



Lovforslag nr. L 67

Folketinget 2016-17

Fremsat den 9. november 2016 af energi-, forsynings- og klimaministeren (Lars Christian Lilleholt)

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, ændret definition af hvilke virksomheder, der er omfattet af loven, 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, 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. Som fodnote til lovens *titel* indsættes:

»¹Loven 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, 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

sejlsads på indre vandveje, og om ophævelse af direktiv 93/12/EØF, EU-Tidende 2009, nr. L 140, side 88 og 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.«

3. 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-forordningen).«

4. I § 2 indsættes før nr. 1 som nyt nummer:

»1) *Avancerede biobrændstoffer*: Biobrændstoffer, der er fremstillet af råprodukter, og andre brændstoffer, der er anført i bilag IX, del A, 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.«

Nr. 1-10 bliver herefter nr. 2-11.

5. § 2, *nr. 9*, der bliver nr. 10, affattes således:

»10) *Virksomhed*: Den virksomhed, der angiver og betaler energiafgift efter mineralolieafgiftsloven for det fly-

¹ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af 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.

dende brændstof, der sælges til transport, eller den naturgasleverandør, der er leverandør af gasformige brændstoffer til en gastankstation, eller selskaber, som hverken angiver eller betaler energiafgift for brændstoffet, men sælger brændstoffet til et selskab, som angiver og betaler energiafgift, og selv forbruger brændstoffet.«

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

7. I § 3, stk. 2, 1. pkt., ændres »stk. 3« til: »stk. 4«.

8. 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.

9. I § 3, stk. 4, der bliver stk. 5, ændres »og lignocellulose« til: »lignocellulose eller avancerede biobrændstoffer«.

10. To steder i § 3, stk. 7, der bliver stk. 8, ændres »efter stk. 1« til: »efter stk. 1 og 3« og »stk. 8« ændres til: »stk. 9«.

11. I § 3, stk. 8, der bliver stk. 9, indsættes efter »der ikke overstiger«: »henholdsvis« og efter »5,75 pct.,« indsættes »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 for manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne i artikel 8-12 i MRV-forordningen.«

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. § 8, stk. 1, nr. 3, affattes således:

»3) afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller for-tier oplysninger, der har betydning for størrelsen af forpligtelsen efter § 3, stk. 1, 2 eller 3.«

22. I § 8, stk. 1, indsættes efter nr. 4 som nyt nummer:

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

Nr. 5-8 bliver herefter nr. 6-9.«

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

24. Efter § 9 indsættes:

»§ 9 a. Energi-, forsynings- og klimaministeren har uden retskendelse mod behørig legitimation adgang til at gå om bord på skibe i en havn, som anløber en havn eller ligger ved ankerplads under dansk jurisdiktion for at udføre sine forpligtelser efter MRV-forordningen til at kontrollere, hvorvidt der er et gyldigt overensstemmelsesdokument ombord på skibene.«

§ 2

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

Stk. 2. § 1, nr. 6-8, 10-14, 16-19 og 21, træder i kraft den 1. januar 2020.

Stk. 3. Virksomheder, der er omfattet af § 2, nr. 9, jf. lov-bekendtgørelse nr. 674 af 21. juni 2011, og som ikke er omfattet af § 2, nr. 9, der bliver nr. 10, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 5, skal sende en rapport for kalenderåret 2016 efter de hidtil gældende regler, jf. § 5 i lov-bekendtgørelse nr. 674 af 21. juni 2011, som ændret ved lov nr. 276 af 27. marts 2012 og lov nr. 1498 af 23. december 2014 og regler udstedt i medfør heraf.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. **Indledning**
2. **Lovforslagets baggrund**
3. **Lovforslagets hovedindhold**
 - 3.1. Krav om anvendelse af avancerede biobrændstoffer
 - 3.1.1. Gældende ret
 - 3.1.2. Energi-, Forsynings- og Klimaministeriets overvejelser
 - 3.1.3. Den foreslåede ordning
 - 3.2. Virksomheder omfattet af biobrændstofloven
 - 3.2.1. Gældende ret
 - 3.2.2. Energi-, Forsynings- og Klimaministeriets overvejelser
 - 3.2.3. Den foreslåede ordning
 - 3.3. MRV-forordningen og biobrændstoflovens håndhævelsesordning
 - 3.3.1. Gældende ret
 - 3.3.2. Energi-, Forsynings- og Klimaministeriets overvejelser
 - 3.3.3. Den foreslåede ordning
4. **Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige**
5. **Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.**
6. **Administrative konsekvenser for borgerne**
7. **Miljømæssige konsekvenser**
8. **Forholdet til EU-retten**
9. **Hørte myndigheder og organisationer mv.**
10. **Sammenfattende skema**

1. Indledning

Lovforslaget skal implementere 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 (ILUC-direktivet). ILUC-direktivet indeholder blandt andet et krav om iblanding af avancerede biobrændstoffer i alt brændstof til landtransportsektoren, jf. ILUC-direktivets artikel 2, stk. 2, litra b, nr. iv.

ILUC-direktivets iblandingskrav for avancerede biobrændstoffer er på minimum 0,5 procentpoint i alt brændstof til landtransport. Regeringen indgik den 9. juni 2016 aftale om modernisering af planloven med Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti om "Et Danmark i bedre balance – Bedre rammer for kommuner, borgere og virksomheder i hele landet". Af aftalens punkt 6.2 fremgår, at regeringen vil fremsætte lovforslag om anvendelse af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i energiforbruget til transport.

Avancerede biobrændstoffer er særligt attraktive, da de fremstilles af råprodukter, der typisk betragtes som affald eller restprodukter, der ikke er direkte bioresourcekrævende, og som har en høj fortrængning af drivhusgasser. Endvidere tillægges de ingen ILUC-effekt (indirekte arealforskydninger hvor produktionen ikke fortrænger dyrkning af fødevarer, se afsnit 3.1.2 i de almindelige bemærkninger for nærmere beskrivelse af ILUC-effekt).

Det er således aftalt at overimplementere EU's iblandingskrav, der er på 0,5 procentpoint, til 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i alt brændstof til landtransportsektoren. Det er vigtigt at være opmærksom på, at for begrebet procentpoint og procent, som de to udtryk optræder i dette lovforslag, er værdien stort set ens. Således svarer 0,5 procentpoint til 0,51 pct. Der henvises til afsnit 3.1.3 i de almindelige bemærkninger for en gennemgang af beregningsmetoder.

Lovforslaget giver dog ministeren mulighed for at nedsætte kravet om iblanding af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer, såfremt disse bliver uforholdsmæssigt dyre.

Avancerede biobrændstoffer er med lovforslaget gjort dobbelttællende.

En øget anvendelse af dobbelttællende biobrændstoffer, frem for ikke-dobbelttællende biobrændstoffer, vil kunne have som konsekvens, at reduktionen i drivhusgasudledningen vil være mindre, end hvis der ikke havde været anvendt dobbelttællende biobrændstoffer – se afsnit 7 i de almindelige bemærkninger for nærmere beskrivelse.

Lovforslaget ændrer endvidere definitionen på virksomhed. Den gældende biobrændstoflov omfatter virksomheder, som importerer eller producerer benzin, gas eller dieselolie. Fremover foreslås det, at det er virksomheder, som angiver og betaler energiafgift efter mineralolieafgiftsloven, som vil være omfattet.

Lovforslaget skal desuden sikre opfyldelse 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-forordningen).

Efter MRV-forordningens artikel 19 og 20 skal EU's medlemsstater fastsætte supplerende nationale regler med henblik på kontrol med samt sanktioner for manglende efterlevelse af MRV-forordningen. Lovforslaget giver energi-, forsynings- og klimaministerens mulighed for at fastsætte regler om et sanktionssystem for overtrædelse af MRV-forordningen.

Søfartsstyrelsen udfører efter Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (havnestatskontroldirektivet) stikprøvevis inspektion af udenlandske skibe, der ligger i en havn under dansk jurisdiktion. Det er efter aftale mellem Søfartsstyrelsen og Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet, Søfartsstyrelsen, som vil udføre kontrol med overholdelse af MRV-forordningens krav om gyldigt overensstemmelsesdokument på energi-, forsynings- og klimaministerens vegne. Der foreslås derfor indført en hjemmel til, at Søfartsstyrelsens eksisterende inspektion af de udenlandske skibe, der ligger i havn, anløber en havn eller ligger ved ankerplads under dansk jurisdiktion, kan udvides til at omfatte kontrol af, om MRV-forordningens bestemmelser er overholdt.

For at kunne overholde MRV-forordningens artikel 19, stk. 2 og 3, foreslås det, at der indsættes en hjemmel til, at myndighederne kan kræve adgang til skibe uden retskendelse mod behørig legitimation, som ligger i havn, som anløber en havn eller ligger ved ankerplads under dansk jurisdiktion for at kontrollere, at de har et gyldigt overensstemmelsesdokument om bord. Overensstemmelsesdokumentet er defineret i MRV-forordningens artikel 3, litra h, som 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.

2. Lovforslagets baggrund

Det fremgår 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) 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 Europa-Parlamentet og Rådet ILUC-direktivet, der er et ændringsdirektiv, der dels ændrer VE-direktivet, dels ændrer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF af 13. oktober 1998 om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af Rådets direktiv 93/12/EØF (brændstofkvalitetsdirektivet).

Efter ILUC-direktivets artikel 2, stk. 2, litra b, nr. iv, skal medlemsstaterne sikre, at mindst 0,5 procentpoint af de i VE-direktivets artikel 3, stk. 4, nævnte 10 pct. energi fra vedvarende energikilder i 2020 udgøres af biobrændstoffer baseret på råprodukter, og med andre brændstoffer, som fremgår af listen i direktivets bilag IX, del A. Disse biobrændstoffer kaldes populært avancerede biobrændstoffer. Biobrændstoffer skal være fremstillet af et af de råprodukter og andre brændstoffer, som findes oplistet i direktivets bilag IX, del A, for at kunne bidrage til opfyldelse af 0,5 procentpoint-målet.

ILUC-direktivet åbner mulighed for, at kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer skal udgøre mindst 0,5 procentpoint af den absolutte andel af energi fra vedvarende energikilder inden for alle former for transport i 2020, kan fastsættes lavere end til 0,5 procentpoint i tre helt særlige tilfælde. Fravigelsen kan finde sted, hvis der er begrænset potentiale for bæredygtig produktion, eller en begrænset tilgængelighed af biobrændstoffer til 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 af ILUC-direktivets artikel 2, stk. 2, litra b, nr. iv, at medlemsstaterne har mulighed for at fastsætte et højere krav til anvendelsen af avancerede biobrændstoffer end ILUC-direktivets minimumskrav om 0,5 procentpoint 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 procentpoint for den absolutte andel af energi fra vedvarende energikilder inden for alle former for transport i 2020 til mindst 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold.

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, at regeringen vil fremsætte lovforslag om anvendelse af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i energiforbruget til transport.

Ud over kravet om anvendelse af 0,5 procentpoint af avancerede biobrændstoffer, indeholder ILUC-direktivets artikel 1 og 2 yderligere krav til medlemsstaterne, herunder om 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 fødevarerareafgrøder 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 bestemmelser om eksempelvis, at luftfarten kan bidrage til reduktionsforpligtelsen i brændstofkvalitetsdirektivet, at energiafgrøder dyrket på degraderet land (nedbrudte arealer) ikke skal være omfattet af begrænsningen af anvendelse af fødevarer som råprodukter til produktion af biobrændstoffer, og at der efter brændstofkvalitetsdirektivet kan fastsættes regler om, at den ovenfor nævnte begrænsning af anvendelsen af fødevarer som råprodukter for produktion af biobrændstoffer i henhold til VE-direktivet, også skal være gældende efter brændstofkvalitetsdirektivet.

Direktivets yderligere krav til medlemsstaterne, vil senere blive udmøntet i en bekendtgørelse, der udstedes med hjemmel i den gældende biobrændstoflovs § 4, som i øvrigt ændres med lovforslagets § 1, nr. 15.

Den gældende biobrændstoflovs § 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 lovforslaget indebære, at der foretages en ændring af den gældende biobrændstoflovs § 2, nr. 9, der med lovforslaget bliver nr. 10, 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 6 olieselskaber og ingen

gasselskaber på markedet. Gasselskaberne 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.

Selskabet, der producerer eller importerer brændstoffet, har typisk ikke det præcise overblik over, til hvilke sektorer brændstoffet afsættes. Dette kan give problemer i forhold til viden om, hvor meget biobrændstof der skal iblandes, da der ikke er lovkrav om iblanding af biobrændstof i alle sektorer, men alene indenfor landtransport.

De nævnte omstruktureringer, samt at gasselskaberne, der sælger gas til landtransport, i takt med at der er kommet mere gas i landtransportsektoren, er blevet aktive på området, kan skabe usikkerhed om, hvilke selskaber der er omfattet af den gældende biobrændstoflov.

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

Efter den gældende biobrændstoflovs § 8, stk. 1, nr. 3, er det alene afgivelse af urigtige eller vildledende oplysninger eller fortielse af oplysninger, der har betydning for størrelsen af forpligtelsen efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, som er belagt med straf.

Den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 2, der 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, blev ikke ved indsættelsen strafbelagt. Det findes hensigtsmæssigt, at den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 2, kan sanktioneres med bøde på samme måde som stk. 1.

Endvidere vil lovforslaget sikre opfyldelsen af krav i MRV-forordningen til nationale bestemmelser om kontrol og sanktioner. 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 Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmådes art. 288 er en forordning almenlydlig. Den er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat. I MRV-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 havnestatskontrol-direktivet i en havn under dens jurisdiktion omfatter kontrol

af, at der opbevares et gyldigt overensstemmelsesdokument om bord.

MRV-forordningen gør det endvidere muligt for medlemsstaterne at kontrollere, om der opbevares et gyldigt overensstemmelsesdokument om bord, hvis der på tidspunktet for skibets anløb til en havn under dansk jurisdiktion, ikke forefindes oplysninger efter MRV-forordningens artikel 21, stk. 2, litra i og j, dvs. overensstemmelsesdokumentets udstedelsesdato og udløbsdato samt identifikation af den verifikator, som vurderede emissionsrapporten.

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

Søfartsstyrelsen har efter lov om sikkerhed til søs adgang til at udføre havnestatskontrol med de forhold, som er omfattet af søsikkerhedslovgivningen om bord på udenlandske skibe, der anløber dansk havn eller ligger ved dansk ankerplads.

Det fremgår af MRV-forordningens artikel 19, stk. 2, at en medlemsstat skal sikre, at enhver inspektion af et skib under dets jurisdiktion udført i henhold til havnestatskontroldirektivet skal omfatte kontrol af, om der opbevares et gyldigt overensstemmelsesdokument om bord.

Lovforslaget indebærer, at energi-, forsynings- og klimaministeren vil kunne bemyndige Søfartsstyrelsen til også at foretage dele af kontrollen med overholdelse af MRV-forordningen, når Søfartsstyrelsen er ombord på skibe for at kontrollere de søsikkerhedsmæssige forhold. Det foreslås derfor, at energi-, forsynings- og klimaministeren bemyndiges til at delegerer kompetencen til at kræve adgang til skibe i havn til andre myndigheder.

3. Lovforslagets hovedindhold

3.1. Krav om anvendelse af avancerede biobrændstoffer

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 (drift af vejgående køretøjer og jernbane).

Der stilles ikke yderligere krav til biobrændstofferne udover, at de skal være bæredygtige. Der kan således anvendes de såkaldte konventionelle biobrændstoffer (disse er typisk lavet på sukkerrør, sukkerroer, korn, majs, palmeolie, sojaolie eller 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. Denne gruppe af bio-

brændstoffer bliver typisk produceret med anvendelse af slagteriaffald eller brugt køkkenolie som råprodukt. 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 råprodukter, der findes i større mængder, end det nævnte slagteriaffald og brugte køkkenolie.

De dobbelttællende biobrændstoffer er særligt attraktive, da de som nævnt ovenfor, fremstilles af affald, og også har en høj fortrængning af drivhusgasser. EU har med VE-direktivets artikel 21, stk. 2, forsøgt at fremme anvendelsen ved at lade dem være dobbelttællende. VE-direktivet fastsætter blandt andet regler om, at der skal være mindst 10 pct. vedvarende energi (f.eks. bæredygtige biobrændstoffer og el) i transportsektoren i 2020, og i de nævnte 10 pct. vedvarende energi, kan der indgå dobbelttællende biobrændstoffer.

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 5,75 pct. 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 al benzin og diesel, der sælges til landtransport til slutbrugere målt efter energiindhold. Dog er benzin på 98 oktan og derover fritaget for kravet i biobrændstoflovens § 3, stk. 2, jf. den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 3.

Der er efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 5, mulighed for, at en virksomhed kan 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 biobrændstoflovens § 3, stk. 1, ikke ved salg til eksport og ved salg til andre virksomheder.

Det følger af den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 7, at en virksomhed kan 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 biobrændstoflovens § 3, stk. 1, fastsatte, såfremt særlige hensyn gør sig gældende. Disse særlige hensyn, som fremgår af bestemmelsens nr. 1-3, kan eksempelvis være en mangel på biobrændstoffer opstået i forbindelse med en stigende efterspørgsel af bæredygtige biobrændstoffer.

Efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 9, kan ministeren fastsætte regler om definition og dokumentation af biobrændstoffer. Dette er sket ved bekendtgørelse nr. 1403 af 15. december 2009 om biobrændstoffers bæredygtighed

m.v., med senere ændringer, hvori der i kapitel 2 blandt andet er fastsat regler om biobrændstoffers bæredygtighed.

Det fremgår af den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 10, at ministeren kan fastsætte regler om, at virksomheder ikke kan fravige biobrændstofandelen på 5,75 pct. 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 bemyndigelserne i den gældende biobrændstoflovs § 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 med VE-direktivet 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 de skal fortrænge mindst 35 pct. af de drivhusgasser et fossilt brændstof ville have udledt, jf. bekendtgørelse nr. 1403 af 15. december 2009. Ved drivhusgasser forstås CO₂ (kuldioxid), CH₄ (metan) og N₂O (lattergas), jf. den gældende biobrændstoflovs § 2, nr. 4.

I kriteriet, om at biobrændstoffer skal fortrænge mindst 35 pct. drivhusgasser for at kunne anses som bæredygtige, indtages ikke de effekter, der vil kunne komme i forbindelse med indirekte arealforskydninger, den såkaldte ILUC-effekt (indirect land use change, dvs. indirekte arealforskydninger). Indirekte arealforskydninger kan eksempelvis opstå, når fødevarerbehovet er konstant eller stigende, og hvor et landområde der hidtil har været brugt til produktion af fødevarer, kunne omlægges til produktion af bæredygtige biobrændstoffer.

Når det lægges til grund, at behovet for fødevarer ikke mindskes, 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 bliver 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. Selv om biobrændstofferne er dyrket bæredygtigt, har dyrkningen alligevel medført 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 for-

trænger fødevarerproduktion. I en årrække har en produktion af bæredygtigt biodiesel været lavet på slagteriaffald og brugt køkkenolie, da processerne hertil er relativt simple. Markedet for disse råprodukter er relativt begrænset, og derfor er det nødvendigt at udvikle metoder til anvendelse af andre råprodukter, 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 i de almindelige bemærkninger, bl.a. indeholder regler om, at i år 2020 skal mindst 0,5 procentpoint, målt efter energiindhold, af de nævnte 10 pct. vedvarende energi udgøres af avancerede biobrændstoffer. I ILUC-direktivets bilag IX, del A, er der opremset alle de råprodukter, og andre brændstoffer, som biobrændstoffer skal være lavet af, for at kunne bidrage til 0,5 procentpoint-målet.

ILUC-direktivet er som nævnt bl.a. vedtaget 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 råprodukter oplyst i bilag IX, del A. Der har hidtil kun været ganske få investorer, der har ville 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 produktion i fuld skala. Der vil derfor kunne opstå mangel på avancerede biobrændstoffer med deraf følgende højere pris for de avancerede biobrændstoffer.

Hvis prisen på avancerede biobrændstoffer bliver uforholdsmæssig høj, vil kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer ikke kunne opfyldes på økonomisk forsvarlig vis.

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.

I modsætning til ILUC-direktivet, hvor iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer kun gælder i 2020, vil kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer efter lovforslaget være gældende fra 2020 og frem. Ved indførelsen af kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer fra 2020, gives aktørerne på markedet mulighed for at foretage de nødvendige investeringer, inden kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer træder i kraft.

3.1.3. Den foreslåede ordning

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 procentpoint af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold til 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold.

Det er i den forbindelse vigtigt at bemærke, at beregningsmetoden der anvendes i ILUC-direktivet til fastsættelse af de 0,5 procentpoint, ikke er fuldstændig den samme, som anvendes i lovforslaget. I det efterfølgende redegøres der for beregningsmetoden. Redegørelsen er teknisk, men 0,5 procentpoint beregnet efter ILUC-direktivets metode, jf. nedenfor, svarer til iblanding af en anelse flere avancerede biobrændstoffer end ved beregning efter lovforslagets metode.

Gennemgang af beregningsmetode:

EU's referenceværdi for målet for avancerede biobrændstoffer er et energiindhold på 0,5 procentpoint for den absolutte andel af energi fra vedvarende energikilder inden for alle former for transport i 2020, der skal opnås med biobrændstoffer, som er fremstillet af råprodukter, og med andre brændstoffer, der er anført i bilag IX, del A, i ILUC-direktivet.

Den absolutte andel af energi fra vedvarende energikilder inden for alle former for transport i 2020, der nævnes i første afsnit i artikel 3, stk. 4, er målet på 10 pct. vedvarende energi i forhold til det endelige energiforbrug på transportområdet i medlemsstaten.

Ifølge artikel 3, stk. 4, andet afsnit, defineres dette mål ved en brøk, hvis tæller udgøres af mængden af energi fra alle former for vedvarende energi forbrukt inden for alle former for transport. Ved opgørelsen af nævneren tages kun benzin, diesel og biobrændstoffer forbrukt inden for jernbane- og vejtransport, samt elektricitet (forbrukt i transport) i betragtning.

Elektricitet inkluderer også el anvendt til produktion af vedvarende energi til transportbrændstoffer af ikke-biologisk oprindelse (f.eks. metanol baseret på CO₂ fra vulkansk aktivitet i kombination med brint produceret med brug af el lavet på vedvarende energi).

Referenceværdien udgør således 0,5 procentpoint af 10 pct. af den samlede mængde energi i benzin, diesel og biobrændstoffer forbrukt i jernbane- og vejtransport og elektricitet anvendt i transport.

Et iblandingskrav på 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer af virksomhedernes samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold, hvor der ikke indgår el, svarer derfor ikke fuldt ud til 0,9 pct. opgjort på den måde, som kravet om iblanding af avancerede biobrændstoffer efter ILUC-direktivet opgøres på.

Det skyldes, at der ved beregning af 0,5 procentpoint kravet efter ILUC-direktivets metode også indgår el (herunder el i tog) og diesel anvendt i tog i opgørelsen af den samlede mængde energi anvendt i transport, som 10-procentskravet og dermed også kravet om avancerede biobrændstoffer skal beregnes i forhold til.

Iblandingskravet på 0,9 pct. svarer til ca. 0,88 procentpoint opgjort efter ILUC-direktivets metode, ligesom, at 0,5 procentpoint efter ILUC-direktivets metode svarer til ca. 0,51 procent efter metoden som anvendes i den gældende biobrændstofferlov, og som videreføres med lovforslaget.

Endelig er det i denne forbindelse vigtigt at være opmærksom på, at ILUC-direktivets krav om anvendelse af 0,5 procentpoint avancerede biobrændstoffer er et krav, der retter sig til medlemsstaterne. Ved indførelse af et iblandingskrav på 0,9 pct. vil Danmark til fulde have opfyldt dette medlemsstatsrettede krav, da det danske krav på 0,9 pct. svarer til 0,88 procentpoint opgjort efter ILUC-direktivets metode.

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 procentpoint 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 biobrændstoffs § 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 lovforslaget 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 procentpoint-målet, 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 på dette område.

3.2. Virksomheder omfattet af biobrændstofloven

3.2.1. Gældende ret

Efter § 2, nr. 9, i den gældende biobrændstoflov anses en virksomhed som en importør eller producent af benzin, gas eller dieselolie. 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 i alt årligt salg af brændstof til landtransport.

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

Den virksomhed, der er omfattet af den gældende biobrændstoflov, er typisk også ejer af de tankstationer, hvorfra brændstoffet sælges. Dette medfører, 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. Brændstof bruges ikke kun til landtransport, men også til f.eks. landbrug, proces og opvarmning.

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

Det forhold, at nogle af de virksomheder der importerer eller producerer benzin, diesel eller gas, og derved er omfattet af loven, 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.

Dog 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 en virksomhed bliver omfattet af den gældende biobrændstoflov, vil virksomheden have to hovedforpligtelser.

Den første hovedforpligtelse er at sikre, at der anvendes mindst 5,75 pct. biobrændstoffer i alt årligt salg af brændstof til landtransport, jf. den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1.

Den anden hovedforpligtelse er, så gradvist som muligt, 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, jf. den gældende biobrændstoflovs § 3 b, stk. 1.

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, som et brændstof udleder, forinden det kommer til et raffinaderi. I brændstofkvalitetsdirektivets forstand vil opstrømsudledninger blive tillagt det brændstof, der indvindes.

Ved forskellige metoder kan man mindske opstrømsudledningerne, og derved have reduceret sin opstrømsudledning af drivhusgasser, og vil på den baggrund kunne medvirke til at løfte virksomhedernes forpligtelse i lovens § 3 b, 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 klimaministeren 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 biobrændstofloven blev vedtaget i 2009, fandtes der stort set ingen gasdrevne vej køretøjer. Disse er dog kommet til siden. Biogas og fossilt gas er på vej ind i landtransportsektoren, hvor det særligt er de tunge køretøjer som busser og lastbiler, der anvender denne brændstoftype. Brændstof til gasdrevne køretøjer har derfor ikke haft en fremtrædende plads i den gældende biobrændstoflov.

Endvidere har flere af de store olieselskaber, der tidligere var ét selskab, delt sig op i flere 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 de virksomheder, der er omfattet af den gældende biobrændstoflov (de der importerer eller producerer benzin, diesel eller gas) at få kendskab til, hvortil brændstoffet sælges.

Som beskrevet under afsnit 3.2.1 i de almindelige bemærkninger, 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 el-

ler til andre sektorer. Dermed kan iblanding af den korrekte mængde biobrændstoffer i det solgte brændstof, der skal til for at opfylde iblandingskravet på 5,75 pct., være vanskelig.

Det foreslås derfor at tilpasse definitionsbestemmelsen af virksomheder, således at 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 en håndfuld små olieselskaber, 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 biobrændstoflovs § 2, nr. 9. Disse selskaber køber det brændstof, de videresælger til forbrugerne af virksomheder omfattet af loven. Det er ikke alle de mindre olieselskaber, der selv betaler energiafgiften efter mineralolieafgiftsloven, og derved vil blive omfattet af den nye definition af virksomhed.

Fossilt gas og biogas er ved at komme ind i transportsektoren. Disse brændstoftyper forhandles typisk ikke af olieselskaberne, som var lovens oprindelige målgruppe, og selv om gasselskaberne allerede er omfattet af den gældende biobrændstoflov, skal det tydeliggøres, at disse aktører med lovforslaget fortsat vil være 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, herunder om de forpligtede skal være den naturgas-leverandør, der leverer gas til en tankstation.

I forbindelse med overvejelserne om hvorledes en ny definition af hvilke virksomheder, 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 sit 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.

Storbritannien, 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 (lovbekendtgørelse nr. 1118 af 26. september 2014 om ener-

giafgift 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 har den fordel, 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.

Yderligere 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 virksomheder der omfattes af loven. Det vil dog ikke kunne undgås, at der sker mindre ændringer. Som nævnt ovenfor, er en mindre virksomhed, 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.

Såfremt den mindre virksomhed selv indberetter og betaler deres energiafgift, vil den mindre virksomhed med lovforslaget fremover være omfattet af biobrændstofloven. Det er dog ikke alle mindre virksomheder, der selv indberetter og betaler energiafgiften. Det vurderes, at det vil være færre end en håndfuld af de mindre virksomheder, der selv indberetter og betaler energiafgiften, og derved bliver omfattet af den foreslåede definition.

Efter den gældende biobrændstoflov vil det være raffinaderiet, der er ansvarlig efter loven, da det er denne virksomhed, der importerer eller producerer det brændstof, der sælges til den mindre virksomhed, 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 førstnævnte virksomheds forpligtelse til at anvende bæredygtige biobrændstoffer.

Dette indebærer, 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 aftale 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 i afsnit 3.2.1 i de almindelige bemærkninger.

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, stk. 1.

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. Den foreslåede ordning

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, efter mineralolieafgiftsloven, 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 iblanding 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.

Et bus- eller transportselskab, der efter aftale med SKAT selv betaler energiafgift, vil ikke være omfattet af biobrændstofloven, da de selv forbruger brændstoffet, og dermed ikke videresælger brændstoffet til landtransport. Dette indebærer, at de virksomheder, der leverer brændstof til disse bus- og transportselskaber, vil være omfattet af biobrændstofloven for den mængde brændstof, de leverer til bus- og transportselskaberne, uanset at de ikke angiver og betaler energiafgift efter mineralolieafgiftsloven.

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 samtidig 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 punktafgiftsoprævningssted, der er det sted, hvor der eksempelvis betales energiafgift efter mineralolieafgiftsloven.

3.3. MRV-forordningen og biobrændstoflovens håndhævelsesordning

3.3.1. Gældende ret

MRV-forordningen er et nyt initiativ, som fastlægger regler med henblik på reduktion af CO₂-emissioner i søtransporten. Der har 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.

Det følger af § 6, stk. 1, i den gældende biobrændstoflov, 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, stk. 1, er der regler om, 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 fastsat straffebestemmelser for overtrædelse af loven og regler udstedt i medfør af loven.

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

Den gældende biobrændstoflov indeholder således ikke bestemmelser, som gør det muligt at sanktionere for overtrædelse af MRV-forordningen eller gå om bord på skibe i en havn, som anløber en havn eller ligger ved ankerplads under dansk jurisdiktion, da den gældende biobrændstoflov ikke finder anvendelse på søtransport.

3.3.2. Energi-, Forsynings- og Klimaministeriets overvejelser

Til brug for sikring af efterlevelse af MRV-forordningen skal medlemsstaterne fastsætte et sanktionssystem. I MRV-forordningen er det beskrevet i artikel 20, 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.

Af retssikkerhedsmæssige hensyn er det vigtigt, at hjemlen til at fastsætte strafsanktioner er klar og utvetydig.

Der er ikke i MRV-forordningen anført yderligere indikationer for sanktionssystemets udformning, men Kommissionen har oplyst, at de i løbet af november 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, 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 ovenfor nævnte 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, der er omfattet af MRV-forordningen, og som forestår driften af skibene, skal kunne idømmes en bøde for overtrædelse af MRV-forordningens artikel 8-12 om manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

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

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 endvidere af MRV-forordningens artikel 19, stk. 2, at hver medlemsstat 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. Endvidere følger det af artikel 19, stk. 3, at medlemsstaterne kan kontrollere, om der opbevares et gyldigt overensstemmelsesdokument om bord, såfremt overensstemmelsesdokumentets udstedelsesdato og udløbsdato samt identifikation af den verifikator, som vurderede emissionsrapporten, ikke forefindes ved anløb til en havn under dansk jurisdiktion.

Dette indebærer, at de nationale myndigheder skal kunne kræve adgang til et skib i havn, som anløber havn eller ligger ved ankerplads med henblik på at kontrollere, om det nævnte overensstemmelsesdokument er om bord.

Det følger af den gældende biobrændstoflovs § 9, stk. 1, at energi-, forsynings- og klimaministerne kan bemyndige en anden myndighed til at udføre kontrol på ministerens vegne. Det er hensigten, at energi-, forsynings- og klimaministerne vil bemyndige Søfartsstyrelsen, til at udføre kontroller på området. Søfartsstyrelsen vil herefter, mod refusion af de dermed forbundne udgifter, udføre stikprøvevis kontrol af skibe medens disse er i havn, anløber en havn eller ligger ved ankerplads under dansk jurisdiktion. 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.

Havnestatskontrol er reguleret ved havnestatskontroldirektivet. Havnestatskontroldirektivet finder anvendelse ved Søfartsstyrelsens gennemførelse af havnestatskontrol inden for 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 inden for rammerne af bekendtgørelse nr. 1195 af 12. november 2014 om havnestatskontrol af skibe, jf. lov om sikkerhed til søs.

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.

Søfartsstyrelsen udfører på supervisionsbasis stikprøvevis kontrol med lastskibe større end 5000 bruttotonnaget. Ved disse kontrolsyn indgår kontrol af, at lovpligtig dokumentation og certificering er i orden på skibene. Yderligere kontrolleres passagerskibe omfattet af MRV-forordningen af Søfartsstyrelsen ved årlige syn. Ved disse tilsyn vil kontrol af den af MRV-forordningen påkrævede dokumentation kunne indgå i tilsynet.

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 ukrænkelighed. Adgang til privat bolig kan derfor kun ske ved lov, hvor det til lige skal fremgå, at adgang kan ske uden retskendelse.

3.3.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, 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. Et sådant forslag vil samtidig sikre inddragelse af den under afsnit 3.3.2 i de almindelige bemærkninger nævnte arbejdsgruppes arbejde.

Endvidere vil den foreslåede 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 gældende biobrændstoffs § 9, stk. 1, at energi-, forsynings- og klimaministerens kan bemyndige en anden myndighed til at udføre kontrol på ministerens vegne. Det er hensigten, at energi-, forsynings- og klimaministerens vil bemyndige Søfartsstyrelsen, til, mod refusion af de dermed forbundne udgifter, på energi-, forsynings- og klimaministerens vegne at udføre stikprøvevis kontrol af skibe medens disse er i havn, anløber en havn eller ligger ved ankerplads under dansk jurisdiktion. Dette anses som hensigtsmæssigt, da Søfartsstyrelsen allerede foretager stikprøvevis kontrol af skibe i forbindelse med Søfartsstyrelsens havnekontrol af udenlandske skibe i henhold til havnestatskontrollordet.

Det vurderes at være uhensigtsmæssigt, at skulle indhente en retskendelse før kontrol af hvert enkelt skib, og det foreslås derfor med 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, uden retskendelse, mod behørig legitimation.

Søfartsstyrelsens medarbejdere har allerede mulighed for, hvis det skønnes nødvendigt i forbindelse med deres hverv, til enhver tid og mod behørig legitimation og uden retskendelse adgang til at gå om bord i ethvert skib, der er omfattet af loven, for at udføre deres opgaver. Det vil derfor være na-

turligt at adgangen til at kontrollere skibe efter MRV-forordningen kan ske på samme måde.

Det er i MRV-forordningens artikel 20 fastslået, at medlemsstaterne skal fastsætte et sanktionssystem for overtrædelse af MRV-forordningen.

Der er ikke i MRV-forordningen anført yderligere indikationer for sanktionssystemets udformning, men Kommissionen har oplyst, at man i løbet af november 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 3.3.2 i de almindelige bemærkninger.

Det ligger dog fast, at der skal være mulighed for at straffesanktionere med bøde for overtrædelse af MRV-forordnings artikel 8-12.

Det foreslås derfor med § 8, stk. 1, nr. 5, at der kan fastsættes bødestraf for overtrædelse af MRV-forordningens artikel 8-12.

En bødestraf vil medføre, at der kan fastsættes bøder for overtrædelse af MRV-forordningen, og disse bøder vil kunne medvirke til at sikre, at MRV-forordningen overholdes.

4. 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 lovforslagets § 1, 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 bio-

brændstoffer 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 et 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 lovforslaget. 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.

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

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

Dette 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 standen 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 biobrænd-

stoffer 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 efterlevelseshomkostninger 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 fastsættelsen 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 biobrændstoffs § 2, nr. 9 (lovforslagets § 1, nr. 5), der fastlægger hvilke selskaber, der er omfattet af loven, vil enkelte mindre olieselskaber med lovforslaget blive omfattet af biobrændstoffsloven. Dette vil medføre, at disse mindre selskaber vil få en forpligtelse til anvendelse af biobrændstoffer, som de ikke har efter de gældende regler, hvor ansvaret ligger hos det selskab (typisk et raffinaderi), der sælger brændstof til det mindre selskab.

Efter den gældende biobrændstoffs § 3, stk. 7, kan virksomheder aftale med andre virksomheder, at disse opfylder førstnævnte virksomheds forpligtelser efter den gældende biobrændstoffs § 3, stk. 1 (kravet om anvendelse af 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 biobrændstoffs § 5. Der vil være begrænsede økonomiske udgifter til udarbejdelsen af denne rapport, ligesom der antagelig vil kunne være begrænsede udgifter til honorering af den virksomhed, der varetager forpligtelserne efter den gældende biobrændstoffs § 3, stk. 7.

For så vidt angår 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.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Der er ingen administrative konsekvenser for borgerne.

7. Miljømæssige konsekvenser

Vedrørende kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer antages det, at der vil være en let øget udledning af drivhusgasser på grund af anvendelsen af avancerede biobrændstoffer, der er dobbelttællende.

Biobrændstoffer kan have en meget varierende drivhusgasfortrængning, da denne bl.a. afhænger af råproduktet som biobrændstofferne bliver produceret på og på selve produktionsmetoden samt det dertil anvendte procesbrændsel. 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 procent dobbelttællende biobrændstoffer svarer dette til 1,0 pct. ikke-dobelttællende (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-dobelttællende (konventionelle) biobrændstoffer.

I forhold til den gældende lov kan biobrændstoffer, der er lavet på eksempelvis affald eller restprodukter, dobbelttæles mod 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.

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.

For så vidt angår 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.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget skal implementere ILUC-direktivets krav om, at anvendelse af avancerede biobrændstoffer skal udgøre mindst 0,5 procentpoint af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold, som vedtaget i artikel 2, stk. 2, litra e, i Europa-Parla-

mentets 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 Kommissionen senest den 6. april 2017.

Lovforslaget overimplementerer denne del af direktivet, da lovforslaget udmønter regeringens aftale af 9. juni 2016 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", hvori det er aftalt, at iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer i Danmark skal være på 0,9 pct.

Lovforslaget overholder ikke regeringens fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering. Således overholdes princip 1 ikke, da den nationale regulering går videre end minimumskravene i EU-reguleringen.

Indholdet af lovforslagets § 1, nr. 8, (fastsættelse af et iblandingskrav for avancerede biobrændstoffer på 0,9 pct.) har været forelagt regeringens implementeringsudvalgs sekretariat, der har vurderet, at der er tale om ikke-bebyrdende overimplementering.

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 i løbet af 2017 fastsætter regler herom i en bekendtgørelse. Energi-, forsynings- og klimaministeren har efter den gældende biobrændstoflovs § 4, samt den foreslåede ændring af § 4, mulighed for at implementerer den resterende del af ILUC-direktivet.

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.

9. 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, Cepos, Cevea,

Circle K, CO-industri, Concito, Dajolka, Daka, Dakofo, DANAK (Den Danske Akkrediterings- og Metrologifond), Danisco – Genecor, 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, Green-

peace, GTS (Godkendt Teknologisk service), Haahr benzin, HMN Naturgas I/S, Hornslyd 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, Mollerup 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, Østkraft.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (Hvis ja, da angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (Hvis ja, da angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Der vil være færre udgifter til dieselbrændstoffer af meget begrænset omfang.	20-100 mio.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	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.	Antagelig 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 procentpoint 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 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 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 procentpoint 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,</p>	

	rapportering og verifikation af CO ₂ -emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF. Seneste dato for opfyldelse er 1. juli 2017.	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA X	NEJ

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Den nuværende titel omhandler bæredygtige biobrændstoffer og reduktion af drivhusgasser fra transport. I den gældende biobrændstoflovs § 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 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-forordningens) forstand, dvs. skibe på over 5000 bruttotonnage.

Det foreslås, at lovforslagets *titel* ændres, således at den 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 CO₂-emissioner fra søtransport. Ordet transport foreslås fjernet fra lovens titel, således at titlen ikke længere er begrænset til transport som defineret i den gældende biobrændstoflov. Herved gøres biobrændstoflovens anvendelsesområde bredere, og dermed kan omfatte søtransport.

MRV-forordningen er et nyt initiativ med henblik på reduktion af CO₂-emissioner i søtransporten. Der har derfor ikke tidligere været lovgivet på området.

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, herunder straf i form af bøde, og underrette Kommissionen om bestemmelserne for sanktionssystemet senest den 1. juli 2017.

Endvidere vil der skulle udarbejdes en hjemmel til at energi-, klima, og energiministeren kan gå om bord på skibe for at kontrollere, at skibet har et overensstemmelsesdokument om bord. Denne hjemmel vil skulle kunne delegeres til andre myndigheder, og det vil være nærliggende at delegere muligheden for at gå om bord på skibe til Søfartsstyrelsen, der allerede går om bord på skibe for at udføre opgaver i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (havnestatskontroldirektivet).

Da biobrændstofloven overordnet set handler om reduktion af drivhusgasudledning i transportsektoren, findes det mest hensigtsmæssigt at indsætte de nødvendige kontrol og sanktionsbestemmelser for overtrædelse af MRV-forordningen i biobrændstofloven.

Ved drivhusgasser forstås efter den gældende biobrændstoflovs § 2, nr. 4: CO₂, CH₄ og N₂O.

Til nr. 2

Den eksisterende EU-note indeholder henvisning til 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) og 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).

VE-direktivet ændres med 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 (ILUC-direktivet), og det foreslås derfor, at EU-noten ajourføres med henvisning til ILUC-direktivet.

Den foreslåede ændring vil medføre, at det af EU-noten fremgår, at loven gennemfører dele af VE-direktivet, som ændret ved ILUC-direktivet, brændstofkvalitetsdirektivet, og dele af ILUC-direktivet.

Til nr. 3

I den gældende biobrændstoflovs § 1 beskrives det, at lovens formål er at fremme anvendelsen af bæredygtige biobrændstoffer til landtransport og at reducere vugge til gravemissioner af drivhusgasser fra transport med henblik på at bidrage til opfyldelsen af Danmarks internationale klimapligtelser.

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 omfattet af MRV-forordningens anvendelsesområde,

som gælder for skibe over 5000 bruttotonnage, der ankommer til, opholder sig i eller forlader en havn under en medlemsstats jurisdiktion.

Det foreslås, at der i § 1 tilføjes et *pkt. 2*, om at formålet med loven også er at fastsætte et kontrol- og sanktionssystem m.v. for overtrædelse af MRV-forordningen.

I artikel 19 i MRV-forordningen fastslås det, at hver medlemsstat skal træffe alle fornødne foranstaltninger for at sikre, at skibe, der fører dens flag, opfylder overvågnings- og rapporteringskravene i artikel 8-12. Endvidere skal enhver medlemsstat sikre, at enhver inspektion af et skib i en havn under dens jurisdiktion udført i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (havnstatskontrolldirektivet) omfatter kontrol af, at der opbevares et gyldigt overensstemmelsesdokument om bord. Medlemsstaterne kan endvidere for hvert skib, for hvilket oplysningerne i MRV-forordningens artikel 21, stk. 2, litra i) og j), ikke forefindes på det tidspunkt, hvor det anløber en havn under en medlemsstats jurisdiktion, kontrollere, om der opbevares et gyldigt overensstemmelsesdokument om bord.

MRV-forordningen pålægger i artikel 20 de enkelte medlemsstater at fastsætte et sanktionssystem for manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne i artikel 8-12 og træffe alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at sanktionerne iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Der er ikke i MRV-forordningen anført yderligere indikationer for sanktionssystemets udformning, men Kommissionen har oplyst, at Kommissionen i løbet af november 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, men under hensyntagen til, at de skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

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 ovenfor nævnte arbejdsgruppe indgå i overvejelserne om sanktionssystemet.

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, der er omfattet af MRV-forordningen, og som forestår driften af skibene, skal kunne idømmes en bøde for overtrædelse af MRV-forordningens artikel 8-12 om manglende opfyldelse af over-

vågnings- og rapporteringsforpligtelserne, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

Til nr. 4

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 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 procentpoint biobrændstoffer, der er fremstillet af råprodukter og andre brændstoffer, der er anført i ILUC-direktivets bilag IX, del A. I biobrændstofkredse 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.

Det foreslås at der i § 2, *nr. 1*, i biobrændstofloven indsættes en definition af avancerede biobrændstoffer. Avancerede biobrændstoffer foreslås defineret som 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 procentpoint avancerede biobrændstoffer i ILUC-direktivets artikel 2, stk. 2, litra b, nr. iv.

Den foreslåede bestemmelse skal ses i sammenhæng med den foreslåede § 3, stk. 3 (lovforslagets § 1, nr. 8), hvorefter 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold skal udgøres af avancerede biobrændstoffer. Der henvises til afsnit 3.1.2 og 3.1.3 i de almindelige bemærkninger.

Ved anvendelse af den foreslåede definition sikres det samtidig, at de biobrændstoffer, der kan anvendes til opfyldelse af det foreslåede krav, om at anvendelse af mindst 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold (lovforslagets § 1, nr. 8) er de samme, som skal anvendes til opfyldelse af ILUC-direktivets krav om anvendelse af 0,5 procentpoint avancerede biobrændstoffer.

Avancerede biobrændstoffer er allerede på markedet, om end det kun er i meget begrænset omfang. Det foreslås derfor, at bestemmelsen om definition af avancerede biobrændstoffer sættes i kraft allerede den 1. januar 2017, selv om

iblandingskravet for de avancerede biobrændstoffer først er gældende fra 1. januar 2020.

Herved sikres det, at avancerede biobrændstoffer kan anvendes til opfyldelse af iblandingskravet i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, fra 1. januar 2017.

Endvidere sikres det, at avancerede biobrændstoffer fra 1. januar 2017 kan tælle dobbelt efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 4, der bliver til stk. 5, jævnfør lovforslagets § 1, nr. 9, i forhold til 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. 5

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

Som nævnt i afsnit 3.2.1 i de almindelige bemærkninger er virksomheder som defineret i § 2, nr. 9, f.eks. forpligtet til at sikre, at der anvendes mindst 5,75 pct. bæredygtige biobrændstoffer i al 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 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 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 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 i § 2, nr. 9, der bliver til nr. 10, at for så vidt angår de flydende brændstoffer, vil de omfattede virksomheder være de virksomheder, der angiver og betaler energif-

gift 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.

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 bus- eller transportselskabet selv forbruger brændstoffet, og dermed ikke videresælger brændstoffet til transport, vil bus- eller transportselskabet ikke være omfattet af lovens forpligtelse til iblanding af biobrændstoffer efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1.

De virksomheder, der leverer brændstof til bus eller transportselskabet der er omfattet af SKATs suspensionsordning (mulighed for selv at betale energifgift under nærmere betingelser omkring oplagringsfaciliteter) vil derimod være omfattet af iblandingskravet i lovens § 3, stk. 1. De mængder brændstof, der leveres til et bus- eller transportselskab, er altså ikke undtaget biobrændstoflovens iblandingskrav. I disse tilfælde vil det derfor være det selskab, der leverer motorbrændstof til det forbrugende selskab, der vil være at anse som en virksomhed i lovens forstand.

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

Ved tankstation forstås en optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof, med undtagelse af LNG, kan tankes via et fast eller mobilt anlæg. Definitionen 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.

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 opdelte selskaber der er omfattet af loven. Se nærmere afsnit 3.2.2 i de almindelige bemærkninger.

Fossilt gas og biogas er ved at komme ind i transportsektoren. Disse brændstoftyper forhandles typisk ikke af olieselskaberne, der er lovens oprindelige målgruppe, og selv om gasselskaberne allerede er omfattet af den gældende biobrændstoflov, skal det tydeliggøres, at disse aktører med lovforslaget fortsat vil være omfattet.

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 energiafgiften, og dermed vil blive omfattet af foreslåede bestemmelse. Der henvises til afsnit 3.2.1 i de almindelige bemærkninger.

Såfremt den mindre virksomhed selv indberetter og betaler deres energiafgift, vil den mindre virksomhed med lovforslaget fremover være omfattet af biobrændstofloven. Det er dog ikke alle mindre virksomheder, der selv indberetter og betaler energiafgiften. Det vurderes, at det vil være færre end en håndfuld af de mindre virksomheder, der selv indberetter og betaler energiafgiften, og derved bliver omfattet af den foreslåede definition.

Efter den gældende biobrændstoflov vil det være raffinaderiet, der er ansvarlig efter loven, da det er denne virksomhed, der importerer eller producerer det brændstof, der sælges til den mindre virksomhed.

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 førstnævnte virksomheds 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 admini-

strative arbejde, der kan være ved at opfylde kravet om anvendelse af biobrændstoffer, kan indgå aftale 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 ovenfor under afsnit 3.2.1 i de almindelige bemærkninger.

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.

Til nr. 6

Det fremgår af biobrændstoflovens § 3, stk. 1, at 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.

Det følger af stk. 4, at 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.

I stk. 5 fastslås, at 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.

Den foreslåede ændring af § 3, stk. 1, 1. pkt., indebærer, at stk. 4 ændres til stk. 5, og i 3. pkt. ændres stk. 5 til stk. 6. Dette er som en konsekvens af, at der med lovforslaget foreslås indsat en ny § 3, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 8, hvorefter den gældende lovs § 3, stk. 3-11 bliver til stk. 4-12.

Til nr. 7

Det fremgår af biobrændstoflovens § 3, stk. 2, at 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 brænd-

stof, der sælges til transport, dog ikke til landbrugs- og skovbrugstraktorer og fartøjer til sejlads, og som indeholder biobrændstoffer, anses som solgt til landtransport.

Den foreslåede ændring af § 3, stk. 2, 1. pkt., indebærer, at stk. 3 ændres til stk. 4. Dette er som en konsekvens af, at der med lovforslaget foreslås indsat en ny § 3, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 8, hvorefter den gældende lovs § 3, stk. 3-11 bliver til stk. 4-12.

Til nr. 8

Efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, har enhver virksomhed 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.

Efter den gældende biobrændstoflovs § 4, kan energi-, forsynings- og klimaministeren fastsætte regler med henblik på at gennemføre EU-regler om blandt andet biobrændstoffers bæredygtighed. Ministeren har udnyttet denne bemyndigelse, 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.

EU har ønsket at understøtte udviklingen mod anvendelse af avancerede biobrændstoffer og har bl.a. derfor vedtaget ILUC-direktivet, der som nævnt under afsnit 2 i de almindelige bemærkninger, bl.a. indeholder regler om, at i 2020 skal mindst 0,5 procentpoint af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold udgøres af biobrændstoffer, der er fremstillet af de råprodukter, og andre brændstoffer, der listes i ILUC-direktivets bilag IX, del A (avancerede biobrændstoffer).

Det foreslås i § 3, stk. 3, at indsætte krav om anvendelse af mindst 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer 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 udgang af hvert kalenderår.

Kravene til biobrændstoffers bæredygtighed er, med hjemmel i den gældende biobrændstoflovs § 4, udmøntet i bekendtgørelse nr. 1403 af 15. december 2009 om biobrændstoffers bæredygtighed m.v.

For at fremme de avancerede biobrændstoffer yderligere foreslås det med den foreslåede § 3, stk. 3, at hæve EU's krav om anvendelse af avancerede biobrændstoffer fra 0,5 procentpoint 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.

Det skal bemærkes, at iblandingskravet på 0,9 pct. svarer til ca. 0,88 procentpoint opgjort efter ILUC-direktivets metode, ligesom, at 0,5 procentpoint efter ILUC-direktivets metode svarer til ca. 0,51 procent efter metoden som anvendes i den gældende biobrændstoflov, og som videreføres med lovforslaget. Der henvises til afsnit 3.1.3 i de almindelige bemærkninger.

Biobrændstoffers bæredygtighed er et grundæggende problem for mange biobrændstoffer. Problemstillingen bliver særlig aktuel, når ILUC-aspekter (indirekte arealforskydninger) inddrages i vurderingen. Som anført i afsnit 3.1.2 i de almindelige bemærkninger, kan indirekte arealforskydninger eksempelvis opstå, når fødevarebehovet er konstant eller stigende, og hvor et landområde hidtil har været brugt til produktion af fødevarer. Dette landområde vil kunne omlægges til produktion af bæredygtige biobrændstoffer uden at være i strid med bæredygtighedskriterierne i den gældende biobrændstoflov.

Når det lægges til grund, at behovet for fødevarer ikke mindskes, 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 fødevareproduktion, 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. Selv om biobrændstofferne er dyrket bæredygtigt, har dyrkningen alligevel medført 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.

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 fødevareproduktion. 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 bio-

brændstoffer 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, jf. § 3, stk. 4 i den gældende biobrændstoflov) 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 råprodukterne i ILUC-direktivets bilag IX, del A.

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., hvilket indebærer, at når der anvendes f.eks. 1 pct. dobbelttællende biobrændstoffer, så vil disse kunne tælle for 2 pct. mod 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 procentpoint-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.

Det skal bemærkes, at 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 drivhusgaser 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.

Til nr. 9

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 basis af affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, og lignocellulose for at være dobbelt så stort som bidraget fra konventionelle biobrændstoffer.

Da de avancerede biobrændstoffer også skal kunne tælle dobbelt i forhold til målene i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1 og 2, foreslås det i § 3, stk. 4, der bliver stk. 5, 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.

Med den foreslåede § 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.

Endvidere foreslås det, at bidraget til opfyldelsen af forpligtelsen efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1 og 2 fra biobrændstoffer fremstillet på basis af affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, og lignocellulose kan ske ved anvendelsen af bare et enkelt af disse råprodukter. Der vil med forslaget ikke være krav om anvendelse af alle råprodukterne på samme tid for, at bidraget kan være dobbelt så stort som ved anvendelsen af konventionelle biobrændstoffer. Dette vil også være i overensstemmelse med den måde som bestemmelsen hidtil har været anvendt, hvor anvendelsen af et enkelt af disse råprodukter har været anset som værende dobbelt så stort, som hvis der havde været anvendt konventionelle biobrændstoffer.

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 procentpoint-målet for avancerede biobrændstoffer, men der kan dobbelttælles mod det generelle mål om 10 pct. energi fra vedvarende energikilder i transportsektoren i 2020. Forslaget er således i overensstemmelse med ILUC-direktivet.

Til nr. 10

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 mulighederne i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 7, hvorefter en virksomhed kan opfylde sin forpligtelse efter § 3, stk. 1, eller regler udstedt i medfør af § 3, stk. 8, ved aftale med en eller flere virksomheder om, at de helt eller delvist opfylder forpligtelsen efter § 3, stk. 1, også kommer til at gælde for forpligtelsen til at anvende avancerede biobrændstoffer efter den foreslåede § 3, stk. 3.

En virksomhed vil således fortsat kunne aftale med en anden virksomhed, at denne anden virksomhed helt eller delvist opfylder den første virksomheds forpligtelser til anvendelse af biobrændstoffer efter loven. Denne mulighed vil med lovforslaget også gælde for 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. Se også afsnit 3.2.2 i de almindelige bemærkninger.

Det er dog vigtigt at være opmærksom på, at i begge eksempler ovenfor vil en sådan aftale ikke fritage virksomheden for at skulle overholde forpligtelsen til anvendelse af biobrændstoffer og rapportere herom til energi-, forsynings- og klimaministerens efter den gældende biobrændstoffs § 5.

Dette indebærer, at en virksomhed kan indgå en aftale med f.eks. en leverandør om, at denne leverer brændstof, der lever op til virksomhedens forpligtelse til anvendelse af biobrændstoffer. Overholder leverandøren ikke denne aftale, vil det altid være virksomheden, der er ansvarlig i henhold til loven. Dette gælder 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.

Det følger af § 3, stk. 8, at klima- og energiministerens kan fastsætte regler om en anden biobrændstofandel, der ikke overstiger 5,75 pct., såfremt særlige hensyn gør sig gældende, herunder en krise, hvor der er behov for træk på beredskabslagrene, mangel på bæredygtige biobrændstoffer eller brug af andre vedvarende energiteknologier i landtransportsektoren end anvendelsen af biobrændstoffer.

Den foreslåede ændring af § 3, stk. 7, der bliver stk. 8, indebærer, at stk. 8 ændres til stk. 9. Dette er som en konsekvens af, at der med lovforslaget foreslås indsat en ny § 3, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 8, hvorefter den gældende lovs § 3, stk. 3-11 bliver til stk. 4-12.

Til nr. 11

Den gældende biobrændstoffs § 3, stk. 8, er en bemyndigelsesbestemmelse til energi-, forsynings- og klimaministerens til, såfremt særlige hensyn gør sig gældende, at fastsætte et lavere krav til anvendelsen af biobrændstoffer end det i den gældende biobrændstoffs § 3, stk. 1. Disse særlige hensyn kan eksempelvis være en krise, hvor der er behov for træk på beredskabslagrene, ved mangel på bæredygtige biobrændstoffer eller hvor der har været brug af andre vedvarende energiteknologier i landtransportsektoren end anvendelsen af biobrændstoffer. Energi-, forsynings- og klimaministerens har endnu ikke benyttet denne bemyndigelsesbestemmelse til at fastsætte et lavere krav til anvendelse af biobrændstoffer.

Det foreslås i § 3, stk. 8, der bliver til stk. 9, at bestemmelsen udvides til også at omfatte de avancerede biobrændstoffer.

Energi-, forsynings-, og klimaministerens 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 biobrændstoffs § 3, stk. 8, kan energi-, forsynings- og klimaministerens fastsætte regler om en anden biobrændstofandel, der ikke overstiger 5,75 pct., såfremt særlige hensyn gør sig gældende, herunder hvor der under en krise er behov for træk på beredskabslagrene, hvor der er mangel på bæredygtige biobrændstoffer eller hvor der har været brug af andre vedvarende energiteknologier i landtransportsektoren end biobrændstoffer.

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

Med § 3, stk. 8, der bliver stk. 9, foreslås det, at energi-, forsynings- og klimaministerens bemyndiges til at justere på kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer, hvis prisen på de avancerede biobrændstoffer bliver uforholdsmæssig høj. Som redegjort for i afsnit 5 i de almindelige bemærkninger 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, da prisen på de avancerede biobrændstoffer ikke har fået en officiel notering. Det må dog forventes, at prisen vil skulle overstige Energi-, Forsynings- og Klimaministeriets beregningsgrundlag for prisen på avancerede biobrændstoffer i et ikke ubetydeligt omfang. Ministerens har endnu ikke udnyttet sin hjemmel til at fastsætte en lavere biobrændstofandel.

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

Da avancerede biobrændstoffer kun findes i et meget begrænset omfang på nuværende tidspunkt, 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 er 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 indværende kun er en meget begrænset produktion af avancerede biobrændstoffer med deraf følgende manglende erfaringsmæssigt grundlag, og at prisen derfor kan afvige fra estimerne.

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 markedsmekanismerne sikrer dem en konkurrencedygtig pris. Den foreslåede bestemmelse skal således medvirke til at sikre en konkurrencedygtig pris.

Til nr. 13

Det fremgår af biobrændstoflovens § 3, stk. 9, at klima- og energiministeren kan fastsætte regler om definition og dokumentation af biobrændstoffer nævnt i stk. 4.

Det følger af stk. 4, at 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.

Den foreslåede ændring af § 3, *stk. 9*, der bliver stk. 10, indebærer, at stk. 4 ændres til stk. 5. Dette er som en konsekvens af, at der med lovforslaget 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. 14

Det fremgår af biobrændstoflovens § 3, stk. 10, at 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.

Det følger af stk. 5, at 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.

Den foreslåede ændring af § 3, *stk. 10*, der bliver stk. 11, indebærer, at stk. 5 ændres til stk. 6. Dette er som en konsekvens af, at der med lovforslaget 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. 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, stk. 1, 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, stk. 1 og 2, straffbestemmelser for overtrædelse af loven og regler udstedt i medfør af loven.

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

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

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 for manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne i artikel 8-12 i MRV-forordningen.

MRV-forordningen blev vedtaget den 29. april 2015. Det følger af MRV-forordningens artikel 20, at medlemsstaterne skal have indført et sanktionssystem og underrettet Kommissionen herom senest den 1. juli 2017.

I MRV-forordningen er det blandt andet fastlagt i artikel 20, 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 anført i MRV-forordningens artikler 8-12.

Efter MRV-forordningens artikel 8 skal selskaberne fra 1. januar 2018 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. Det fremgår af stk. 3, hvilke oplysninger emissionsrapporten skal indeholde.

Efter MRV-forordningens artikel 12 skal selskaberne indsende emissionsrapporten 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 man i løbet af november 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 3.3.2 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås derfor i § 4, stk. 2, at energi-, forsynings- og klimaministeren kan 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 m.v. for manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne i artikel 8-12 i MRV-forordningen.

Forslaget indeholder en bemyndigelse til ministeren om at kunne fastsætte de regler, der er nødvendige for at kunne udarbejde et sanktionssystem for manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne i MRV-forordningens artikel 8-12. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Den foreslåede bestemmelse vil sikre, at Danmark kan fastsætte et sådant 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 sådan bemyndigelsesbestemmelse give ministeren mulighed for at fastsætte eventuelle regler, der måtte komme på bag-

grund af supplerende retsakter fra EU, der udstedes med hjemmel i MRV-forordningen – herunder delegerede retsakter.

Endvidere lægger MRV-forordningen i artikel 22, stk. 3, op til, at forordningen eventuelt revurderes og tilpasses et globalt reguleringssystem, hvis et sådant vedtages. IMO (International Maritime Organization) arbejder på at kunne vedtage et globalt dataindsamlingsystem i oktober 2016 med henblik på ikrafttrædelse i 2019. Indgås en sådan international aftale om et globalt system til overvågning, rapportering og verifikation for drivhusgasemissioner eller om globale foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner fra søtransport, revurderer Kommissionen forordningen, og foreslår, hvor det er relevant, ændringer til denne for at sikre tilpasning til denne internationale aftale.

Til nr. 16

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

Det foreslås med § 5, stk. 1, at den rapport som virksomheder allerede skal indsende, også skal indeholde oplysninger om, at virksomheden har opfyldt sin forpligtelse efter den foreslåede bestemmelse om iblanding af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer, jf. den foreslåede § 3, stk. 3.

Med lovforslagets § 1, nr. 8, foreslås det, at avancerede biobrændstoffer skal udgøre mindst 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold fra den 1. januar 2020, jf. lovforslagets § 2, stk. 2.

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, jf. lovforslagets § 2, stk. 2.

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

Det fremgår af biobrændstoflovens § 5, stk. 1, at en virksomhed årligt skal indsende en rapport til klima- og energi-ministeren 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.

Det følger af § 3, stk. 8, at Klima- og energiministeren kan fastsætte regler om en anden biobrændstofandel, der ikke overstiger 5,75 pct., såfremt særlige hensyn gør sig gældende, herunder en krise, hvor der er behov for træk på beredskabslagrene, mangel på bæredygtige biobrændstoffer eller brug af andre vedvarende energiteknologier i landtransportsektoren end anvendelsen af biobrændstoffer.

Den foreslåede ændring af § 5, *stk. 1*, indebærer, at stk. 8 ændres til stk. 9. Dette er som en konsekvens af, at der med lovforslaget foreslås indsat en ny § 3, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 8, hvorefter den gældende lovs § 3, stk. 3-11 bliver til stk. 4-12.

Til nr. 18

Det fremgår af biobrændstoflovens § 5, stk. 2, at såfremt der er 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.

Det følger af § 3, stk. 7, at 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.

Den foreslåede ændring af § 5, *stk. 2*, indebærer, at stk. 7 ændres til stk. 8. Dette er som en konsekvens af, at der med lovforslaget foreslås indsat en ny § 3, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 8, hvorefter den gældende lovs § 3, stk. 3-11 bliver til stk. 4-12.

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 eller 2, straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

Det foreslås, at § 8, *stk. 1, nr. 1*, ændres, således at virksomheder, der ikke overholder deres forpligtelse til at anvende biobrændstoffer efter den foreslåede § 3, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 8, straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning. Dette indebærer, at såfremt en virksomhed ikke iblander 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i deres årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold, vil virksomheden kunne straffes med bøde.

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.

Da iblandingskravet først træder i kraft den 1. januar 2020, jf. lovforslagets § 2, stk. 2, foreslås det, at den foreslåede bestemmelse om straf for manglende iblanding af avancerede biobrændstoffer først vil få virkning fra den 1. januar 2020, jf. lovforslagets § 2, stk. 2.

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 straf-sanktioner for virksomheders afgivelse af urigtige eller vildledende oplysninger eller fortieelse af oplysninger om forpligtelsen efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 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.

Efter den gældende biobrændstoflovs § 8, stk. 1, nr. 3, er afgivelse af urigtige eller vildledende oplysninger eller fortieelse af oplysninger, der har betydning for størrelsen af forpligtelsen efter 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 afgivelse af urigtige eller vildledende oplysninger eller fortieelse af oplysninger, der har betydning for størrelsen af forpligtelsen efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 2, har ved en fejl ikke været med i lovforslaget.

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 af urigtige eller vildledende oplysninger eller fortielse af oplysninger om forpligtelsen til anvendelsen af biobrændstoffer.

Lovforslaget indeholder en nyaffattelse af biobrændstoflovens § 8, stk. 1, nr. 3. Forslaget til § 8, stk. 1, nr. 3, indeholder en yderligere tilføjelse i forhold til den ændring af § 8, stk. 1, nr. 3, som er foreslået med lovforslagets § 1, nr. 20. Baggrunden herfor er, at lovforslagets § 1, nr. 20, skal træde i kraft på lovforslagets almindelige ikrafttrædelsesdato, der er den 1. januar 2017, jf. lovforslagets § 2, stk. 1. Den yderligere tilføjelse, som er tilføjet med dette forslag, skal først træde i kraft den 1. januar 2020, jf. lovforslagets § 2, stk. 2.

Med lovforslagets § 1, nr. 8, 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.

Det foreslås, at der i § 8, *stk. 1, nr. 3*, indsættes mulighed for, at sanktioner i form af straf med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, for den der afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger, der har betydning for størrelsen af forpligtelsen efter den foreslåede § 3, nr. 3.

Da den del af lovforslaget, der omhandler kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer i lovforslagets § 1, nr. 8, først træder i kraft den 1. januar 2020, jf. lovforslagets § 2, stk. 2, foreslås det, at straffebestemmelsen for manglende opfyldelse af kravet om anvendelse af avancerede biobrændstoffer også først træder i kraft den 1. januar 2020.

Det er med den foreslåede bestemmelse tilsigtet at fastholde det oprindelige tiltænkte niveau for sanktionsstørrelsen for overtrædelse af bestemmelserne, og derfor alene at sikre at overtrædelse af lovforslagets § 1, nr. 8, strafsanktioneres på samme måde som ved overtrædelse af den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1.

Til nr. 22

I den gældende biobrændstoflovs § 8, stk. 1 og 2, er der fastsat straffebestemmelser for overtrædelse af loven og regler udstedt i medfør af loven. Efter disse bestemmelser kan der blandt andet straffes for manglende opfyldelse af iblandingskravet efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, og for afgivelse af urigtige eller vildledende oplysninger eller fortielse af oplysninger, der har betydning for størrelsen af forpligtelsen efter den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1.

Endvidere kan der på samme måde straffes for overtrædelse af forpligtelsen efter den gældende biobrændstoflovs § 3 b,

stk. 1, ligesom der kan straffes for manglende rapportering, undladelse af afgivelse af oplysninger, undladelse af at efterkomme påbud, ligesom der kan fastsættes bødestraf for overtrædelse af regler udstedt i medfør af loven.

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

MRV-forordningen blev vedtaget den 29. april 2015. I MRV-forordningen er det blandt andet fastlagt i artikel 20, 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 anført i MRV-forordningens artikler 8-12.

Efter MRV-forordningens artikel 8 skal selskaberne fra 1. januar 2018 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 sejladser mellem havne under en medlemsstats jurisdiktion og samlede CO₂-emissioner fra alle sejladser 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. Det fremgår af stk. 3, hvilke oplysninger emissionsrapporten skal indeholde.

Efter MRV-forordningens artikel 12 skal selskaberne indsende emissionsrapporten 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 man i løbet af november 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 3.3.2 i de almindelige bemærkninger.

Det ligger dog fast, at der skal være mulighed for at straf-sanktionere med bøde for overtrædelse af MRV-forordnings artikel 8-12.

Det foreslås derfor med § 8, stk. 1, nr. 5, at der kan fastsættes bødestraf for overtrædelse af MRV-forordnings artikel 8-12.

En bødestraf vil medføre, at der kan fastsættes bøder for overtrædelse af MRV-forordningen, og disse bøder vil kunne medvirke til at sikre, at MRV-forordningen overholdes.

Til nr. 23

Efter 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. Den gældende biobrændstoflovs § 9, stk. 1, indeholder ikke hjemmel til, at energi-, forsynings- og klimaministeren kan bemyndige en institution under ministeriet eller anden offentlig myndighed til at kontrollere, om der er et overensstemmelsesdokument om bord på skibet, da denne kontrol ikke er henlagt til ministeren efter loven, men efter MRV-forordningen.

Det foreslås, at der i § 9, stk. 1, tilføjes, at energi-, forsynings- og klimaministeren ligeledes kan bemyndige en anden myndighed til at udføre kontrol efter MRV-forordningen på ministerens vegne.

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 i de almindelige bemærkninger er et overensstemmelsesdokument et skibsspecifikt dokument, der udstedes til et selskab af en verifikator, der bekræfter, at det pågældende skib har opfyldt kravene i MRV-forordningen i en bestemt rapporteringsperiode, jf. MRV-forordnings 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 om overensstemmelsesdokumentets udstedelsesdato og udløbsdato og identiteten af den verifikator, som vurderede emissionsrapporten på tidspunktet hvor skibet an-

løber en havn under en medlemsstats jurisdiktion, jf. MRV-forordnings artikel 21, stk. 2, litra i og j.

Efter MRV-forordnings artikel 19, stk. 2 og 3, vil en medlemsstats myndigheder skulle kunne kræve adgang til skibe i en havn, som anløber en havn eller ved ankerplads under dansk jurisdiktion for at kontrollere, om de har et overensstemmelsesdokument om bord på skibet.

Søfartsstyrelsen foretager allerede kontrol ombord på udenlandske skibe, der anløber havne m.v. under dansk jurisdiktion. Det forventes derfor, at energi-, forsynings- og klimaministeren vil bemyndige Søfartsstyrelsen, til 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 om 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.

Med en foreslået ændring af § 9, stk. 1, kan energi-, forsynings- og klimaministeren bemyndige Søfartsstyrelsen til at føre kontrol med overholdelse af MRV-forordnings artikel 19 på ministeren vegne.

Til nr. 24

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

Det foreslås, at der med § 9 a indsættes en hjemmel i den gældende biobrændstoflov til, at energi-, forsynings- og klimaministeren kan kræve adgang til skibe i en havn, som anløber en havn eller ved ankerplads under dansk jurisdiktion med henblik på at kontrollere, om der er et overensstemmelsesdokument ombord.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 23, 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 fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 23, 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.

Havnestatskontroldirektivet finder anvendelse på skibe, som anløber en havn eller en ankerplads i en medlemsstat. Da der i henhold til MRV-forordningen skal føres kontrol med opbevaring af et overensstemmelsesdokument, når der foretages kontrol efter havnestatskontroldirektivet, skal der ligeledes være adgang til at gå om bord på skibe efter MRV-forordningen, når et skib ligger ved ankerplads.

Efter Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmådes artikel 288 er en forordning almengyldig, hvilket indebærer, at den er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat. Det er energi-, forsynings- og klimaministerens vurdering, at hjemlen i MRV-forordningens artikel 19 til at kræve adgang til skibe ikke er tilstrækkelig tydelig til at opfylde grundlovens § 72 om boligens ukrænkelighed uden retskendelse. For at sikre, at der er en tilstrækkelig klar hjemmel til at kunne kræve adgang til skibe i en havn, som anløber en havn eller ligger ved ankerplads efter dansk jurisdiktion, foreslås det derfor, at energi-, forsynings- og klimaministeren 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 foretager inspektion af skibe efter havnestatskontroldirektivet, forventes det, at energi-, forsynings- og klimaministeren vil bemyndige Søfartsstyrelsen til, på energi-, forsynings- og klimaministerens vegne, at kontrollere, om der er et overensstemmelsesdokument ombord, jf. MRV-forordningens artikel 19, stk. 2 og 3. Såfremt det konstateres, at det foreskrevne dokument ikke er ombord, vil Søfartsstyrelsen underrette Energistyrelsen, som herefter vil foretage den videre sagsbehandling.

Det vurderes nødvendigt, at adgangen til skibene skal ske uden retskendelse mod behørig legitimation, da adgangen til skibene, der muligvis kun opholder sig i en havn eller ligger ved ankerplads i meget kort tid, helt ned til få timer, bør kunne ske meget hurtigt. Endvidere vil dette være overensstemmende med Søfartsstyrelsen beføjelser i forbindelse med deres inspektion efter havnestatskontroldirektivet, hvor Søfartsstyrelsen har adgang til skibene uden retskendelse.

Der er ikke i den lovgivning, som implementerer havnestatskontroldirektivet, hjemmel til at kontrollere, om der opbevares et overensstemmelsesdokumentet, jf. artikel 19, stk. 2 og 3.

Den foreslåede bestemmelse skal ses i sammenhæng med den foreslåede ændring af den gældende biobrændstoflovs § 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 kontrol-

lere, om det omtalte overensstemmelsesdokument er ombord på de skibe, der undersøges.

Til § 2

Det foreslås i *stk. 1*, at dele af loven, bl.a. lovens titel, lovens formålsbestemmelse, definition af avancerede biobrændstoffer, definition af virksomheder, dobbelttælling af avancerede biobrændstoffer, bemyndigelse til fastsættelse af sanktions-system for overtrædelse af MRV-forordningen m.v. træder i kraft den 1. januar 2017.

Datoen er valgt dels fordi, det er et ønske fra regeringens side at fremme de avancerede biobrændstoffer hurtigst muligt, dels for at tilvejebringe den investorsikkerhed, der er afgørende for igangsættelse af produktionen af avancerede biobrændstoffer, og for at kunne overholde EU's frist for fastsættelse af sanktionssystemet for overtrædelse af MRV-forordningen.

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

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 af avancerede biobrændstoffer. Med lovens § 1, nr. 8, 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 § 2, stk. 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. 8, træder i kraft den 1. januar 2020.

Den foreslåede § 2, stk. 2, udspringer af det foreslåede krav i den foreslåede § 1, nr. 8, 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 lovforslagets § 1, nr. 6-8, 10-14, 16-19 og 21, træder i kraft den 1. januar 2020, der er samtidigt med den foreslåede § 1, nr. 8.

Den foreslåede *stk. 3*, skal sikre, at de virksomheder, som var omfattet af den gældende biobrændstoflov, rapporterer efter den gældende biobrændstofloves § 5 for kalenderåret 2016. Ved den foreslåede ændring af definitionen af virksomheder ved lovforslagets § 1, nr. 5, vil virksomhedsbegrebet

blive ændret. Der vil derfor være virksomheder, der var omfattet af den gældende biobrændstoflov i 2016, som ikke vil være omfattet af den nye definition af virksomheder, der foreslås at træde i kraft den 1. januar 2017. Med den foreslåede bestemmelse vil det sikres, at virksomheder omfattet af den gældende definition, også er forpligtet til at rapportere for perioden før lovforslagets ikrafttræden.

Til § 3

Bestemmelsen foreslår, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

Lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport (biobrændstofloven)

¹ Loven gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF af 23. april 2009 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og om ændring og senere ophævelse af direktiv 2001/77/EF og 2003/30/EF, EU-Tidende 2009, nr. L 140, side 16, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/30/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 98/70/EF for så vidt angår specifikationerne for benzin, diesel og gasolie og om indførelse af en mekanisme for overvågning og reduktion af emissionerne af drivhusgasser og om ændring af Rådets direktiv 1999/32/EF for så vidt angår specifikationerne for brændstof, der benyttes i fartøjer til sejlads på indre vandveje, og om ophævelse af direktiv 93/12/EØF, EU-Tidende 2009, nr. L 140, side 88.

§ 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.

§ 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. Som fodnote til lovens *titel* indsættes:

»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, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF af 13. oktober 1998 om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af Rådets direktiv 93/12/EØF, 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.«

3. 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 søtrans-

§ 2. I denne lov forstås ved følgende:

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

2)-8) ---

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

10)---

§ 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.

port og om ændring af direktiv 2009/16/EF (MRV-forordningen).«

4. I § 2 indsættes før nr. 1 som nyt nummer:

»1) *Avancerede biobrændstoffer*: Biobrændstoffer, der er fremstillet af råprodukter, og andre brændstoffer, der er anført i bilag IX, del A, 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.«

Nr. 1-10 bliver herefter nr. 2-11.

5. § 2, nr. 9, der bliver nr. 10, affattes således:

»10) *Virksomhed*: Den virksomhed, 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 energiafgift for brændstoffet, men sælger brændstoffet til et selskab, som angiver og betaler energiafgift, og selv forbruger brændstoffet.«

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

7. I § 3, stk. 2, 1. pkt., ændres »stk. 3« til: »stk. 4«.

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

Stk. 3 ---

»*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.

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. 5-6 ---

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
- 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. ---

9. I § 3, *stk. 4*, der bliver *stk. 5*, ændres »og lignocellulose« til: »lignocellulose eller avancerede biobrændstoffer«.

10. To steder i § 3, *stk. 7*, der bliver *stk. 8*, ændres »efter stk. 1« til: »efter stk. 1 og 3 og »stk. 8« ændres til: »stk. 9«.

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

§ 4. ---

»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 for manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne i artikel 8-12 i MRV-forordningen.«

§ 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.

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«.

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.

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

Stk. 3. ---

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

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

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,

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

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

4) afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger, der har betydning for størrelsen af forpligtelsen efter

21. § 8, *stk. 1, nr. 3*, affattes således:

»3) afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger, der har betydning for størrelsen af forpligtelsen efter § 3, stk. 1, 2 eller 3.«

§ 3 b, stk. 1,

22. I § 8, *stk. 1*, indsættes efter nr. 4 som nyt nummer:

5-8) ---

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

Stk. 2-3 ---

Nr. 5-8 bliver herefter nr. 6-9.

§ 9. Klima- og energiministeren kan bemyndige en institution under ministeriet eller anden offentlig

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

myndighed til at udøve beføjelser, der i denne lov er henlagt til ministeren.

Stk. 2-3 ---

24. Efter § 9 indsættes:

»§ 9 a. Energi-, forsynings- og klimaministeren har uden retskendelse mod behørig legitimation adgang til at gå om bord på skibe i en havn, som anløber en havn eller ligger ved ankerplads under dansk jurisdiktion for at udføre sine forpligtelser efter MRV-forordningen til at kontrollere, hvorvidt der er et gyldigt overensstemmelsesdokument ombord på skibene.«

§ 2

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

Stk. 2. § 1, nr. 6-8, 10-14, 16-19 og 21, træder i kraft den 1. januar 2020.

Stk. 3. Virksomheder, der er omfattet af § 2, nr. 9, jf. lovbekendtgørelse nr. 674 af 21. juni 2011, og som ikke er omfattet af § 2, nr. 9, der bliver nr. 10, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 5, skal sende en rapport for kalenderåret 2016 efter de hidtil gældende regler, jf. § 5 i lovbekendtgørelse nr. 674 af 21. juni 2011, som ændret ved lov nr. 276 af 27. marts 2012 og lov nr. 1498 af 23. december 2014 og regler udstedt i medfør heraf.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.