstof disse mindre selskaber sælger til forbrugerne, ligger hos det selskab (typisk et raffinaderi), der sælger til det mindre selskab.

Efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 7, kan virksomhed nr. 1 aftale med virksomhed nr. 2, at virksomhed nr. 2 opfylder virksomhed nr. 1's forpligtelser efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, (kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer). Vælger en mindre virksomhed at benytte denne mulighed, vil de administrative konsekvenser være af begrænset omfang, og primært bestå af indsendelse af rapport i henhold til den gældende biobrændstoflovs § 5. Der vil være begrænsede økonomiske udgifter til udarbejdelsen af denne rapport, ligesom der antageligt vil kunne være begrænsede udgifter til honorering af den virksomhed, der varetager forpligtelserne efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 7.

Fsva. MRV-forordningen vurderes der ikke at være økonomiske eller administrative konsekvenser ved lovforslaget. De økonomiske eller administrative konsekvenser, der måtte være vil være afledt af selve MRV-forordningen, men ikke af lovgivningen om sanktionssystemet.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Der er ingen administrative konsekvenser for borgerne.

8. Miljømæssige konsekvenser

Vedrørende kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer antages det, at der vil være en let øget udledning af drivhusgasser på grund af den øgede anvendelse af såkaldt dobbelttællende biobrændstoffer, herunder avancerede biobrændstoffer.

Biobrændstoffer kan have en meget varierende drivhusgasfortrængning. Der er ikke regler for, hvilke biobrændstoffer, bortset fra anvendelsen af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer, virksomhederne skal anvende. Derfor kan den let øgede udledning af drivhusgasser ikke opgøres mere præcist end, at de vil være let øgede.

Endvidere vanskeliggøres en præcis opgørelse af den øgede drivhusgasudledning af, at efter den gældende biobrændstoflov, vil nogle biobrændstoffer tælle dobbelt mod det ovenfor nævnte mål om 5,75 pct. vedvarende energi i transportsektoren. Dobbelttællingsmekanismen indebærer, at anvendes der f.eks. 0,5 pct. dobbelttællende biobrændstoffer svarer dette til 1,0 pct. ikke-dobbelttællende (konventionelle) biobrændstoffer. Det vil sige, at 5,75 pct.-målet eksempelvis vil kunne opfyldes med 2,875 pct. dobbelttællende biobrændstoffer, eller med f.eks. 2 pct. dobbelttællende biobrændstoffer og 1,75 pct. ikke-dobbelttællende (konventionelle) biobrændstoffer.

Når nogle biobrændstoffer tæller dobbelt mod 5,75 pct.-målet, vil der derfor blive anvendt færre biobrændstoffer målt efter volumen. Når der ses bort fra den i afsnit 3.1.2. i de almindelige bemærkninger beskrevne ILUC-effekt, udleder stort set alle biobrændstoffer færre drivhusgasser end fossile brændstoffer.

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

Fsva. MRV-forordningen har Kommissionen vurderet, at MRV-forordningen vil medføre reduktion af CO₂-udledningen fra søtransport på 2 pct. i forhold til fremskrivninger. Sanktionssystemet vil medvirke til at sikre efterlevelse af MRV-forordningen. Lovforslagets regler om sanktioner har ikke i sig selv miljømæssige konsekvenser

9. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget skal implementere kravet om at anvendelse af avancerede biobrændstoffer skal udgøre mindst 0,5 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold, som det er vedtaget i artikel 2, stk. 2, litra e, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1513 af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (ILUC-direktivet). Medlemsstaterne skal have fastsat størrelsen af kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer og meddelt dette til Kommission senest den 6. april 2017.

Lovforslaget overimplementerer denne del af direktivet, da lovforslaget udmønter regeringens ønske om at øge EU's krav om anvendelse af avancerede biobrændstoffer fra 0,5 pct. til 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i alt brændstof til landtransportsektoren.

De øvrige dele af ILUC-direktivet, der er anført under afsnit 2. i de almindelige bemærkninger, vil blive gennemført ved, at energi, -forsynings og klimaministeren fastsætter regler herom i en bekendtgørelse. Energi, -forsynings og klimaministeren har efter den gældende biobrændstoflovs § 4, samt efter den ændring af § 4 der følger af dette lovforslag, mulighed for at fastsætte sådanne regler. Endvidere skal lovforslaget sikre opfyldelse af kravene til et sanktionssystem i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (MRV-forordningen). Seneste dato for opfyldelse er 1. juli 2017.

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

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra den 12. august 2016 til den 9. september 2016 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

3F, ACE Denmark Akkrediteringsinstitutionen, inklusiv Akkrediteringsrådet, Advokatrådet – Advokatsamfundet, Akademiet for de Tekniske Videnskaber, Altinex Oil Denmark A/S, Ankenævnet på Energiområdet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdstilsynet, Benzinforhandlerne Fælles Repræsentation, BFI-indkøb, Bilfærgernes Rederiforening, Bio-Energipark Tønder, Brancheforeningen for Biogas, Brancheforeningen for Biogas (Bruno Sander Nielsen), Brancheforeningen for Decentral Kraftvarme, Cepas, Cevea, Circle K, CO-industri, Concito, Dajolka, Daka, Dakofo, DANAK (Den Danske Akkrediterings- og Metrologifond), Danisco – Genencor, Hveiti, Danish Offshore Industry (Esben Mortensen), Danish Operators, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Tekniske Universitet, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Affaldsforening, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Byggeri, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Gasteknisk Center (DGC), Dansk Geotermi Aps, Dansk Industri, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Skovforening, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik (DLTL), Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Det Økologiske Råd, DONG Energy A/S, DS Håndværk & Industri, DTU – Afdelingen for myndighedsbetjening, Emmelev Mølle, Energi- og Olieforum, Energiklagenævnet, Energinet.dk, Energitilsynet, Energitjenesten, Forbrugerrådet, Foreningen af Rådgivende Ingeniører (FRI), Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Foreningen Danske Kraftvarmeværker, Foreningen for Slutbrugere af Energi, Fremsyn, Frie Elforbrugere, Go'on, Greenpeace, GTS (Godkendt Teknologisk service), Haahr benzin, HMN Naturgas I/S, Hornsyld Købmandsgaard A/S, Håndværksrådet, Inbicon, Ingeniørforeningen i Danmark (IDA), KL (Kommunernes Landsforening), Københavns Kommune - Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune – Økonomiforvaltningen, Landbrug & Fødevarer, Landsorganisationen i Danmark (LO), Maskinmestrenes Forening, Materialeplatformen, Møllerup Mølle, Mærsk Olie og Gas AS, Nature Energy, Nephentes, Noah, Nordic Green, Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi, Nordsøenheden, Novozymes, Offentlig Ansattes Organisationer (OAO), OK, Oles Olie, Organisationen for Vedvarende Energi, Q8, Rederiforeningen af 2010, RenoSam, Rigsrevisionen, Samvirkende Energi- og Miljøkontorer, SDE - S sammensluttede Danske Energiforbrugere, Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening Danske Maritime, Statoil, Søfartens Ledere og Radiotelegrafistforeningen af 1917, Sønderjysk Landboforening, Tekniq, Teknologisk Institut, UNO X, Vattenfall A/S, Vindmølleindustrien, WWF, Østkraft.

11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for det offentlige	Ingen.	20-100 mio.
Administrative konsekvenser for det offentlige	Ingen.	Mindre end et årsværk.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Dieselpriisen vil falde med ca. 3 øre per liter.	Benzinprisen vil stige med ca. 8 øre per liter. Der vil ikke være økonomiske konsekvenser for erhvervslivet for den del, der vedrører MRV-forordningen.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Antageligt let forhøjede.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen.	Let øget udledning af drivhusgasser fra 2020.
Forholdet til EU-retten	<p>Den ene del af lovforslaget skal implementere kravet om at anvendelse af avancerede biobrændstoffer skal udgøre mindst 0,5 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold, som det er vedtaget i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1513 af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og diesellole og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (ILUC-direktivet). Medlemsstaterne skal have fastsat størrelsen af kravet og meddelt dette til Kommission senest den 6. april 2017.</p> <p>Lovforslaget overimplementerer denne del af direktivet, da lovforslaget udmønter regeringens ønske om at øge EU's krav om anvendelse af avancerede biobrændstoffer fra 0,5 pct. til 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i alt brændstof til landtransportsektoren.</p> <p>Endvidere skal lovforslaget sikre opfyldelse af kravene til et sanktionssystem i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF. Seneste dato for opfyldelse er 1. juli 2017.</p>	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	<p>JA</p> <p>X</p>	NEJ

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

MRV-forordningen og reduktion af CO₂-emissioner i søtransporten er et nyt initiativ, og der har derfor ikke tidligere været lovgivet på området.

Den gældende biobrændstoflovs § 4 giver ministeren mulighed for at fastsætte regler med henblik på at gennemføre EU-regler om forhold, der er omfattet af denne lov, herunder forordninger, direktiver og beslutninger om biobrændstoffer, biobrændstoffers bæredygtighed og reduktion af drivhusgasser fra transport.

§ 6 i den gældende biobrændstoflov fastslår, at ministeren fører tilsyn med loven og regler udstedt i medfør af loven. I samme lovs § 6, stk. 3, gives ministeren mulighed for at fastsætte regler om tilsynets udøvelse.

I den gældende biobrændstoflovs § 7 er der regler om, at ministeren kan udstede påbud mod forhold, der strider mod loven eller mod regler eller afgørelser i henhold til loven, bringes i orden straks eller inden for en nærmere angivet frist.

Endvidere er der i den gældende biobrændstoflovs § 8 strafbestemmelser for overtrædelse af loven og regler udstedt i medfør af loven.

Efter den gældende biobrændstoflovs § 9 kan ministeren bemyndige en institution under ministeriet eller anden offentlig myndighed til at udøve beføjelser, der i denne lov er henlagt til ministeren.

I den gældende biobrændstoflov er der ikke mulighed for at kræve adgang til skibe i dansk havn uden tilladelse fra skibsejeren.

MRV-forordningen blev vedtaget den 29. april 2015 og regulerer overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport. MRV-forordningen indeholder i artikel 20, stk. 1, en bestemmelse om, at medlemsstaterne skal fastsætte et sanktionssystem og underrette Kommissionen om bestemmelserne for sanktionssystemet senest den 1. juli 2017. Det forventes, at disse bestemmelser vil være af beskedent omfang, og derfor ikke i sig selv vil kunne bære et selvstændigt lovforslag.

Da biobrændstofloven overordnet set handler om reduktion af drivhusgasudledning i landtransportsektoren, findes det mest hensigtsmæssigt at indsætte de nødvendige sanktionsbestemmelser for overtrædelse af MRV-forordningen i biobrændstofloven. Ved drivhusgasser forstås efter gældende § 2, nr. 4: CO₂, CH₄ og N₂O.

Det foreslås derfor, at lovforslagets titel ændres, så det afspejler, at biobrændstofloven ikke kun omhandler reduktion af drivhusgasser fra transport, men også fastsættelse af regler til efterlevelse af MRV-forordningen om fremme af reduktion af drivhusgasser fra søtransport og fastsættelse af regler om bording af skibe.

Til nr. 2

I den gældende biobrændstoflovs § 1 beskrives det, at lovens formål er at fremme anvendelsen af bæredygtige biobrændstoffer til landtransport og at reducere vugge til grav-emissioner af drivhusgasser fra transport med henblik på at bidrage til opfyldelsen af Danmarks internationale klimaforpligtelser. Ved "Danmarks internationale klimaforpligtelser" forstås – jævnfør bemærkningerne til den gældende biobrændstoflovs § 1 – Kyoto-aftalen om nedbringelse af det nationale udslip af drivhusgasser i perioden 2008 til 2012.

I den gældende lovs § 2, nr. 8, er transport defineret som "Drift af vejgående køretøjer, jernbaner og mobile ikkevejgående maskiner, herunder fartøjer til sejlads på indre vandveje, når de ikke er til søs, landbrugs- og skovbrugstraktorer samt fritidsfartøjer, når de ikke er til søs.". De her nævnte fartøjer, der typisk anvendes til transport af gods på floder, er ikke søtransport i lovforslagets forstand, der som beskrevet under afsnit 2. er skibe på over 5000 bruttotonnage, der ankommer til, opholder sig i eller forlader en havn under en medlemsstats jurisdiktion.

Det foreslås derfor med den foreslåede bestemmelse, at det tilføjes til den gældende biobrændstoflovs § 1, at formålet med loven også er at fastsætte et kontrol- og sanktionssystem m.v. for overtrædelse af MRV-forordningen, og fastsættelse af regler om bording af skibe.

Til nr. 3

Den gældende biobrændstoflovs § 2 indeholder en række definitioner, bl.a. en definition af biobrændstof. Loven indeholder ikke en definition af avancerede biobrændstoffer.

I den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 4, fastslås det, at bidraget i forhold til kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1 og 2, fra biobrændstoffer, der fremstilles på baggrund af affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, og lignocellulose for at være dobbelt så stort som bidraget fra konventionelle biobrændstoffer.

I ILUC-direktivet er der krav om anvendelse af minimum 0,5 pct. biobrændstoffer, der er fremstillet af råprodukter og andre brændstoffer, der er anført i ILUC-direktivets bilag IX, del A. I biobrændstokredse bliver disse biobrændstoffer typisk omtalt som avancerede biobrændstoffer.

EU har ikke i ILUC-direktivet defineret "avancerede biobrændstoffer", og der kan være lidt usikkerhed over, hvad termen dækker over, hvorfor det vurderes hensigtsmæssigt at udarbejde en definition til brug for lovforslaget.

Den foreslåede bestemmelse skal ses i sammenhæng med den foreslåede § 3, stk. 2 (lovforslagets § 1, nr. 6), hvorefter 0,9 procent af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold skal udgøres af avancerede biobrændstoffer. Der henvises til afsnit 3.1.

Det foreslås med bestemmelsen, at avancerede biobrændstoffer defineres som de biobrændstoffer, der er fremstillet af råprodukter, og andre brændstoffer, der er anført i bilag IX, del A i ILUC-direktivet. Den foreslåede definition er den som EU anvender til at beskrive de biobrændstoffer, som fremgår af ILUC-direktivets bilag IX, del A. De biobrændstoffer der fremgår af bilaget, er dem, som kan anvendes til at opfylde EU's krav om anvendelse af 0,5 pct. avancerede biobrændstoffer i ILUC-direktivets artikel 2, stk. 2, litra e.

Ved anvendelse af denne definition sikres det samtidigt, at de avancerede biobrændstoffer, der kan anvendes til opfyldelse af det foreslåede krav om at anvendelse af avancerede biobrændstoffer, skal udgøre mindst 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold i den foreslåede § 3, stk. 3 (lovforslagets § 1, nr. 7), er de samme, som skal anvendes efter ILUC-direktivet.

Den foreslåede bestemmelse har en nær tilknytning til den foreslåede § 3, stk. 2 (lovforslagets § 1, nr. 6), hvorefter 0,9 procent af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold skal udgøres af avancerede biobrændstoffer.

Som beskrevet neden for i bemærkningerne til nr. 7 (krav om anvendelse af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer af det samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold) træder den bestemmelse først i kraft i 2020.

Det kunne derfor være nærliggende, at definitionen af avancerede biobrændstoffer også først vil træde i kraft i 2020. Men da avancerede biobrændstoffer allerede er på markedet, om end det kun er i meget

begrænset omfang, foreslås bestemmelsen sat i kraft allerede den 1. januar 2017 sammen med lovforslagets øvrige bestemmelser.

Herved sikres det, at også avancerede biobrændstoffer allerede nu kan tælle dobbelt efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 4, der bliver til stk. 5, mod den i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, fastsatte pligt for virksomheder til at sikre, at biobrændstoffer udgør mindst 5,75 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold.

Til nr. 4

Efter den gældende biobrændstoflovs § 2, nr. 9, er de virksomheder, der er omfattet af loven, de virksomheder, der importerer eller producerer benzin, gas eller dieselolie.

Som nævnt i afsnit 3.2.1. er virksomheder som defineret i § 2, nr. 9, forpligtet til at sikre, at der anvendes mindst 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt årligt salg af brændstof til landtransport.

Disse virksomheder kan eksempelvis være raffinaderiselskaber, der samtidigt ejer og leverer brændstof til de enkelte tankstationer.

Den virksomhed, der er omfattet af den gældende biobrændstoflov, er altså typisk også ejer af de tankstationer, hvorfra brændstoffet sælges. Dette indebærer, at virksomhederne også har god indsigt i hvortil det brændstof de sælger, bliver anvendt.

Det forhold har stor betydning, da det er nødvendigt for virksomheden at vide, hvor meget af det brændstof som virksomheden har solgt, der er solgt til landtransport, da det kun er brændstof solgt til landtransport, der er omfattet af kravet om anvendelse af biobrændstoffer i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1.

Brændstof bruges ikke kun til landtransport, men også til eksempelvis landbrug, proces og opvarmning. Det er som nævnt kun brændstof til landtransport, der er omfattet af kravet om anvendelse af biobrændstoffer, og kun de virksomheder, der leverer brændstof til landtransport, der er omfattet af biobrændstoflovens krav om anvendelse af biobrændstoffer.

Når virksomheden ved hvor meget brændstof, den sælger til landtransport, kan den også beregne, hvor meget biobrændstof den skal bringe på markedet samme med det fossile brændstof for at opfylde kravet om anvendelse af biobrændstoffer i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1.

Det foreslås, at for så vidt angår de flydende brændstoffer, vil de omfattede virksomheder være de virksomheder, der angiver og betaler energif afgift efter mineralolieafgiftsloven for det flydende brændstof, der sælges til transportsektoren.

For så vidt angår gasformige brændstoffer foreslås det, at de omfattede virksomheder vil være de naturgasleverandører, der er leverandør af gasformige brændstoffer til en gastankstation.

Dette skaber et klart grundlag for, hvilke virksomheder der er omfattet af loven. Fordelen ved den foreslåede ændring er, at det altid er helt klart, hvilken virksomhed, der har betalt afgiften. Fordelen er endvidere, at afgiften betales så tæt på det endelige forbrug som muligt, da dette indebærer, at det selskab der betaler afgiften også har kendskab til, hvilken sektor brændstoffet sælges til.

Der er sket en ikke ubetydelig udvikling inden for selskabsstrukturen blandt de selskaber, der er omfattet af biobrændstofloven, ligesom der er kommet nye aktører på området i form af gasselskaber, der leverer både naturgas og biogas til landtransport. Den nuværende definition af hvilke selskaber, der er omfattet af biobrændstoflovens virksomhedsbegreb, og dermed de selskaber, der er omfattet af biobrændstoflovens forpligtelser til anvendelse af biobrændstoffer, er ikke fuldstændigt på højde med denne nye udvikling.

Opbrydningen af de enkelte selskaber i flere selskaber kan også medføre en vis usikkerhed om, hvilket af de opdeltede selskaber der er omfattet af loven. Se nærmere afsnit 3.2.2. i de almindelige bemærkninger.

Gas og biogas er ved at komme ind i transportsektoren, og selv om gasselskaberne allerede er omfattet af den gældende lov, vurderes det for hensigtsmæssigt at præcisere i loven, at disse aktører er omfattet af loven.

Ved tankstation forstås en optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof kan tankes via et fast eller mobilt anlæg, som er den definition, der anvendes i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, artikel 2, nr. 8.

Det er ikke med lovforslaget tilsigtet at ændre væsentligt på, hvilke virksomheder der omfattes af loven. Det må dog forventes, at der sker mindre ændringer. Eksempelvis vil et mindre selskab, der ikke selv importerer eller producerer brændstof, og som tidligere har fået leveret flydende brændstof fra et af raffinaderierne i Danmark, blive omfattet af loven, da det typisk vil være det mindre selskab, der betaler energifgiften, og dermed vil blive omfattet af foreslåede bestemmelse. Der henvises til afsnit 3.2.1. i de almindelige bemærkninger

Der vil kunne være enkelte busselskaber og transportselskaber, der selv angiver og betaler energifgiften for det brændstof, de selv forbruger. Det er ikke intentionen med lovforslaget, at de bus- og transportselskaber der selv betaler energifgiften og ikke videresælger til transportsektoren skal omfattes af loven og dermed af kravet om anvendelse af biobrændstoffer.

For så vidt angår de flydende brændstoffer fastlægges det med den foreslåede bestemmelse, at definitionen kun gælder for de selskaber, der angiver og betaler energifgift af brændstof, der sælges til transport.

Med "sælges til transport" skal forstås de tilfælde, hvor et selskab sælger flydende brændstof til et andet selskab med henblik på, at dette selskab videresælger brændstoffet til den endelige forbruger.

Da et bus- eller transportselskab selv betaler energifgift, selv forbruger brændstoffet, og dermed ikke videresælger brændstoffet til transport, vil bus- eller transportselskabet ikke være omfattet af loven.

Dette indebærer, at de virksomheder, der leverer brændstof til disse bus- og transportselskaber også vil være omfattet af loven for de kvanta brændstof, de leverer til bus- og transportselskaberne.

Til nr. 5

Det foreslås, at stk. 4 ændres til stk. 5, og at stk. 5 ændres til stk. 6, som en konsekvens af, at der foreslås indsat en ny § 3, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 7, hvorefter den gældende lovs § 3, stk. 3-11 bliver til stk. 4-12.

Til nr. 6

Det foreslås, at stk. 3 ændres til stk. 4 i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 2, som en konsekvens af, at der foreslås indsat en ny § 3, stk. 3.

Til nr. 7

Efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, skal alle virksomheder anvende mindst 5,75 pct. biobrændstoffer, målt efter energiindhold, i alt det brændstof, de sælger til landtransport.

Bortset fra at biobrændstoffer skal være bæredygtige, stilles der ikke yderligere krav til biobrændstofferne. Efter den gældende biobrændstoflovs § 4, kan energi-, forsynings- og klimaministeren fastsætte regler med henblik på at fastsætte regler til gennemførelse af EU-regler om blandt andet biobrændstoffers bæredygtighed. Ministeren har udnyttet denne hjemmel, og har fastsat nærmere regler om biobrændstoffers bæredygtighed i bekendtgørelse nr. 1403 af 15. december 2009 om biobrændstoffers bæredygtighed m.v.

Der kan således anvendes de såkaldte konventionelle biobrændstoffer, der typisk er lavet på sukkerrør, sukkerroer, korn, majs, palmeolie, sojaolie og rapsolie, til opfyldelse af forpligtelsen på 5,75 pct., ligesom

der kan anvendes de traditionelle dobbelttællende biobrændstoffer, der typisk er lavet på affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, eller lignocellulose råvarer.

Biobrændstoffers bæredygtighed er et grundæggende problem for mange biobrændstoffer. Problemstillingen bliver særlig aktuel når ILUC-aspekter inddrages i vurderingen. Se nærmere under afsnit 3.1.2. for beskrivelse af problemstillingen. EU har derfor besluttet, at man kun kan anvende bæredygtige biobrændstoffer til opfyldelse af VE-direktivets krav om 10 pct. vedvarende energi i alt brændstof til landtransport. EU's bæredygtighedskriterier inddrager ikke ILUC-problemstillingen.

Avancerede biobrændstoffer står som udgangspunkt ikke over for ILUC-problemstillingen, da avancerede biobrændstoffer udelukkende produceres på affalds- og restprodukter, og derfor ikke fortrænger fødevarerproduktion. EU har ønsket at understøtte udviklingen mod en højere anvendelse af avancerede biobrændstoffer, og har bl.a. derfor vedtaget ILUC-direktivet, der som nævnt under afsnit 2., bl.a. indeholder regler om, at i år 2020 skal mindst 0,5 procent af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold udgøres af biobrændstoffer, der er produceret af de råvarer, der listes i ILUC-direktivets bilag IX, del A (avancerede biobrændstoffer).

For at fremme de avancerede biobrændstoffer yderligere foreslås det med den foreslåede § 3, stk. 3, at hæve EU's krav om anvendelse fra 0,5 pct. til 0,9 pct., målt efter energiindhold, af alt årligt salg af brændstof, der bruges til landtransport. Det foreslås endvidere, at kravet skal være gældende fra 2020 og fremover.

Målet på 0,9 pct. er ikke et krav om yderligere biobrændstoffer udover den forpligtelse, der allerede er i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, på 5,75 pct. De 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer er således en delmængde af kravet om anvendelse af biobrændstoffer i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, på 5,75 pct.

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

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

Efter den gældende lov kan biobrændstoffer, der er lavet på eksempelvis affald eller restprodukter dobbelttælles mod det generelle mål på 5,75 pct., hvilket indebærer, at når der anvendes f.eks. 1 pct. dobbelttællende biobrændstoffer, så vil disse kunne tælle for 2 pct. med det generelle mål på 5,75 pct.

De avancerede biobrændstoffer, der bidrager til 0,9 pct.-målet, vil på samme vis kunne tælle dobbelt mod det generelle mål på 5,75 pct. i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, ligesom det vil kunne tælle dobbelt mod 1 pct.-målet i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 2.

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

Til nr. 8

I den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 4, fastslås det, at bidraget i forhold til kravet om anvendelse af biobrændstoffer i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1 og 2, fra biobrændstoffer, der fremstilles på baggrund af affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, og lignocellulose for at være dobbelt så stort som bidraget fra konventionelle biobrændstoffer.

Med lovforslagets § 3, stk. 3, foreslås det, at avancerede biobrændstoffer skal udgøre mindst 0,9 procent af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold.

Da de avancerede biobrændstoffer også skal kunne tælle dobbelt i forhold til målene i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1 og 2, foreslås det, at også bidraget fra avancerede biobrændstoffer kan være dobbelt så stort som bidraget fra konventionelle biobrændstoffer i forhold til den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1 og 2.

Lovforslaget giver ikke mulighed for, at der kan dobbelttælles i forhold til 0,9 pct.-målet i den foreslåede § 3, stk. 3. ILUC-direktivet indeholder tilsvarende bestemmelser, hvorefter der ikke kan dobbelttælles inden for 0,5 pct.-målet for avancerede biobrændstoffer, men der kan dobbelttælles mod det generelle mål om 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i 2020. Forslaget er således i overensstemmelse med ILUC-direktivet.

Til nr. 9

Efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 7, er det muligt for en virksomhed at aftale med en eller flere andre virksomheder, at denne eller disse andre virksomheder helt eller delvist opfylder virksomhedens forpligtelse til at anvende bæredygtige biobrændstoffer.

Med den foreslåede ændring af § 3, stk. 7, der bliver stk. 8, sikres det, at de gældende muligheder i den gældende lovs § 3, stk. 7, også kommer til at gælde for forpligtelsen til at anvende avancerede biobrændstoffer efter lovforslagets § 3, stk. 3. En virksomhed vil således også kunne aftale med en anden virksomhed, at denne anden virksomhed helt eller delvist opfylder den første virksomheds forpligtelser til anvendelse af biobrændstoffer efter loven, og altså også forpligtelsen til anvendelse af avancerede biobrændstoffer. Ligeledes vil en virksomhed også på privatretligt grundlag have mulighed for at aftale med sin leverandør, at denne sørger for, at virksomheden får leveret brændstof, der lever op til virksomhedens forpligtelse til anvendelse af biobrændstoffer.

Det er dog vigtigt at være opmærksom på, at i begge eksempler oven for vil en sådan aftale ikke fritage virksomheden for at skulle overholde forpligtelsen til anvendelse af biobrændstoffer og rapportere herom til energi-, forsynings- og klimaministeren efter den gældende biobrændstoflovs § 5. Dette indebærer, at indgår en virksomhed aftale med f.eks. en leverandør om at denne leverer brændstof, der lever op til virksomhedens forpligtelse til anvendelse af biobrændstoffer, og lever leverandøren ikke op til denne aftale, vil det altid være virksomheden, der er ansvarlig i henhold til loven, selv om de har indgået aftale med eksempelvis en leverandør om, at denne skal levere brændstof, der lever op til virksomheds forpligtelse til anvendelse af biobrændstoffer.

Til nr. 10

Der foretages en konsekvensrettelse i den gældende lovs § 3, stk. 7, som følge af forslag til ændring af § 3.

Til nr. 11

Den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 8, er en bemyndigelsesbestemmelse til energi-, forsynings-, og klimaministeren til, såfremt særlige hensyn gør sig gældende, at fastsætte et lavere krav til anvendelsen af biobrændstoffer end det i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1. Disse særlige hensyn kan eksempelvis være ved mangel på biobrændstoffer. Energi-, forsynings-, og klimaministeren har endnu ikke benyttet denne bemyndigelsesbestemmelse til at fastsætte et lavere krav til anvendelse af biobrændstoffer.

Med den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 9, udvides bestemmelsen til også at omfatte de avancerede biobrændstoffer. Energi-, forsynings-, og klimaministeren vil herefter også kunne fastsætte et lavere krav for anvendelse af avancerede biobrændstoffer. Se også bemærkningerne til nr. 12.

Til nr. 12

Efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 8, har energi-, forsynings- og klimaministeren blandt andet hjemmel til at fastsætte en lavere biobrændstofandel af biobrændstoffer.

Den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 8, fastslår, at energi-, forsynings- og klimaministeren kan fastsætte en lavere procent for anvendelse af biobrændstoffer, f.eks. når der er behov for at kunne trække på beredskabslagrene, hvis der er mangel på bæredygtige biobrændstoffer eller hvor brug af andre

vedvarende energiteknologier i landtransporten gør, at der ikke er behov for at anvende 5, 75 pct. biobrændstoffer i alt brændstof til landtransport på årsbasis.

De nævnte eksempler er ikke udtømmende, og ministeren vil derfor også kunne nedsætte biobrændstofandelen i andre tilfælde end de oven for nævnte.

Ministeren har endnu ikke udnyttet denne hjemmel til at fastsætte en lavere biobrændstofandel.

Ministeren har ikke en hjemmel til også at fastsætte en lavere procentdel for avancerede biobrændstoffer, hvis disse bliver dyrere end forventet.

Da avancerede biobrændstoffer kun findes i et meget begrænset omfang for indeværende, er der endnu ikke etableret en egentlig international notering for disse biobrændstoffer. Det er derfor vanskeligt på nuværende tidspunkt at fastlægge en nøjagtig pris for de avancerede biobrændstoffer, og det lige så vanskeligt at vurdere, hvad prisen for de avancerede biobrændstoffer vil blive på sigt.

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

Det skal understreges, at de beregninger som Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet har foretaget, er behæftet med en betydelig usikkerhed, da der for indeværende kun er en meget begrænset produktion af avancerede biobrændstoffer med deraf følgende manglende erfaringsmæssigt grundlag, og at prisen derfor kan afvige fra estimaterne.

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

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

Med bestemmelsen foreslås det derfor, at energi-, forsynings-, og klimaministeren bemyndiges til at justere på kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer, hvis prisen på de avancerede biobrændstoffer bliver uforholdsmæssig høj. Som redegjort for ovenfor, jf. afsnit 6, er det på grund af usikkerhed om markedet ikke muligt på nuværende tidspunkt at fastsætte nøjagtige parametre for, hvad en uforholdsmæssig høj pris vil være. Det må dog forventes, at prisen vil skulle overstige Energi-, Forsynings- og Klimaministeriets beregningsgrundlag for prisen på avancerede biobrændstoffer i et ikke ubetydeligt omfang.

Såfremt prisen på avancerede biobrændstoffer stiger voldsomt, eller der ikke er tilstrækkelige mængder af avancerede biobrændstoffer til rådighed i forhold til udgangspunktet, vil ministeren have mulighed for at justere anvendelsesprocenten for avancerede biobrændstoffer ned til 0,0 pct.

Se også bemærkningerne til nr. 11.

Til nr. 13

Der foretages en konsekvensrettelse i den gældende lovs § 3, stk. 9, som følge af forslag til ændring af § 3.

Til nr. 14

Der foretages en konsekvensrettelse i den gældende lovs § 3, stk. 10, som følge af forslag til ændring af § 3.

Til nr. 15

Den gældende biobrændstoflovs § 4 giver ministeren mulighed for at fastsætte regler med henblik på at gennemføre EU-regler om forhold, der er omfattet af denne lov, herunder forordninger, direktiver og beslutninger om biobrændstoffer, biobrændstoffers bæredygtighed og reduktion af drivhusgasser fra transport.

I den gældende biobrændstoflovs § 7 fremgår det, at ministeren kan påbyde at forhold, der strider mod loven eller mod regler eller afgørelser i henhold til loven, bringes i orden straks eller inden for en nærmere angivet frist.

Endvidere er der i den gældende biobrændstoflovs § 8 strafbestemmelser for overtrædelse af loven og regler udstedt i medfør af loven.

Efter den gældende biobrændstoflovs § 9 kan ministeren bemyndige en institution under ministeriet eller anden offentlig myndighed til at udøve beføjelser, der i denne lov er henlagt til ministeren.

Med den foreslåede § 4, stk. 2, bemyndiges energi-, forsynings-, og klimaministeren til at kunne fastsætte regler med henblik på at gennemføre EU-regler om fremme af reduktion af CO₂-emissioner fra søtransport, herunder regler om fastsættelse af et sanktionssystem og bødestraf for overtrædelse af EU-regler på området.

Den foreslåede § 4, stk. 2, skal sammen de ovenfor nævnte bestemmelser i den gældende biobrændstoflov, sikre opfyldelse af MRV-forordningen med hensyn til at sikre bl.a. sanktioner som er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning.

MRV-forordningen blev vedtaget i 2015, og medlemsstaterne skal have indført et sanktionssystem senest den 1. juli 2017.

Der er ikke før dette lovforslag udarbejdet regler i forbindelse med MRV-forordningen.

I MRV-forordningen er det blandt andet fastlagt, at medlemsstaterne skal fastsætte supplerende nationale regler i form af et sanktionssystem for overtrædelse af forordningens bestemmelser om skibsejernes eventuelle manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne som de er anført i MRV-forordningens artikler 8-12.

Efter MRV-forordningens artikel 8 skal selskaberne med udgangspunkt i den overvågningsplan, der er blevet vurderet i overensstemmelse med artikel 13, stk. 1, overvåge CO₂-emissionerne for hvert skib pr. sejlads.

Efter MRV-forordningens artikel 9 skal selskaberne på grundlag af den overvågningsplan, der vurderes i overensstemmelse med artikel 13, stk. 1, for hvert skib, der anløber eller forlader, og for hver sejlads til eller fra, en havn, under en medlemsstats jurisdiktion overvåge en række oplysninger, herunder:

- dato og tidspunkt for ankomst og afgang for afgang- og ankomsthavn,
- mængde af og emissionsfaktor for hver af de typer brændstoffer, som forbruges,
- hvor meget CO₂ der er udledt,
- tilbagelagt distance og
- tid til søs.

Efter MRV-forordningens artikel 10 skal selskaberne på grundlag af den overvågningsplan, der vurderes i overensstemmelse med artikel 13, stk. 1, for hvert skib og for hvert kalenderår overvåge en række parametre, herunder:

- mængde og emissionsfaktor for hver af de typer af brændstof, som forbruges i alt,
- samlet mængde udledt CO₂, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde,
- samlede CO₂-emissioner fra alle sejlads mellem havne under en medlemsstats jurisdiktion og
- samlede CO₂-emissioner fra alle sejlads med afgang fra havne under en medlemsstats jurisdiktion.

Efter MRV-forordningens artikel 11 skal selskaberne fra 2019 hvert år senest den 30. april indsende en emissionsrapport til Kommissionen og myndighederne i de relevante flagstater vedrørende CO₂-emissioner og andre relevante oplysninger for hele rapporteringsperioden for hvert skib, som de er ansvarlige for, som en verifikator har verificeret som tilfredsstillende i overensstemmelse med artikel 13.

Efter MRV-forordningens artikel 12 skal selskaberne indsende emissionsrapporter ved hjælp af automatiske systemer og dataudvekslingsformater, herunder elektroniske skabeloner.

Der er ikke i MRV-forordningen anført yderligere indikationer for sanktionssystemets udformning, men Kommissionen har oplyst, at de i løbet af september 2016 vil nedsætte en juridisk arbejdsgruppe, der kan facilitere medlemsstaterne i forbindelse udformningen af de enkelte medlemsstaters nationale sanktionssystemer. Det vurderes hensigtsmæssigt, at arbejdsgruppens arbejde inddrages i grundlaget for udarbejdelse af sanktionssystemet. Der henvises til afsnit 4.1.2. i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås derfor i § 4, stk. 2, at energi-, forsynings-, og klimaministeren bemyndiges til at fastsætte regler om et sanktionssystem m.v. til opfyldelse af MRV-forordningens krav til medlemsstaternes lovgivning om MRV-forordningen. Forslaget indeholder en bemyndigelse til ministeren om at kunne fastsætte de regler, der er nødvendige for at kunne udarbejde et sanktionssystem, hvor sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. I forlængelse af forslaget om indførelse af et sanktionssystem foreslås det endvidere, at ministeren også bemyndiges til at fastsætte regler om bødestraf for overtrædelse af MRV-forordningen.

Det kan ikke på nuværende tidspunkt udelukkes, at der vil være behov for fastsættelse af yderligere regler, der dog ikke vil være af markant indgribende karakter. Endvidere vil en sådan bemyndigelsesbestemmelse give ministeren mulighed for at fastsætte eventuelle regler, der måtte komme på baggrund af supplerende retsakter fra EU, der udstedes med hjemmel i MRV-forordningen – herunder delegerede retsakter.

Endvidere lægger MRV-forordningen op til, at forordningen eventuelt justeres og tilpasses et globalt reguleringssystem, hvis et sådant vedtages. IMO arbejder på at kunne vedtage et globalt dataindsamlingsystem i oktober 2016 med henblik på ikrafttrædelse i 2019. Når et globalt regime er på plads, vil der blive taget stilling til om og i hvilket omfang, EU forordningen skal tilpasses IMO systemet. Hvorvidt en regeltilpasning vil kunne finde sted inden for den foreslåede bemyndigelse, vil blandt andet afhænge af den nærmere udformning af det globale reguleringssystem, herunder hvorvidt det bliver i EU-regi.

Til nr. 16

Efter den gældende biobrændstoflovs § 5, stk. 1, skal virksomheder årligt indsende en rapport til energi-, forsynings-, og klimaministeren om, at virksomheden har opfyldt sin forpligtelse efter blandt andet den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1.

Med lovforslagets § 1, nr. 7, foreslås det, at avancerede biobrændstoffer skal udgøre mindst 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold fra 1. januar 2020.

Det foreslås derfor, at også den foreslåede ændring af den gældende biobrændstoflovs § 5, stk. 1, om rapportering om brugen af avancerede biobrændstoffer, først træder i kraft den 1. januar 2020.

Med den foreslåede ændring sikres det, at virksomheder på samme vis er forpligtet til årligt at indsende en rapport til energi-, forsynings-, og klimaministeren om, at virksomheden også har opfyldt sin forpligtelse efter den foreslåede § 3, stk. 3, om anvendelse af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i alt brændstof til transport. Der er ikke noget krav om, at rapporteringen efter den foreslåede § 3, stk. 3, skal ske i en separat rapport. Rapporteringen kan og bør ske i den samme rapport, som indsendes i forbindelse med rapportering efter den gældende biobrændstoflovs § 5.

Til nr. 17

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

Til nr. 18

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

Til nr. 19

Efter den gældende biobrændstoflovs § 8, stk. 1, nr. 1, kan virksomheder, der ikke overholder deres forpligtelse til at anvende biobrændstoffer efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1 og 2, straffes med bøde medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

Det bemærkes, at alle de af den gældende biobrændstoflov omfattede virksomheder altid har overholdt forpligtelsen af den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, hvorfor der ikke har været givet bøder efter biobrændstofloven for overtrædelse af den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1 og 2.

Med den foreslåede ændring af den gældende biobrændstoflovs § 8, stk. 1, nr. 1, vil virksomheder, der ikke overholder deres forpligtelse til anvendelse af avancerede biobrændstoffer efter den foreslåede § 3, stk. 3, om anvendelse af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i alt årligt salg af brændstof til landtransport ligeledes kunne straffes med bøde medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

Den foreslåede § 3, stk. 3, om anvendelse af avancerede biobrændstoffer vil først få virkning fra den 1. januar 2020, hvorfor virksomheder ikke vil kunne ifalde straf for overtrædelse af denne foreslåede bestemmelse før efter denne dato.

Til nr. 20

Efter den gældende biobrændstoflovs § 8, stk. 1, nr. 3, straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, den der afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger, der har betydning for størrelsen af forpligtelsen efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1. Bestemmelsen tilvejebringer således strafsanktioner for virksomheders afgivelse, eller manglende afgivelse, af urigtige eller vildledende oplysninger om forpligtelsen efter den gældende biobrændstoflovs § 3, nr. 1.

Den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 2, indeholder bestemmelse om, at der altid skal være mindst 1 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt benzin og diesel, der sælges til landtransport til slutbrugeren.

Det bemærkes, at alle de af den gældende biobrændstoflov omfattede virksomheder aldrig har afgivet urigtige eller vildledende eller fortiet oplysninger, der har betydning for forpligtelsen efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1.

Efter den gældende biobrændstoflovs § 8, stk. 1, nr. 3, er overtrædelse af den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 2, ikke belagt med straf. Den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 2, blev indsat ved ændringslov nr. 276 af 27. marts 2012 om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport og lov om fremme af vedvarende energi.

Denne manglende strafsanktionering af den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 2, har antageligt ikke været tilsigtet fra lovgivers side.

Med den foreslåede ændring af den gældende biobrændstoflovs § 8, stk. 1, nr. 3, vil det på samme måde som ved overtrædelse af forpligtelsen efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, være strafbart, at afgive urigtige eller vildledende oplysninger eller fortie oplysninger, der har betydning for størrelsen af forpligtelsen efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 2.

Det er ikke med den foreslåede bestemmelse tilsigtet at øge sanktionsstørrelsen for overtrædelse af bestemmelserne, men alene at sikre, at overtrædelse af den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 2, strafsanktioneres på samme måde som ved overtrædelse af den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1.

Til nr. 21

Efter den gældende biobrændstoflovs § 8, stk. 1, nr. 3, straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, den der afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger, der har betydning for størrelsen af forpligtelsen efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1. Bestemmelsen sikrer således strafsanktioner for virksomheders afgivelse, eller manglende afgivelse, af urigtige eller vildledende oplysninger om forpligtelsen til anvendelsen af biobrændstoffer.

Det bemærkes, at alle de af den gældende biobrændstoflov omfattede virksomheder altid har overholdt den gældende biobrændstoflov, hvorfor der ikke har været givet bøder efter biobrændstofloven.

Med lovforslagets § 1, nr. 7, foreslås det, at enhver virksomhed har pligt til at lade avancerede biobrændstoffer udgøre mindst 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold.

Med den foreslåede ændring af den gældende biobrændstoflovs § 8, stk. 1, nr. 3, vil det på samme måde som ved overtrædelse af den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, være strafbart at afgive urigtige eller vildledende oplysninger eller fortie oplysninger, der har betydning for størrelsen af forpligtelsen efter lovforslagets § 1, nr. 7.

Det er ikke med den foreslåede bestemmelse tilsigtet at øge sanktionsstørrelsen for overtrædelse af bestemmelserne, men alene at sikre, at overtrædelse af lovforslagets § 1, nr. 7, strafsanktioneres på samme måde som ved overtrædelse af den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1.

Da den del af lovforslaget, der omhandler kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer i lovforslagets § 1, nr. 7., først træder i kraft den 1. januar 2020, foreslås det, at strafbestemmelsen for manglende opfyldelse af kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer også først træder i kraft den 1. januar 2020.

Til nr. 22

I den gældende biobrændstoflovs § 9, stk. 1, kan energi-, forsynings- og klimaministeren bemyndige en institution under ministeriet eller anden offentlig myndighed til at udøve beføjelser, der i denne lov er henlagt til ministeren.

Efter MRV-forordnings artikel 19, stk. 2, skal enhver medlemsstat sikre, at enhver inspektion af et skib i en havn under dens jurisdiktion udført i henhold til havnestatskontroldirektivet omfatter kontrol af, at der opbevares et gyldigt overensstemmelsesdokument om bord.

Som nævnt i afsnit 1 er et overensstemmelsesdokument et skibsspecifikt dokument, der udstedes til et selskab af en verifikator, der bekræfter, at det pågældende skib har opfyldt kravene i denne MRV-forordning i en bestemt rapporteringsperiode – MRV-forordningens artikel 3, litra h).

Efter MRV-forordnings artikel 19, stk. 3, kan en medlemsstat kontrollere, om der opbevares et gyldigt overensstemmelsesdokument ombord, hvis der ikke forefindes oplysninger overensstemmelsesdokumentets udstedelsesdato og udløbsdato og identiteten af den verifikator, som vurderede emissionsrapporten på tidspunktet hvor skibet anløber en havn under en medlemsstats jurisdiktion, jf. MRV-forordnings artikel 21, stk. 2, litra i) og j).

Efter MRV-forordningen artikel 19, stk. 2 og 3, vil en medlemsstats myndigheder skulle kunne kræve adgang til skibe i havn for at kontrollere, om de har et overensstemmelsesdokument ombord på skibet.

Søfartsstyrelsen foretager allerede kontrol ombord på udenlandske skibe, der anløber dansk havne m.v. Der vil derfor blive indgået en samarbejdsaftale, hvorefter Søfartsstyrelsen, når denne er om bord på skibene for at foretage havnestatskontrol, tillige kontrollerer, om skibet har et gyldigt overensstemmelsesdokument om bord.

Endvidere vil Søfartsstyrelsen kunne kontrollere, om der opbevares et gyldigt overensstemmelsesdokument ombord, hvis der ikke forefindes oplysninger overensstemmelsesdokumentets udstedelsesdato og udløbsdato og identiteten af den verifikator, som vurderede emissionsrapporten på tidspunktet hvor skibet anløber en havn under en medlemsstats jurisdiktion, jf. MRV-forordnings artikel 21, stk. 2, litra i) og j).

Den gældende biobrændstoflovs § 9, stk. 1, indeholder ikke hjemmel til, at energi-, forsynings- og klimaministerens kan bemyndige en institution under ministeriet eller anden offentlig myndighed til at udføre kontrollen, da kontrollen ikke er henlagt til ministeren efter loven, men efter MRV-forordningen.

Det foreslås derfor, at energi-, forsynings-, og klimaministerens kan bemyndige en anden myndighed til at udføre kontrol efter MRV-forordningen på ministerens vegne. Således vil det være aktuelt, at Søfartsstyrelsen, på energi-, forsynings- og klimaministerens vegne udfører kontrol af skibe, medens disse er i havn eller ligger ved ankerplads, er i besiddelse af et gyldigt overensstemmelsesdokument.

Til nr. 23

I den gældende biobrændstoflov er der ikke mulighed for at kræve adgang til skibe i dansk havn uden tilladelse fra skibsejeren.

Som nævnt i bemærkningerne til nr. 22 kræver MRV-forordningen i artikel 19, stk. 2, at de nationale myndigheder skal sikre, at enhver inspektion af et skib i en havn under dens jurisdiktion udført i henhold til havnestatskontroldirektivet omfatter kontrol af, at der opbevares et gyldigt overensstemmelsesdokument om bord.

Som det også er nævnt i bemærkningerne til nr. 22, kræver MRV-forordningen endvidere i artikel 19, stk. 3, at for hvert skib, for hvilket oplysningerne i direktivets artikel 21, stk. 2, litra i) om overensstemmelsesdokumentets udstedelsesdato og udløbsdato og i direktivets artikel 21, stk. 2, litra j) om identiteten af den verifikator, som vurderede emissionsrapporten ikke forefindes på det tidspunkt, hvor det anløber en havn under en medlemsstats jurisdiktion, så kan den berørte medlemsstat kontrollere, om der opbevares et gyldigt overensstemmelsesdokument om bord.

MRV-forordningens artikel 19, stk. 2 og 3, indeholder således et krav om, at myndighederne henholdsvis skal og kan kræve adgang til skibe i dansk havn, med henblik på at undersøge om der opbevares et gyldigt overensstemmelsesdokument ombord.

Som nævnt i afsnit 2 ovenfor er en forordning almen gyldig, hvilket indebærer, at den er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat. Det vurderes dog, at hjemlen til at kræve adgang til skibe muligvis ikke er tilstrækkelig tydelig til at opfylde grundlovens § 72 om boligens ukrænkelig uden retskendelse. For at sikre, at der er en tilstrækkelig klar hjemmel til at kunne kræve adgang til skibe i dansk havn foreslås det derfor, at energi-, forsynings- og klimaministerens får bemyndigelse til at kræve adgang til skibe i dansk havn med henblik på at undersøge om der opbevares et gyldigt overensstemmelsesdokument ombord.

Da Søfartsstyrelsen allerede foretager inspektion af skibe vil der blive indgået en samarbejdsaftale hvorefter Søfartsstyrelsen, når man er på udenlandske skibe i dansk havn også på Energi-, forsynings-, og klimaministerens vegne kontrollerer, om der er et overensstemmelsesdokument ombord på det kontrollerede skib efter MRV-forordningens artikel 19, stk. 2 og 3, jf. MRV-forordningens artikel 21, stk. 2, litra i) og j)). Såfremt det konstateres at det foreskrevne dokument ikke er om bord, vil Søfartsstyrelsen underrette Energistyrelsen, som herefter vil foretage den videres sagsbehandling.

Søfartsstyrelsen har dog ikke selv hjemmel til at kræve adgang til skibe med henblik på kontrol efter MRV-forordningen.

Det foreslås derfor, at der indsættes en hjemmel i den gældende biobrændstoflov til, at energi-, forsynings- og klimaministerens kan kræve adgang til skibe i dansk havn eller dansk ankerplads med henblik på at undersøge om det omtalte overensstemmelsesdokument er ombord på de skibe der undersøges.

Den foreslåede bestemmelse skal ses i sammenhæng med den foreslåede ændring af den gældende biobrændstoffs § 9, stk. 1. Ved den foreslåede ændring af § 9, stk. 1, bemyndiges energi-, forsynings- og klimaministeren til at kunne bemyndige en anden offentlig myndighed til at udøve de beføjelser der i henhold til MRV-forordningen er henlagt til ministeren. Dette indebærer, at energi-, forsynings- og klimaministeren kan bemyndige Søfartsstyrelsen til at kontrollere om det omtalte overensstemmelsesdokument er ombord på de skibe der undersøges.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2017. Datoen er valgt dels fordi, det er et ønske fra regeringens side fremme de avancerede biobrændstoffer hurtigst muligt, dels for at tilvejebringe den investorsikkerhed, der er afgørende for igangsættelse af produktionen af avancerede biobrændstoffer.

Endelig er datoen valgt for at sikre så gnidningsfri en overgang som mulig fra den gældende definition i den gældende biobrændstoffs § 2, nr. 9, af hvilke virksomheder der er omfattet af biobrændstoffsloven og lovens generelle krav om anvendelse af biobrændstoffer i § 3, stk. 1, til den foreslåede nye § 1, nr. 4.

Virksomhedernes forpligtelse til anvendelse af biobrændstoffer opgøres som udgangspunkt på årsbasis, og det vurderes derfor hensigtsmæssigt, at der anvendes en ikrafttrædelsesdato der er overensstemmende hermed, da det vil lette de administrative processer for både de forpligtede virksomheder og den tilsynsførende myndighed.

Der er ikke i dag noget krav om anvendelse avancerede biobrændstoffer. Med lovens § 1, nr. 7, foreslås det, at der indføres et krav om anvendelse af avancerede biobrændstoffer på 0,9 pct. af en virksomheds samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold. Af afsnit 3.1.2. fremgår det, at kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer efter lovforslaget først vil være gældende fra 2020.

Det foreslås derfor i stk. 2, at den foreslåede § 1, nr. 7, træder i kraft den 1. januar 2020.

De foreslåede bestemmelser i § 2, stk. 3-5 er alle tre bestemmelser, der udspringer af det foreslåede krav i den foreslåede § 1, nr. 7, om at sikre, at avancerede biobrændstoffer udgør mindst 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold.

Det foreslås derfor, at de foreslåede bestemmelser i § 2, stk. 3-5, træder i kraft samtidigt med den foreslåede § 1, nr. 7, den 1. januar 2020.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I biobrændstoffsloven, jf. bekendtgørelse af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport, som ændret ved § 1 i lov nr. 276 af 27. marts 2012 og § 5 i lov nr. 1498 af 23. december 2014, foretages følgende ændringer:

Lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport

1. Lovens *titel* affattes således:

(biobrændstofloven)

§ 1. Loven har til formål at fremme anvendelsen af bæredygtige biobrændstoffer til landtransport og at reducere vugge til grav-emissioner af drivhusgasser fra transport med henblik på at bidrage til opfyldelsen af Danmarks internationale klimaforpligtelser.

§ 2. I denne lov forstås ved følgende:

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

»Lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser (biobrændstofloven)«.

2. I § 1 indsættes som 2. pkt.:

»Formålet er endvidere at fastsætte et kontrol- og sanktionssystem m.v. med henblik på at sikre overholdelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (MRV-forordning).«

3. I § 2 indsættes som ny nr. 1:

»1) *Avancerede biobrændstoffer*: Biobrændstoffer, der er fremstillet af råprodukter, og andre brændstoffer, der er anført i bilag IX, del A i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1513 af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder.«
Nr. 1-10 bliver herefter nr. 2-11.

4. § 2, nr. 9, der bliver nr. 10, affattes således:

»10) Virksomhed: Det selskab, der angiver og betaler energiafgift efter mineralolieafgiftsloven for det flydende brændstof, der sælges til transport, eller den naturgasleverandør der er leverandør af gasformige brændstoffer til en gastankstation.«

distribution, forarbejdning og forbrænding, uanset hvor disse emissioner finder sted.

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

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

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

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

Stk. 5. En virksomhed kan fravige den procentsats, der er fastsat i stk. 1, med op til 0,5 procentpoint. En sådan fravigelse vil skulle udlignes det efterfølgende år. I 2020 kan den procentsats, der er fastsat i stk. 1, ikke fraviges.

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

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

Stk. 8. Klima- og energiministeren kan fastsætte regler om en anden biobrændstofandel, der ikke overstiger 5,75 pct., såfremt særlige hensyn gør sig gældende, herunder

- 1) en krise, hvor der er behov for træk på beredskabslagrene,
- 2) mangel på bæredygtige biobrændstoffer eller

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

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

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

»Stk. 3. Enhver virksomhed har pligt til at sikre, at avancerede biobrændstoffer udgør mindst 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold. Virksomheden kan alene medregne biobrændstoffer, der overholder krav til biobrændstoffers bæredygtighed fastsat i medfør af § 4. Forpligtelsen skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår.«

Stk. 3-11 bliver herefter stk. 4-12.

8. I § 3, stk. 4, der bliver stk. 5, ændres »og lignocellulose« til: », lignocellulose samt de i § 2, nr. 1, nævnte avancerede biobrændstoffer«

9. I § 3, stk. 7, der bliver stk. 8, indsættes to steder efter »efter stk. 1«: »og stk. 3«

10. I § 3, stk. 7, der bliver stk. 8, ændres »stk. 8« til: »stk. 9«

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

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

»2) hvor avancerede biobrændstoffer bliver uforholdsmæssigt dyre, og efter rådgivning fra Energistyrelsen«

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

3) brug af andre vedvarende energiteknologier i landtransportsektoren end anvendelsen af biobrændstoffer.

Stk. 9. Klima- og energiministeren kan fastsætte regler om definition og dokumentation af biobrændstoffer nævnt i stk. 4.

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

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

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

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

§ 5. Virksomheden sender årligt en rapport til klima- og energiministeren som dokumentation for, at virksomheden det foregående kalenderår har opfyldt forpligtelsen efter § 3, stk. 1, eller § 3 b, stk. 1, eller regler udstedt i medfør af § 3, stk. 8, § 3 b, stk. 2-4, eller § 11.

Stk. 2. Er der indgået aftale mellem virksomheder som nævnt i § 3, stk. 7, eller § 3 c, skal det fremgå af de rapporter, som de pågældende virksomheder årligt sender til klima- og energiministeren efter stk. 1.

Stk. 3. ---

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

- 1) overtræder forpligtelsen efter § 3, stk. 1 eller 2,
- 2) overtræder forpligtelsen efter § 3 b, stk. 1, om at reducere vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra leveret brændstof og elektricitet til brug i vej køretøjer, jf. § 3 e, med mindst 6 pct. senest den 31. december 2020,

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

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

15. I § 4 indsættes som *stk. 2:*

»*Stk. 2.* Energi-, forsynings-, og klimaministeren kan endvidere fastsætte regler med henblik på at gennemføre EU-regler om fremme af reduktion af CO₂-emissioner fra søtransport, herunder regler om fastsættelse af et sanktionssystem og bødestraf for overtrædelse af EU-regler på området.«

16. I § 5, stk. 1, ændres »§ 3, stk. 1« til: »§ 3, stk. 1 og 3«

17. I § 5, stk. 1, ændres »stk. 8« til: »stk. 9«

18. I § 5, stk. 2, ændres »stk. 7« til: »stk. 8«

19. I § 8, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 3, stk. 1 eller 2« til: »§ 3, stk. 1, 2 eller 3«

20. I § 8, stk. 1, nr. 3, ændres »§ 3, stk. 1« til: »§ 3, stk. 1 eller 2«

21. I § 8, stk. 1, nr. 3, ændres »§ 3, stk. 1 eller 2« til: »§ 3, stk. 1, 2 eller 3«

3) afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger, der har betydning for størrelsen af forpligtelsen efter § 3, stk. 1,

§ 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.

22. I § 9, stk. 1, indsættes efter »denne lov«: »eller efter MRV-forordningen«

23. Efter § 9 indsættes:

»**§ 9 a.** Energi-, forsynings-, og klimaministeren, jf. dog § 9, stk. 1, har uden retskendelse adgang til at gå om bord på skibe i dansk havn eller ved dansk ankerplads for at udføre sine forpligtelser efter MRV-forordningen, herunder at undersøge, hvorvidt der er et overensstemmelsesdokument ombord på skibene.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2017, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Lovens § 1, nr. 7, træder i kraft den 1. januar 2020.

Stk. 3. Lovens § 1, nr. 16, træder i kraft den 1. januar 2020.

Stk. 4. Lovens § 1, nr. 19, træder i kraft den 1. januar 2020.

Stk. 5. Lovens § 1, nr. 21, træder i kraft den 1. januar 2020.