

Forslag

til

Lov om ændring af biobrændstofloven¹⁾

(Ændring af krav til anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer i brændstof til landtransport og præcisering af dobbelttællingsbestemmelse)

§ 1

I biobrændstofloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 62 af 17. januar 2019, foretages følgende ændringer:

1. I § 3, stk. 1, indsættes efter 1. pkt. som 2. og 3. punktum:

»I år 2020 har enhver virksomhed dog pligt til at sikre, at biobrændstoffer udgør mindst 7,6 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold, jf. dog stk. 4. I år 2020 har enhver virksomhed pligt til at sikre, at biobrændstoffer udgør mindst 5 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af benzin til landtransport målt efter energiindhold, jf. dog stk. 4.«

2. I § 3, stk. 8, ændres »5,75 pct.« til: »den i stk. 1 fastsatte procentsats«.

3. I § 3, stk. 4, ændres »fra biobrændstoffer fremstillet på basis af affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, lignocellulose eller avancerede biobrændstoffer« til: »fra råprodukter og biobrændstoffer anført i bilag IX til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1513 af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder«.

4. Efter § 7 indsættes:

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

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

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

¹ Loven gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF af 23. april 2009 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og om ændring og senere ophævelse af direktiv 2001/77/EF og 2003/30/EF, EU-Tidende 2009, nr. L 140, side 16, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1513/EU af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder, EU-Tidende 2015, nr. L 239, side 1.

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

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

8. § 11 ophæves.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2020.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

2. Lovforlagets hovedpunkter

2.1. Midlertidig forhøjelse af iblandingskravet for bæredygtige biobrændstoffer

2.1.1. Gældende ret

2.1.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

2.1.3. Den foreslåede ordning

2.2. Indførelse af minimumsiblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer i benzin

2.2.1. Gældende ret

2.2.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

2.2.3. Den foreslåede ordning

2.3. Tilpasning af dobbelttællingsbestemmelsen

2.3.1. Gældende ret

2.3.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

2.3.3. Den foreslåede ordning

2.4. Pligtmæssig digital kommunikation

2.4.1. Gældende ret

2.4.2. *Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser*

2.4.3. *Den foreslåede ordning*

2.5. Præcisering af strafbestemmelser

2.5.1. *Gældende ret*

2.5.2. *Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser*

2.5.3. *Den foreslåede ordning*

2.6. Ophævelse af indfasningsbestemmelse

2.6.1. *Gældende ret*

2.6.2. *Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser*

2.6.3. *Den foreslåede ordning*

- 3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**
- 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.**
- 5. Administrative konsekvenser for borgerne**
- 6. Miljømæssige konsekvenser**
- 7. Forholdet til EU-retten**
- 8. Hørte myndigheder og organisationer mv.**
- 9. Sammenfattende skema**

1. Indledning

Af den energipolitiske aftale af 22. marts 2012 fremgår det, at det skal undersøges, hvordan biobrændstofloven kan ændres, så Danmark opfylder VE-direktivets (2009/28/EF) krav om 10 pct. vedvarende energi i landtransport i 2020. Det foreslås derfor med lovforslaget, at i år 2020, og kun i året 2020, skal iblandingskravet for bæredygtige biobrændstoffer hæves fra de nuværende 5,75 pct. til 7,6 pct. Efter år 2020 vil iblandingskravet igen være 5,75 pct.

Lovforslaget skal medvirke til at sikre, at Danmark lever op til sin forpligtelse i henhold til VE-direktivet, der fastslår, at Danmark, og de øvrige medlemsstater, skal anvende mindst 10 pct. vedvarende energi i landtransportsektoren i 2020.

Danmark reducerer allerede drivhusgasudledninger, særligt CO₂-udledninger, fra blandt andet landtransport (vejpgående køretøjer og jernbanedrift). Den nuværende reduktion af drivhusgasser i landtransport er blandt andet nået ved, at der har været et iblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer siden 2010 for landtransport. Iblandingskravet er reguleret af biobrændstofloven, der kræver, at de af loven omfattede aktører (typisk olie- og gasselskaber), på årsbasis, iblander

mindst 5,75 pct. biobrændstoffer i alt brændstof til landtransport. Der er altså ikke et krav om, at der til enhver tid skal være 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt brændstof til transport, men på årsbasis skal bæredygtige biobrændstoffer udgøre mindst 5,75 pct. af den samlede mængde brændstof til landtransport, som den enkelte aktør har bragt på markedet.

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

Da den mest omkostningseffektive metode til at nå de 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i 2020, givet den korte tidshorizont, vil være at øge anvendelsen af bæredygtige biobrændstoffer, foreslås det med lovforslaget, at Danmark hæver iblandingsprocenten fra de nuværende 5,75 pct. til 7,6 pct. i år 2020. Efter år 2020 vil iblandingskravet igen være på 5,75 pct. Denne iblandingsprocent vil sammen med de øvrige bidragsydere, der primært vil være el til toge, medføre, at Danmark forventes at kunne overholde sin forpligtelse i henhold til VE-direktivet.

Yderligere foreslås det, at der fastsættes et minimumsiblandingskrav for anvendelsen af bæredygtige biobrændstoffer til benzin på 5 pct. målt efter energiindhold, hvilket skal sikre en højere grad af bæredygtighed og CO₂-reduktioner i den samlede mængde bæredygtige biobrændstoffer, der anvendes i Danmark. På samme måde som ved det generelle iblandingskrav på 5,75 pct. foreslås det, at minimumsiblandingskravet er på årsbasis, hvorfor der ikke er et krav om, at der til enhver tid skal være 5 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt benzin til transport, men på årsbasis skal bæredygtige biobrændstoffer udgøre mindst 5 pct. af den samlede mængde benzin til landtransport, som den enkelte aktør har bragt på markedet.

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

Efter den gældende biobrændstoflov kan bæredygtige biobrændstoffer, der er fremstillet på basis af f.eks. affald, restprodukter eller avancerede biobrændstoffer, tælle dobbelt i forhold til bidraget fra konventionelle biobrændstoffer (også kaldet 1. generations biobrændstoffer, der typisk er lavet på f.eks. sukkerrør, raps, majs m.v.).

Dobbelttællingsbestemmelsen i VE-direktivet blev afskaffet med ILUC-direktivet, og blev i stedet erstattet af to lister over råprodukter, hvorefter bæredygtige biobrændstoffer lavet på disse råprodukter ligeledes kunne dobbelttælles mod landtransportmålet på 10 pct. vedvarende energi i 2020.

Med lovforslaget foreslås dobbelttællingsbestemmelsen i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 4, afskaffet og at den erstattes af den foreslåede bestemmelse, der indarbejder de ovenfor nævnte lister som konsekvens af ændringen af EU-reglerne. Ændringen forventes ikke at medføre en ændring i retstilstanden, da ændringen primært består i, at forståelsen af, hvad der er affald, restprodukter m.v. nu er præciseret.

Yderligere foreslås det, at den gældende lovs § 11 om indfasning af iblandingskravet for bæredygtige biobrændstoffer ophæves. Bestemmelsen blev indført for at lette indfasningen af bæredygtige biobrændstoffer i 2010 og 2011. Bestemmelsen er derfor ikke længere nødvendig.

Endvidere foreslås der tre sproglige præciseringer af strafbestemmelsen i biobrændstoflovens § 8.

Endeligt foreslås der med lovforslaget en ny bestemmelse om digital kommunikation med henblik på at følge op på aftalen om digitaliseringsklar lovgivning, som blev indgået i januar 2018 af alle Folketingets partier.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Midlertidig forhøjelse af iblandingskravet for bæredygtige biobrændstoffer

2.1.1. Gældende ret

Der har været et iblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer til landtransport siden 2010. Iblandingskravet er reguleret af biobrændstofloven, der kræver, at de af loven omfattede aktører på årsbasis iblander mindst 5,75 pct. biobrændstoffer i alt brændstof til landtransport. Denne iblandingsprocent har været gældende siden iblandingskravets ikrafttræden i 2010. Dog var iblandingsprocenten lavere de første år, da aktørerne skulle have indrettet deres tekniske- og logistiske anlæg til at kunne håndtere de nye krav – se afsnit 2.6. Siden 1. januar 2012 har den faktiske iblandingsprocent været på 5,75 pct.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF af 23. april 2009 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og om ændring og senere ophævelse af direktiv 2001/77/EF og 2003/30/EF, EU-Tidende 2009, nr. L 140, side 16, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1513/EU af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder, EU-Tidende 2015 nr. L 239, side 1 (VE-direktivet) udgør en stor del af baggrunden for Danmarks iblandingskrav om biobrændstoffer i landtransportsektoren.

I VE-direktivets artikel 3, stk. 4, er det blandt andet bestemt, at alle medlemsstater skal have mindst 10 pct. vedvarende energi i landtransport i 2020. I VE-direktivet er der ikke et iblandingskrav efter 2020. Bæredygtige biobrændstoffer eller el og brint lavet på f.eks. vind- eller vandkraft er i denne forbindelse at hense som vedvarende energi.

VE-direktivet ophæves med virkning fra den 1. juli 2021 og afløses af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2018/2001/EU af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (VE-direktivet II), hvori der i artikel 25, stk. 1, er fastsat et mål for brug af vedvarende energi i landtransportsektoren for 2030 (14 pct.). Det er samtidigt beskrevet i direktivet, at medlemsstaterne skal udarbejde en plan for, hvordan medlemsstaten vil komme til dette mål. Der er ikke krav om anvendelse af konventionelle biobrændstoffer i VE-direktivet II.

Efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, skal alle virksomheder, der angiver og betaler energiafgift efter mineralolieafgiftsloven for det flydende brændstof, der sælges til transport, eller den naturgasleverandør, der er leverandør af gasformige brændstoffer til en gastankstation, eller

selskaber, som hverken angiver eller betaler energifgift for brændstoffet, men sælger brændstoffet til et selskab, som angiver og betaler energifgift, og selv forbruger brændstoffet (herefter virksomheder), således (på årsbasis) anvende mindst 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer, målt efter energiindhold, i alt det brændstof, de sælger til landtransport. Der er altså ikke krav om, at der skal være 5,75 pct. i benzin og 5,75 pct. i diesel, men der er et krav om, at der samlet set, for både benzin og diesel, skal være iblandet 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt det brændstof, der sælges til landtransport.

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

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

De avancerede biobrændstoffer produceres også på bl.a. affalds- og restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, lignocellulosisk materiale og andre materialer, der typisk ikke har andre anvendelsesområder, bortset fra afbrænding. De avancerede biobrændstoffer laves altså på de samme råprodukter som 2. generations biobrændstoffer, og der henvises til afsnit 2.3.1. for en uddybning af den historiske forskel på 2. generations biobrændstoffer og avancerede biobrændstoffer. De avancerede biobrændstoffer og 2. generations biobrændstoffer regnes typisk for de bæredygtige biobrændstoffer, der har den højeste CO₂-fortrængning. De avancerede biobrændstoffer er også karakteriseret ved, at de er vanskelige og dyre at fremstille, og derfor foreløbigt kun findes i et meget begrænset omfang.

Bortset fra at biobrændstoffer skal være bæredygtige, stilles der ikke yderligere krav til biobrændstofferne. Bæredygtighedskriterierne udspringer af VE-direktivet, og betragtes af mange som de skrappeste bæredygtighedskriterier, der findes på verdensplan for flydende eller gasformige biobrændstoffer.

Efter den gældende lovs § 8, stk. 1, nr. 1, er en overtrædelse af iblandingskravet i den gældende lovs § 3, stk. 1, strafpålagt. Med den foreslåede bestemmelse om 1-årig forhøjelse af iblandingskravet vil det ligeledes være strafbart efter den gældende biobrændstoflovs § 8, stk. 1, nr. 1, på samme måde som overtrædelse af de øvrige iblandingskrav i § 3, stk. 1.

Endvidere findes der i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 8, en mulighed for, at ministeren kan fastsætte regler om en anden biobrændstofandel, der ikke overstiger 5,75 pct. såfremt særlige forhold gør sig gældende. Disse forhold kan f.eks. være en krise, hvor der er behov for at trække på beredskabslagrene, eller hvor der er mangel på bæredygtige biobrændstoffer. Bestemmelsen har aldrig været anvendt.

2.1.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

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

For indeværende iblandes der på årsbasis 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i landtransport. Herudover forventes der ca. 2,5 pct. vedvarende energi fra el fra vej og jernbane i 2020. Det bemærkes, at der er en mindre usikkerhed om andelen af el i 2020, da den beror på en fremskrivning. Fremskrivningen er udarbejdet af Energistyrelsen. Det forventes derfor, at der med den gældende lovgivning vil være ca. 8,7 pct. vedvarende energi i landtransport i 2020, hvor kravet for vedvarende energi i henhold til VE-direktivet er 10 pct.

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

Kravet kan opfyldes med en øget anvendelse af el til vej- og jernbanetransport. Dette vil kræve en yderligere elektrificering af jernbanerne eller en meget betydelig forøgelse af antallet af elbiler ud over det, der forventes med afsæt i den gældende regulering vedrørende elbiler – herunder reel afgiftsfritagelse for alle elbiler med en pris op til 400.000 kr. samt en stor afgiftslempelse for dyrere elbiler. Dette vurderes ikke at være en reel mulighed i forhold til at opnå en effekt i 2020.

Opfyldelsen kan også ske ved en øget anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer. Denne metode er også omkostningsfuld, men væsentlig billigere end en markant øget elektrificering af landtransport. I den forbindelse har det været overvejet, at øge kravet til anvendelse af de avancerede biobrændstoffer, men udover at disse er betydeligt dyrere end konventionelle bæredygtige biobrændstoffer, vurderes det, at der ikke vil være tilstrækkelige mængder avancerede biobrændstoffer til rådighed til at udfylde mankoen i forhold til VE-direktivet.

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

Udover de avancerede biobrændstoffer findes der konventionelle bæredygtige biobrændstoffer. Disse konventionelle bæredygtige biobrændstoffer findes allerede i store mængder og til priser, der er væsentligt tættere på prisen for fossile brændstoffer end flydende avancerede biobrændstoffer. Konventionelle bæredygtige biobrændstoffer udgør allerede hovedparten af de bæredygtige biobrændstoffer, der i dag anvendes til landtransport i Danmark til opfyldelse af biobrændstoflovens krav om iblanding af 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i landtransport.

Såfremt der primært vil blive anvendt konventionelle bæredygtige biobrændstoffer til forøgelse af iblandingskravet, vil dette have betydelige omkostninger. Det vurderes således, at en forøgelse af iblandingskravet til 7,6 pct. vil have årlige samfundsøkonomiske omkostninger på ca. 380 mio. kr. Udgifter for erhvervet vil være på ca. 170 mio. kr., hvilket forventes at blive overført til forbrugerne gennem en højere pris på brændstof.

Med henblik på at sikre den mest omkostningseffektive gennemførelse af Danmarks forpligtelse til at have mindst 10 pct. vedvarende energi i landtransport fra 2020 foreslås det derfor at hæve iblandingskravet for bæredygtige biobrændstoffer fra de nuværende 5,75 pct. til 7,6 pct.

2.1.3. Den foreslåede ordning

For at sikre en omkostningseffektiv gennemførelse af VE-direktivet foreslås det med lovforslaget, at kravet om anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer øges fra de nuværende 5,75 pct. til 7,6 pct. fra 1. januar 2020. Kravet vil udelukkende være gældende for år 2020. Fra år 2021 vil iblandingskravet igen være på 5,75 pct.

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

Det foreslås også at tilpasse kravet i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 8, til de procentsatser, der er fastsat i § 3, stk. 1, for år 2020. Dette forslag er en konsekvensrettelse af, at iblandingskravet i stk. 1 hæves til 7,6 pct. i 2020. Den gældende bestemmelse er tiltænkt at give klima-, energi- og forsyningsministeren mulighed for at nedsætte det i loven fastsatte iblandingskrav i tilfælde, hvor særlige hensyn gør sig gældende, og hvor disse særlige hensyn gør, at det kan være nødvendigt at sænke iblandingskravet. Det er ikke med lovforslaget tiltænkt at ændre på forholdene for, hvornår ministeren kan nedsætte iblandingskravet.

På grund af den markante prisforskel på de forskellige biobrændstoftyper forventes det, at der særligt vil blive anvendt yderligere konventionelle bæredygtige biobrændstoffer til opfyldelse af VE-direktivets krav om 10 pct. vedvarende energi i landtransport i 2020.

2.2. Indførsel af minimumiblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer i benzin

2.2.1. Gældende ret

Efter den gældende lovs § 3, stk. 2, skal der iblandes mindst 1 pct. bæredygtige biobrændstoffer i brændstof, der sælges til landtransport til slutbrugere. Bortset fra denne bestemmelse har de forpligtede virksomheder hidtil haft stor metodefrihed i forhold til, hvorledes den enkelte virksomhed vil opfylde iblandingskravet. Virksomhederne kan eksempelvis vælge, hvorvidt de vil iblande 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt det brændstof, der sælges til landtransport, eller om de hellere vil anvende en højere iblandingsprocent i særlige perioder, og en lavere iblandingsprocent i andre perioder. Virksomhederne kan også vælge at iblande forskellige mængder bæredygtige biobrændstoffer i henholdsvis benzin og diesel. Udover det ovenfor nævnte iblandingskrav på 1 pct. i den gældende lovs § 3, stk. 2, er der altså ikke fastsat noget minimumskrav for iblanding af bæredygtige biobrændstoffer i henholdsvis benzin og diesel.

Den gældende biobrændstoflov forpligter altså udelukkende virksomhederne til, at de på årsbasis i gennemsnit har iblandet 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt brændstof til landtransport. Der er ikke et krav om, at der til enhver tid skal være 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt brændstof til transport, men på årsbasis skal bæredygtige biobrændstoffer udgøre mindst 5,75

pct. af den samlede mængde brændstof til landtransport, som den enkelte aktør har bragt på markedet.

2.2.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

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

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

Billedet for de to sidstnævnte ændres dog betydeligt, når man i vurderingen af biobrændstoffets totale bæredygtighed inddrager det, der kaldes indirekte arealforskydninger. Indirekte arealforskydninger er bedre kendt under navnet indirect land use change (ILUC). Når man lægger til grund, at verdens fødevarerbehov ikke mindskes, så kan ILUC f.eks. opstå når en mark hvorpå der dyrkes fødevarer nedlægges med henblik på at omlægge marken til produktion af biobrændstoffer. Da behovet for fødevarer ikke mindskes vil den mængde fødevarer, der blev dyrket på den mark, der blev omlagt til biobrændstofproduktion, skulle produceres andetsteds.

Rykket produktionen af fødevarerne til f.eks. en mark, der er blevet etableret ved at fælde regnskov, hvilket kan lade sig gøre, da der ikke er bæredygtighedskriterier for fødevarerproduktion, vil produktionen af biobrændstofferne indirekte have ført til fældning af regnskoven.

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

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

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

Drivkraft Danmark vurderer, at der i omegnen af 100.000, der ikke kan køre på E10, og som derfor har behov for E5. Disse biler vil typisk være mindst 19 år gamle, og det antages, at disse ældre biler kører betydeligt færre kilometer end nyere biler.

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

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

2.2.3. Den foreslåede ordning

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

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

Efter den gældende lovs § 8, stk. 1, nr. 1, er en overtrædelse af iblandingskravet i den gældende lovs § 3, stk. 1, strafpålagt. Med den foreslåede bestemmelse om indførelse af et minimumsiblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer i benzin, vil det ligeledes være strafbart efter den gældende biobrændstoflovs § 8, stk. 1, nr. 1, på samme måde som overtrædelse af de øvrige iblandingskrav i § 3, stk. 1.

2.3. Tilpasning af dobbelttællingsbestemmelsen

2.3.1. Gældende ret

Efter den gældende dobbelttællingsbestemmelse i biobrændstoflovens § 3, stk. 4, kan bidraget fra bæredygtige biobrændstoffer, der er fremstillet på basis af affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, lignocellulose eller avancerede biobrændstoffer for at

være dobbelt så stort som bidraget fra andre biobrændstoffer. Bestemmelsen har været der siden den oprindelige lovs tilblivelse.

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

Bestemmelsen er en gennemførelse af art. 21, stk. 2, i det gældende VE-direktiv, og blev indført for at tilgodese bestemte typer af bæredygtige biobrændstoffer.

Den oprindelige bestemmelse i den gældende biobrændstoflov omfattede ikke avancerede biobrændstoffer.

Bestemmelsen blev i 2016 udvidet til også at omfatte avancerede biobrændstoffer på baggrund af vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1513 af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (ILUC-direktivet), der introducerede avancerede biobrændstoffer til VE-direktivet. Udvidelsen blev gennemført i dansk ret med ændringslov nr. 1754 af 17. december 2016 om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport.

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

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

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

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

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

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

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

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

Alle godkendelser fra Energistyrelsen har været tidsbegrænsede, typisk for 4 år. Begrænsningen blev indført for at tage højde for, at markedet for det godkendte råprodukt ikke ændrer sig således, at råproduktet ikke længere er at betragte som affald, restprodukt m.v.

Det er Energistyrelsens vurdering, at de råprodukter som styrelsen har optaget på sin positivliste for dobbelttælling, og som har været godkendt for en periode, der strækker sig udover 31. december 2020, alle nu vil blive omfattet af enten del A eller del B i bilag IX, til ILUC-direktivet. Bæredygtige biobrændstoffer produceret på disse råprodukter vil derfor fortsat være dobbelttællende mod den gældende lovs iblandingskrav i lovens § 3, stk. 1 og 2. Samtidigt vil de også være at betragte som avancerede biobrændstoffer, og vil derfor også kunne tælle med mod målet for avancerede biobrændstoffer.

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

2.3.2. Klima-, Energi-, og Forsyningsministeriets overvejelser

Da dobbelttællingsbestemmelsen er blevet ændret med ILUC-direktivet, har dobbelttællingsbestemmelsen i dens nuværende form ikke længere den betydning den havde tidligere, da den nu er blevet afløst af de ovenfor nævnte lister, hvis formål er at præcisere, hvad der forstås ved affald, restprodukter m.v. Det vil derfor være formålstjenstligt at inkorporere ILUC-direktivets ændring af dobbelttællingsbestemmelsen i dansk ret.

2.3.3. Den foreslåede ordning

Med lovforslaget foreslås dobbelttællingsbestemmelsen i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 4, afskaffet og erstattet af den foreslåede bestemmelse, der indarbejder de ovenfor i afsnit 2.3.1. nævnte lister. Ændringen forventes ikke at medføre en ændring i retstilstanden, da ændringen primært består i, at affald, restprodukter m.v. nu er præciseret.

2.4. *Pligtmæssig digital kommunikation*

2.4.1. Gældende ret

Biobrændstofloven har ikke generelle bestemmelser vedrørende pligtmæssig digital kommunikation.

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

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

Den almindelige kommunikation foregår ligeledes digitalt.

2.4.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

For at kunne pålægge borgere og virksomheder pligt til at kommunikere digitalt med myndigheder skal dette være hjemlet i lov. Folketingets partier indgik i januar 2018 en aftale om digitaliseringsklar lovgivning, som skal sikre et mere enkelt og klart lovgrundlag, som er let at forstå og omsætte til sikre og brugervenlige digitale løsninger. Som følge heraf, foreslås det i dette lovforslag, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at fastætte regler om pligtmæssig digital kommunikation inden for biobrændstoflovens områder, herunder bestemmelser fastsat i henhold til loven eller EU-retsakter om forhold omfattet af loven.

Der ses ikke for nuværende at være et aktuelt behov for en hjemmel til at sikre digital kommunikation, da kommunikationen mellem Energistyrelsen og de omfattede virksomheder er begrænset og allerede foregår digitalt, da virksomhederne indgiver deres årsrapporter og ansøgninger om dobbelttælling digitalt. Kommunikationen udover disse to tilfælde foregår typisk via email og telefon. Det foreslås alligevel at indsætte bestemmelsen alligevel, da det ikke kan udelukkes, at der kan opstå et behov for at sikre anvendelsen af brugervenlige digitale løsninger med videre.

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

I lovforslaget får klima-, energi- og forsyningsministeren en generel bemyndigelse til at udstede regler om pligtmæssig digital kommunikation inden for biobrændstofloven, herunder bestemmelser fastsat i henhold til lovene samt EU-retsakter om forhold omfattet af lovene. Dette betyder, at der ved bekendtgørelse kan fastsættes regler om, at borger og virksomheder har pligt til at kommunikere digitalt med den ansvarlige myndighed, herunder via bestemte digitale systemer som f.eks. ved selvbetjeningsløsninger, mv., ved forespørgsler, ansøgninger, anmeldelser, indberetning mv., og at svaret fra myndigheden sendes digitalt.

De ansvarlige myndigheder er de myndigheder, som er tillagt kompetencer efter biobrændstofloven. Det er i første omgang klima-, energi- og forsyningsministeren og Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet. Endvidere er det Energistyrelsen, som i medfør af bekendtgørelse nr. 1090 af 25. september 2017 om Energistyrelsens opgaver og beføjelser har fået tillagt en række af ministerens kompetencer efter biobrændstofloven.

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

Bemyndigelserne omfatter også ministerens svar på henvendelser mv. fra borgere og virksomheder. Det er her hensigten i vidt muligt omfang at anvende borgernes og virksomhedernes E-boks til brug for meddelelser m.v. fra myndigheder, da der ikke findes et centralt register over e-mailadresser. Ministeren kan endvidere med bemyndigelsen fastsætte regler for digital kommunikation fra ministeren. Dette kunne f.eks. være, at et svar på en henvendelse i den digitale selvbetjeningsløsning sendes tilbage til afsenderen via den digitale selvbetjeningsløsning.

Hvis særlige forhold gør sig gældende, vil borgeren eller virksomheden dog kunne ansøge m.v. på anden vis. Dette gælder f.eks. for borgere, der savner digitale kompetencer.

Lovforslaget ændrer ikke på borgernes eller virksomhedernes rettigheder efter anden lovgivning eller efter de love, der er omfattet af lovforslaget. Det er alene måden, hvorpå borgeren skal ansøge, anmelde, indberette mv., der slås fast som digital kommunikation, i det omfang ministeren udnytter bemyndigelsen. Det betyder f.eks., at forvaltningsloven gælder fuldt ud.

2.4.3. Den foreslåede ordning

I lovforslaget bemyndiges klima-, energi- og forsyningsministeren til at fastsætte regler om pligtmæssig digital kommunikation inden for biobrændstofloven, herunder bestemmelser fastsat i henhold til loven samt EU-retsakter om forhold omfattet af loven. Dette betyder, at der ved

bekendtgørelse kan fastsættes regler om, at borgere og virksomheder har pligt til at kommunikere digitalt med den ansvarlige myndighed, herunder via bestemte digitale systemer som f.eks. ved selvbetjeningsløsninger m.v., ved forespørgsler, ansøgninger, anmeldelser, indberetning m.v., og at svaret fra myndigheden sendes digitalt. De ansvarlige myndigheder er de myndigheder, som er tillagt kompetencer efter biobrændstofloven.

Bemyndigelsen er en gennemførelse af princip 2 i den politiske aftale om digitaliseringsklar lovgivning. Generelt gælder det for bemyndigelserne, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at en forespørgsel, ansøgning, klage m.v. fra virksomheder og borgere til myndigheder, som ikke indgives digitalt, skal afvises, dog efter behørig vejledning efter forvaltningsloven. Bemyndigelsen omfatter også ministerens svar på henvendelser m.v. fra borgere og virksomheder. Ministeren kan endvidere med bemyndigelsen fastsætte regler for digital kommunikation fra ministeren. Dette kunne f.eks. være, at et svar på en henvendelse i en eventuel digital selvbetjeningsløsning sendes tilbage til afsenderen via den digitale selvbetjeningsløsning.

Borgerne eller virksomhederne vil dog kunne ansøge m.v. på anden vis, hvis særlige forhold gør sig gældende.

2.5. Præcisering af straffebestemmelser

2.5.1. Gældende ret

Efter biobrændstoflovens § 8, der hjemler bødestraf, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, kan man efter § 8, stk. 1, nr. 2, ifalde straf for overtrædelse af forpligtelsen efter § 3 b, stk. 1, om at reducere vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra leveret brændstof og elektricitet til brug i vejtrækøretøjer, jf. § 3 e, med mindst 6 pct. senest den 31. december 2020. Der hjemles også bødestraf efter § 8, stk. 1, nr. 5, hvis virksomhederne ikke opfylder overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne i artikel 8-12 i Europa-Parlamentets og Rådet 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), ligesom der også er bødestraf for overtrædelse af § 8, stk. 1, nr. 6, hvis virksomheder undlader at rapportere i henhold til § 5, stk. 1 og 2.

2.5.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

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

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

Energistyrelsen er blevet opmærksom på, at disse bestemmelser derfor ikke er tilstrækkelig tydelige.

2.5.3. Den foreslåede ordning

Derfor foreslås, at i § 8, stk. 1, nr. 2, 5 og 6 ændres "og" til "eller". Den foreslåede ændring præciserer den hidtidige retstilstand, og der er med den foreslåede ændring ikke tilsigtet

materielle ændringer, og der vil derfor fortsat kunne straffes ved overtrædelse af hver enkelt af de angivne bestemmelser.

2.6. Ophævelse af indfasningsbestemmelse

2.6.1. Gældende ret

Den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, der fastslår, at der skal iblandes 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt brændstof til landtransport, trådte i kraft den 1. januar 2010. Den gældende lov indeholder en indfasningsbestemmelse, der gjorde det muligt for ministeren at fastsætte et lavere iblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer de første år.

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

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

2.6.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

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

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

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

2.6.3. Den foreslåede ordning

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

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Forhøjelsen af iblandingskravet fra de nuværende 5,75 pct. til 7,6 pct. i 2020 for alt brændstof, der sælges til landtransport vil medføre udgifter for stat, regioner og kommuner (som brugere af brændstof) på ca. 1 mio. kr. i form af øgede brændstofudgifter i 2020.

Disse økonomiske konsekvenser er forårsaget af, at det øgede iblandingskrav vil medføre en øget brug af bæredygtige biobrændstoffer. Biobrændstoffer har kontinuerligt været dyrere end fossile

brændstoffer. Prisforskellen på de to brændstoftyper har varieret over år, men biobrændstoffer har i langt overvejende grad altid været dyrere end fossile brændstoffer. Prisforskellen mellem biodiesel og fossilt diesel og mellem bioethanol (biobenzin) og benzin er ikke ens og heller ikke konstant. Brændstoftyperne er underlagt markedet og priserne er bestemt ud fra udbud og efterspørgsel på et globalt marked.

Den forhøjede pris på bæredygtige biobrændstoffer modsvares delvist af, at biobrændstoffer ikke pålægges CO₂-afgift.

Siden introduktionen af bæredygtige biobrændstoffer i 2010 har olieselskaberne valgt at iblande 5 pct. bioethanol målt efter volumen i benzin (kaldes E5), 7 pct. biodiesel i diesel målt efter volumen (kaldes B7).

Det vurderes, at de samfundsøkonomiske omkostninger vil være på i størrelsesordenen 380 mio. kr.

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

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

Folketingets partier indgik i januar 2018 en aftale om digitaliseringsklar lovgivning, som skal sikre et mere enkelt og klart lovgrundlag, som er let at forstå og omsætte til sikre og brugervenlige digitale løsninger. Digitaliseringsstyrelsens vejledning herom fra maj 2018 indeholder syv principper, som er vurderet. Forslaget om, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at fastsætte regler om pligtmæssig digital kommunikation inden for biobrændstofloven, har ikke i sig selv nogen økonomiske eller implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

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

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

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

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

Nettomerkostningerne for erhvervene skønnes at være i størrelsesordenen ca. 170 mio. kr. (dog afhængigt af, hvordan et iblandingskrav vil blive opfyldt). Virksomhederne kan i nogen

udstrækning selv bestemme, hvordan kravet opfyldes og har dermed mulighed for i begrænset omfang at påvirke omkostningsniveauet.

Nettomerkostningerne består af øgede omkostninger for brændstof pga. den øgede brug af bæredygtige biobrændstoffer fratrukket reduktionen i CO₂-afgiften, der ikke pålægges biobrændstoffer.

Det forventes, at de øgede udgifter for olie- og gasselskaberne vil blive overført til brændstofbrugerne via en højere pris på brændstof.

Der er tale om opfyldelse af en direktivforpligtelse i år 2020, der gælder for alle medlemsstater, hvorfor der kan ske lignende pristigninger i vores nabolande. Konkurrenceforvridningen kan derfor være begrænset. Sverige, Norge og Finland anvender eksempelvis langt flere bæredygtige biobrændstoffer end Danmark gør. Tyskland anvender også bæredygtige biobrændstoffer i et omfang, der mindst er på højde med det danske forbrug. Det er dog muligt at opfylde direktivet på anden vis end ved krav, f.eks. ved en afgiftslempelse på biobrændstoffer. Efter år 2020 forventes alle Danmarks nabolande at have et højere iblandingskrav end det, der vil være gældende i Danmark efter år 2020, dvs. 5,75 pct. Det foreslåede krav i 2020 er 7,6 pct.

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

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

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

På samme måde som ved det eksisterende iblandingskrav på 5,75, vil olieselskaberne have valgfrihed i forhold til hvordan og hvornår de vil sikre det foreslåede iblandingskrav for benzin på 5 pct. Det afgørende er, at det enkelte selskab på årsbasis har iblandet 5 pct. bæredygtige biobrændstoffer i al den benzin, der i Danmark sælges til landtransport. Denne valgfrihed begrænses dog af, at der er sat et specifikt mindste krav på 5 pct.

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

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Der er ingen administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Med forbehold forventes det, at lovforslaget vil medføre en CO₂-besparelse på 170.000 - 180.000 tons CO₂ i år 2020.

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

Selvom biobrændstoffer er bæredygtige kan de have en meget varierende drivhusgasfortrængning, da denne bl.a. afhænger af de råprodukter som biobrændstofferne bliver produceret på og på selve produktionsprocessen samt det dertil anvendte procesbrændsel.

Bæredygtigheden indebærer, at det bæredygtige biobrændstof skal have en minimumsfortrængningsprocent i forhold til de fossile brændstoffer. Fortrængningsprocenten vil dog altid skulle være på mindst 50 pct. for, at biobrændstoffet vil kunne anses som bæredygtigt.

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

Endvidere vanskeliggøres en præcis opgørelse af den øgede drivhusgasudledning af, at efter den gældende biobrændstoflov vil nogle biobrændstoffer kunne tælle dobbelt mod iblandingskravet på 5,75 pct. I forhold til den gældende lov kan biobrændstoffer, der er lavet på eksempelvis affald eller restprodukter, dobbelttælles mod det generelle mål på 5,75 pct. Disse dobbelttællende biobrændstoffer vil typisk også have en højere drivhusgasfortrængning.

Dobbelttællingsmekanismen indebærer, at anvendes der f.eks. 0,5 procent 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. En øget anvendelse af dobbelttællende biobrændstoffer vil derfor have som en paradoksal konsekvens, at reduktionen i drivhusgasudledningen vil være mindre, end hvis der ikke havde været anvendt dobbelttællende biobrændstoffer.

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

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF af 23. april 2009 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og om ændring og senere ophævelse af direktiv 2001/77/EF og 2003/30/EF, EU-Tidende 2009, nr. L 140, side 16, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1513/EU af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder, EU-Tidende 2015 nr. L 239, side 1 (VE-direktivet) i dansk ret.

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

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

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

Den 1. juli 2021 afløses VE-direktivet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2018/2001/EU af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (VE-direktivet II), hvori der i artikel 25, stk. 1, er fastsat et mål for brug af vedvarende energi i landtransportsektoren for 2030 (14 pct.).

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

Lovforslaget opfylder en direktivforpligtelse i år 2020, der er gældende for alle medlemsstater. Eventuelle pristigninger på brændstof vil derfor også kunne forekomme i vores nabolande, hvorfor det antages, at konkurrenceforvridningen vil være begrænset. Sverige, Norge og Finland anvender eksempelvis langt flere bæredygtige biobrændstoffer end Danmark gør. Tyskland anvender også bæredygtige biobrændstoffer i et omfang, der mindst er på højde med det danske forbrug. Efter år 2020 forventes alle Danmarks nabolande at have et højere iblandingskrav end det, der vil være gældende i Danmark efter år 2020, dvs. 5,75 pct. Dette vil også være gældende for Tyskland, der har et iblandingskrav, der er af mindst samme størrelse som Danmarks i år 2020, og som – i modsætning for Danmarks tilfælde – ikke forventes at blive nedsat i årene efter 2020.

På denne baggrund forventes det, at Danmark ikke vil blive stillet dårligere end vores nabolande.

8. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra den 29. oktober 2019 til den 14. november 2019 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, Benzinformandernes Fælles Repræsentation, BFI-indkøb, Bilfærgernes Rederiforening, Bio-Energipark Tønder, Brancheforeningen for Biogas, Brancheforeningen for Biogas (Bruno Sander Nielsen), Brancheforeningen for Decentral Kraftvarme, Cepos, Cevea, Circle K, CO-industri, Concito, Dajolka, Daka, Dakofo, DANAK (Den Danske Akkrediterings- og Metrologifond), Danisco – Genencor, Hveiti, Danish Offshore Industry (Esben Mortensen), Danish Operators, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Tekniske Universitet, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Affaldsforening, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Byggeri, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Gasteknisk Center (DGC), Dansk Geotermi Aps, Dansk Industri, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Skovforening, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik (DLTL), Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Det Økologiske Råd, DONG Energy A/S, DS Håndværk & Industri, DTU – Afdelingen for myndighedsbetjening, Emmelev Mølle, Drivkraft Danmark, Energiklagenævnet, Energinet.dk, Energitilsynet, Energitjenesten, Forbrugerrådet, Foreningen af Rådgivende Ingeniører (FRI), Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Foreningen Danske Kraftvarmeværker, Foreningen for Slutbrugere af Energi, Fremsyn, Frie Elforbrugere, Go'on, Greenpeace, GTS (Godkendt Teknologisk service), Haahr benzin, HMN Naturgas I/S, 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 - Sammensluttede Danske Energiforbrugere, Skibs- og Bådebyggerierne Arbejdsgiverforening Danske Maritime, Statoil, Søfartens Ledere og Radiotelegrafistforeningen af 1917, Sønderjysk Landboforening, Tekniq, Teknologisk Institut, UNO X, Vattenfall A/S, Vindmølleindustrien, WWF og Østkraft.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)

Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	ca. 1 mio. kr.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Nettoomkostningerne for erhvervslivet vil udgøre ca. 170 mio. kr.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen nævneværdige administrative konsekvenser.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	CO2-besparelse på 170-180.000 tons. Marginal reduceret udledning af partikler og NOx	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>Lovforslaget gennemfører dele VE-direktivet (2009/28/EF). VE-direktivet udgør en stor del af grundlaget for Danmarks iblandingskrav om bæredygtige biobrændstoffer i landtransportsektoren. I art. 3, stk. 4, i VE-direktivet er det blandt andet bestemt, at alle medlemsstaterne skal have iblandet mindst 10 pct. vedvarende energi i landtransport i 2020.</p> <p>Konsekvensen af lovforslaget er blandt andet, at iblandingskravet forøges for år 2020, hvorefter iblandingskravet vil blive sænket til de nuværende 5,75 pct. Endvidere foreslås det, at der indføres et minimumsiblandingskrav på 5 pct. for bæredygtige biobrændstoffer i al benzin til landtransport. VE-direktivet afløses 1. juli 2021 af VE-direktivet II (2018/2001/EU), hvori der i artikel 25, stk. 1, er fastsat et mål for brug af vedvarende energi i landtransportsektoren for 2030 (14 pct.).</p>	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsretter EU-regulering	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

I Danmark har der været et iblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer til landtransport siden 2010. Iblandingskravet er reguleret af biobrændstoflovens § 3, stk. 1, der kræver at de af loven omfattede aktører på årsbasis iblander mindst 5,75 pct. biobrændstoffer i alt brændstof til landtransport. Denne iblandingsprocent har været gældende siden lovens ikrafttræden i 2010. Dog var iblandingsprocenten nedsat de første år, da aktørerne skulle have indrettet deres tekniske- og logistiske anlæg til at kunne håndtere de nye krav. Siden 1. januar 2012 har den faktiske iblandingsprocent været på 5,75 pct.

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

VE-direktivet er en stor del af begrundelsen for Danmarks iblandingskrav om bæredygtige biobrændstoffer i transportsektoren. I VE-direktivet er det blandt andet bestemt, at alle medlemsstater skal have iblandet mindst 10 pct. vedvarende energi i landtransport i 2020. Bæredygtige biobrændstoffer og el lavet på f.eks. vind- eller vandkraft er i denne forbindelse at hense som vedvarende energi.

Til brug for opfyldelsen af iblandingskravet på 5,75 pct. kan der anvendes de såkaldte konventionelle biobrændstoffer, også kaldet 1. generations biobrændstoffer (disse er typisk lavet på sukkerrør, sukkerroer, korn, majs, palmeolie, sojaolie og rapsolie), ligesom der kan anvendes de biobrændstoffer, der er dobbelttællende efter gældende ret, også kaldet 2. generations biobrændstoffer eller de såkaldte avancerede biobrændstoffer. De konventionelle bæredygtige biobrændstoffer findes i store mængder og til en væsentligt lavere pris end 2. generations biobrændstoffer og avancerede biobrændstoffer.

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

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

Bortset fra at biobrændstoffer skal være bæredygtige, stilles der ikke yderligere krav til biobrændstofferne. Bæredygtighedskriterierne udspringer af VE-direktivet, og betragtes af mange som de skrappeste bæredygtighedskriterier, der findes på verdensplan for flydende eller

gasformige biobrændstoffer. VE-direktivet tillader ikke, at de enkelte lande stiller yderligere bæredygtighedskriterier til biobrændstofferne.

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

Det foreslås med § 3, stk. 1, 2. pkt., at kravet i § 3, stk. 1, om anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer midlertidigt øges fra de nuværende 5,75 pct. til 7,6 pct. i år 2020, således at kravet om 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i 2020 nås. Efter år 2020 vil iblandingskravet i § 3, stk. 1, igen være på 5,75 pct., som er det samme iblandingskrav, der er efter gældende ret.

Det foreslås endvidere, at der ikke stilles særlige krav til disse biobrændstoffer, bortset fra, at de fortsat skal leve op til de skrappe bæredygtighedskrav, der findes i VE-direktivet, og som er gennemført i dansk ret ved den gældende biobrændstoflov. Dette indebærer, at iblandingskravet fortsat vil kunne opfyldes med både konventionelle biobrændstoffer, 2. generations biobrændstoffer og avancerede biobrændstoffer.

De forpligtede virksomheder har hidtil haft stor metodefrihed i forhold til, hvorledes det enkelte selskab vil opfylde iblandingskravet. Virksomheden kan eksempelvis vælge, hvorvidt iblandingen skal være den samme for al brændstof, der sælges, eller om man f.eks. vil anvende en højere iblandingsprocent i særlige perioder, og en lavere iblandingsprocent i andre perioder. Den gældende biobrændstoflov forpligter udelukkende virksomhederne til, at de på årsbasis har iblandet den påkrævede mængde bæredygtige biobrændstoffer. Efter den gældende lovs § 3, stk. 2, skal der dog iblandes mindst 1 pct. bæredygtige biobrændstoffer i brændstof, der sælges til landtransport til slutbrugere. Bortset fra denne bestemmelse, der blev indført efter ønske fra virksomhederne, har virksomhederne haft fuld metodefrihed i forhold til opfyldelse af iblandingskravet.

Lovforslaget ændrer på denne metodefrihed for virksomhederne, da det foreslås, at der indføres et minimumsiblandingskrav, om at de forpligtede virksomheder, på årsbasis, skal iblande mindst 5 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt benzin, der sælges til landtransport.

Efter den gældende biobrændstoflov har de forpligtede virksomheder hidtil haft stor metodefrihed i forhold til, hvorledes den enkelte virksomhed kan opfylde iblandingskravet. Virksomhederne kan eksempelvis vælge, hvorvidt de vil iblande 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt det brændstof, der sælges til landtransport, eller om de hellere vil anvende en højere iblandingsprocent i særlige perioder, og en lavere iblandingsprocent i andre perioder. Virksomhederne kan også vælge at iblande forskellige mængder bæredygtige biobrændstoffer i henholdsvis benzin og diesel. Der er altså ikke fastsat noget minimumskrav for iblanding af bæredygtige biobrændstoffer i henholdsvis benzin og diesel. Den gældende biobrændstoflov forpligter udelukkende virksomhederne til, at de på årsbasis har iblandet 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt brændstof til landtransport.

Som nævnt i afsnit 2.2.2., hvortil der henvises kan graden af bæredygtighed variere mellem forskellige typer af biobrændstoffer. Graden af bæredygtighed kan typisk være lavere for biodiesel.

Da der i Danmark anvendes langt mere biodiesel end bioethanol, foreslås det derfor med § 3, stk. 1, 3. pkt., at der fastsættes et minimumskrav for anvendelsen af bæredygtige biobrændstoffer til benzin, hvorefter de forpligtede virksomheder på årsbasis skal iblande 5 pct. målt efter energiindhold for at sikre en samlet, højere grad af bæredygtighed og CO₂-reduktioner blandt de i Danmark anvendte biobrændstoffer. Det vurderes, at et sådan krav vil kunne opfyldes inden for de standarder, der i dag er for benzin.

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

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

På samme måde som ved det eksisterende iblandingskrav på 5,75, vil olieselskaberne have valgfrihed i forhold til hvordan og hvornår de vil sikre det foreslåede iblandingskrav for benzin på 5 pct. Det afgørende er, at det enkelte selskab på årsbasis har iblandet 5 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt den benzin, selskabet sælger i Danmark til landtransport. Det er dog samtidigt klart, at denne valgfrihed begrænses af, at der er sat et specifikt mindste krav på 5 pct.

Til nr. 2

I den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 8, gives ministeren mulighed for at fastsætte regler om en anden biobrændstofandel, der ikke overstiger 5,75 pct. såfremt særlige forhold gør sig gældende. Der kan ikke fastsættes et iblandingskrav, der er højere end 5,75 pct., der er den procentsats, der er fastsat i den gældende lovs § 3, stk. 1, og som er det iblandingskrav, som de af loven omfattede selskaber skal overholde.

Forhold der kan begrunde en nedsættelse af iblandingskravet kan f.eks. være en krise, hvor der er behov for at trække på beredskabslagrene, eller hvor der er mangel på bæredygtige biobrændstoffer. Der har endnu ikke været sådanne, eller lignende, forhold, der har begrundet en nedsættelse af iblandingskravet, og bestemmelsen har derfor aldrig været anvendt.

Den i den gældende lov § 3, stk. 8, fastsatte procentsats skal afspejle den i den gældende lovs § 3, stk. 1, fastsatte procentsats (iblandingskravet), og det foreslås derfor at tilpasse iblandingskravet i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 8, til det foreslåede ændrede iblandingskrav i § 3, stk. 1, 2. pkt., og 3. pkt. Dette indebærer, at klima-, energi- og forsyningsministeren med dette lovforslag også bemyndiges til at nedsætte iblandingskravene i den foreslåede § 3, stk. 1, 2. og 3. punktum, såfremt de forhold der nævnes i den gældende lovs § 3, stk. 8, er til stede – jf. afsnittet ovenfor.

Dette forslag er en konsekvensrettelse af, at iblandingskravene i stk. 1, ændres i år 2020. Den gældende bestemmelse er fortsat tiltænkt at give klima-, energi- og forsyningsministeren mulighed for at nedsætte det i loven fastsatte iblandingskrav i tilfælde, hvor særlige hensyn gør sig gældende, og hvor disse særlige hensyn gør, at det kan være nødvendigt at sænke iblandingskravet.

Det er ikke med lovforslaget tiltænkt at ændre på, hvornår ministeren kan nedsætte iblandingskravet, men alene på niveauet for iblandingskravet.

Til nr. 3

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

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

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

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

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

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

Alle godkendelser fra Energistyrelsen har været tidsbegrænsede, typisk for 4 år. Begrænsningen blev indført for at sikre, at markedet for det godkendte råprodukt ikke ændrer sig således, at råproduktet ikke længere er at betragte som affald, restprodukt m.v.

Det er Energistyrelsens vurdering, at de råprodukter som styrelsen har optaget på sin positivliste for dobbelttælling, og som har været godkendt for en periode, der strækker sig udover 31. december 2020, alle nu vil blive omfattet af enten del A eller del B i bilag IX, til ILUC-direktivet. Bæredygtige biobrændstoffer produceret på disse råprodukter vil derfor fortsat være dobbelttællende mod den gældende lovs iblandingskrav i lovens § 3, stk. 1 og 2. Samtidigt vil de også være at betragte som avancerede biobrændstoffer, og vil derfor også kunne tælle med mod målet for avancerede biobrændstoffer.

Dette indebærer, at de godkendelser Energistyrelsen har givet til ansøgere, der har fået deres produkt optaget på Energistyrelsens dobbelttællingsliste for en periode, der strækker sig længere end den 31. december 2020, også vil være gyldige efter den 31. december 2020. For godkendelser, der ikke strækker sig længere end til den 31. december 2020, vil det bero på en konkret vurdering om, hvorvidt råproduktet fortsat vil kunne dobbelttælle, men i udgangspunktet vil en tilladelse kunne fortsætte efter 2020, da listerne nærmest er en kodificering af gældende ret.

Med lovforslaget afskaffes dobbelttællingsbestemmelsen i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 4, og erstattes af den foreslåede bestemmelse, der indarbejder de ovenfor nævnte lister. Ændringen forventes ikke at medføre en ændring i retstilstanden, da ændringen primært består i, at affald, restprodukter m.v. nu er præciseret.

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

Til nr. 4

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

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

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

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

Generelt gælder det for den foreslåede bemyndigelse, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at en forespørgsel, ansøgning, klage m.v. fra virksomheder og borgere til myndigheder, som ikke indgives digitalt, skal afvises, dog efter behørig vejledning efter forvaltningsloven. Bemyndigelsen omfatter også ministerens svar på henvendelser m.v. fra borgere og virksomheder. Ministeren kan endvidere med bemyndigelsen fastsætte regler for digital

kommunikation fra ministeren. Dette kunne f.eks. være, at et svar på en henvendelse i en eventuel digital selvbetjeningsløsning sendes tilbage til afsenderen via den digitale selvbetjeningsløsning.

Den foreslåede bemyndigelse til at udstede regler med krav om anvendelse af digital kommunikation eller bestemte digitale løsninger indebærer også, at ministeren kan udstede regler om undtagelse fra kravet, hvis særlige forhold gør sig gældende. Dette gælder f.eks. i forhold til borgere, der savner digitale kompetencer.

Det følger af det foreslåede *stk. 2* til § 7 a, at en meddelelse anses for at være kommet frem til adressaten, på det tidspunkt, hvor meddelelsen er tilgængelig for adressaten. Det er således uden betydning, om eller hvornår adressaten gør sig bekendt med indholdet af meddelelsen. Dermed bliver kommunikation i postløsningen offentligtreguleret og sker med samme retsvirkninger som ved fremsendelse af postbesørgede breve, der anses for at være kommet frem, når de er lagt i adressatens fysiske postkasse. Fremkomsttidspunktet er bl.a. afgørende for, hvornår forvaltningsakter får de tilsigtede retsvirkninger. Kan modtagelsestidspunktet for en digital meddelelse ikke fastlægges som følge af problemer med myndighedens it-system eller andre lignende problemer, må meddelelsen anses for at være kommet frem på det tidspunkt, hvor meddelelsen blev afsendt, hvis der kan fremskaffes pålidelige oplysninger om afsendelsestidspunktet. Det vil således ikke komme virksomheden til skade, at indberetningen m.v. modtages efter fristens udløb, hvis dette skyldes systemnedbrud hos myndigheden.

Til nr. 5

Det fremgår af den gældende § 8, stk. 1, nr. 2, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der overtræder forpligtelsen efter § 3 b, stk. 1, om at reducere vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra leveret brændstof og elektricitet til brug i vejkøretøjer, jf. § 3 e, med mindst 6 pct. senest den 31. december 2020.

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

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

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

Til nr. 6

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

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

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

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

Til nr. 7

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

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

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

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

Til nr. 8

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

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

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

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

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

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2020.

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

Tilpasningen af dobbelttællingsbestemmelsen foreslås også at træde i kraft den 1. januar 2020, der også er den dato, fra hvor iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer træder i kraft (iblanding af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer).

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

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, svarende til det, der gælder for biobrændstoflovens § 10, stk. 3.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I biobrændstofloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 62 af 17. januar 2019, foretages følgende ændringer:

§ 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. 2-7 ---

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

Stk. 6. Klima- og energiministeren kan fastsætte regler om definition og dokumentation af biobrændstoffer nævnt i stk. 2.

Stk. 9-11 ---

1. I § 3, stk. 1, indsættes efter 1. pkt. som 2. og 3. punktum:

»I år 2020 har enhver virksomhed dog pligt til at sikre, at biobrændstoffer udgør mindst 7,6 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold, jf. dog stk. 4. I år 2020 har enhver virksomhed pligt til at sikre, at biobrændstoffer udgør mindst 5 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af benzin til landtransport målt efter energiindhold, jf. dog stk. 4.«

2. I § 3, stk. 8, ændres »5,75 pct.« til: »den i stk. 1 fastsatte procentsats«.

§ 3, stk. 1-3 ---

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

Stk. 5-11 ---

§ 7. ---

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

nr. 1) ---

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

nr. 3-4) ---

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

6) undlader at rapportere i henhold til § 5, stk. 1 og 2, nr. 7-9) ---

Stk. 2-3 ---

3. I § 3, stk. 4, ændres »fra biobrændstoffer fremstillet på basis af affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, lignocellulose eller avancerede biobrændstoffer« til: »fra råprodukter og biobrændstoffer anført i bilag IX til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1513 af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder«.

4. Efter § 7 indsættes:

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

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

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

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

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

§ 11. Klima- og energiministeren fastsætter overgangsbestemmelser om gradvis indfasning af virksomhedernes forpligtigelse efter § 3, stk. 1, således at den årlige biobrændstofandel gradvis hæves til 5,75 pct.

8. *§ 11* ophæves.