



Fremsat den 25. oktober 2024 af klima-, energi- og forsyningsministeren (Lars Aagaard)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser (biobrændstofloven), lov om fremme af vedvarende energi, lov om gasforsyning og lov om elforsyning<sup>1)</sup>

(Gennemførelse af EU-regler om fremme af vedvarende energi og grønne brændstoffer m.v.)

### § 1

I lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser (biobrændstofloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 2167 af 29. november 2021, foretages følgende ændringer:

1. Lovens *titel* affattes således:

**»Lov om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v.«**

2. *Fodnoten* til lovens *titel* affattes således:

»1) Loven gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2018/2001/EU af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (omarbejdning), EU-Tidende 2018, nr. L 328, side 82, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/2413 af 18. oktober 2023 om ændring af direktiv (EU) 2018/2001, forordning (EU) 2018/1999 og direktiv 98/70/EF for så vidt angår fremme af energi fra vedvarende energikilder og om ophævelse af Rådets direktiv (EU) 2015/652, EU-Tidende, L af 31. oktober 2023.«

3. § 1 affattes således:

»§ 1. Loven har til formål at fremme anvendelsen af grønne drivmidler, herunder elektricitet, VE-brændstoffer og brændstoffer med et lavt drivhusgasaftryk til transport m.m. med henblik på at integrere vedvarende energi, at reducere

vugge til grav-udledninger af drivhusgasser fra transport m.m. og at bidrage til opfyldelsen af Danmarks nationale og internationale klimaforpligtelser.

*Stk. 2.* Loven har endvidere til formål 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 CO<sub>2</sub>-udledninger fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF med senere ændringer (MRV-forordningen), Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2405 af 18. oktober 2023 om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport (ReFuelEU Aviation) med senere ændringer (ReFuelEU Aviation-forordningen) samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 af 13. september 2023 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF med senere ændringer (FuelEU Maritime-forordningen).«

4. Overalt i loven, bortset fra i § 2, nr. 14, 1. pkt., og 18, ændres »transport« til: »transport m.m.«

5. I § 2, nr. 10, 2. pkt., og § 3 a ændres »vejkøretøjer« til: »transport m.m.«

6. § 2, nr. 11, affattes således:

»11) Transport m.m.: Drift af vejgående køretøjer, jernbaner, luftfart, søtransport og mobile ikke-vejgående

<sup>1)</sup> Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2018/2001/EU af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (omarbejdning), EU-Tidende 2018, nr. L 328, side 82. Loven indeholder endvidere bestemmelser der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/2413 af 18. oktober 2023 om ændring af direktiv (EU) 2018/2001, forordning (EU) 2018/1999 og direktiv 98/70/EF for så vidt angår fremme af energi fra vedvarende energikilder og om ophævelse af Rådets direktiv (EU) 2015/652, EU-Tidende, L af 31. oktober 2023.

maskiner, herunder fartøjer til sejlads på indre vandveje, når de ikke er til søs, og landbrugs- og skovbrugstraktorer samt fritidsfartøjer, når de ikke er til søs.«

7. § 2, nr. 14, affattes således:

»14) Transport: Drift af vejgående køretøjer, jernbaner, luftfart og søtransport.«

8. § 2, nr. 17, affattes således:

»17) Virksomhed:

- a) En fysisk eller juridisk person, der angiver og betaler afgift efter lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. for det flydende brændstof, der sælges til transport m.m.
- b) En fysisk eller juridisk person, der er leverandør af gasformige brændstoffer fra en gastankstation eller lignende.
- c) En fysisk eller juridisk person, der sælger og leverer flydende eller gasformigt brændstof til brug i luftfart og søtransport.
- d) En fysisk eller juridisk person, som hverken angiver eller betaler energiafgift for brændstoffer, der anvendes til transport m.m., men videresælger brændstoffet til en fysisk eller juridisk person, som angiver og betaler energiafgiften efter ovennævnte lov, og selv forbruger brændstoffet.
- e) Ved en virksomhed forstås også de virksomheder, der leverer brændstoffer eller elektricitet, der anvendes til transport m.m., men er undtaget afgiften efter love omhandlet i litra a-d.«

9. To steder i § 3, stk. 2, 1. pkt., ændres »transportområdet« til: »transport m.m.«, », herunder for luft- og søfart,« udgår, og efter »krav til brændstoffer« indsættes: »og elektricitet«.

10. I § 3, stk. 4, indsættes efter »kun brændstoffer«: »og elektricitet«.

11. I § 3, stk. 6, indsættes efter »virksomheder«: »eller leverandører af elektricitet eller vedvarende flydende eller gasformige brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse«, efter »stk. 2 eller 3« indsættes: »eller § 4 a, stk. 1 eller 4«, og efter »stk. 2 og 3« indsættes: »eller § 4 a, stk. 1 og 4«.

12. I § 3, stk. 7, ændres »CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav« til: »CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav og iblandingskrav«.

13. I § 3 a indsættes efter »af virksomheden«: »til transport m.m.«

14. I § 4, stk. 1, indsættes efter »beslutninger om VE-brændstoffer«: »og elektricitet« og », biobrændstoffer eller biomassebrændsler« udgår.

15. I § 4, stk. 2, ændres »CO<sub>2</sub>-emissioner« til: »CO<sub>2</sub>e-emissioner«, »søtransport« ændres til: »luftfart og søtransport«, og efter »MRV-forordningen« indsættes: »samt supplerende

regler til ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen«.

16. To steder i § 4 a, stk. 1, og i stk. 2, 1. pkt., stk. 3-5 og 7 ændres »CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav« til: »CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav og iblandingskrav«.

17. I § 4 a, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »og gas«: »samt for produktion af elektricitet«.

18. I § 4 a, stk. 5, indsættes efter »kun brændstoffer«: »og elektricitet«.

19. Efter § 6 indsættes:

»§ 6 a. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om betaling, herunder gebyrer eller anden betaling, til dækning af myndigheders omkostninger til administration og tilsyn med ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen og af regler udstedt i medfør af denne lov, ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen.

Stk. 2. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om yderligere betaling, herunder gebyrer eller anden betaling, til dækning af merarbejde eller andre merudgifter, herunder til ekstern konsulentbistand, i situationer, hvor en aktør ikke har overholdt sine forpligtelser i forordningerne eller i regler med relation til forordningerne udstedt i medfør af loven eller forordningerne nævnt i stk. 1.«

20. I § 8 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Ministeren kan fastsætte regler om straf af bøde for overtrædelse af ReFuelEU Aviation-forordningen, FuelEU Maritime-forordningen og for overtrædelse af regler fastsat i relation hertil.«

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.

21. I § 9, stk. 1, indsættes efter »MRV-forordningen«: », ReFuelEU Aviation-forordningen eller FuelEU Maritime-forordningen«.

22. I § 9 a indsættes efter »på skibene«: »eller til at udføre sine forpligtelser efter FuelEU Maritime-forordningen«.

## § 2

I lov om fremme af vedvarende energi, jf. lovbekendtgørelse nr. 1031 af 6. september 2024, foretages følgende ændringer:

1. I § 5, stk. 1, indsættes efter nummer 6 som nyt nummer:

»7) Innovativ teknologi for vedvarende energi: Teknologi til produktion af vedvarende energi, som på mindst én måde forbedrer en sammenlignelig avanceret teknologi for vedvarende energi eller gør det muligt at udnytte teknologi for vedvarende energi, der ikke kommerialiseres fuldt ud, eller som indebærer en klar risiko.«

Nr. 7-18 bliver herefter nr. 8-19.

2. Overskriften til kapitel 6 b affattes således:

»Generelle bestemmelser om VE-støtteordninger og VE-mærkningsordninger«

3. § 56 b, stk. 1, affattes således:

»Denne bestemmelse omhandler generelle bestemmelser om finansielle støtteordninger til fremme af vedvarende energi samt bestemmelser om frivillige mærkningsordninger.«

4. I § 56 b indsættes som stk. 6:

»Stk. 6. Revision af omfang af og betingelser for finansiel støtte til projekter for vedvarende energi må ikke ske på en måde, så det har negative konsekvenser for de rettigheder, som er tildelt i forbindelse med støtten, og som undergraver den økonomiske levedygtighed af projekter, der allerede nyder godt af støtte. 1. pkt. er ikke til hinder for de tilpasninger af støtteordninger, som er nødvendige for overholdelse af EU's statsstøtteregler.«

5. I § 56 b indsættes som stk. 7-9:

»Stk. 7. Klima-, energi- og forsyningsministeren informerer om rammerne for frivillige mærkningsordninger for industriprodukter, der angives at være produceret med vedvarende energi og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse.

Stk. 8. Klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætter regler om, at ved sådanne frivillige mærkningsordninger, der henvises til i stk. 7, skal den angivne procentdel af vedvarende energi, der er anvendt, eller vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og som er anvendt ved anskaffelse og forbehandling, fremstilling og distribution, beregnes på grundlag af nærmere angivne metoder.

Stk. 9. Klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætter regler om, at nærmere angivne metoder, der henvises til i stk. 8, ikke indføres i Lovtidende. Ministeren fastsætter i den forbindelse regler om, hvordan oplysning om indholdet kan fås.«

### § 3

I lov om gasforsyning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1100 af 16. august 2023, som ændret ved § 2 i lov nr. 1787 af 28. december 2023 og § 2 i lov nr. 674 af 11. juni 2024, foretages følgende ændringer:

1. *Fodnoten* til lovens titel affattes således:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/73/EF af 13. juli 2009 om fælles regler for det indre marked for naturgas og om ophævelse af direktiv 2003/55/EF, EU-Tidende 2009, nr. L 211, side 94, som ændret ved direktiv 2019/692/EU af 17. april 2019 om ændring af direktiv 2009/73/EF om fælles regler for det indre marked for naturgas, EU-Tidende 2019, nr. L 117, side 1, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2018/2001/EU af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (omarbejdning), EU-Tidende 2018, nr. L 328, side 82, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU)

2023/2413 af 18. oktober 2023 om ændring af direktiv (EU) 2018/2001, forordning (EU) 2018/1999 og direktiv 98/70/EF for så vidt angår fremme af energi fra vedvarende energikilder og om ophævelse af Rådets direktiv (EU) 2015/652, EU-Tidende, L af 31. oktober 2023, EU-Tidende 2018, nr. L 328, side 82, 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.«

2. I § 12 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at et transmissionselskab, en transmissionsystemer og en systemoperatør skal videregive målinger efter stk. 1, nr. 2, til en EU-database og verificere indberettede målinger fra økonomiske aktører.«

3. I § 14 indsættes som stk. 10:

»Stk. 10. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at et distributionselskab skal videregive målinger efter stk. 1, nr. 2, til en EU-database og verificere indberettede målinger fra økonomiske aktører.«

### § 4

I lov om elforsyning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1248 af 24. oktober 2023, som ændret ved § 1 i lov nr. 1787 af 28. december 2023, § 4 i lov nr. 640 af 11. juni 2024 og § 5 i lov nr. 673 af 11. juni 2024, foretages følgende ændringer:

1. I *fodnoten* til lovens titel indsættes efter: »dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2018/2001/EU af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder, EU-Tidende 2018, nr. L 328, side 82,«: »som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/2413 af 18. oktober 2023 om ændring af direktiv (EU) 2018/2001, forordning (EU) 2018/1999 og direktiv 98/70/EF for så vidt angår fremme af energi fra vedvarende energikilder og om ophævelse af Rådets direktiv (EU) 2015/652, EU-Tidende, L af 31. oktober 2023,«.

2. Efter § 9 indsættes:

»§ 9 a. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at ejere og brugere af husholdnings- og industribatterier, herunder tredjeparter, der med udtrykkeligt samtykke handler på ejernes eller brugernes vegne, skal have adgang til grundlæggende oplysninger i batteristyringssystemerne, herunder om hvordan adgangen opnås.

Stk. 2. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at ejere og brugere af elkøretøjer, herunder tredjeparter, der med udtrykkeligt samtykke handler på ejernes eller brugernes vegne, skal have adgang til grundlæggende oplysninger om køretøjsbatterierne og køretøjernes placering, herunder om hvordan adgangen opnås.

*Stk. 3.* Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om tilsyn med overholdelsen af regler, der er udstedt i henhold til stk. 1 og 2. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan endvidere efter forhandling med vedkommende minister fastsætte regler om, at andre offentlige myndigheder bemyndiges til at føre tilsyn med overholdelse af regler, der er udstedt i henhold til stk. 1 og 2.«

## § 5

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. januar 2025, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* § 1, nr. 9-13, § 2, nr. 1-3 og 5, og § 4 træder i kraft den 21. maj 2025.

*Stk. 3.* For de virksomheder inden for luftfart og søtransport som omfattes af § 2, nr. 11 og 14, i lov om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v., som affattet ved denne lovs § 1, nr. 6 og 7, og som ved lovens ikrafttræden omfattes af § 5, stk. 1, i lov om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v., får forpligtelserne i § 5, stk. 1, først virkning fra 1. januar 2026.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
  - 2.1. Biobrændstofloven udvides til også at omfatte luftfart og søtransport
    - 2.1.1. Gældende ret
    - 2.1.2. VE III-direktivet
    - 2.1.3. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser
    - 2.1.4. Den foreslåede ordning
  - 2.2. Supplerende bestemmelser til ReFuelEU Aviation og FuelEU Maritime
    - 2.2.1. Gældende ret
    - 2.2.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser
    - 2.2.3. Den foreslåede ordning
  - 2.3. Hjemmel til gebyrfinansiering af tilsyn med forordninger om luftfart og søtransport
    - 2.3.1. Gældende ret
    - 2.3.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser
    - 2.3.3. Den foreslåede ordning
  - 2.4. Fremme af frivillige mærkningsordninger for visse industriprodukter produceret med vedvarende energi og vedvarende brændstoffer og fastsættelse af beregningsmetoder
    - 2.4.1. Gældende ret
    - 2.4.2. VE III-direktivet
    - 2.4.3. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser
    - 2.4.4. Den foreslåede ordning
  - 2.5. Rapportering til EU-databasen
    - 2.5.1. Gældende ret
    - 2.5.2. VE III-direktivet
    - 2.5.3. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser
    - 2.5.4. Den foreslåede ordning
  - 2.6. Batterioplysninger
    - 2.6.1. Gældende ret
    - 2.6.2. VE III-direktivet
    - 2.6.3. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser
    - 2.6.4. Den foreslåede ordning
  - 2.7. Den finansielle støttes stabilitet
    - 2.7.1. Gældende ret
    - 2.7.2. VE II-direktivet
    - 2.7.3. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser
    - 2.7.4. Den foreslåede ordning
3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
  - 3.1. Implementering af EU-regler (VE III-direktivet, FuelEU Maritime og ReFuelEU Aviation) om transportbrændstoffer
  - 3.2. Bestemmelser om frivillige mærkningsordninger for industriprodukter
  - 3.3. Bestemmelser om batterioplysninger
  - 3.4. Øvrige økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
  - 4.1. Implementering af EU-regler (VE III-direktivet, FuelEU Maritime og ReFuelEU Aviation) om transportbrændstoffer
  - 4.2. Bestemmelse om frivillige mærkningsordninger for industriprodukter
  - 4.3. Rapportering til EU-databasen
  - 4.4. Bemyndigelser til regler om batterioplysninger
  - 4.5. Den finansielle støttes stabilitet
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Klimamæssige konsekvenser
  - 6.1. Implementering af EU-regler (VE III-direktivet, FuelEU Maritime og ReFuelEU Aviation) om transportbrændstoffer
  - 6.2. Bestemmelse om frivillige mærkningsordninger for industriprodukter

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
8. Forholdet til EU-retten
9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
10. Sammenfattende skema

## 1. Indledning

Det primære formål med lovforslaget er at gennemføre og muliggøre gennemførelsen af dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/2413 af 18. oktober 2023 om ændring af direktiv (EU) 2018/2001, forordning (EU) 2018/1999 og direktiv 98/70/EF for så vidt angår fremme af energi fra vedvarende energikilder og om ophævelse af Rådets direktiv (EU) 2015/652 (herefter benævnt VE III-direktivet) der skal være gennemført i dansk ret senest den 21. maj 2025.

VE III-direktivet af 18. oktober 2023 er en revidering af VE II-direktivet (direktiv (EU) 2018/2001), og implementeres som en del af EU's Fit for 55-pakke. Fit for 55 er en pakke af forslag, der skal revidere og opdatere EU-lovgivningen og igangsætte nye initiativer med det formål at sikre, at EU's politikker bidrager til at opfylde EU's overordnede klimamål om at reducere drivhusgasemissioner med mindst 55 pct. i 2030 ift. niveauet i 1990.

Vedvarende energi (herefter VE) spiller en afgørende rolle for opfyldelsen af EU's overordnede klimamål, eftersom energisektoren p.t. bidrager med over 75 pct. af de samlede drivhusgasemissioner i EU.

Med lovforslaget foreslås det også at etablere en hjemmel til fastsættelse af supplerende bestemmelser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2405 af 18. oktober 2023 om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport med senere ændringer (ReFuelEU Aviation-forordningen) samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 af 13. september 2023 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF med senere ændringer (FuelEU Maritime-forordningen), der ligesom VE III-direktivet er en del af Fit for 55-pakken. Forordningerne skal afstedkomme reduktioner af drivhusgasudledninger i luftfart og søtransport.

Lovforslaget udgør en delmængde af den samlede implementering af VE III-direktivet. Væsentlige dele af VE III-direktivet gennemføres på bekendtgørelsesniveau ved brug af eksisterende bemyndigelser og har ikke relation til nærværende lovforslag. Den 24. april 2024 fremsatte klima-, energi- og forsyningsministeren lovforslag (L 165) om hurtige VE-tilladelsesregler, herunder bemyndigelser til at gennemføre flere af VE III-direktivets bestemmelser. Lovforslaget blev vedtaget af Folketinget den 4. juni 2024. Områderne behandlet i L 165 behandles ikke i nærværende lovforslag.

Et væsentligt område i nærværende lovforslag er regulering af grønne drivmidler til transportsektoren. Med VE III-direktivet, ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritimefor-

ordningerne skal biobrændstofloven også dække sø- og luftfart, herunder skal der fastsættes sanktionsbestemmelser for overtrædelse af FuelEU Maritime og ReFuelEU Aviation. Klima-, energi- og forsyningsministeren blev ved ændring af biobrændstofloven i 2021 bemyndiget til at kunne fastsætte forskellige krav om reduktion af drivhusgasser i transportsektoren, der indtil VE III-direktivet kun omfattede transport på land. Med lovforslaget foreslås det derfor, at de gældende bemyndigelser i biobrændstofloven udvides til også at omfatte luftfart og søtransport. Denne udvidelse vil indebære, at klima-, energi- og forsyningsministeren vil kunne fastsætte eller fravige krav til disse nye sektorer i bekendtgørelser udstedt i medfør af biobrændstofloven.

For at imødegå udviklingen af nye VE-brændstoffer til transportsektoren, foreslås det, at titlen på biobrændstofloven ændres til »Lov om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v.«, da den fremover forventes at komme til at omfatte en bredere vifte af grønne drivmidler end bæredygtige biobrændstoffer og biogas. Endvidere vil lovforslaget tilvejebringe en hjemmel til, at klima-, energi- og forsyningsministeren får mulighed for at kunne fastsætte regler om gebyrfinansiering af aktørers betaling til dækning af myndigheders omkostninger til varetagelse og administration af ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningen og af regler udstedt i relation hertil.

Derudover indebærer lovforslaget gennemførelse af en række øvrige bestemmelser fra VE III-direktivet. I lov om fremme af vedvarende energi (VE-loven) gennemføres en bestemmelse til fremme af frivillige mærkningsordninger for industriprodukter, der hævdes at være produceret med vedvarende energi og vedvarende brændstoffer, i lov om gasforsyning (gasforsyningsloven) gennemføres en indberetningsforpligtelse til at rapportere til en fælles EU-database og i lov om elforsyning (elforsyningsloven) gennemføres en bestemmelse om, at ejere og brugere af husholdnings- og industribatterier og køretøjer, herunder tredjeparter, der handler på ejernes og brugernes vegne, skal opnå reeltidsadgang til visse oplysninger for batteristyringssystemer og køretøjsbatterier.

Foruden VE III-direktivet, indebærer lovforslaget gennemførelse af en enkelt bestemmelse fra VE II-direktivet. Denne bestemmelse vedrører den finansielle støttes stabilitet og foreslås gennemført i VE-loven. Formålet med bestemmelsen er at tydeliggøre, at omfanget af og betingelserne for VE-støtteordninger ikke må revideres på en måde, som har negative konsekvenser for de rettigheder, som er tildelt i forbindelse med støtten. Bestemmelsen er i tråd med almindelige principper i dansk lovgivning og gennemføres på baggrund af dialog med Europa-Kommissionen.

## 2. Lovforslagets hovedpunkter

### 2.1. Biobrændstofloven udvides til også at omfatte luftfart og søtransport

#### 2.1.1. Gældende ret

Den gældende biobrændstoflov, bekendtgørelse nr. 1150 af 5. september 2023 om CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav og bæredygtighed m.v. (herefter CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelsen) og bekendtgørelse nr. 595 af 26. maj 2023 om håndbog om dokumentation for opfyldelse af CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav m.v. (herefter håndbogen) har alle et altovervejende ophæng i det tidligere 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 (herefter VE I-direktivet) og det gældende VE II-direktiv, der nu er blevet revideret ved VE III-direktivet, der skal implementeres i national ret senest den 21. maj 2025 i alle medlemsstater.

VE I-direktivet og VE II-direktivet har begge kun været gældende for den del af transportsektoren, der er foregået på land. Det primære sigte har været at reducere drivhusgasudledninger i den almindelige vejtrafik, biler, busser, lastbiler, motorcykler samt jernbane, hvilket fremgår af den gældende biobrændstoflov. I biobrændstoflovens § 2 defineres »landtransport« som drift af vejgående køretøjer og jernbanedrift, og »transport« defineres som drift af vejgående køretøjer, jernbaner og mobile ikke-vejgående maskiner (fx landbrugs- og entreprenørmaskiner).

Af CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelsen fremgår det af § 3, stk. 1 og 2, at forpligtelsen til at reducere drivhusgasudledninger kun finder sted i forhold til den sektor, der er defineret som »transport«, hvilket udelukkende omfatter køretøjer m.m., der befinder sig på land, og ikke til vands eller i luften. Dog omfatter definitionen af transport også »fartøjer til sejlads på indre vandveje«, men her tænkes på fartøjer, der anvender fx floder som transportveje, hvor der transporteres gods på flodpramme og lignende. Disse fartøjer er ikke omfattet af det, der forstås ved den maritime sektor, som VE III-direktivet omfavner.

Der har med VE II-direktivets artikel 27, stk. 2, i modsætning til VE I-direktivet, været mulighed for, at luftfart og søtransport kunne bidrage mod transportmålene. Biobrændstofloven indeholder en række bemyndigelsesbestemmelser til klima-, energi- og forsyningsministeren, hvorefter denne kan fastsætte nærmere regler om reduktion af drivhusgasudledninger fra transportsektoren. Bemyndigelserne blev indført i biobrændstofloven med lov nr. 881 af 12. maj 2021 om ændring af biobrændstofloven og lov nr. 883 af 12. maj 2021 om ændring af lov om fremme af vedvarende energi, biobrændstofloven, lov om naturgasforsyning og forskellige andre love. Bemyndigelserne er blevet anvendt i CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelsen. Bemyndigelserne er

blandt andet blevet anvendt til fastsættelse af de gældende CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav i bekendtgørelsens § 3, stk. 1 og 2.

#### 2.1.2. VE III-direktivet

VE I-direktivet og VE II-direktivet har begge kun været gældende for den del af transportsektoren, der er foregået på land. Med VE III-direktivet er anvendelsesområdet for transportartiklerne, artikel 25-31 a, blevet udvidet således, at også luftfart og søtransport skal reducere udledninger af drivhusgasser.

VE III-direktivet indeholder ikke en nærmere beskrivelse af, hvilke fartøjer luftfart og søtransport omfatter i VE III-direktivet. For nærmere henvises til lovforslagets § 1 og de specielle bemærkninger til nr. 6 for en nærmere beskrivelse og uddybning.

#### 2.1.3. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

På området for landtransport har de omfattede aktører siden 2017 typisk været defineret ved at være de brændstofleverandører, der betaler energiafgift efter lovbekendtgørelse nr. 1349 af 1. september 2020 om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. (herefter mineralolieafgiftsloven). Denne konstruktion blev valgt, da de brændstofleverandører, der betaler energiafgiften, også har det fornødne kendskab til i hvilken sektor brændstoffet anvendes. For både luftfart og søtransport gælder det, at der ikke betales energiafgift, eller andre lignende afgifter for det anvendte brændstof, hvorfor den samme definitionskonstruktion ikke kan anvendes for disse sektorer, der ikke betaler energiafgift.

Udover at luftfart og søtransport ved implementeringen af VE III-direktivet bliver en del af den sektor, der skal reguleres af biobrændstofloven, vil luftfart og søtransport også blive reguleret af ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen. Som nævnt er forordningernes formål af reducere drivhusgasudledninger fra de to sektorer, ligesom det bemærkes, at metoden til reduktion af drivhusgasudledninger i de to forordninger er forskellige, hvor man i FuelEU Maritime-forordningen sætter krav til reduktion af den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet, og i ReFuelEU Aviation-forordningen sætter krav om iblanding af bæredygtige flybrændstoffer.

Med den foreslåede udvidelse af biobrændstofloven til også at omfatte luftfart og søtransport vil udvidelsen medføre, at luftfart og søtransport også vil være omfattet af de bemyndigelsesbestemmelser til klima-, energi- og forsyningsministeren, der er i den gældende biobrændstoflov. Dette vil fx være tilfældet for biobrændstoflovens gældende § 3, stk. 2, der giver en omfattende bemyndigelse til klima-, energi- og forsyningsministeren til at fastsætte regler på betydningsfulde områder i biobrændstofloven.

Med forslaget vil det f.eks. kunne være en mulighed for klima-, energi- og forsyningsministeren at fastsætte nærmere regler for luft- og søtransport i relation til anvendelse

af og krav til brændstoffer med henblik på reduktion af drivhusgasser og iblanding af vedvarende energi på luftfart- og søtransportområdet, så længe det sker i overensstemmelse med forordningerne. Eksempelvis vil klima-, energi- og forsyningsministeren, inden for reglerne i forordningerne, kunne fastsætte regler om anvendelse og størrelse af drivhusgasreduktionskrav, om iblandingskrav, om begrænsning af anvendelse af visse typer af brændstoffer og om differentierede krav til forskellige brændstofleverandører i forhold til drivhusgasreduktionskrav og iblandingskrav

Det bemærkes dog, at begge forordninger er totalharmoniserede, hvorfor den enkelte medlemsstat som udgangspunkt ikke må fastsætte andre, specifikke drivhusgasudledningskrav eller iblandingskrav end de i forordningerne fastsatte. I FuelEU Maritime-forordningen er forpligtelsen til reduktion af drivhusgasudledninger pålagt et selskab. I forordningen defineres et selskab som: »skibsejeren eller en anden organisation eller person som f.eks. forvalteren eller bareboat-befragteren, som har påtaget sig ansvaret for driften af skibet for skibsejeren og har påtaget sig alle de pligter og ansvarsområder, der pålægges ved den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening« – herefter skibsejeren. Brændstofleverandører er ikke omfattet af de specifikke drivhusgasudledningskrav, hvorfor der vil kunne fastsættes højere krav til disse. →I ReFuelEU Aviation-forordningen er forpligtelsen til reduktion af drivhusgasudledninger pålagt brændstofleverandøren, som den typisk også er i landtransportsektoren.

At FuelEU Maritime-forordningen er totalharmoniseret indebærer som nævnt, at de enkelte medlemsstater ikke kan fastsætte højere krav til skibsejerne end de, der fremgår af forordningen. Totalharmoniseringen indebærer imidlertid ikke, at der ikke kan stilles krav til andre maritime aktører. Der vil således være mulighed for at stille krav til de brændstofleverandører, der leverer brændstof til skibene, og også krav, der overstiger de drivhusgasfortrængningskrav, der stilles til skibsejerne. Størrelsen af det krav, der eventuelt skal stilles til brændstofleverandører til søtransporten vil afhænge af en række faktorer, hvoraf de vigtigste afventer politisk afklaring.

Størrelsen af kravet vil blandt andet afhænge af, hvorledes de gældende bemyndigelsesbestemmelser i eksisterende lovgivning udmøntes af regeringen.

2.1.4. Den foreslåede ordning →Det er ikke afklaret, hvorledes regeringen vil udmønte kravene i VE III-direktivet. Biobrændstofloven er en såkaldt bemyndigelseslov, hvilket indebærer, at det på visse nærmere afgrænsede områder er overladt til klima-, energi- og forsyningsministeren at fastsætte nærmere regler. Det forventes derfor, at de eventuelle krav, der måtte blive fremsat til de af biobrændstofloven omfattede aktører i forbindelse med implementeringen af VE III-direktivet vil blive fremsat i CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelsen.

Med den foreslåede udvidelse af biobrændstofloven til også

at omfatte luftfart og søtransport vil udvidelsen medføre, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at kunne fastsætte supplerende regler for området i en bekendtgørelse og foretage en smidig og rettidig administration af området i forhold til at fastsætte supplerende bestemmelser som anført under pkt. 2.2.

Med den foreslåede bestemmelse i nr. 6 vil det også blive muligt for klima-, energi- og forsyningsministeren at fastsætte nærmere regler for luftfart og søtransport i alle andre af biobrændstoflovens bemyndigelsesbestemmelser, og den vil bl.a. kunne bruges til at fastsætte alle former for regler, herunder regler om fremme af reduktion af drivhusgasser, der har sit udspring i EU-regler, herunder også regler om sanktioner, tilsyn og rapportering. Forslaget medfører således, at der også for luftfart og søtransport etableres en bred og fremtidsikret hjemmel til gennemførelse af forordningerne, direktiver, andre EU-regler, men også regler, der har et nationalt udspring.

De virksomheder, der foreslås, at blive omfattet lovgivningen, og dermed af en mulig forpligtelse til at iblande grønne drivmidler eller reducere udledningen af drivhusgasser, foreslås at være virksomheder, der leverer flydende eller gasformigt brændstof til brug i luftfart og søtransport. →For søtransportens vedkommende foreslås det med implementeringen af VE III-direktivet i lovforslaget, at det bliver de virksomheder, i det omfang de pålægges krav, der ejer brændstoffet ved leveringen af dette til maritime fartøjer, med undtagelse af levering til krigsskibe, marinehjelpefartøjer, fiskefartøjer og skibe til forarbejdning af fisk, der omfattes af lovgivningens forpligtelse til iblanding af grønne drivmidler i det brændstof, der sælges eller leveres til søtransporten, når brændstoffet leveres til fartøjerne inden for den eksklusive økonomiske zone. →For luftfartens vedkommende foreslås det med lovforslaget, at det bliver de virksomheder, der ejer brændstoffet ved levering til luftfartsselskabet, der også benævnes som luftfartsoperatører, der omfattes af lovgivningens forpligtelse til iblanding af grønne drivmidler i det brændstof, der sælges eller leveres til luftfartsselskabet.

Omfanget af luftfart- og søtransportsektoren vil som udgangspunkt følge Eurostats og Shares definitioner.

## 2.2. Supplerende bestemmelser til ReFuelEU Aviation og FuelEU Maritime

### 2.2.1. Gældende ret

Både ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne er nye forordninger, der ikke afløser tidligere forordninger på området. Direkte regulering af reduktion af drivhusgasser i luftfart og søtransport har ikke tidligere været foretaget i hverken VE II-direktivet eller i dansk ret. Biobrændstofloven indeholder ikke hjemmel til, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte straf for overtrædelse af forordningerne.

Hovedkravene i forordningerne omkring iblanding af bære-



dygtigt flybrændstof og reduktion af drivhusgasser i søtransporten, træder i kraft den 1. januar 2025.

Ud over iblandingsforpligtelsen for flybrændstofleverandører, pålægger ReFuelEU Aviation-forordningen også luftfartøjsoperatører en optankningsforpligtelse, hvorefter den årlige mængde flybrændstof, der påfyldes i en given EU-lufthavn, skal udgøre mindst 90 % af det årlige behov for flybrændstof. EU-lufthavnsforvaltningsorganet skal samtidig træffe alle nødvendige foranstaltninger for at lette luftfartøjsoperatørernes adgang til de bæredygtige flybrændstoffer.

FuelEU Maritime-forordningen giver medlemsstater mulighed for at disse fra 2030-2034 kan beslutte at udvide kravet om brug af landstrøm til at omfatte andre havne, end de allerede omfattede eller andre dele af havnene.

Endvidere gives medlemsstaterne mulighed for at udvide ovennævnte forpligtelser til ikke kun at vedrøre skibe, som er fortojet ved kaj, men også at omfatte skibe beliggende på ankerplads og andre dele af havnens områder.

Endvidere gives medlemsstaterne mulighed for at fastsætte supplerende bestemmelser bl.a. i forhold til undtagelse af specifikke færgeruter eller til udvidelse af anvendelsesområdet for bestemmelserne om landstrøm efter 2030 efter FuelEU Maritime-forordningen eller til at opnormere mindre lufthavne til EU-lufthavne efter ReFuelEU Aviation-forordningen.

Som beskrevet i pkt. 2 og pkt. 3.1.3, hvortil der henvises, er begge forordninger totalharmoniserede, hvorfor den enkelte medlemsstat, som udgangspunkt, eksempelvis ikke må fastsætte højere, specifikke drivhusgasudledningskrav eller iblandingskrav end de, der er fastsat i forordningerne.

Derudover pålægger begge forordninger medlemsstaterne at fastsætte regler om sanktioner for overtrædelse af forpligtelserne i forordningerne. Særligt ReFuelEU Aviation er karakteriseret ved, at det ikke kan udelukkes, at bødestørrelserne vil skulle justeres, når det konstateres, hvordan områderne udvikler sig. Dette indikeres bl.a. ved, at der i ReFuelEU Aviation anvendes begreber som, at *»Denne bøde skal stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning og være mindst dobbelt så høj som det beløb, der fremkommer ved at multiplicere forskellen mellem den årlige gennemsnitspris for syntetisk flybrændstof og for konventionelt flybrændstof pr. ton med den mængde flybrændstoffer, for hvilken minimumsandelene, jf. artikel 4 og bilag I, ikke er overholdt.»* Det er særligt anvendelsen af ordet »mindst«, der indikerer, at der kan blive tale om justering af bødeniveauet.

## 2.2.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

Som nævnt ovenfor er reguleringen af drivhusgasser fra luftfart og søtransport et nyt område. Der vil derfor kunne komme justeringer af området, herunder om det ønskede indhold

til de supplerende bestemmelser, som forordningerne giver medlemsstaterne mulighed for at fastsætte.

Med den foreslåede ændring af biobrændstofloven til også at omfatte luftfart og søtransport vil udvidelsen som nævnt under pkt. 2.1.3, hvortil der henvises, medføre, at luftfart og søtransport også vil være omfattet af de bemyndigelsesbestemmelser til klima-, energi- og forsyningsministeren, der er i den gældende biobrændstoflov.

Medlemsstaterne pålægges som nævnt i pkt. 2.2.1 at fastsætte et sanktionssystem for overtrædelse af henholdsvis ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne. Dette sanktionssystem vil omfatte både afgørelser i forhold til de supplerende bestemmelser og i forhold til de øvrige bestemmelser i forordningerne.

Som nævnt under pkt. 2.2.1 indikerer ordet mindst i ReFuelEU Aviation-forordningen, at domstolene vil have mulighed for at forøge bødernes størrelse i forhold til det udgangspunkt, som forordningen lægger op til. Dette vil eksempelvis kunne være tilfældet i en situation, hvor det viser sig, at det eksisterende bødeniveau er på et sådant niveau, at virksomheder kan spekulere i, at det, på grund af høje priser for bæredygtigt flybrændstof kombineret med bødeniveauet, økonomisk kan betale sig for virksomheder at ifalde en bøde frem for at opfylde sine forpligtelser i henhold til forordningerne. En sådan situation vil eksempelvis kunne opstå, hvor der ikke produceres store mængder bæredygtigt flybrændstof, og hvor det derfor kan forventes, at priserne på dette brændstof kan variere en del henover året. En høj pris i en begrænset del af året vil derfor kunne incitere til, at virksomheder kan vurdere, at det, økonomisk set, vil være billigere at ifalde en bøde fremfor at opfylde forordningens krav.

Bødeniveauet vil altid skulle kunne håndtere den situation og bødeniveauet må derfor aldrig være under et niveau, der som minimum modsvarer det dobbelte af, hvad en virksomhed ville have haft af brændstofudgifter til opfyldelse af forordningernes krav, når virksomheden ikke opfylder forordningernes krav. Dette vil skulle gælde uanset, hvornår på året den enkelte virksomhed har indkøbt sit brændstof til opfyldelse af forordningernes krav.

## 2.2.3. Den foreslåede ordning

Med den foreslåede udvidelse af biobrændstofloven til også at omfatte luftfart og søtransport vil udvidelsen medføre, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at kunne fastsætte supplerende regler for området i en bekendtgørelse og foretage en smidig og rettidig administration af området i forhold til at fastsætte supplerende bestemmelser.

Det foreslås, at der laves en bestemmelse, der bemyndiger klima-, energi- og forsyningsministeren til at fastsætte, og efterfølgende justere, straffebestemmelserne for overtrædelse af forordningerne og regler udstedt i medfør heraf. Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at klima-, energi- og for-

syningsministeren har mulighed for efterfølgende at justere strafbestemmelserne.

### 2.3. Hjemmel til gebyrfinansiering af tilsyn med forordninger om luftfart og søtransport

#### 2.3.1. Gældende ret

Både ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne er nye forordninger. Der har ikke tidligere været forordninger, der regulerer dette område. Der har ikke været gebyrfinansiering på området tidligere, hverken i henhold til EU-lovgivning eller dansk ret, herunder i biobrændstoffsloven. Der er derfor ikke noget gældende ret på området.

#### 2.3.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

Med ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne følger en række nye administrative opgaver. Det skønnes, at forordningerne som udgangspunkt vil indebære administrationsomkostninger for Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet i størrelsesordenen 1,8 mio. kr. årligt for ReFuelEU Aviation-forordningen og 3 mio. kr. årligt for FuelEU Maritime-forordningen fra 2025 og frem. Beløbsstørrelsen angives dog med forbehold, da området er nyt, hvorfor det er vanskeligt at angive et nøjagtigt beløb.

Den overvejede gebyrmodel har til hensigt at dække samtlige omkostninger, som kan henføres til Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets og Energistyrelsens administration af forordningerne. Gebyrmodellen vil sikre, at gebyrerne står i rimeligt forhold til de administrative omkostninger, der er forbundet med det administrative arbejde. Dog vil der også kunne tages hensyn til de udgifter af mere generel art, som efter et rimeligt skøn medgår til administrationen af området, herunder til kontrolforanstaltninger, som skal udføres i henhold til forordningerne.

Den overvejede model vil fx kunne indebære, at der beregnes enhedsomkostninger for administration af forordningen ved at sammenholde et administrativt budget med objektive kriterier (eksempelvis brændstofforbrug, energimængder eller drivhusgasudledninger m.v.). En model kan eksempelvis være at hvert gebyromfattet selskab pålægges omkostninger svarende til antallet af enheder (fx brændstofforbrug, energimængder eller drivhusgasudledninger), som den pågældende virksomhed står for. Derved vil gebyrsatserne afstemmes i forhold til omfanget af en aktørs aktiviteter, og vil i høj grad modsvare de administrative omkostninger, der måtte være forbundet hermed for administrationen af forordningerne. En anden model kan være at fordele gebyrerne ligeledes mellem aktørerne. Ved aktør forstås der i denne sammenhæng enhver, der er forpligtet i henhold til forordningerne.

#### 2.3.3. Den foreslåede ordning

Med lovforslaget foreslås det at indføre en hjemmel til, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan indføre en ge-

byrmodel, der skal dække dele af eller samtlige de omkostninger som kan henføres til Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet og Energistyrelsens administration af ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne. Det foreslås endvidere, at gebyrsatserne skal modsvare de administrative omkostninger, der måtte være forbundet hermed for administrationen af forordningerne. Det skønnes, at de årlige gebyrer vil udgøre en lille andel af rederiernes samlede omkostninger.

### 2.4. Fremme af frivillige mærkningsordninger for visse industriprodukter produceret med vedvarende energi og vedvarende brændstoffer og fastsættelse af beregningsmetoder

#### 2.4.1. Gældende ret

Der er ikke i dansk lovgivning fastsat regler om hverken frivillige eller obligatoriske mærkningsordninger for industriprodukter, der hævdes at være produceret med vedvarende energi og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, ligesom der ikke er fastsat regler om krav til efterlevelse af beregningsmetoder, der skal danne grundlag for anvendelse af sådanne mærkninger. Der er således i det store hele valgfrihed for virksomhederne m.fl. ved fastsættelse af mærkningsordninger, når blot de generelle krav i markedsføringsloven m.fl. er iagttaget.

#### 2.4.2. VE III-direktivet

Det fremgår af VE III-direktivets art. 22 a, stk. 2, at medlemsstaterne fremmer frivillige mærkningsordninger for industriprodukter, der hævdes at være produceret med vedvarende energi og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse. Ved sådanne frivillige mærkningsordninger angives den procentdel af vedvarende energi, der er anvendt, eller vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og som er anvendt ved anskaffelse og forbehandling, fremstilling og distribution, beregnet på grundlag af de metoder, der er fastlagt enten i Kommissionens henstilling (EU) 2021/2279 eller i ISO 14067:2018.

VE III-direktivet skal være gennemført i dansk ret senest den 21. maj 2025.

#### 2.4.3. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

På EU-plan er der en stigende interesse for at fastsætte mærkningsordninger målrettet forbrugere, herunder særligt mærkningsordninger som kan understøtte forbrugere i at træffe valg for at fremme den grønne omstilling. Europa-Parlamentet og Rådet har derfor ønsket med artikel 22 a, stk. 2, i VE III-direktivet, at medlemsstaterne skal fremme brugen af, samt en fælles metode for produkter, der er mærket som værende produceret helt eller delvist ved anvendelse af vedvarende energi eller vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, idet der skal tages hensyn til eksisterende EU-produktmærkningsmetoder og initiativer vedrørende bæredygtige produkter.

Hensigten med mærkningsordningen er, at ordningen, forudsat anvendelse af den angivne metode, vil forhindre vildledende praksis og øge forbrugernes tillid til produkterne. I betragtning af forbrugernes præference for produkter, der bidrager til miljø- og klimaændringsmålene, vil ordningen dermed ifølge VE III-direktivet stimulere efterspørgslen på markedet for disse produkter. For at sikre gennemsigtighed, sammenlignelighed og modvirke vildledning, så er det dog væsentlig, at der anvendes de samme beregningsmetoder. Med VE III-direktivets art. 22 a, stk. 2, er disse metoder fastsat til enten Kommissionens henstilling (EU) 2021/2279 eller i ISO 14067:2018.

I Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet har der været overvejet forskellige scenarier for at gennemføre forpligtelsen i artikel 22 a, stk. 2, i dansk ret. For at sikre et så velfungerende marked for vedvarende brændstoffer som muligt, er det Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets vurdering, at de frivillige mærkningsordninger fremmes bedst via information om muligheden for en frivillig ordning og ved at fastsætte krav til beregningsmetoder.

Det følger af grundlovens § 22, 2. pkt., at love skal kundgøres, og det antages, at kundgørelseskravet ligeledes gælder for bekendtgørelser. Det følger endvidere af lovtidendeloven, at bl.a. love og bekendtgørelser skal indføres i Lovtidende, samt at Lovtidende er den bindende kundgørelsesform for de retsfor skrifter, der er omfattet af lovtidendelovens kundgørelsesordning. Kravet om optagelse i Lovtidende kan fraviges ved lov, når der fastsættes en alternativ kundgørelsesmetode.

Det fremgår af VE III-direktivets art. 22 a, stk. 2, at enten Kommissionens henstilling (EU) 2021/2279 eller i ISO 14067:2018 skal anvendes som beregningsmetode, såfremt man ønsker at fastsætte en sådan mærkningsordning.

Kommissionens henstilling (EU) 2021/2279 er offentlig tilgængelig på <https://eur-lex.europa.eu/>. ISO 14067:2018 nyder imidlertid ophavsretlig beskyttelse og er en detaljeret og teknisk standard, som henvender sig til en relativ snæver kreds af professionelle erhvervsdrivende. Den kan rekvireres mod betaling hos Dansk Standard og andre standardiseringsorganer, der har ophavsretten. Dette medfører imidlertid, at sædvanlig kundgørelse i Lovtidende ikke er hensigtsmæssig.

De ophavsretlige regler er imidlertid ikke til hinder for, at der på anden måde end ved offentliggørelse i Lovtidende gives offentligheden adgang til oplysning om indholdet af forskrifterne, når blot der ikke sker kopiering m.v.

#### 2.4.4. Den foreslåede ordning

VE-lovens § 56 b indeholder generelle bestemmelser om finansielle støtteordninger til fremme af vedvarende energi, og er en gennemførelse i dansk ret af VE II-direktivets artikel 3, stk. 3, 2. pkt., artikel 6, stk. 3-4 samt artikel 19, stk. 2, tredje og fjerde afsnit.

Det foreslås, at den eksisterende overskrift til § 56 b, som

lyder »Kapitel 6 b - Generelle bestemmelser om VE-støtteordninger«, udvides med »og VE-mærkningsordninger«, således at overskriften fremadrettet affattes således: »Generelle bestemmelser om VE-støtteordninger og VE-mærkningsordninger«.

Den foreslåede nyaffattelse er en konsekvens af, at VE III-direktivets art. 22 a, stk. 2, om frivillige mærkningsordninger for industriprodukter, der hævdes at være produceret med vedvarende energi og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, gennemføres i dansk lovgivning via nyt stk. 7 til § 56 b i VE-loven, jf. nedenfor. Nyaffattelsen af overskriften har ingen materielle konsekvenser.

Det foreslås endvidere, at § 56 b, stk. 1, som lyder »Denne bestemmelse omhandler generelle bestemmelser om finansielle støtteordninger til fremme af vedvarende energi«, udvides ved, at der efter »vedvarende energi« indsættes », samt bestemmelser om frivillige VE-mærkningsordninger.«.

Med den foreslåede nyaffattelse udvides bestemmelsens anvendelsesområde til også at omfatte frivillige VE-mærkningsordninger. Nyaffattelsen giver mulighed for, at VE III-direktivets art. 22 a, stk. 2, om frivillige VE-mærkningsordninger for industriprodukter, der hævdes at være produceret med vedvarende energi og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse kan gennemføres i dansk ret via § 56 i et nyt stk. 7. Ændringen vil medføre, at det fremadrettet muliggøres, at der af bestemmelsen også kan fremgå regler om frivillige VE-mærkningsordninger.

Det foreslås at indsætte et nyt § 56 b, stk. 7, hvorefter klima-, energi- og forsyningsministeren skal informere om rammerne for frivillige mærkningsordninger for industriprodukter, der angives at være produceret med vedvarende energi og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse.

Med den foreslåede bestemmelse forpligtes klima-, energi- og forsyningsministeren til at informere om rammerne for frivillige mærkningsordninger f.eks. via informationsmateriale til brancheforeninger eller på Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets hjemmeside.

Endvidere foreslås det at indsætte et nyt § 56 b, stk. 8, hvorefter klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætter regler om, at ved sådanne frivillige mærkningsordninger, der henvises til i stk. 7, skal den angivne procentdel af vedvarende energi, der er anvendt, eller vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og som er anvendt ved anskaffelse og forbehandling, fremstilling og distribution, beregnes på grundlag af nærmere angivne metoder.

Med den foreslåede bestemmelse forpligtes klima-, energi- og forsyningsministeren til at fastsætte regler om, hvilke metoder som skal bruges som beregningsgrundlag ved de i § 56, stk. 7 nævnte mærkningsordninger. Der vil således blive fastsat regler om, at der skal anvendes enten Kommissionens henstilling (EU) 2021/2279 eller ISO 14067:2018 standarden. Såfremt disse beregningsmetoder f.eks. senere

ændres, så vil bestemmelsen kunne anvendes til at sikre, at en ændret version eller erstatning til disse beregningsmetoder skal anvendes.

Endelig foreslås det at indsætte et nyt § 56 b, stk. 9, hvorefter klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætter regler om, at de nærmere angivne metoder, der henvises til i stk. 8, ikke indføres i Lovtidende. Ministeren fastsætter i den forbindelse regler om, hvordan oplysning om indholdet kan fås.

Forslaget til § 56 b, stk. 9, vil blive anvendt til at fastsætte regler om, at der ikke vil ske kundgørelse af ISO 14067:2018 standarden. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4.3 ovenfor. Det forventes i stedet, at der vil blive fastsat regler om, at indholdet af forskriften kan fås ved gennemsyn i Energistyrelsen.

## 2.5. Rapportering til EU-databasen

### 2.5.1. Gældende ret

Ifølge § 12, stk. 1, nr. 2, i lov om gasforsyning skal et transmissionsselskab, en transmissionssystemejer og en systemoperatør sikre og måle kvaliteten af den gas, der leveres fra eller til transmissionssystemet. Det fremgår af § 12, stk. 3, i lov om gasforsyning, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om gennemførelsen af bestemmelserne i stk. 1, herunder regler om afgrænsning af opgaverne, jf. dog § 23 a.

Ifølge § 14, stk. 1, nr. 2, i lov om gasforsyning skal et distributionsselskab sikre og måle kvaliteten af den gas, der leveres til og fra distributionssystemet i det område, hvor selskabet varetager distributionsvirksomhed. Det fremgår af § 14, stk. 2, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om gennemførelsen af bestemmelserne i stk. 1, herunder regler om forbrugernes ret til at modtage oplysningerne flere gange årligt, elektronisk, og uden at der opkræves særskilt gebyr, regler om virksomhedernes opgaver og mål for de energibesparelser, som virksomhederne samlet eller enkeltvis skal sikre bliver opnået, regler om dokumentation, indberetning og verifikation samt regler om afholdelse af nærmere angivne fællesomkostninger.

Gasforsyningsloven indeholder ikke i dag bestemmelser om en EU-database indeholdende oplysninger om målinger af den gas, der leveres fra eller til transmissionssystemet eller til og fra distributionssystemet. Derfor indeholder gasforsyningsloven heller ikke oplysninger om aktørers pligter i den forbindelse.

### 2.5.2. VE III-direktivet

Europa-Kommissionen er forpligtet til at idriftsætte en EU-database, som gør det muligt at spore flydende og gasformige vedvarende brændstoffer og genanvendte kulstofbrændsler pr. 21. november 2024, ifølge artikel 31a, stk. 1, i VE III-direktivet.

Ifølge artikel 31a, stk. 5, i VE III-direktivet sikrer medlemsstaterne inden for deres nationale retlige rammer, at nøjagtigheden og fuldstændigheden af de oplysninger, som de økonomiske aktører indlæser i databasen, kontrolleres, f.eks. ved hjælp af certificeringsorganer inden for rammerne af frivillige eller nationale ordninger, der er anerkendt af Kommissionen i henhold til direktivets artikel 30, stk. 4, 5 og 6, og som kan suppleres med en oprindelsesgarantiordning.

### 2.5.3. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

Der er behov for kontrolmekanismer for at sikre, at bæredygtighedsoplysninger indtastet af virksomheder i EU-databasen, som skal idriftsættes ifølge artikel 31a, stk. 1, i VE III-direktivet, er korrekte. Europa-Kommissionen har oplyst, at transmissionsselskaber og distributionsselskaber vil skulle videregive målinger af injicering og udtagning af gas fra gassystemet til en sådan EU-database for at sikre korrektheden af virksomheders indberetning af gasproduktion og gasforbrug.

Der er ikke i gældende ret hjemmel til at fastsætte regler om, at et transmissionsselskab eller distributionsselskab skal videregive gasmålinger til en EU-database og verificere indberettede målinger fra økonomiske aktører. Der vurderes derfor at være behov for at indsætte en specifik lovhjemmel for klima-, energi- og forsyningsministeren til at fastsætte sådanne regler.

### 2.5.4. Den foreslåede ordning

Det foreslås at indsætte hjemmel i gasforsyningsloven til, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at et distributionsselskab, et transmissionsselskab, en transmissionssystemejer eller en systemoperatør skal videregive gasmålinger til en EU-database og verificere indberettede målinger fra økonomiske aktører.

For nærmere om forslaget henvises til lovforslagets § 3, nr. 2 og 3, og bemærkningerne hertil.

## 2.6. Batterioplysninger

### 2.6.1. Gældende ret

Efter lov om miljøbeskyttelse, § 9 u til 9 x, gælder et producentansvar for batterier. Reglerne herom har til hensigt at fremme en cirkulær produktion og genanvendelse af batterier, og at sikre en effektiv forbrugerbeskyttelse. Reglerne indebærer en række bemyndigelser til at fastsætte oplysningsforpligtelser for batteriproducenter og importører. Bl.a. har miljøministeren efter § 9 x bemyndigelse til at fastsætte regler om producenter, importørers og forhandleres pligt til at oplyse slutbrugere af batterier og akkumulatorer om de potentielle virkninger for miljøet og menneskers sundhed af de stoffer, der benyttes i batterier og akkumulatorer. Endvidere kan miljøministeren fastsætte regler om producenters, importørers og forhandleres pligt til at oplyse om betydningen af den påførte mærkning i forbindelse med markedsfø-

ring af batterier og akkumulatører. Endelig kan miljøministeren fastsætte regler om, at producenter og importører af batterier og bilbatterier har pligt til at afgive oplysninger om mængde, type og kemisk sammensætning af batterier og akkumulatører, der er markedsført, tilbagetaget, genanvendt eller på anden måde nyttiggjort.

Miljøministerens bemyndigelser er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1453 af 7. december 2015 om batterier og akkumulatører og udtjente batterier og akkumulatører. I bekendtgørelsen indgår en række definitioner for batterier, herunder for bærbare batterier, industribatterier, bilbatterier. Der er regler om mærkning af batterier, så det kan ses, hvem der er producent eller importør, og der er herudover regler om, at producenter og importører skal give vejledning om de potentielle virkninger for miljøet og menneskers sundhed af de stoffer, der benyttes, m.m.

Reglerne, som er udstedt i henhold til lov om miljøbeskyttelse, vil skulle ændres som følge af ny EU-regulering, navnlig efter vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) nr. 2023/1542 af 12. juli 2023 om batterier og udtjente batterier (herefter batteriforordningen). Det skyldes, at reglerne om producentansvar for batterier fremover bliver reguleret i forordningen, og derfor ikke længere skal implementeres i henhold til Europa-Parlamentet og Rådets direktiv, nr. 2006/66/EC, af 6. september 2006, om batterier og akkumulatører og udtjente batterier og akkumulatører (batteridirektivet).

Elforsyningsloven indeholder ingen regler for batterier som sådan. Begrebet ”energilagring” er en del af elforsyningslovens anvendelsesområde, og en virksomhed, der ernærer sig ved energilagring i elektricitetssystemet, er defineret som en elektricitetsvirksomhed. Ifølge elforsyningslovens § 9 er klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiget til at fastsætte regler om VE-egenforbrugere, borgerenergifællesskaber, VE-fællesskaber og aggregatorvirksomheder, herunder om deltagelse på elektricitetsmarkedet, produktion, forbrug og lagring af elektricitet m.v. Bemyndigelsen er dog alene rettet mod f.eks. lagringsaktiviteter, der kan iværksættes af de nævnte grupper, fællesskaber eller virksomheder.

Der er herudover enkelte regler om, at energilagring (anvendelse af større batterier til f.eks. husstande) kan indgå i de interne elektricitetsforbindelser, som elkunder og elproducenter kan opføre bag hovedmåleren, der kan være tilsluttet det kollektive net. Dette fremgår nærmere i bekendtgørelse om interne elektricitetsforbindelser. Herudover skal netvirksomheder ifølge bekendtgørelse om varetagelse af netvirksomhedsaktiviteter hvert andet år udarbejde netudviklingsplaner, hvori det blandt andet skal vurderes, hvilke behov netvirksomhederne har for at anskaffe fleksibilitetsydelse. Heri indgår bl.a. en vurdering om de potentielle lagringsaktiviteter.

Reglerne om energilagring er fastsat for at kunne implementere de tilsvarende regler i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) nr. 2019/944 af 5. juni 2019 om fælles regler

for det indre marked for elektricitet (herefter elmarkedsdirektivet), som primært relaterer sig til energilagringsaktiviteters interaktion og værdiskabelse i det kollektive elforsyningsnet.

## 2.6.2. VE III-direktivet

VE III-direktivets artikel 20 a indebærer nye regler om systemintegration, som skal implementeres i dansk ret.

Af artikel 20 a, stk. 3, fremgår følgende:

”Ud over kravene fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1542 sikrer medlemsstaterne, at producenter af husholdnings- og industribatterier giver batteriejere og -brugere samt tredjeparter, der med udtrykkeligt samtykke handler på ejernes og brugernes vegne, såsom byggeenergistyrvirksomheder og deltagere på elektricitetsmarkedet, adgang til grundlæggende oplysninger om batteristyringssystemet herunder batterikapacitet, sundhedstilstand, ladetilstand og strømsætpunkt, på ikkediskriminerende vilkår, uden omkostninger og i overensstemmelse med databeskyttelsesreglerne.

Medlemsstaterne vedtager foranstaltninger med henblik på at kræve, at køretøjsfabrikanter stiller køretøjsdata om batteriets sundhedstilstand, batteriets ladetilstand, batteriets strømsætpunkt, batterikapacitet samt, hvor det er relevant, elektriske køretøjers placering til rådighed i realtid for ejere og brugere af elektriske køretøjer samt for tredjeparter, der handler på ejernes og brugernes vegne, såsom deltagere på elektricitetsmarkedet og udbydere af elektromobilitetstjenester, på ikkediskriminerende vilkår og uden omkostninger, i overensstemmelse med databeskyttelsesreglerne og ud over de yderligere krav vedrørende typegodkendelse og markedsovervågning, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858.”

Der skal således gennemføres regler i dansk ret om, at producenter af husholdnings- og industribatterier, og elkøretøjsfabrikanter, skal stille grundlæggende oplysninger til rådighed for ejere, brugere og tredjeparter, der med udtrykkeligt samtykke handler på ejernes og brugernes vegne. Det bemærkes, at der er en sproglig uoverensstemmelse mellem den danske version af bestemmelsen, og den engelske version. I den engelske version er det anført, at producenter af husholdnings- og industribatterier skal give ”real time access to basic battery management system information (...)”, hvor det alene er i forhold til elektriske køretøjer, at adgangen skal stilles ”til rådighed i realtid” ifølge den danske oversættelse. Det vurderes, at den engelske version af bestemmelsen er tættest på bestemmelsens praktiske fortolkning, hvorfor bestemmelsen indebærer, at der skal gives realtidsadgang til oplysningerne, uanset hvilke producenter der er tale om.

Det følger af ovennævnte, at der skal gives realtidsadgang til oplysninger i batteristyringssystemer, eller elkøretøjer, herunder om batterikapacitet, sundhedstilstand, ladetilstand og strømsætpunkt. For elkøretøjer skal der gives adgang til oplysninger om elektriske køretøjers placering, hvor det er

relevant. Det fremgår ikke af bestemmelsen, hvordan denne relevans nærmere bestemmes.

I VE III-direktivets artikel 1, nr. 1, litra d indgår flere definitioner for de ovennævnte begreber.

Et husholdningsbatteri er defineret som ”et selvstændigt genopladeligt batteri med en nominel kapacitet på over 2 kWh, som er egnet til installation og anvendelse i husholdningsmiljøer”.

Et industribatteri er defineret med henvisning til den relevante definition i batteriforordningens artikel 3, stk. 1, nr. 13: ”et batteri, der er specifikt designet til industrielle formål, beregnet til industrielle formål efter at have været genstand for forberedelse til formålsændring eller formålsændring, eller ethvert andet batteri, der vejer over 5 kg, og som hverken er et elkøretøjsbatteri, et LMT-batteri eller et startbatteri.”

Det samme gælder definitionen på et elkøretøjsbatteri i batteriforordningens artikel 3, stk. 1, nr. 14: ”et batteri, der er specifikt designet til at levere strøm til trækraft i hybrid- eller elkøretøjer i klasse L som fastsat i forordning (EU) nr. 168/2013, og som vejer over 25 kg, eller et batteri, der er specifikt designet til at levere strøm til trækraft i hybrid- eller elkøretøjer i klasse M, N eller O som fastsat i forordning (EU) 2018/858”.

”Husholdningsbatteri” er således et nyt begreb for batterier, der referer til lagringen af elektricitet i husholdninger, med en så tilstrækkelig kraft (over 2 kWh), at de klart adskiller sig fra de velkendte bærbare batterier, der almindeligvis anvendes til forbrugsgenstande i hjemmet.

Der er herudover definitioner på de oplysninger, som der skal gives adgang til i systemerne.

Oplysninger om ”ladetilstand” refererer til batteriforordningens artikel 3, stk. 1, nr. 27: ”den tilgængelige energi i et batteri udtrykt som en procentdel af dets nominelle kapacitet som oplyst af fabrikanten.”

Oplysninger om sundhedstilstand refererer til batteriforordningens artikel 3, stk. 1, nr. 28: ”et mål for et genopladeligt batteris generelle tilstand og evne til at levere den specificerede ydeevne i forhold til dets oprindelige tilstand.”

Definitionen på ”strømsætpunkt” er dog ikke defineret i batteriforordningen, men i VE III-direktivets artikel 1, nr. 1, litra d, som: ”de dynamiske oplysninger, der opbevares i et batteris styringssystem, som foreskriver de elektriske strøm-indstillinger, som batteriet optimalt bør anvende under en opladning eller afladning, således at dets sundhedstilstand og operationelle anvendelse optimeres.”

Artikel 20 a, stk. 3 i VE III-direktivet har til formål at sikre lige forbrugsvilkår for batterier, uanset om der er tale om husholdnings-, industri- eller elkøretøjsbatterier, således

at alle ejere, brugere og relevante tredjeparter, kan opnå adgang til de samme oplysninger om batterierne.

Formålet er herudover at bidrage til, at tredjeparter som handler på elmarkedet, såsom aggregatorer eller forvaltere af bygningsenergisystemer, har de nødvendige data for at kunne levere de fleksibilitets- og balancerings-tjenester på elmarkedet, der omfatter batterier og elkøretøjer.

Ifølge artikel 20 a, stk. 3 skal reglerne i bestemmelsen finde anvendelse ”udover” kravene som er fastsat i batteriforordningen. For så vidt angår reglerne om elkøretøjsbatterier finder artikel 20 a, stk. 3 anvendelse udover de yderligere krav vedrørende typegodkendelse og markedsovervågning, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2018/858.

Der er derfor en sammenhæng mellem reglerne i artikel 20 a, stk. 3, og batteriforordningen. Sammenhængen vedrører batteriforordningens artikel 14, som finder anvendelse fra den 18. august 2024, og artikel 77, som finder anvendelse fra den 18. februar 2027. Disse bestemmelser omhandler ligeledes batteriproducenters- og elkøretøjsproducenters deling af oplysninger om de samme typer af batterier. Formålet med reglerne er dog at fremme en levetidsforlængelse og genanvendelse af batterierne. Der vil være et overlap i mellem reglerne, da begge bestemmelser forudsætter en deling af bl.a. kapacitetsoplysninger og oplysninger om batteriets sundhedstilstand, på gratis, ikkediskriminerende vilkår.

Gennemførelsen af artikel 20 a, stk. 3 vil forudsætte, at der fastsættes et nationalt tilsyn med evt. sanktionsmuligheder, for at sikre at reglerne overholdes.

#### 2.6.3. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet vurderer, at artikel 20 a, stk. 3, i mangel af nationale regler om at sikre adgang til de specifikke oplysninger, som nævnes i bestemmelsen, skal gennemføres i dansk ret senest den 21. maj 2025. Dette forudsætter, at reglerne kan fastsættes ved bekendtgørelse efter nye bemyndigelser til klima-, energi- og forsyningsministeren, om oplysningerne, om måden, adgangen til oplysningerne kan opnås, og hvordan der skal føres tilsyn med overholdelsen af reglerne.

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet vurderer, at direktivbestemmelsen kan bidrage til udviklingen af fleksibilitets- og balanceringsydelser fra aggregering af batterier, ladestander og elbiler. Reglerne kan derfor bidrage til at lette integrationen af VE i Danmark, og give muligheder for, at endnu flere kan agere på elmarkedet.

Regulering af batteriområdet er imidlertid nyt på Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets område, og forudsætter derfor, at der i højere grad etableres et vidensgrundlag om batteribranchen. Derfor vil Energistyrelsen igangsætte dels en branchedialog om mulighederne for, at branchen kan ef-

terleve bestemmelserne, dels et øget myndighedssamarbejde med andre ministerier på området.

På tidspunktet for høringen af dette lovforslag, har der ikke været fuld afklaring om rækkevidden af artikel 20 a, stk. 3, hvorfor Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet ikke har kunnet opgøre de potentielle erhvervsøkonomiske konsekvenser. Konsekvenserne skal derfor vurderes nærmere i forbindelse med udnyttelsen af de bemyndigelser, som foreslås.

Herudover skal tilsynsopgaven afklares nærmere i forbindelse med udnyttelsen af de nye bemyndigelser. Da bestemmelsen i artikel 20 a, stk. 3, refererer til de tilsvarende krav om datadeling efter batteriforordning, er det afgørende for Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, at der ikke opstår parallelle tilsyn for bestemmelser, der svarer til hinanden, og som kan omfattes af samme tilsynsprocedurer. Der skal derfor foretages en ressortafklaring om tilsynsopgaverne. Af denne grund bør lovforslagets bemyndigelser tage højde for, at opgaven vil kunne placeres uden for Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, hvor det er relevant.

#### 2.6.4. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at ejere og brugere af husholdnings- og industribatterier, herunder tredjeparter, der med udtrykkeligt samtykke handler på ejernes eller brugernes vegne, skal have adgang til grundlæggende oplysninger i batteristyringssystemerne, herunder om hvordan adgangen skal opnås.

Det foreslås endvidere, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at ejere og brugere af elkøretøjer, herunder tredjeparter, der med udtrykkeligt samtykke handler på ejernes eller brugernes vegne, skal have adgang til grundlæggende oplysninger om køretøjsbatterierne og køretøjernes placering, herunder om hvordan adgangen skal opnås.

Herudover foreslås, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at fastsætte regler om tilsyn med overholdelsen af sådanne regler, og at klima-, energi- og forsyningsministeren efter forhandling med relevante minister kan fastsætte regler, hvorefter andre offentlige myndigheder bemyndiges til at føre tilsyn med overholdelse af reglerne.

Forslaget indebærer at det vil være klima-, energi- og forsyningsministeren, der gennemfører VE III-direktivets artikel 20 a, stk. 3, inden for rammerne af elforsyningsloven, og at de nødvendige tilsynsregler vil kunne fastsættes således, at andre offentlige myndigheder bemyndiges til at udføre tilsynet for reglerne. Reglerne for tilsynsopgaven vil dog afhænge af nærmere ressortafklaring mellem de relevante ministre, herunder klima-, energi- og forsyningsministeren, miljøministeren og erhvervsministeren.

De foreslåede bestemmelser giver mulighed for flere for-

skellige implementeringsmodeller, alt afhængigt af de EU-retlige rammer og relevante branchemæssige afklaringer.

Bestemmelserne giver f.eks. mulighed for, at klima-, energi- og forsyningsministeren vil kunne fastsætte regler om, at adgangen til oplysninger for batteristyringssystemerne eller elkøretøjerne kan sikres af andre end producenterne, hvis dette er aftalt, eller at adgangen til oplysningerne skal stilles til rådighed efter anmodning til en producent, importør, distributor, eller andre, der handler på producentens vegne.

Forslaget indebærer, at de oplysninger, der fremgår af artikel 20 a, stk. 3, herunder batterikapacitet, sundhedstilstand, ladetilstand og strømsætpunkt, og oplysninger om elektriske køretøjers placering, vil kunne indgå i de regler, der skal fastsættes ved bekendtgørelse. Der vil herudover kunne fastsættes regler om, at der skal gives adgang til andre oplysninger, såfremt de er nødvendige for at kunne gennemføre artikel 20 a, stk. 3 i VE III-direktivet mest hensigtsmæssigt.

Forslaget indebærer, at der vil kunne fastsættes regler om, hvordan adgangen skal opnås. Reglerne kan f.eks. udgøre eller henvise til tekniske forskrifter for batteristyringssystemerne, for elkøretøjerne, eller for de databaserede systemer. Det vil være nødvendigt, at der fastsættes regler om, at oplysningerne skal stilles til rådighed i realtid.

Forslaget vil herudover indebære, at der vil kunne fastsættes regler om, at adgangen til oplysningerne skal stilles til rådighed uden omkostninger, på ikkediskriminerende vilkår, og i overensstemmelse med databeskyttelsesreglerne, som forudsættes af artikel 20 a, stk. 3 i VE III-direktivet. Der vil i øvrigt kunne fastsættes regler om andre vilkår for deling af data om batterierne eller elkøretøjerne, hvor dette er nødvendigt af hensyn til at sikre sammenhængen med reglerne, som fremgår i batteriforordningen, eller andre EU-regler i øvrigt.

Endeligt indebærer forslaget, at der vil kunne fastsættes regler om enhver form for tilsyn med reglerne overholdelse, herunder f.eks. om klagerettigheder og klagesagsbehandling, markedsovervågning m.v., samt om, at andre offentlige myndigheder bemyndiges til at føre tilsyn med reglerne, i henhold til nærmere forhandling med relevante ministre. De konkrete tilsynsregler, der vil skulle udmøntes, vil dog afhænge af dialog med øvrige offentlige myndigheder.

De kommende bekendtgørelsesregler vil forventeligt træde i kraft på implementeringsfristen, den 21. maj 2025.

## 2.7. Den finansielle støttes stabilitet

### 2.7.1. Gældende ret

Det overordnede hensyn i lovforslagets § 56 b, stk. 6, er at sikre, at omfanget af og betingelserne for VE-støtteordninger ikke revideres på en måde, som har negative konsekvenser for de rettigheder, som er tildelt i forbindelse med støtten. Dette hensyn er sikret i både statsretten og i EU-retten.

### 2.7.2. VE II-direktivet

Artikel 6, stk. 1, har til formål at sikre modtagere af finansiel støtte til vedvarende energi mod negative revideringer af støtten. Af artikel 6, stk. 1, fremgår, at omfanget af og betingelserne for støtten til projekter for vedvarende energi ikke skal revideres på en måde, som har negative konsekvenser for de rettigheder, som er tildelt i forbindelse med støtten, og som undergraver den økonomiske levedygtighed af projekter, der allerede nyder godt af støtte.

Det følger yderligere af bestemmelsen, at denne tilpasning ikke vedrører tilpasninger, der er nødvendige for at overholde artikel 107 og 108 i Traktat om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF).

I TEUF artikel 107 reguleres forbud mod statsstøtte og undtagelser fra forbuddet, og i TEUF artikel 108 reguleres procedure for vedtagelse af retsakter om statsstøtte og Europa-Kommissionens beføjelser.

Artikel 6, stk. 1 har ikke tidligere været gennemført direkte i danske retsregler, men bestemmelsen har haft gyldighed siden VE II-direktivets gennemførelsesfrist den 30. juni 2021, eftersom direktivbestemmelser er vertikalt umiddelbart anvendelige fra gennemførelsesfristen.

### 2.7.3. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

Danmark modtog den 29. september 2022 en begrundet udtalelse vedrørende mangelfuld kommunikation af gennemførelsen af VE II-direktivet. Af den begrundede udtalelse fremgik, at Europa-Kommissionen ikke kunne se, hvordan Danmark havde gennemført en række bestemmelser i VE II-direktivet herunder artikel 6, stk. 1.

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet har tidligere anset artikel 6, stk. 1 som en bestemmelse rettet mod offentlige myndigheder, hvor der i det konkrete tilfælde ikke var behov for, at gennemføre direktivbestemmelsen direkte i national lovgivning. Bestemmelsen er umiddelbart gældende i Danmark, og bestemmelsen vil - uanset om bestemmelsen er gennemført i danske retsakter eller ej - have virkning over for myndigheder.

Det følger dog af almindelig implementeringspraksis af EU-direktiver, at alle bestemmelser som vedrører pligter og rettigheder for private virksomheder og borgere skal gennemføres i danske retsregler. Europa-Kommissionen har i foråret 2024 givet udtryk for, at de mener, at artikel 6, stk. 1, udgør en rettighed som skal gennemføres direkte i dansk ret.

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet vurderer på den baggrund, at bestemmelsen bør gennemføres direkte i dansk lovgivning.

### 2.7.4. Den foreslåede ordning

Den foreslåede ordning vil indebære, at VE II-direktivets artikel 6, stk. 1, gennemføres i VE-lovens § 56 b, hvor der

i forvejen er fastsat generelle regler om bl.a. finansielle støt-teordninger, og hvor Danmark bl.a. har gennemført artikel 6, stk. 3-4 i VE II-direktivet. Der gøres opmærksom på, at VE-lovens § 56 b med nærværende lovforslag udvides til også at inkludere regler om frivillige mærkningsordninger (se afsnit 2.4).

En gennemførelse af artikel 6, stk. 1, vil ikke have konsekvenser for retstilstanden i dansk ret, da danske myndigheder allerede er forpligtet til at efterleve bestemmelsen.

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet vurderer, at gennemførelsen af bestemmelsen i VE-loven vil bidrage til transparens for private virksomheder og borgere. Derudover vil gennemførelsen gøre det klarere for myndigheder, at hensynet til støttemodtager og beskyttelsen af VE-projekters økonomiske levedygtighed er et afgørende hensyn ved eventuelle justeringer af VE-støtteordninger.

## 3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget indebærer økonomiske konsekvenser og implementeringsmæssige konsekvenser for staten. Der er ingen konsekvenser for kommuner og regioner. For de enkelte delområder bemærker Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet følgende:

### 3.1. Implementering af EU-regler (VE III-direktivet, FuelEU Maritime og ReFuelEU Aviation) om transportbrændstoffer

VE III-direktivets artikel 25, stk. 1, indeholder et kombineret krav i 2025, hvor avancerede biobrændstoffer, avanceret biogas (produceret af de råprodukter, der er opført i bilag IX, del A, til VE III-direktivet) og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse skal udgøre mindst 1 pct. af den energi, der leveres til transportsektoren (2025-kravet). VE III-direktivet giver endvidere mulighed for, at biogas, som er injiceret i det danske gassystem og hvis bæredygtighedsbeviser er anvendt i Danmark, kan bidrage til opfyldelse af det kombinerede krav, uagtet faktisk forbrug i transportsektoren.

Regeringen har besluttet, at opfylde 2025-kravet med det nationale CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav og ved at medtælle biogas injiceret i det danske gassystem ved indberetning til Eurostat. Da biogassen allerede anvendes i Danmark, og brændstofleverandørerne i forvejen er underlagt et CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav, skønnes opfyldelsen af 2025-kravet ikke at medføre yderligere økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

Der udestår politisk afklaring om implementering af de øvrige dele af transportartiklerne i VE III-direktivet i 2030. På den baggrund er det ikke på nuværende tidspunkt muligt at skønne over de statsfinansielle konsekvenser ved implementeringen i 2030. Den nærmere rækkevidde af implementeringen af VE III-direktivet vil blive klarlagt senere, og vil bero på en politisk aftale. Formålet med lovforslaget



er som udgangspunkt at sikre tilstrækkelig lovhjemmel til at kunne implementere de konkrete regler i CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelsen og CO<sub>2</sub>e-håndbogen.

De enkelte medlemsstater pålægges forskellige tilsynsforpligtelser i begge forordninger (FuelEU Maritime og ReFuelEU Aviation) som vil være forbundet med økonomiske konsekvenser. For ReFuelEU Aviation-forordningen skønnes tilsynsforpligtelserne at lede til økonomiske konsekvenser på ca. 1,8 mio. kr. årligt og 3 mio. kr. årligt for FuelEU Maritime-forordningen fra 2025. Det vurderes, at det er muligt, helt eller delvist, at dække myndigheders administrationsudgifter ved at pålægge gebyrer over for selskaber der er omfattet af forordningerne.

Derudover pålægger begge forordninger medlemsstaterne at fastsætte et sanktionssystem for de forpligtedes overtrædelse af forordningerne. Sanktionerne vil skulle bestå af bøder efter almindelige retsprincipper i Danmark.

Det bemærkes, at ReFuelEU Aviation forordningen skønnes at lede til et afledt afgiftstab. Da forordningen har direkte retsvirkning beskrives disse konsekvenser ikke yderligere i indeværende lovforslag.

### 3.2. Bestemmelser om frivillige mærkningsordninger for industriprodukter

Det må forventes, at bestemmelser om frivillige mærkningsordninger for industriprodukter medfører en mindre indledende vejledningsindsats for Energistyrelsen, som vil indebære et begrænset ressourcetræk i 2025.

### 3.3. Bestemmelser om batterioplysninger

De økonomiske eller implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige, kan endnu ikke fastslås, da der på tidspunktet for lovforslagets udarbejdelse endnu ikke er ressortafklaring om de nødvendige tilsynsopgaver. Afklaring herom afhænger af en helhedsbedømmelse af det tilsyn, der skal etableres, for at gennemføre dels VE III-direktivets artikel 20 a, stk. 3, og reglerne efter batteriforordningen, som supplerer hinanden.

Tilsynet vil kunne etableres som enten et reaktivt tilsyn, med klagemuligheder og eventuelle sanktioner, eller som et aktivt tilsyn i form af stikprøvekontroller, m.v.

De økonomiske eller implementeringsmæssige konsekvenser vil blive opgjort ved fastsættelsen af regler på bekendtgørelsesniveau, der skal træde i kraft den 21. maj 2025.

### 3.4. Øvrige økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Bestemmelserne relateret til EU-databasen og gennemførelsen af bestemmelsen om den finansielle støttes stabilitet har ikke økonomiske og implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige.

De syv principper for digitaliseringsklar lovgivning vurderes

grundlæggende iagttaget med den gældende § 58 b i lov om fremme af vedvarende energi, § 7 a i biobrændstofloven, § 44 b i lov om gasforsyning samt § 92 b i lov om elforsyning. Det følger heraf, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at kommunikation om forhold, som er omfattet af disse love, af bestemmelser fastsat i henhold til loven eller af EU-retsakter om forhold omfattet af loven, skal ske digitalt. Særligt relevant for dette lovforslag er princip 1 om enkle og klare regler, hvor Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet generelt har tilstræbt en simpel regulering, og implementering af VE III-direktivet gennemføres i de samme love og bekendtgørelser, hvor VE II-direktivet er implementeret.

## 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget indebærer økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet, hvoraf en stor del af konsekvenserne først kan opgøres, når lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser udmøntes.

For de enkelte delområder bemærker Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet følgende:

### 4.1. Implementering af EU-regler (VE III-direktivet, FuelEU Maritime og ReFuelEU Aviation) om transportbrændstoffer

VE III-direktivets artikel 25, stk. 1, indeholder et kombineret krav i 2025, hvor avancerede biobrændstoffer, avanceret biogas og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse (PtX-brændstoffer) skal udgøre mindst 1 pct. af den energi, der leveres til transportsektoren (2025-kravet). VE III-direktivet giver endvidere mulighed for, at biogas, som er injiceret i det danske gassystem og hvis bæredygtighedsbeviser er anvendt i Danmark, kan bidrage til opfyldelse af det kombinerede krav, uagtet faktisk forbrug i transportsektoren.

Regeringen har besluttet at opfylde 2025-kravet med det nationale CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav og ved at medtælle biogas injiceret i det danske gassystem ved indberetning til Eurostat. Da biogassen allerede anvendes i Danmark, og brændstofleverandørerne i forvejen er underlagt CO<sub>2</sub>e-fortrængningskravet, skønnes opfyldelsen af 2025-kravet ikke at medføre yderligere økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Der udestår politisk afklaring om implementering af transportartiklerne i VE III-direktivet i 2030. Det er derfor ikke muligt på nuværende tidspunkt at skønne over de erhvervsøkonomiske konsekvenser ved implementeringen i 2030. Den nærmere rækkevidde af bestemmelsen, og de dermed forbundne erhvervsøkonomiske og administrative konsekvenser vil blive klarlagt senere, og vil bero på en politisk aftale. Formålet med lovforslaget er som udgangspunkt at sikre tilstrækkelig lovhjemmel til at kunne implementere

de konkrete regler i CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelsen og CO<sub>2</sub>e-håndbogen.

Lovforslaget vil tilvejebringe en hjemmel for klima-, energi- og forsyningsministeren til at kunne fastsætte regler om gebyrfinansiering af aktørers betaling til dækning af myndigheders omkostninger til administration af ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen og af regler udstedt i relation hertil. I forhold til ReFuelEU Aviation-forordningen skønnes disse at ville udgøre 1,8 mio. kr., og i forhold til FuelEU Maritime-forordningen skønnes disse at ville udgøre 3 mio. kr.

#### **4.2. Bestemmelse om frivillige mærkningsordninger for industriprodukter**

Forslaget til indsættelse af ny bestemmelse om frivillige mærkningsordninger for industriprodukter vurderes samlet set ikke at have økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget vurderes samtidig ikke direkte at medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet, idet der er tale om frivillige mærkningsordninger. Der bliver således ikke stillet offentlige krav om anvendelse af mærkninger, men udelukkende til anvendelse af metode, hvis den enkelte virksomhed/interesseorganisation m.fl. selv ønsker at anvende muligheden for mærkning.

#### **4.3. Rapportering til EU-databasen**

De to foreslåede bemyndigelser angående rapportering og verifikation af gasmålerdata til EU-databasen for vedvarende brændstoffer forventes at anvendes til at fastsætte forpligtelser for gastransmissionsselskaber og gasdistributions-selskaber. Det forventes at medføre omkostninger for transmissions-selskab og distributions-selskab til at administrere indberetning af målerdata til den omtalte EU-database. Det omhandler gasmålerdata, som det vurderes, at de nævnte selskaber indsamler i forvejen.

Der forventes ingen væsentlige negative økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet som følge af udstedelse af regler i medfør af de to bemyndigelser angående rapportering til EU-databasen.

#### **4.4. Bemyndigelser til regler om batterioplysninger**

De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet kan endnu ikke fastslås, da der på tidspunktet for lovforslagets udarbejdelse endnu ikke er fuld afklaring om, hvor langt den nationale regulering skal række, set i forhold til batteriforordningen. Det gælder dels spørgsmålet om, hvilke batterityper, der skal omfattes af de nationale regler, samt hvor længe de nationale regler vil have virkning. De økonomiske og administrative konsekvenser afhænger endvidere af, hvordan tilsynsopgaven bliver fastlagt.

Der vil fortsat skulle indhentes vejledning og bidrag fra Europa-Kommissionen og batteribranchen om de muligheder der er, for at gennemføre bestemmelsen i en dansk kontekst, og hvilke omkostninger det indebærer.

En endelig afklaring om de økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet vil af ovenstående grunde blive fastlagt i forbindelse med processen for de kommende bekendtgørelser.

#### **4.5. Den finansielle støttes stabilitet**

Gennemførelsen af bestemmelsen om den finansielle støttes stabilitet har ikke økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### **5. Administrative konsekvenser for borgerne**

Lovforslaget forventes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

#### **6. Klimamæssige konsekvenser**

Lovforslaget indebærer klimamæssige konsekvenser. For de enkelte delområder bemærker Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet følgende:

##### **6.1. Implementering af EU-regler (VE III, FuelEU Maritime og ReFuelEU Aviation) om transportbrændstoffer**

Regeringen har besluttet, at opfylde 2025-kravet med det nationale CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav ved at medtælle biogas injiceret i det danske gassystem ved indberetning til Eurostat. Da biogassen allerede anvendes i Danmark, og brændstofleverandørerne i forvejen er underlagt et CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav, skønnes opfyldelsen ikke at medføre klimamæssige konsekvenser.

Der udestår politisk afklaring om implementering af transportartiklerne i VE III-direktivet i 2030. Den nærmere rækkevidde af bestemmelsen og de dermed forbundne klimamæssige konsekvenser vil blive klarlagt senere, og rækkevidden vil bero på en politisk aftale. Formålet med lovforslaget er som udgangspunkt at sikre tilstrækkelig lovhjemmel til at kunne implementere de konkrete regler i CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelsen og CO<sub>2</sub>e-håndbogen.

De generelle klimamæssige konsekvenser ved de to forordninger (ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne) er opgjort ved vedtagelsen af disse.

##### **6.2. Bestemmelse om frivillige mærkningsordninger for industriprodukter**

Forslaget til ny bestemmelse om frivillige mærkningsordninger for industriprodukter vurderes ikke at medføre direkte positive klimamæssige konsekvenser, idet anvendelse af en mærkningsordning er frivillig. Den foreslåede ændring vil muligvis indirekte bidrage positivt til klimamålene, hvis efterspørgslen på markedet for disse produkter stiger.

Lovforslagets øvrige dele vurderes ikke at have klimamæssige konsekvenser.

#### **7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**

Lovforslaget indebærer potentielt miljø- og naturmæssige konsekvenser.

Der udestår politisk afklaring om implementering af transportartiklerne i VE III-direktivet. På den baggrund er det ikke på nuværende tidspunkt muligt at skønne over de miljø- og naturmæssige konsekvenser ved implementeringen. Den nærmere rækkevidde af bestemmelsen, og de dermed forbundne miljø- og naturmæssige konsekvenser vil blive klarlagt senere, og vil bero på en politisk aftale. Formålet med lovforslaget er som udgangspunkt at sikre tilstrækkelig lov-hjemmel til at kunne implementere de konkrete regler i CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelsen og CO<sub>2</sub>e-håndbogen.

De generelle miljø- og naturmæssige konsekvenser ved de to forordninger (ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne) er opgjort ved vedtagelsen af disse.

Lovforslagets øvrige dele vurderes ikke at have miljø- og naturmæssige konsekvenser.

## 8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indebærer gennemførelse af dele af det reviderede direktiv om fremme af anvendelsen af energi for vedvarende energikilder (VE III-direktivet) samt ændringer som følge af forordning om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport (ReFuel Aviation-forordningen) og forordning om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport (FuelEU Maritime-forordningen).

Danmark modtog den 29. september 2022 en begrundet udtalelse vedrørende mangelfuld kommunikation af gennemførelsen af VE II-direktivet. Af den begrundede udtalelse fremgik, at Europa-Kommissionen ikke kunne se, hvordan Danmark havde gennemført en række bestemmelser i VE II-direktivet herunder artikel 6, stk. 1 om den finansielle støttes stabilitet. Europa-Kommissionen har i foråret 2024 givet udtryk for, at de mener, at artikel 6, stk. 1, udgør en rettighed som skal gennemføres direkte i dansk ret. Lovforslaget indebærer gennemførelse af artikel 6, stk. 1.

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet har vurderet lovforslaget ift. principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering.

Først gennemgås vurdering af overensstemmelse med principperne om at den nationale regulering som udgangspunkt ikke bør gå videre end minimumskravene i EU-reguleringen, at danske virksomheder ikke bør stilles dårligere i den internationale konkurrence, hvorfor implementeringen ikke bør være mere byrdefuld end den forventede implementering i sammenlignelige EU-lande, samt princippet om at fleksibilitet og undtagelsesmuligheder i EU-reguleringen bør udnyttes.

Hertil bemærker Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, at lovforslagets implementering af EU-regulering som hovedregel ikke vil gå videre end minimumskravene i EU-regulering eller reguleringen i andre lande. Flere dele af lov-

forslaget indebærer dog bemyndigelsesbestemmelser, hvor der ikke er truffet politisk beslutning endnu.

For så vidt angår princippet om, at EU-regulering implementeres gennem alternativer til regulering, så har Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet vurderet de enkelte delområder i VE III-direktivet. For de dele af implementeringen som er indeholdt i dette lovforslag, har Klima-, Energi og Forsyningsministeriet vurderet, at der er behov for lovændring. Andre dele af direktivet gennemføres uden ny regulering.

Sidst bemærker Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, at lovforslaget tager højde for princippet om, at byrdefuld EU-regulering bør træde i kraft senest muligt og under hensyntagen til de fælles ikrafttrædelsesdatoer. Lovforslagets dele om VE III-direktivet vil træde i kraft til implementeringsfristen den 21. maj 2025. Lovforslagets del om rapportering til EU-databasen træder i kraft 1. januar 2025, da der kan komme krav om, at den omhandlede rapportering af gasmålinger til EU-databasen skal ske før den generelle implementeringsfrist 21. maj 2025 set i lyset af, at EU-Kommissionen skal idriftsætte den omtalte EU-database senest den 21. november 2024.

Ændringerne som følge af ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen træder i kraft 1. januar 2025, hvor forordningerne får virkning fra.

## 9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 28. juni 2024 til den 22. august 2024 (55 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

92-Gruppen, A/S Dan-Bunkering Ltd, Accura Advokatpartnerselskab, ACE Denmark Akkrediteringsinstitutionen, inklusiv Akkrediteringsrådet, ADB(Associationen Dansk Bio-brændsel), Advokatrådet – Advokatsamfundet, Affald Plus, AffaldVarme Aarhus, AIR ALSIE A/S, Akademiet for de Tekniske Videnskaber, Akademikerne, Aktiveenergiforbrugere, Alsie Express A/S, Altinex Oil Denmark A/S, Aluminium Danmark, Andel, Ankenævnet på Energiområdet, Aquaoil, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdstilsynet, Arcadia efuels, ARI (Affald- og ressourceindustrien under DI), Artelia A/S, Asfaltindustrien, Atlantic Airways, Baltic Control Certification A/S, BAT-kartellet, BattMan Energy ApS, Benzinforhandlerne Fælles Repræsentation, Better Energy, BFI-indkøb, Bilfærgernes Rederiforening, Billund Lufthavn, Billund Vand A/S, Biobrændselsforeningen, Bio-Energipark Tønder, Biofos A/S, Biofuel Express, Biogas Danmark, Biogas Express, Bopa Law, Bornholms Energi og Forsyning (BEOF), BP Aviation A/S/Air BP, Branche-foreningen Dansk Luftfart, Brancheforeningen for Decentral Kraftvarme, Brintbranchen, Brunata, Bryggeriforeningen, Bunker Holding, Bunker One, Business Danmark, Business Region MidtVest (BRMV), Bygningssagkyndige & Energikonsulenter, Carl Jensens Marinelager ApS, Centrica Energy Trading A/S, CEPOS, Cerius, Cevea, CIP, Ci-

rle K, CO-industri, Concito, COPENHAGEN AIR TAXI A/S, Copenhagen Energy, Copenhagen Infrastructure Partners, Copenhagen Merchants, COWI, Crossbridge Energy Fredericia, Dajolka, Daka, DAKOFA, Dan Belusa, Dana Petroleum, DANAK (Den Danske Akkrediteringsfond), Danmarks Almene Boliger (BL), Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibskredit, Danmarks Tekniske Universitet (DTU), Danoil Exploration A/S, Dansk Affaldsforening, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Biotek, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Facilities Management (DFM), Dansk Fjernvarme, Dansk Gartneri, Dansk Gasteknisk Center (DGC), Dansk Industri, Dansk Landbrugsrådgivning, Dansk luftfart/DI, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Methanolforening, Dansk Miljøteknologi, Dansk Offshore, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Producentansvarssystem, Dansk Retursystem A/S, Dansk Skovforening, Dansk Solcelleforening, Dansk Standard, Dansk Told- og Skatteforbund, Dansk Transport og Logistik (DLTL), Danske Advokater, Danske Commodities A/S, Danske Energiforbrugere (DENFO), Danske Havne, Danske Maritime, Danske Regioner, Danske Tegl, DanskHalm, DANVA (Dansk Vand- og Spildevandsforening), DANVAK, DAT A/S (DANISH AIR TRANSPORT A/S), Dataetisk Råd, DCC, DCC & Shell Aviation Denmark A/S, DCC Energi A/S, DCC Energi Naturgas, De Danske Bilimportører, Decentral Energi, DELTA Dansk Elektronik, DI, DI Energi, DLG, DOF BirdLife, Drivkraft Danmark, DS Håndværk & Industri, DTU – Mynlighedsbetjening, E. ON Danmark A/S, EA Energianalyse, EBO Consult A/S, Emmelev Mølle, Energi Danmark, Energi Fyn, Energi- og Bygningsrådgivning A/S (EBAS), Energiforum Danmark, Energifællesskaber, Energiklagenævnet, Energinet, Energisammenslutningen, Energisystemer ApS, Energitjenesten, Energycluster, Enyday, EON, Erhvervsflyvnings Sammenslutning (ES-DAA), Esbjerg Lufthavn, Esvagt A/S, European Energy, EUROPEAN GREEN CITIES, Eurowind Energy A/S, Everfuel, Evida, EWE Energie AG, Fagligt Fælles Forbund (3F), FH - Fagbevægelsens Hovedorganisation, Fjernvarme Fyn, FLEXFLIGHT ApS, Fonden Kraka, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Elbilister (FDEL), Foreningen af fabrikker og importører af elektriske husholdningsapparater (FEHA), Foreningen af Rådgivende Ingeniører (FRI), Foreningen Biogasbranchen, Foreningen Danske Kraftvarmeværker, Foreningen Danske Olieberedskabslagre, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen for Slutbrugere af Energi, Fors A/S, Forsikring & Pension, Forsyningstilsynet, Fredericia Spildevand A/S, Frederiksberg Forsyning, Fremsyn, Frie Elforbrugere, FSR Danske revisorer, Faaborg Olie- og Skibshandel ApS, Gentofte og Gladsaxe Fjernvarme, Go'on, Green Power Denmark, GreenGo Energy, Greenpeace, GreenTech Advisor, Grundfos, GTS (Godkendt Teknologisk service), H2 Energy Esbjerg, Hans Christian Andersen Lufthavn (Odense), Hanstholm Havns Olieforsyning ApS, Hededanmark, Hirts-

hals Fiskernes, Handelsselskab A.m.b.a., HK-Kommunal, HK-Privat, HOFOR A/S, Hornsyld Købmandsgaard A/S, Hulgaard advokater, Hveiti, Haahr benzin, Håndværksrådet, Ineos Danmark, Ingeniørforeningen i Danmark (IDA), Institut for produktudvikling (IPU), Intelligent Energi, Investering Danmark, IT-Branchen, Jettime a/s, Justitia, Kalundborg Rrefinery, Kjærgaard A/S, KlimaEnergi A/S, Klimarådet, Kommunernes Landsforening, Kooperationen (Den Kooperative arbejdsgiver- og interesseorganisation i Danmark), KPI OceanConnect A/S, Kraka, København Lufthavn, Københavns Kommune - Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune – Økonomiforvaltningen, Københavns Universitet, Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsbyggefonden, Landsforeningen af Solcelleejere, Landsforeningen for Bæredygtigt Landbrug, Lantmännen, LCA Center, Lederne Søfart, Lundsby Biogas, Maersk Air Cargo A/S, Malik, Malik Supply AS, Maskinmestrenes Forening, Materialeplatformen, Mellemfolkeligt Samvirke, Midtjyllands Lufthavn, Mollerup Mølle, MONJASA A/S Munch Oil, Maabjerg Energy Center – MEC, N1 A/S, Nasdaq OMX Copenhagen A/S, Nationalt Center for Miljø og Energi, Nature Energy, Niels Weje Nielsen, Niras, NISA, Noah, NOAH Energi og Klima, Nordic Green, Nordic Marine Oil A/S, Nordic Seaplanes A/S, Nordisk Energirådgivning ApS, Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi, Nordsøenheden, Noreco, Norlys, Norwegian Air Shuttle ASA, Novozymes, NRGi Renewables A/S, Nævnenes Hus, O. W. Bunker & Trading A/S, Offentlig Ansattes Organisationer (OAO), OK, OK a.m.b.a., Oles Olie, Otto Kjær, Oxfam IBIS, Partnerskabet for Bølgekraft, Peninsula Petroleum Limited, Plan og Projekt, Planenergi, Plastindustrien, Plesner Advokatpartnerselskab, PwC, Q8, Q8 Danmark A/S, Rambøll, Rederiforeningen af 2010, Ren Energi Oplysning (REO), RenoSam, , Roskilde Lufthavn, RWE Renewables Denmark A/S RWEH2 Energy Europe, Rønne/Bornholm Lufthavn, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Bæredygtigt Byggeri, Rådet for grøn omstilling, Samvirkende Energi- og Miljøkontorer, SASOIL Denmark A/S, Scandinavian Airline Systems A/S, SEAS-NVE, Seges, Shell Marine Products AS, Siemens Gamesa, Skovgaard Energy, SMV Danmark, Statoil, Stena Oil AB, SUN-AIR OF SCANDINAVIA A/S, Sunclass Airlines ApS, Synergi, Sønderborg Lufthavn, Sønderjysk Landboforening, TEKNIQ Arbejdsgiverne, Teknologisk Institut, Thisted Lufthavn, Topoil AB, Topsoe A/S, Total S. A., TALENERGIES Marketing Denmark A/S, TREFOR/EWII, T-REGS, Trumf Bunker A/S, UNO-X, Varmepumpefabrikantforeningen, Vattenfall A/S, Vedvarende Energi, Vejle Spildevand, VEKS, VELTEK, VELTEK – VVS- og El-Tekniske Leverandørers Brancheforening, Verdens Skove, Verdo Randers, Vestas Wind systems A/S, Vestforbrænding, Waste Plastic Upcycling (WPU), WindSpace, World Fuel Commodities Services, WWF Verdensnaturfonden, YX Danmark A/S, Økologisk Landsforening, Ørsted, Aalborg Energicenter, Aalborg Lufthavn, Aalborg Portland A/S, Aalborg Universitet og Aarhus Universitet.

## 10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Der vil være udgifter til administration af lovforslagets øvrige dele, hvor regler fortrinsvis fastsættes på bekendtgørelsesniveau.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Lovforslaget vil indebære udgifter til administration af regler.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	<p>Lovforslaget muliggør implementering af dele af VE III-direktivets transportartikler.</p> <p>Der udestår politisk afklaring om implementering af transportartiklerne i VE III-direktivet i 2030. Det er derfor ikke muligt på nuværende tidspunkt at skønne over de erhvervsøkonomiske konsekvenser ved implementeringen i 2030. Disse vil blive klarlagt senere ved en politisk aftale.</p> <p>Lovforslaget vil tilvejebringe en hjemmel for klima-, energi- og forsyningsministeren til at kunne fastsætte regler om gebyrfinansiering af aktørers betaling til dækning af myndigheders omkostninger til administration af ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen og af regler udstedt i relation hertil. I forhold til ReFuelEU Aviation-forordningen skønnes disse at ville udgøre 1,8 mio. kr., og i forhold til FuelEU Maritime-forordningen skønnes disse at ville udgøre 3,0 mio. kr.</p> <p>Lovforslaget indeholder en bestemmelse om batterier. Det forventes, at oplysningspligten for batteriproducenter medfører erhvervs-mæssige konsekvenser, men der udestår afklaring om omfanget. De nærmere regler vil fastsættes på bekendtgørelsesniveau.</p>
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	<p>Lovforslaget muliggør implementering af dele af VE III-direktivets transportartikler.</p> <p>Der udestår politisk afklaring om implementering af transportartiklerne i VE III-direktivet i 2030. Implementeringen af artiklerne vil blive klarlagt senere ved en politisk aftale.</p> <p>Det forventes, at de to foreslåede bemyndigelser angående rapportering og verifikation af gasmålerdata til EU-databasen for vedvarende brændstoffer anvendes til, at klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætter forpligtelser for gastransmissionsselskaber og gasdistributionsselskaber. Dette forventes at medføre omkostninger for transmissions-selskabet (Energinet) og distributionsselskabet (Evida). De nærmere konsekvenser opgøres, når bemyndigelserne udmøntes.</p>

		Lovforslaget indeholder en bestemmelse om oplysningspligten for batteriproducenter. Dette vil medføre erhvervsmæssige konsekvenser, men der udestår afklaring om omfanget. De nærmere regler vil fastsættes på bekendtgørelsesniveau
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Lovforslaget forventes ikke at have væsentlige positive klimamæssige konsekvenser. De samlede klimamæssige konsekvenser vedr. VE III-direktivets transportartikler afhænger af senere politiske beslutninger om nærmere implementering.	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>Lovforslaget indebærer gennemførelse af dele af det reviderede direktiv om fremme af anvendelsen af energi for vedvarende energikilder (VE III-direktivet) samt ændringer som følge af forordning om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport (ReFuel Aviation-forordningen) og forordning om anvendelsen af vedvarende og kulstof-fattige brændstoffer i søtransport (FuelEU Maritime-forordningen).</p> <p>Danmark modtog den 29. september 2022 en begrundet udtalelse vedrørende mangelfuld kommunikation af gennemførelsen af VE II-direktivet. Af den begrundede udtalelse fremgik, at Europa-Kommissionen ikke kunne se, hvordan Danmark havde gennemført en række bestemmelser i VE II-direktivet herunder artikel 6, stk. 1. Europa-Kommissionen har i foråret 2024 givet udtryk for, at de mener, at artikel 6, stk. 1, udgør en rettighed som skal gennemføres direkte i dansk ret. Lovforslaget indebærer gennemførelse af artikel 6, stk. 1.</p>	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)	Ja <input type="checkbox"/>	Nej <input checked="" type="checkbox"/>

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

#### Til § 1

##### Til nr. 1

Den gældende biobrændstoflovs titel er »lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser (biobrændstofloven)«. Titlen blev i sin tid udarbejdet, da den oprindelige lovs formål var at fremme bæredygtige biobrændstoffer til brug i transportsektoren med henblik på at reducere drivhusgasudledninger fra sektoren. På daværende tidspunkt, 2009, var der ikke reelle, omkostningseffektive alternativer til fossile brændstoffer til brug for reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren, særligt i forhold til vejtransport. På den baggrund var den gældende titel på loven dækkende for lovens hovedindhold.

Siden 2009 er markedet for alternativer til fossile brændstoffer vokset. Bæredygtige biobrændstoffer spiller fortsat en

stor rolle for reduktion af drivhusgasser i transportsektoren, men andre grønne drivmidler end bæredygtige biobrændstoffer kan også anvendes til at opfylde de målkrav, der er i biobrændstofloven. Disse grønne drivmidler kan være elektricitet, biogas, vedvarende brændstoffer af ikke-biologisk oprindelse og grøn brint. Det forventes at særlig direkte elektrificering kommer til at spille en stor rolle relativt hurtigt, og at PtX-brændstoffer kan komme til at spille en rolle, hvor direkte elektrificering ikke er muligt som fx dele af søfarten og luftfarten. Det forventes, at der derudover kan komme yderligere grønne drivmidler.

Titlen på den gældende biobrændstoflov forekommer derfor ikke længere dækkende for lovens hovedindhold. En fælles nævner for alle de oven for nævnte drivmidler er, at de fortrænger drivhusgasser fra transportsektoren, hvilket også er hovedformålet med loven.

Det foreslås derfor at ændre *lovens titel* til »Lov om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v.«. Med for-

slaget vil titlen i højere grad afspejle lovens hovedformål, som er at fortrænge drivhusgasser fra transportsektoren. Den foreslåede tilføjelse af »m.v.« dækker over, at loven også indeholder andre elementer end direkte fortrængning af drivhusgasser fra transportsektoren. Eksempelvis definitionsbestemmelser, rapporteringsforpligtelser og strafbestemmelser.

Til nr. 2

Den gældende fodnote i biobrændstofloven indeholder en udtømmende opremsning af de direktiver, som den gældende biobrændstoflov gennemfører eller delvis gennemfører.

Den gældende biobrændstoflov gennemfører bl.a. dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (omarbejdning) 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.

Det foreslås, at *fodnoten* i biobrændstofloven ændres således, at det af fodnoten vil fremgå, at biobrændstofloven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/2413 af 18. oktober 2023 om ændring af direktiv (EU) 2018/2001, forordning (EU) 2018/1999 og direktiv 98/70/EF for så vidt angår fremme af energi fra vedvarende energikilder og om ophævelse af Rådets direktiv (EU) 2015/652.

Den foreslåede ændring vil medføre, at det af fodnoten vil fremgå, at loven indeholder bestemmelser, som delvist gennemfører dele af VE III-direktivet, som skal være gennemført i dansk ret senest den 21. maj 2025.

Til nr. 3

Som beskrevet i punkt 3.1.1. beskriver § 1 i biobrændstofloven, at formålet med loven bl.a. er at fremme anvendelsen af VE-brændstoffer, herunder bæredygtige biobrændstoffer (biobrændstoffer der lever op til bæredygtighedskriterierne i det til enhver tid gældende VE-direktiv) og biomassebrændsler som defineret i det til enhver tid gældende VE-direktiv, elektricitet samt brændstoffer med et lavt drivhusgasaftryk (brændstoffer der reducerer vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed i forhold til fossile brændstoffer) til transport med henblik på at integrere vedvarende energi og reducere vugge til grav-udledninger af drivhusgasser fra transport. Endvidere beskrives det, at formålet er at fastsætte et kontrol- og sanktionssystem m.v. med henblik på at sikre overholdelse af MRV-forordningen. Den gældende biobrændstoflov omfatter primært transport, der foregår på landjorden, og kun i meget begrænset omfang transport til søs – fx sejlads på indre vandveje, når de ikke er til søs, hvor der primært er tænkt på transport på floder o.l.

Med den foreslåede nye *formålsbestemmelse* vil bestemmelsen udvides til også at omfatte luftfart og søtransport, hvilket vil ses ved, at der vil blive refereret til »transport

m.m.« i formålsbestemmelsen. »Transport m.m.« foreslås i dette lovforslag som omfattende drift af vejgående køretøjer, jernbane, luftfart, søtransport og mobile ikke-vejgående maskiner, herunder fartøjer til sejlads på indre vandveje, når de ikke er til søs, og landbrugs- og skovbrugstraktorer samt fritidsfartøjer, når de ikke er til søs.

Det foreslås endvidere, at der også fastsættes et kontrol- og sanktionssystem for ReFuelEU Aviation-forordningen samt FuelEU Maritime-forordningen.

Den foreslåede bestemmelse vil gøre, at de virksomheder, der foreslås at blive omfattet af lovgivningen med lovforslaget, vil være virksomheder, der leverer flydende eller gasformigt brændstof eller elektricitet til brug i luftfart og søtransport.

Det forventes, at de forskellige krav, der eventuelt fremsættes til de af biobrændstofloven omfattede aktører, herunder de nye aktører, der omfattes ved nyaffattelsen, i forbindelse med implementeringen af VE III-direktivet vil blive fremsat i CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelsen og håndbogen.

Det bemærkes, at udvidelsen af VE III-direktivets anvendelsesområde til også at omfatte luftfart og søtransport vil gøre det muligt at lade eventuelle bidrag fra de nationale flyvninger og sejlads tælle med mod Danmarks internationale klimamål. Endvidere bemærkes det, at der vil være et overlap mellem bidrag fra luftfart og søtransport gennem VE III-direktivet og gennem ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne. Det bemærkes videre, at begge forordninger er totalharmoniserede, hvilket indebærer, at de enkelte medlemsstater ikke kan fastsætte højere mål end de i forordningerne fastsatte, men samtidigt skal man også være opmærksom på, at de totalharmoniserede krav er rettet mod specifikke aktører. Eksempelvis er kravet i FuelEU Maritime-forordningen rettet mod skibsejeren og ikke mod brændstofleverandøren, hvorfor der vil kunne sættes andre, og højere, krav til denne, end der kan til skibsejeren.

I ReFuelEU Aviation-forordningen derimod er kravet rettet mod brændstofleverandøren, hvorfor der ikke sættes højere krav til denne.

Til nr. 4

Ordet transport anvendes mange steder i den gældende biobrændstoflov.

Det foreslås, at ordet transport ændres til »transport m.m.« overalt i loven.

Det foreslåede er en konsekvens af nyaffattelserne af § 2, nr. 14 og 17, hvor terminologien for transport og landtransport ændres. Der henvises til nr. 6 og 7 i de specielle bemærkninger for de to bestemmelser for en nærmere uddybning.

Til nr. 5

Efter § 2, nr. 10, i den gældende biobrændstoflov er en

elleverandør den enhed, der er ansvarlig for ekspedition af elektricitet gennem et punktafgiftsopkrævningssted, og som leverer elektricitet til brug i vej køretøjer.

§ 3 a pålægger de af loven omfattede virksomheder at rapportere til Energistyrelsen om drivhusgasintensiteten af de brændstoffer og den elektricitet til brug i vej køretøjer, der i Danmark er blevet leveret af virksomheden efter regler fastsat af klima-, energi- og forsyningsministeren.

Med den foreslåede ændring af § 2, nr. 10 og § 3 a ændres ordet vej køretøjer i begge bestemmelser til transport m.m.

Den foreslåede ændring vil medføre, at en elleverandør også kommer til at omfatte levering af elektricitet til luftfart og søtransport, hvilket kan være relevant, når der i fremtiden kommer fly og flere skibe, der anvender elektricitet som drivmiddel. Endvidere vil den foreslåede ændring medføre, at også luftfart og søtransport vil blive omfattet af rapporteringsbestemmelsen i § 3 a. Det bemærkes, at de nærmere regler for rapportering er fastsat i CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelsen.

Til nr. 6

Ifølge den gældende biobrændstoflovs § 2, nr. 11, defineres ordet landtransport som drift af vejgående køretøjer og jernbanedrift, hvorved stort set al den motoriserede transport, der foregår på landjorden omfattes. Denne definition omfatter det, der populært kaldes for on-road sektoren, hvor typiske eksemplerne er biler, varevogne, busser, lastbiler, motorcykler og jernbane. Non-road sektoren består bl.a. af mobile ikke-vejgående maskiner, hvilket typisk vil være forskellige landbrugskøretøjer og entreprenørkøretøjer som fx bulldozere og gravemaskiner, og derudover fartøjer til sejlads på indre vandveje, når de ikke er til søs, og landbrugs- og skovbrugstraktorer samt fritidsfartøjer, når de ikke er til søs.

Definitionen anvendes bl.a. til at sondre mellem on- og non-road sektoren.

Denne sondring er hensigtsmæssig, da det hidtil gældende VE II-direktiv kun gælder for on-road, hvorimod brændstofkvalitetsdirektivet, hvor bestemmelserne der krævede, at medlemsstaterne fastsatte et 6 pct. CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav blev ophævet med vedtagelsen af VE III-direktivet, er gældende for både on- og non-road sektoren. I tidligere udgaver af biobrændstofloven har der kun været forpligtelser for on-road sektoren, men fra forpligtelserne i brændstofkvalitetsdirektivets ikrafttræden i 2020 har biobrændstofloven også omfattet non-road sektoren, hvilket fortsat er tilfældet.

Det foreslås med nyaffattelsen af § 2, nr. 11, at transport m.m. fortsat, og på samme måde som definitionen af landtransport i den gældende biobrændstoflovs § 2, nr. 11, defineres som drift af vejgående køretøjer, jernbane og mobile ikke-vejgående maskiner, herunder fartøjer til sejlads på indre vandveje, når de ikke er til søs, og landbrugs- og skovbrugstraktorer samt fritidsfartøjer, når de ikke er til søs. Den foreslåede definition af transport m.m. i forslaget

til biobrændstoflovens § 2, nr. 11, er, bortset fra, at luftfart og søtransport ikke er en del af definitionen, identisk med den gældende definition i biobrændstoflovens § 2, nr. 14, og denne del foreslås alene nyaffattet af lovtekniske årsager. Det foreslås, at søtransport og luftfart tilføjes definitionen.

Den foreslåede ændring tilsigter ikke, at den foreslåede bestemmelse skal medføre en ændring af retstilstanden på den oprindelige definition af området, bortset fra den foreslåede tilføjelse af luftfart og søtransport til definitionen. Forskellen på den gældende definition af landtransport og den foreslåede definition af transport m.m. fremkommer ved tilføjelsen af luftfart og søtransport til definitionen. Yderligere forekommer det misvisende at fortsætte med at anvende ordet landtransport, når luftfart og søtransport er tilføjet definitionen.

Ved udvidelsen af VE III-direktivets anvendelsesområde til luftfart og søtransport indebærer dette, at disse sektorer bliver en del af transportsektoren, og derfor kan omfattes af de målkrav m.v., der er i VE III-direktivet. Det bemærkes at klima-, energi- og forsyningsministeren kan benytte sin bemyndigelse til at undtage disse sektorer fra målkrav m.v. Der henvises til punkt 2.2. herom.

VE III-direktivet indeholder ikke en nærmere beskrivelse af, hvilke fartøjer luftfart og søtransport omfatter i VE III-direktivet. I det følgende redegøres der for, hvilke fartøjer luftfart og søtransport antages at omfatte i henhold til VE III-direktivet.

I forhold til søtransporten startede arbejdet allerede i 2015 med MRV-forordningen, der bl.a. indsamler data om søtransportens forbrug af brændstoffer og drivhusgasudledninger. Med vedtagelsen af FuelEU Maritime-forordningen i 2023 blev der vedtaget lovgivning, der pålægger skibsejere at reducere drivhusgasudledningerne fra søtransporten. Samme år blev ReFuelEU Aviation-forordningen vedtaget. Denne forordnings formål er ligeledes at reducere drivhusgasudledninger fra luftfarten.

Det bemærkes, at metoden til reduktion af drivhusgasudledninger i de to forordninger er forskellige. I FuelEU Maritime-forordningen er der et krav om reduktion af den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet fra de anvendte brændstoffer, hvor der i ReFuelEU Aviation-forordningen er et krav om iblanding af bæredygtige flybrændstoffer i de anvendte brændstoffer. Essensen af begge metoder er, at formålet er at omstille luftfart og søtransport.

Det nævnes ikke eksplicit i VE III-direktivet, at luftfart og søtransport omfattes af direktivet, men det fremgår implicit af regnereglen i VE III-direktivets artikel 27, stk. 2, litra a, der ved beregningen af nævneren omtaler mængden af energi, der forbruges i »transportsektoren« i modsætning til den parallelle bestemmelse i VE II-direktivet (artikel 27, stk. 1, litra a), der omtaler energiindholdet i »vej- og jernbanetransportbrændstoffer«. Endvidere fremgår det implicit af



ordlyden af præambelbetragtningerne nr. 72, 74, 75 og 78, at luftfart og søtransport nu også omfattes af transportartiklerne i VE III-direktivet.

VE III-direktivets udvidede anvendelsesområde til luftfart og søtransport indebærer, at disse sektorer nu er blevet en del af transportsektoren, og derfor omfattes af de målkrav m.v., der er i VE III-direktivet. Klima-, energi- og forsyningsministeren er dog i biobrændstofloven bemyndiget til at undtage særlige nationale sektorer fra alle eller dele af kravene. Denne bemyndigelse vil også kunne anvendes til at undtage luftfart eller søtransport fra nationale eller EU-målkrav.

Eurostat, der er EU's statistiske kontor, udgiver det såkaldte SHARES tool, der skal sikre en ensartet metode til beregning af vedvarende energi i alle medlemsstater. SHARES er blandt andet baseret på energistatistikforordningen. Den nuværende SHARES manual henviser til energistatistikforordningen for så vidt angår omfanget af transportsektoren og regnes derfor som et vigtigt fortolkningsbidrag til fastlæggelse af omfanget af transportsektoren.

Af SHARES fremgår det, at transportsektoren dækker over: vej, jernbane, inden- og udenrigs luftfart og indlands søtransport. International søtransport er ikke omfattet af energistatistikforordningens definition af søtransport. International søtransport er dog omfattet af VE III-direktivet, hvilket blandt andet indikeres af præambelbetragtning nr. 73, der blandt andet omtaler levering til marine bunkerstationer.

I VE III-direktivets artikel 7, stk. 4, litra a, og i regnereglen i artikel 27, stk. 2, litra b, har man eksplicit gjort opmærksom på, at international marine bunkering er en del af transportsektoren i VE III-direktivet.

VE III-direktivet definerer ikke, hvad der forstås ved international marine bunkerstation. Ved en international marine bunkerstation forstås typisk et anlæg, flydende eller på land, der leverer brændstof til skibe. De internationale bunkerstationer kan levere brændstof de fleste steder i og omkring Danmark, og ofte ved Skagens Red, der er en vigtig sejlroute for skibe, der besejler Nordsøen og dele af Østersøen.

I VE III-direktivet er det ligeledes ikke nærmere defineret, hvad der forstås ved en medlemsstats område som der henvises til i artikel 27, stk. 2, litra b.

Ved en medlemsstats området forstås normalt alle de områder, herunder søterritoriet, den tilstødende og den eksklusive økonomiske zone, som en medlemsstat typisk har jurisdiktion over.

Det ses ikke, at VE III-direktivet begrænser området for internationale marine bunkerstationer til landfast område eller til søterritoriet, hvorfor det er muligt, at alle brændstoffer leveret til internationale marine bunkerstationer inden for alle zoner kan være omfattet af beregningsreglen i artikel 27, stk. 2, litra b, og dermed indgå i forpligtelser efter VE III-direktivet. Det kan dog forekomme u hensigtsmæssigt, at

området er udstrakt til disse zoner, blandt andet fordi det vil være meget vanskeligt at kontrollere, at alle skibe inden for denne zone lever op til deres forpligtelser.

Kommissionen har tilkendegivet, at området kan være begrænset til brændstoffer, der fysisk har været inden over den enkelte medlemsstats landfaste territorie. Dette indebærer, at det typisk vil være brændstoffer, der tankes fra danske havne eller tilsvarende optankningsfaciliteter, eller leveres fra bunkerskibe, der har tanket deres brændstof fra danske havne eller tilsvarende optankningsfaciliteter.

Da den helt præcise afgrænsning ikke har været mulig at klarlægge på nuværende tidspunkt, vil de nærmere regler om afgrænsningen blive fastsat i CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelsen.

For både fly og skibe gælder det at omfanget af de forpligtede i ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne ikke er identiske med de forpligtede i VE III-direktivet. I begge tilfælde er omfanget af de forpligtede større i VE III-direktivet end i de to forordninger.

I direktivet er det ikke nærmere beskrevet, hvilke skibe der omfattes af direktivet. MRV-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen, omfatter kun skibe over 5.000 bruttotonnage. Denne samme begrænsning er ikke gældende for skibe omfattet af VE III-direktivet, der således, som udgangspunkt, omfatter alle skibe uanset bruttotonnage. På samme måde som i MRV-forordningen er krigsskibe, marinhjælpesfartøjer, fiskerfartøjer og skibe til forarbejdning af fisk undtaget FuelEU Maritime-forordningen.

De fly, og dermed det brændstof, der leveres til flyene, som omfattes af VE III-direktivet ses heller ikke nærmere afgrænset. På baggrund af SHARES vurderes det dog, at anvendelsesområdet omfatter brændstoffer leveret til både national og international luftfart og brændstof leveret til både kommerciel, privat, landbrugsrelateret m.v. luftfart dog med undtagelse af brændstoffer leveret til fly til militærbrug.

Endvidere formodes det, at VE III-direktivet omfatter alle typer af flyvemaskiner, der anvender en motor, herunder almindelige rutefly, lastfly, privatejede fly, helikoptere, erhvervs mæssigt anvendte droner m.v.

Da den helt præcise afgrænsning ikke har været mulig at klarlægge på nuværende tidspunkt, vil de nærmere regler om afgrænsningen blive fastsat i CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelsen.

På området for landtransport har de omfattede aktører, siden 2017, typisk været defineret ved, at være de brændstofleverandører, der betaler energiafgift efter mineralolieafgiftsloven. Denne afgrænsningskonstruktion blev valgt, da de brændstofleverandører, der betaler energiafgiften, også har det fornødne kendskab til i hvilken sektor brændstoffet anvendes. For både luftfart og søtransport gælder det, at der ikke betales energiafgift, eller andre lignende afgifter for det anvendte brændstof, hvorfor den samme afgrænsningskon-

struktion ikke kan anvendes i forhold til luftfart og søtransport.

Til nr. 7

Ifølge den gældende definition af transport i biobrændstoflovens § 2, nr. 14, omfatter »transport« drift af vejgående køretøjer, jernbaner og mobile ikkevejgående maskiner, herunder fartøjer til sejlads på indre vandveje, når de ikke er til søs, og landbrugs- og skovbrugstraktorer samt fritidsfartøjer, når de ikke er til søs. Populært kaldes områderne, der dækkes af den gældende definition for on-road og non-road sektorerne.

Med den foreslåede ændring af definitionen af ordet transport i § 2, nr. 14, foreslås det, at definitionen vil omfatte drift af vejgående køretøjer, jernbaner samt luftfart og søtransport.

Den foreslåede bestemmelse vil således omfatte det samme som definitionen af transport m.m. bortset fra non-road sektoren, der består af mobile ikkevejgående maskiner, herunder fartøjer til sejlads på indre vandveje, når de ikke er til søs, og landbrugs- og skovbrugstraktorer samt fritidsfartøjer, når de ikke er til søs. Drift af vejgående køretøjer, jernbaner samt luftfart og søtransport vil skulle forstås på samme måde som under definitionen af transport m.m.

Årsagen til den foreslåede ændring af de to definitionsbestemmelser - § 2, nr. 11 og nr. 14 – skyldes dels, at begge definitioner nu også foreslås at omfatte luftfart og søtransport, og at det derfor forekommer misvisende at kalde en definition, der indeholder luftfart og søtransport for landtransport, dels, at der kan være behov for at kunne sondre mellem on-road sektoren, inklusive luftfart og non-road sektoren, inklusive luftfart.

Til nr. 8

Definitionen af ordet virksomhed er en central definition i den gældende biobrændstoflov, da hovedparten af forpligtelserne i biobrændstofloven retter sig mod virksomheder – herunder de bestemmelser, der pålægger virksomheder CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav.

Efter den gældende biobrændstoflov defineres en virksomhed som en virksomhed, der angiver og betaler energiafgift efter lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. for det flydende brændstof, der sælges til transport, en naturgasleverandør, der er leverandør af gasformige brændstoffer fra en gastankstation, eller et selskab, som hverken angiver eller betaler energiafgift for brændstoffet, men sælger brændstoffet til et selskab, som angiver og betaler energiafgift og selv forbruger brændstoffet. Luftfart og søtransport er ikke omfattet af den gældende definitionsbestemmelse, da luftfart og søtransport ikke tidligere har skulle været omfattet af biobrændstofloven.

For at gøre bestemmelsen mere overskuelig foreslås det, at opdele definitionsbestemmelsen i litraer. Med den foreslå-

ede ændring af definitionen af virksomhed i forslaget til biobrændstoflovens § 2, nr. 17, litra a-e, tilsigtes det ikke at foretage ændringer af den gældende definition for så vidt angår de virksomheder, der allerede er omfattet af den gældende biobrændstoflov, hvilket vil sige virksomheder der primært leverer brændstoffer til køretøjer på landjorden og jernbane. For så vidt angår disse allerede omfattede køretøjer og jernbane foretages nyaffattelsen alene af lovtekniske årsager. Nyaffattelsen foretages for at sikre, at også virksomheder der leverer brændstoffer til luftfart og søtransport tilføjes definitionen.

Det foreslås i § 2, nr. 17, litra a, at ændre definitionen af virksomhed til »En fysisk eller juridisk person, der angiver og betaler afgift efter lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. for det flydende brændstof, der sælges til transport m.m.«. Med den foreslåede definition af virksomhed i biobrændstoflovens § 2, nr. 17, litra a, vil det fortsat være de virksomheder, der angiver og betaler energiafgift efter mineralolieafgiftsloven for det flydende brændstof, der sælges til transport m.m., der omfattes af definitionen. Det vil typisk være raffinaderiselskaber, der samtidigt ejer og leverer brændstof til de enkelte tankstationer, der omfattes, men det kan også være ejere af de tankstationer, hvorfra brændstoffet sælges.

Det foreslås i § 2, nr. 17, litra b, at ændre definitionen af virksomhed til »En fysisk eller juridisk person, der er leverandør af gasformige brændstoffer fra en gastankstation eller lignende.«. Med den foreslåede definition af virksomhed, vil bestemmelsen omhandle de, der handler med de brændstoffer, der ikke er flydende, fx biogas eller gasformige biomasbrændsler, og de omfattede virksomheder vil blive de gasleverandører, der leverer gasformige brændstoffer fra en gastankstation. Det foreslås endvidere, at det vil omfatte ejere af gastankstationer, der vil være den aktør, der har det bedste kendskab til slutanvendelsen af det gasformige brændsel, da der ikke nødvendigvis ejermæssigt sammenfald mellem ejeren af gastankstationen og dennes gasleverandør.

Ved tankstation forstås en optankningsfacilitet, jf. definitionen i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer artikel 2, nr. 8, hvor ethvert brændstof, med undtagelse af LNG, kan tankes via et fast eller mobilt anlæg.

Der kan forekomme tilfælde, hvor gassen leveres med tankvogn fra udlandet, eksempelvis til færgeruter. I disse tilfælde vil det, på samme måde som for brændstofleverandører baseret i Danmark, være det selskab, der leverer brændstoffet til eksempelvis færgeselskaber, der vil blive omfattet af definitionen af virksomhed, og dermed af de forpligtelser der er forbundet hermed.

Det foreslås i § 2, nr. 17, litra c, at ændre definitionen af virksomhed til »En fysisk eller juridisk person, der sælger og leverer flydende eller gasformigt brændstof til brug i luftfart og søtransport.«. Hvor der for den traditionelle on-road

sektor ikke som sådan sker en ændring af definitionsbestemmelsen, er det anderledes for luftfart og søtransport, der ikke tidligere har været omfattet af biobrændstofloven. Som udgangspunkt er både luftfart og søtransport omfattet af mineralolieafgiftslovens § 1, og vil derfor være omfattet af den foreslåede § 2, nr. 17, litra a, men der sker en afgiftsfritagelse efter mineralolieafgiftslovens § 9 for jetfuel til brug i luftfartøjer, der anvendes erhvervsmæssigt og for brændstoffer til brug om bord på skibe i udenrigsfart og fiskerifartøjer med en bruttotonnage på 5 t og derover eller en bruttoregister-tonnage på 5 t og derover, dog bortset fra lystfartøjer. Størstedelen af luftfart og søtransport er således undtaget for energiafgift efter mineralolieafgiftsloven, men brændstoffet har været forbi et punktafgiftsopkrævningsstedlignende sted desuagtet, at brændstoffet er fritaget for afgifter efter mineralolieafgiftslovens § 1. For så vidt angår jetfuel til brug i luftfartøjer, der ikke anvendes erhvervsmæssigt og for brændstoffer til brug om bord på skibe i udenrigsfart og fiskerifartøjer med en bruttotonnage på under 5 t eller en bruttoregister-tonnage under 5 t og for lystfartøjer betales der energiafgift efter mineralolieafgiftsloven § 1 og de vil derfor være omfattet af den foreslåede § 2, nr. 17, litra a.

For at sikre, at disse afgiftsfritagede virksomheder under alle omstændigheder omfattes af virksomhedsdefinitionen foreslås det med § 2, nr. 17, litra c, at den fysiske eller juridiske person, der sælger og leverer flydende eller gasformigt brændstof til brug i luftfart og søtransport omfattes af virksomhedsdefinitionen uanset om der betales afgift efter mineralolieafgiftsloven eller ej.

Denne del af den foreslåede bestemmelse sikrer i samspil med den foreslåede § 2, nr. 17, litra a, at alle dele af luftfart og søtransport vil blive omfattet af virksomhedsdefinitionen.

For søtransportens vedkommende foreslås det med lovforslaget, at det bliver de virksomheder, der ejer brændstoffet ved leveringen af dette til maritime fartøjer, med undtagelse af levering til krigsskibe, marinehjelpefartøjer, fiskefartøjer og skibe til forarbejdning af fisk, der omfattes af lovgivningens forpligtelse til iblanding af grønne drivmidler i det brændstof, der sælges eller leveres til søtransporten, når brændstoffet leveres til fartøjerne inden for den eksklusive økonomiske zone.

For luftfartens vedkommende foreslås det med lovforslaget, at det bliver de virksomheder, der ejer brændstoffet ved levering til luftfartsselskabet, der også benævnes som luftfarttøjsoperatører, der omfattes af lovgivningens forpligtelse til iblanding af grønne drivmidler i det brændstof, der sælges eller leveres til luftfartsselskabet. Det vil typisk være traditionelle brændstofleverandører, der omfattes, men det kan også være andre selskaber, eksempelvis handelsselskaber, såfremt disse ejer brændstoffet ved levering til luftfartsselskabet, og har haft en bare begrænset indflydelse på brændstoffets sammensætning, eksempelvis i form af volumen eller brændstofftype.

Det foreslås i §2, nr. 17, litra d, at ændre definitionen af

virksomhed til »En fysisk eller juridisk person, som hverken angiver eller betaler energiafgift for brændstoffer, der anvendes til transport m.m., men videresælger brændstoffet til en fysisk eller juridisk person, som angiver og betaler energiafgiften efter ovennævnte lov, og selv forbruger brændstoffet.«

Med den foreslåede § 2, nr. 17, litra d, vil bestemmelsen være gældende for en virksomhed »som hverken angiver eller betaler energiafgift for brændstoffer, der anvendes til transport m.m., men videresælger brændstoffet til en fysisk eller juridisk person, som angiver og betaler energiafgiften efter ovennævnte lov, og selv forbruger brændstoffet«, hvorved skal forstås de tilfælde, hvor et selskab sælger brændstof til et andet selskab med henblik på, at dette selskab videresælger brændstoffet til den endelige forbruger.

Der er enkelte busselskaber og transportselskaber, der selv angiver og betaler energiafgiften for det brændstof selskabet selv forbruger til sine køretøjer. De bus- og transportselskaber, der selv betaler energiafgiften og ikke videresælger til transportsektoren, skal ikke omfattes af loven og dermed af kravet om anvendelse af biobrændstoffer. Det vil typisk være bus eller transportselskaber, der er omfattet af skatteforvaltningens suspensionsordning (mulighed for selv at betale energiafgift under nærmere betingelser omkring oplagingsfaciliteter).

De mængder brændstof, der leveres til disse bus- eller transportselskaber, er ikke undtaget biobrændstoflovens krav om fortrængning af drivhusgasser eller iblanding af biobrændstoffer. Forslaget vil derfor indebære, at de virksomheder, der leverer brændstof til de ovenfor nævnte bus- og transportselskaber, også vil være omfattet af loven for de mængder brændstof, de leverer til de nævnte bus- og transportselskaberne.

Med undtagelse af luftfart og søtransport skaber den foreslåede definition et klart grundlag for hvilke virksomheder, der er omfattet af loven. Dette har som konsekvens, at det er en klar afgrænsning af hvilken virksomhed, der har betalt afgiften, og dermed klarhed over hvilken virksomhed, der er omfattet af loven. Forslaget indebærer endvidere, at afgiften betales så tæt på det endelige forbrug som muligt, hvilket muliggør, at det selskab, der betaler afgiften, også har kendskab til, hvilken sektor brændstoffet sælges til.

Det er ikke med lovforslaget tilsigtet at ændre væsentligt på hvilke virksomheder, der omfattes af loven. Et mindre selskab, der ikke selv importerer eller producerer brændstof, og som tidligere har fået leveret flydende brændstof fra et raffinaderi i Danmark, vil fortsat være omfattet af loven, da det typisk vil være det mindre selskab, der betaler energiafgiften og dermed vil blive omfattet af den foreslåede bestemmelse.

Såfremt den mindre virksomhed selv indberetter og betaler sin energiafgift, vil den mindre virksomhed med lovforslaget også fremover være omfattet af biobrændstofloven. Det

er dog ikke alle mindre virksomheder, der selv indberetter og betaler energiafgiften og derved omfattes af den foreslåede definition.

Det foreslås i § 2, nr. 17, litra e, at ændre definitionen af virksomhed til »Ved en virksomhed forstås også de virksomheder, der leverer brændstoffer eller elektricitet, der anvendes til transport m.m., men er undtaget afgiften efter love omhandlet i litra a-d.«.

Med den foreslåede bestemmelse sikres det, at afgiftfritagede virksomheder som omhandlet i § 2, nr. 17, litra 1-d under alle omstændigheder omfattes af virksomhedsdefinitionen. Dette kunne eksempelvis være leverandører af elektricitet til de elfly, der muligvis kommer i fremtiden.

Til nr. 9

Efter den gældende § 3, stk. 2, i biobrændstofloven kan klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætte nærmere regler for transportområdet, herunder for luft- og søtransport, i relation til anvendelse af og krav til brændstoffer med henblik på reduktion af drivhusgasser og iblanding af vedvarende energi på transportområdet, jf. dog stk. 7. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan herunder fastsætte regler om anvendelse og størrelse af drivhusgasreduktionskrav og iblandingskrav, begrænsning af anvendelse af visse typer af brændstoffer, differentierede krav til forskellige brændstofleverandører i forhold til drivhusgasreduktionskrav og iblandingskrav, begrænsning af anvendelse af UER-kreditter og flertællingsmekanismer.

Klima-, energi- og forsyningsministeren har benyttet denne bemyndigelse til særligt at sætte krav i henhold til nr. 1, 2, 3 og 5 i CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelsen.

Med lovforslaget foreslås det dels, at »transportområdet« ændres til »transport m.m.« to steder i § 3, stk. 2, dels, at », herunder for luft- og søfart,« udgår og endeligt, at der efter »krav til brændstoffer« indsættes »og elektricitet«.

Forslaget til ændringen af ordet transportområdet er en konsekvens af den foreslåede ændring af § 2, nr. 11. Ligeså gælder for indsættelsen af ordene transport m.m. efter »af virksomheden«. Forslaget om, at », herunder for luftfart og søfart,« udgår er en konsekvens af, at luftfart og søtransport fremover bliver en generel del af loven.

Med forslaget om at indsætte ordet elektricitet efter »krav til brændstoffer« gøres det muligt for klima-, energi- og forsyningsministeren, på samme måde som for flydende og gasformige brændstoffer, at fastsætte nærmere krav til anvendelsen af elektricitet i relation til anvendelse af og krav til brændstoffer med henblik på reduktion af drivhusgasser og iblanding af vedvarende energi på transportområdet, jf. dog den gældende lovs stk. 7. På denne måde ligestilles elektricitet med brændstoffer i forhold til klima-, energi- og forsyningsministerens mulighed for at fastsætte nærmere krav i forhold til transport m.m.

Til nr. 10

Ifølge den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 4, er klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiget til at kunne fastsætte regler om, at kun brændstoffer, der ikke har modtaget offentlig støtte, kan medregnes i et iblandingskrav eller drivhusgasreduktionskrav.

Med den foreslåede ændring af § 3, stk. 4, bemyndiges klima-, energi- og forsyningsministeren til, på samme måde som for brændstoffer, at kunne fastsætte regler om, at kun elektricitet, der ikke har modtaget offentlig støtte, kan medregnes i et iblandingskrav eller drivhusgasreduktionskrav.

Den foreslåede regel vil gøre, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om elektricitet, der har modtaget offentlig støtte ikke kan medtælles mod det iblandingskrav eller CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav, der er i den gældende lovgivning. Med offentlig støtte skal der i denne lovs forstand forstås støtte, der har karakter af direkte produktions- og etableringsstøtte til elektricitet. Med offentlig støtte skal der således ikke forstås den støtte, der tidligere er givet til eksempelvis offentligt støttede ladere, reduktion af registreringsafgift på elbiler, el-refusionsordningen for el til elbiler og lignende ordninger.

Der er ikke aktuelle planer om at fastsætte et sådant krav, og forslaget skyldes udelukkende et ønske om at etablere en hjemmel til, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan indføre en regel om at elektricitet, der har modtaget offentligt støtte, ikke kan medtælles mod kravene i CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelsen, såfremt dette måtte blive aktuelt.

Til nr. 11

Den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 6, fastlægger, at en virksomhed kan opfylde sine forpligtelser efter regler fastsat i medfør af § 3, stk. 2 eller 3, ved aftale med en eller flere virksomheder om, at den eller de helt eller delvis opfylder virksomhedens forpligtelser efter regler fastsat i medfør af stk. 2 og 3.

Bestemmelsen danner grundlag for anvendelsen af det såkaldte ticketsystem i Danmark. Ticketsystemet gør det muligt, at virksomheder kan aftale med hinanden, at den eller de helt eller delvist opfylder virksomhedens forpligtelser om målopfyldelse efter regler fastsat i medfør af stk. 2 og 3, hvilket særligt vil sige målkrav fastsat efter CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelsens § 3, stk. 1 og 2.

Aftalerne som virksomhederne indgår med hinanden går typisk ud på, at den ene virksomhed sælger CO<sub>2</sub>-besparelser til den anden virksomhed. Området er i vidt omfang overladt til aktørerne selv, men det kræves, at den årlige rapportering, der skal finde sted til Energistyrelsen om opfyldelse af lovens målkrav indeholder oplysninger om sådanne aftaler, og at de attesteres af en uafhængig auditor, der reviderer oplysningerne efter ISAE 3000 standarderne. Systemet er nærmere-

re beskrevet i Energistyrelsens håndbog om dokumentation for opfyldelse af CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav m.v. - bekendtgørelse nr. 595 om håndbog om dokumentation for opfyldelse af CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav m.v. (HB 2023) af 26. maj 2023.

Det foreslås med ændringen af § 3, stk. 6, at der efter ordet virksomheder indsættes »eller leverandører af elektricitet eller vedvarende flydende eller gasformige brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse« og at der efter stk. 2 eller 3 »eller § 4 a, stk. 1 eller 4« og efter »stk. 2 og 3«: »eller § 4 a, stk. 1 og 4«.

Det foreslåede vil medføre, at det bl.a. tydeliggøres, at også elleverandører er en del af ticketsystemet, hvilket de har været under den gældende lovgivning. Derudover bliver det muligt, at også leverandører af vedvarende flydende eller gasformige brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse kan være en del af ticketsystemet. Endeligt medfører det foreslåede, at ticketsystemet også vil kunne anvendes til opfyldelse af det gældende nationale fortrængningskrav i den gældende biobrændstoflovs § 4 a. Dette vil indebære, at virksomheder også kan anvende ticketsystemet til opfyldelse af det nationale fortrængningskrav i § 4 a. Det bemærkes, at eftersom biobrændstofloven udvides til også at gælde for luftfart og søtransport, vil ticketsystemet også kunne gælde for luftfart og søtransport. Bemyndigelsesbestemmelsen i CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelsens § 3, stk. 2, vil i den forbindelse kunne anvendes af klima-, energi- og forsyningsministeren til at udstede regler om hvilke virksomheder, der kan være omfattet ticketsystemet.

Til nr. 12

Efter biobrændstoflovens § 3, stk. 7, kan bemyndigelsen i lovens § 3, stk. 2, ikke anvendes til at fastsætte nationale CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav, der omfatter udledningerne fra de fossile brændstoffer benzin, diesel og gas. Bestemmelsen blev indført i 2021 og indebærer, at klima-, energi- og forsyningsministeren ikke er bemyndiget til at fastsætte nationale CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav, der omfatter udledningerne fra de fossile brændstoffer benzin, diesel og gas. Disse krav vil således skulle fastsættes ved lov.

Med den foreslåede ændring af § 3, stk. 7, ændres ordet CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav til »CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav og iblandingskrav«. Ændringen af termen CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav foreslås for at sikre, at der er fokus på at fastsætte regler for reduktion af de tre klimagasser CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> (metan) og N<sub>2</sub>O (lattergas), som også er de tre klimagasser som omfattes af VE III-direktivet. Disse klimagasser benævnes også som drivhusgasser. De tre klimagasser er, ud fra en livscyklus vurdering, alle følger af brugen af brændstoffer.

Tilføjes af ordet iblandingskrav foreslås, da VE III-direktivet indeholder en bestemmelse om iblandingskrav for avancerede biobrændstoffer og vedvarende flydende eller gasformige brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse. Ordet iblandingskrav foreslås derfor indsat for at kunne

implementere bestemmelsen i VE III-direktivet og samtidigt følge de samme hensyn, der ligger til grund for udformningen af den gældende § 3, stk. 7, der ikke giver en bemyndigelse til klima-, energi- og forsyningsministeren til at fastsætte nærmere regler for nationale CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav, der omfatter udledningerne fra de fossile brændstoffer benzin, diesel og gas.

Til nr. 13

Biobrændstoflovens § 3 a fastslår, at virksomheder, efter regler fastsat af klima-, energi- og forsyningsministeren, hvert år skal rapportere til Energistyrelsen om drivhusgasintensiteten af de brændstoffer og den elektricitet til brug i vej køretøjer, der i Danmark er blevet leveret af virksomheden.

Med forslaget til ændring af § 3 a foreslås det, at der efter »af virksomheden« indsættes » til transport m.m.«.

Med forslaget om at indsætte »transport m.m.« efter »af virksomheden« præciseres det, at bestemmelsen om, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om rapportering af drivhusgasintensitet til Energistyrelsen gælder for drift af vejgående køretøjer, jernbaner, luftfart, søtransport og mobile ikke-vejgående maskiner, herunder fartøjer til sejlads på indre vandveje, når de ikke er til søs, og landbrugs- og skovbrugstraktorer samt fritidsfartøjer, når de ikke er til søs, hvilket gør det muligt for klima-, energi- og forsyningsministeren at fastsætte nærmere regler for rapportering af drivhusgasintensiteten af de brændstoffer og elektricitet, der har været leveret af virksomheden i Danmark til de nævnte sektorer. Det er ikke med forslaget intentionen, at ministeren nødvendigvis skal fastsætte indrapporteringsregler om alle sektorer. Det vil således være op til klima-, energi- og forsyningsministeren at vurdere for hvilke sektorer, der skal fastsættes nærmere regler.

Til nr. 14

I henhold til den gældende § 4, stk. 1, i biobrændstofloven fastsætter klima-, energi- og forsyningsministeren regler med henblik på at gennemføre EU-regler om forhold, der er omfattet af denne lov, herunder forordninger, direktiver og beslutninger om VE-brændstoffer, biobrændstoffer eller biomassebrændsler til transport og deres bæredygtighed og reduktion af drivhusgasser fra transport.

Det foreslås, at der indsættes ordet elektricitet efter »beslutninger om VE-brændstoffer,«. Det foreslås endvidere at ordene biobrændstoffer eller biomassebrændsler udgår af bestemmelsen

Med den foreslåede ændring af § 4, stk. 1, gøres det muligt for klima-, energi- og forsyningsministeren at fastsætte regler om elektricitet, der hidrører fra EU-regler om forhold, der er omfattet af denne lov. Da loven samtidig udvides til også at omfatte luftfart og søtransport, vil klima-, energi- og forsyningsministeren, på samme måde som hidtidigt også kunne fastsætte regler for luftfart og søtransport, herunder

supplerende regler om MRV-, ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne.

Endvidere vil forslaget tage højde for, at VE III-direktivet har defineret vedvarende brændstoffer som eksempelvis biobrændstoffer eller biomassebrændsler, hvorfor der ikke længere er behov for at nævne biobrændstoffer og biomassebrændsler efter VE-brændstoffer i bestemmelsen, der i denne sammenhæng er det samme som vedvarende brændstoffer.

Til nr. 15

Efter den gældende biobrændstoflovs § 4, stk. 2, kan klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætte regler med henblik på at gennemføre EU-regler om fremme af reduktion af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport, herunder regler om fastsættelse af et sanktionssystem for manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne i artikel 8-12 i MRV-forordningen.

Det foreslås, at ordet CO<sub>2</sub>-emissioner i § 4, stk. 2, erstattes med ordet CO<sub>2</sub>e-emissioner. Det foreslås endvidere med forslaget, at ordet søtransport i § 4, stk. 2, ændres til »luftfart og søtransport«. Yderligere foreslås det med lovændringen, at klima-, energi- og forsyningsministeren fremover også skal have bemyndigelse til at kunne fastsætte supplerende regler til ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne.

Den foreslåede ændring af ordet CO<sub>2</sub>-emissioner til CO<sub>2</sub>e-emissioner vil være i overensstemmelse med den gældende ændring i hele loven fra kun at omfatte CO<sub>2</sub>-emissioner til at omfatte de tre klimagasser i VE III-direktivet – CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O og CH<sub>4</sub> – der skal implementeres i Danmark.

Den foreslåede ændring af bestemmelsen vil også indebære, at klima-, energi- og forsyningsministeren fremover vil kunne fastsætte regler, der vedrører luftfart og søtransport og ikke som tidligere kun vej, bane og søtransport. Klima-, energi- og forsyningsministeren vil således også kunne fastsætte supplerende regler om ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne ligesom klima-, energi- og forsyningsministeren fortsat vil kunne fastsætte regler om MRV-forordningen.

Forslaget vil også medføre en eksplicit hjemmel til, at klima-, energi- og forsyningsministeren, på samme måde som hidtil på området for vej, jernbane og søtransport, kan fastsætte nærmere regler om luftfart og søtransport, der hidrører fra EU-regler, herunder om sanktioner i forhold til MRV-forordningen, tilsyn, rapportering, klageadgang, krav til drivhusgasreduktioner m.v. De EU-regler, der omhandles vil typisk være direktiver og forordninger, men også andre EU-regler vil kunne være omfattet af bestemmelsen, herunder delegerede retsakter, beslutninger m.v.

I forhold til ReFuelEU Aviation-forordningen vil hjemlen

blandt andet kunne anvendes til, at domstolene eksempelvis kan idømme straf af bøde til:

1) den flybrændstofleverandør, der undlader at opfylde forpligtelserne i artikel 4 med hensyn til minimumsandelene af bæredygtige flybrændstoffer, jf. artikel 12, stk. 4,

2) den flybrændstofleverandør, der undlader at opfylde forpligtelserne i artikel 4 med hensyn til minimumsandelene af syntetiske flybrændstoffer, og i en periode fra den 1. januar 2030 til den 31. januar 2034 de gennemsnitlige andele af syntetiske flybrændstoffer, jf. artikel 12, stk. 5,

3) den luftfartøjsoperatør, der undlader at opfylde forpligtelserne i artikel 5, jf. artikel 12, stk. 2,

4) det EU-lufthavnsforvaltningsorgan, der undlader at træffe de nødvendige foranstaltninger til at afhjælpe luftfartøjsoperatørens manglende adgang til flybrændstoffer, der indeholder minimumsandelene af bæredygtige flybrændstoffer i henhold til artikel 6, stk. 3, jf. artikel 12, stk. 3,

5) det EU-lufthavnsforvaltningsorgan eller anden aktør, der undlader at opfylde forpligtelserne til at fremlægge oplysninger i artikel 6, stk. 2 og 4, det EU-lufthavnsforvaltningsorgan eller anden aktør, der undlader at overholde forpligtelserne om fremme af brint- og elforsyning i artikel 7,

6) den luftfartøjsoperatør, der undlader at opfylde rapporteringsforpligtelserne i artikel 8,

7) den luftfartøjsoperatør, der undlader at opfylde forpligtelserne i artikel 9, stk. 1,

8) den flybrændstofleverandør, der undlader at opfylde rapporteringsforpligtelserne i artikel 10, herunder forpligtelserne i denne bekendtgørelses artikel 18, stk. 2, jf. artikel 10, andet afsnit, samt forpligtelsen til at forelægge oplysninger i artikel 9, stk. 2 og 3, eller

9) den flybrændstofleverandør, der har afgivet vildledende eller unøjagtige oplysninger om egenskaberne ved eller oprindelsen af de bæredygtige flybrændstoffer, som vedkommende har leveret i henhold til artikel 9, stk. 2, og artikel 10, jf. artikel 12, stk. 6.

I forhold til FuelEU Maritime-forordningen vil hjemlen blandt andet kunne anvendes til, at domstolene eksempelvis kan idømme straf af bøde til den der:

1) undlader at opfylde forpligtelsen i artikel 4, stk. 2, jf. artikel 23, stk. 2, om reduktion af drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord i et skib i løbet af en rapporteringsperiode,

2) undlader at opfylde forpligtelsen i artikel 5, stk. 3, jf. artikel 23, stk. 2, om anvendelse af RFNBO i løbet af en rapporteringsperiode,

3) undlader at tilslutte et skib til landstrøm i henhold til artikel 6 jf. artikel 23, stk. 5,

- 4) ikke overholder bestemmelserne i artikel 7 om overvågning og rapportering,
- 5) ikke overholder bestemmelserne i artikel 8 om udarbejdelse og forelæggelse af overvågningsplan,
- 6) ikke overholder bestemmelserne i artikel 9 om ændringer af overvågningsplanen,
- 7) undlader at opfylde artikel 10, stk. 3 og 4, om fremlæggelse af data og fravigelse af standardværdier,
- 8) undlader at opfylde artikel 11, stk. 1, om revidering af overvågningsplan,
- 9) undlader af opfylde artikel 13, stk. 4, om at afgive yderligere oplysninger og adgang til lokaler eller skibet for verifikatoren,
- 10) ikke overholder bestemmelserne i artikel 15 om overvågning og registrering,
- 11) undlader at opfylde artikel 16, stk. 3, om korrektion af oplysninger til, og forelæggelse af, FuelEU-rapport,
- 12) undlader af opfylde artikel 17, stk. 2, om fremlæggelse af oplysninger eller dokumenter og give adgang til lokaler eller skibet for den kompetente myndighed med henblik på yderligere kontrol,
- 13) Ikke overholder bestemmelsen i artikel 20, stk. 3, om at registrere forskuddet af overensstemmelsesoverskuddet i FuelEU-databasen,
- 14) ikke overholder bestemmelsen i artikel 20, stk. 4, jf. artikel 23, stk. 3, om lån af forskud på overensstemmelsesoverskud i foregående rapporteringsperiode, eller
- 15) ikke overholder bestemmelsen i artikel 24, stk. 1, om at skibe skal være i besiddelse af et overensstemmelsesdokument.

Bemyndigelsen vil også kunne anvendes til at fastsætte regler om de supplerende bestemmelser som de nationale myndigheder har mulighed for at fastsætte efter forordningerne, eksempelvis om udvidet anvendelse af landstrøm til skibe, undtagelse af specifikke færgeruter samt at behandle mindre lufthavne som EU-lufthavne og klageadgang efter ReFuelEU Aviation-forordningen.

I forhold til FuelEU Maritime-forordningen vil der også kunne være tale om fastsættelse af regler om, at enhver inspektion af et skib i en havn under dansk jurisdiktion, der udføres i overensstemmelse med direktiv 2009/16/EF, omfatter kontrol af, at skibet er i besiddelse af et gyldigt FuelEU-overensstemmelsesdokument, ligesom der kan fastsættes nærmere regler om bortvisning af skibe, der ikke i to eller flere på hinanden følgende rapporteringsperioder har overholdt reglen i forordningens artikel 24 om at være i besiddelse af et FuelEU-overensstemmelsesdokument.

Til nr. 16

I henhold til den gældende § 4 a i biobrændstofloven kan klima-, energi- og forsyningsministeren bl.a. fastsætte regler om nationale CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav, der omfatter udledningerne fra de fossile brændstoffer benzin, diesel og gas. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan herunder fastsætte regler om anvendelse og størrelse af nationale CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav. Endvidere kan klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætte regler om bæredygtighed, begrænsning af visse typer biobrændstoffer, lavere CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav i særlige situationer m.v.

Med den foreslåede ændring af § 4 a ændres ordet CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav til »CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav og iblandingskrav«. Ændringen af termen CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav foreslås for at sikre, at der er fokus på at fastsætte regler for reduktion af de tre klimagasser CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> (metan) og N<sub>2</sub>O (lattergas), og som også er de tre klimagasser som omfattes af VE III-direktivet. Den foreslåede ændring vil samtidigt bringe ordlyden i overensstemmelse med den hidtidige forståelse af bestemmelsen. Disse klimagasser benævnes også som drivhusgasser. De tre klimagasser er, ud fra en livscyklus vurdering, alle følger af brugen af brændstoffer.

Tilføjelserne af ordet iblandingskrav foreslås, da VE III-direktivet indeholder en bestemmelse om iblandingskrav for avancerede biobrændstoffer og vedvarende flydende eller gasformige brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse. Ordet iblandingskrav foreslås derfor indsat for at kunne implementere bestemmelsen i VE III-direktivet og samtidigt følge de samme hensyn, der ligger til grund for udformningen af den gældende § 4 a, der giver en bemyndigelse til klima-, energi- og forsyningsministeren til at fastsætte nærmere regler for nationale CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav, der omfatter udledningerne fra de fossile brændstoffer benzin, diesel og gas.

Til nr. 17

Den gældende § 4 a, stk. 1, i biobrændstofloven giver bl.a. klima-, energi- og forsyningsministeren mulighed for at fastsætte regler om nationale CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav, der omfatter udledningerne fra de fossile brændstoffer benzin, diesel og gas.

Med den foreslåede ændring af § 4 a, stk. 1, foreslås det at indsætte »samt for produktion af elektricitet« efter ordet gas.

Den foreslåede bestemmelse vil afstedkomme, at klima-, energi- og forsyningsministeren også kan fastsætte regler om nationale CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav, der omfatter udledningerne fra produktion af elektricitet. Der er ikke aktuelle planer om at fastsætte sådanne regler, og forslaget skyldes udelukkende et ønske om at etablere en hjemmel til, at klima-, energi- og forsyningsministeren, på et tidspunkt, kan fastsætte regler om nationale CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav, der

omfatter udledningerne fra produktion af elektricitet i CO<sub>2</sub>-fortrængningsbekendtgørelsen.

Til nr. 18

Biobrændstoflovens fastlægger i den gældende § 4 a, stk. 5, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at kun brændstoffer, der ikke har modtaget offentlig støtte, kan medregnes i CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav fastsat i medfør af stk. 1.

Det foreslås med ændringen til § 4 a, stk. 5, at bemyndigelsen også skal gælde for elektricitet, der har modtaget offentlig støtte.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at elektricitet, der har modtaget offentlig støtte ikke kan medregnes til opfyldelse af de CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav, der er fastsat i medfør af biobrændstoflovens § 4 a.

Til nr. 19

Som nævnt under punkt 2.3.1. er både ReFuelEU Aviation og FuelEU Maritime nye forordninger, der ikke afløser tidligere forordninger på området. Der har ikke været gebyrfinansiering på området tidligere. Der er heller ikke gebyrfinansiering i den gældende biobrændstoflov. Der er derfor ikke nogen gældende ret på området.

ReFuelEU Aviation-forordningen pålægger blandt andet flybrændstofleverandører, der leverer flybrændstoffer til EU-lufthavne, et iblandingskrav for bæredygtigt flybrændstof. Opfyldelsen af forpligtelsen skal indberettes til en EU-database og kontrolleres af medlemsstaten, jf. forordningens artikel 10.

Endvidere pålægger forordningen luftfartøjsoperatører en optankningsforpligtelse, hvorefter den mængde flybrændstof, der påfyldes i en given EU-lufthavn, skal udgøre en minimumsandel af deres årlige behov for flybrændstof ved afgang fra den pågældende EU-lufthavn. Opfyldelsen af denne optankningsforpligtelse skal indberettes til den kompetente myndighed, jf. forordningens artikel 8, og er også gældende for udenlandske luftfartøjsoperatører, der optanker i Danmark.

Desuden pålægges EU-lufthavnsforvaltningsorganerne at træffe nødvendige foranstaltninger for at lette luftfartøjsoperatørers adgang til flybrændstoffer, der indeholder de påkrævede minimumsandelev af bæredygtige flybrændstof. Den kompetente myndighed skal administrere EU-lufthavnens eventuelle manglende overholdelse af dette krav, såfremt en luftfartøjsoperatør gør myndigheden opmærksom herpå, jf. forordningens artikel 6.

FuelEU Maritime-forordningen pålægger de forpligtede en grænse for drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af et skib, der ankommer til, opholder sig i eller afgår fra havne under en medlemsstats jurisdiktion og en

forpligtelse til at anvende landstrøm eller nulemissionsteknologi i havne under en medlemsstats jurisdiktion.

Energistyrelsen er kompetent myndighed til at håndhæve ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne.

Den foreslåede § 6 a bemyndiger klima-, energi- og forsyningsministeren til at fastsætte regler om betaling til dækning af myndigheders omkostninger til administration af ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen og af regler udstedt i medfør af loven, ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen.

Derudover bemyndiger den foreslåede bestemmelse i stk. 2 klima-, energi- og forsyningsministeren til at fastsætte regler om yderligere betaling til dækning af andre merudgifter, herunder udgifter til eksternt konsulentbistand, rejseudgifter eller andre merudgifter i situationer, hvor en aktør ikke har overholdt sine forpligtelser i relation til forordningerne.

Betalingspligten kan pålægges flybrændstofleverandører, luftfartøjsoperatører og EU-lufthavnsforvaltningsorganer som defineret i ReFuelEU Aviation-forordningen. Derudover kan betalingspligten pålægges skibsejere eller andre organisationer eller andre personer, som f.eks. forvalteren eller en bareboatbefragter, som har påtaget sig alle de pligter og ansvarsområder, der pålægges ved den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening af skibe med en bruttotonnage på over 5.000, der har som formål at transportere passagerer eller fragt til kommercielle formål, uanset hvilket flag de fører som defineret i FuelEU Maritime-forordningen.

Gebyrerne, der pålægges aktørerne, skal give fuld omkostningsdækning for Energistyrelsens administration af forordningerne, herunder for Energistyrelsens kontrol- og tilsynsopgaver som følge af forordningerne. Det vil eksempelvis være administrationsomkostninger forbundet med kontrol af flybrændstofleverandørernes opfyldelse af deres iblandingsforpligtelse, kontrol med luftfartøjsoperatørernes opfyldelse af deres optankningsforpligtelse, deling af data med Europa-Kommissionen, behandling af luftfartøjsoperatørers anmodninger om undtagelse fra optankningsforpligtelsen, bistand til andre medlemslandes vurdering af udenlandske luftfartøjsoperatørers manglende optankning i danske EU-lufthavne, kontrol og tilsyn med indberetninger fra ca. 250 skibe, fysisk kontrol af opbevaring af et FuelEU-overensstemmelsesdokument ombord på samme, yderligere stikprøvebaseret kontrol af verifikation-, beregnings- og rapporteringsgrundlag samt udarbejdelse af rapporter, m.m. Gebyrerne vil blive fastsat i overensstemmelse med Finansministeriet budgetvejlednings punkt 2.3.1.

Udgifter til Energistyrelsens administration af bestemmelserne i FuelEU Maritime- og ReFuelEU Aviation-forordningen forventes dækket af de aktører, som er omfattet af forordningerne, og for hvem Danmark er at anse som ansvarlige. For ReFuelEU Aviation-forordningen kan dette være flybrændstofleverandører og luftfartøjsoperatører som



defineret i forordningens artikel 3, nr. 3 og 19, og som falder under dansk ansvar efter reglerne i forordningens artikel 11. For FuelEU Maritime-forordningen vil det være selskaber som disse er defineret i forordningens artikel 3, nr. 13. Gebyrmodellerne vil skulle dække samtlige omkostninger, der kan henføres til Energistyrelsens administration af forordningerne. Gebyrerne kan eksempelvis blive fordelt på de enkelte aktører på baggrund af deres forbrugte energi eller pr. ton leveret brændstof og under hensynstagen til, at alle gebyromfattede aktører skal bidrage til dækning af Energistyrelsens udgifter, såfremt dette skønnes muligt og hensigtsmæssigt. I forhold til ReFuelEU Aviation-forordningen kan gebyrerne f.eks. fordeles på de enkelte aktører på baggrund af pr. ton leveret flybrændstof eller pr. ton årligt behov for flybrændstof, jf. henholdsvis flybrændstofleverandørens eller luftfartøjsoperatørens seneste verificerede rapportering i henhold til forordningens artikel 10 og 8. De nævnte eksempler er ikke udtømmende, og gebyrerne kan derfor også fordeles på andre måder, eksempelvis som et ensartet gebyr, der betales per skib, der er omfattet af FuelEU Maritime-forordningen eller på anden måde fordeles ligeligt mellem aktørerne. Gebyrsatserne vil endvidere kunne afstemmes i forhold til omfanget af en aktørs aktiviteter, og derfor vil kunne modsvare de administrative omkostninger, der måtte være forbundet hermed for administrationen af forordningerne. Det bemærkes, at der kan være en overgangsperiode eller indfasningsperiode de første år, hvor der eksempelvis kan være behov for at fordele gebyrerne ligeligt mellem aktørerne på grund af manglende datagrundlag, der først kan indhentes efter forordningernes ikrafttræden.

Fastsættelsen af gebyrstørrelsen, og fordelingen på de enkelte aktører, foreslås at tage afsæt i de budgetterede administrative omkostninger som Energistyrelsen forventer at have i forbindelse med administrationen af forordningerne. I forhold til FuelEU Maritime-forordningen vil disse omkostninger som udgangspunkt blive fordelt på de aktører, som er omfattet af Energistyrelsens administrative arbejde, herunder kontrol og tilsyn, i henhold til forordningerne, eksempelvis ud fra den mængde forbrugte energi som de enkelte aktører er ansvarlige for. Omkostningerne vil også kunne fordeles på anden måde som beskrevet ovenfor.

I forhold FuelEU Maritime-forordningen vil Energistyrelsen, i et vist omfang, skulle føre kontrol med opfyldelse af krav til selskaberne om, for hvert skib, at overvåge og rapportere relevante data i en rapporteringsperiode, overholdelse af frister, oprettelse af overvågningsplan, indsendelse af verifikationsrapport, overensstemmelsesdokument og brændstofrapport, udføre kontrol med kravopfyldelse, herunder håndtere konstaterede fejl, mangler og valid akkreditering. Energistyrelsen vil endvidere skulle gennemføre kontrol af beregninger, kommentarer til overvågningsplaner og rapporter, ligesom styrelsen vil skulle forestå informationsudveksling med relevante nationale akkrediteringsorganer i andre lande og andre medlemsstaters myndigheder, hvis relevant.

Endvidere vil Energistyrelsen i forhold til ReFuelEU Avia-

tion-forordningen blandt andet skulle føre kontrol med flybrændstofleverandørens opfyldelse af deres iblandingsforpligtelse, jf. forordningens artikel 4 og 10, luftfartøjsoperatørens opfyldelse af deres optankningsforpligtelse, jf. forordningens artikel 5 og 8, og EU-lufthavnsforvaltningsorganernes opfyldelse af deres forpligtelser i forordningens artikel 6 samt pålægge bøder, såfremt forpligtelserne i forordningen ikke overholdes, jf. artikel 12. Energistyrelsen vil også have andre administrative opgaver i forbindelse med forordningen, herunder behandling af luftfartøjsoperatørens anmodninger om undtagelse fra optankningsforpligtelsen, jf. artikel 5, og deling af data med Europa-Kommissionen.

Det antages, at der kan være driftsfordele for Energistyrelsen ved at behandle flere skibe fra samme rederi, eller ved behandlingen af skibe med et højt forbrug af energi i det der vurderes, at der er rationaliseringsfordele ved at behandle flere leveringer af brændstof til det samme skib eller for samme rederi på samme tid. Eksempelvis vil det kræve mindre arbejde kun at skulle forholde sig til oplysninger om eksempelvis drivhusgasreduktioner fra en enkelt verifikator frem for en flerhed af verifikatorer, ligesom det antages, at der vil være rationaliseringspotentiale i form af genkendelsesfaktorer i forhold til dokumenter og arbejdsmetoder fra den verifikator, der er tilknyttet det samme rederi. På samme baggrund antages det, at det vil kræve et større arbejde per skib for Energistyrelsen at behandle skibe med et begrænset forbrug af energi, da bekræftelse af de enkelte oplysninger vil kræve flere arbejdstimer per mængde brændstof. Endvidere kan gebyret i forhold til både ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne også omfatte udgifter af mere generel art, som efter et rimeligt skøn medgår til administrationen af området, og som har en naturlig tilknytning til den ydelse, for hvilken gebyret er betaling.

For at sikre at gebyrerne fastsættes således, at de også er i relation til de ressourcer, der anvendes i administrationen af de enkelte skibe, foreslås det, at alle selskaber, der har forpligtelser i henhold til FuelEU Maritime-forordningen, og som kan pålægges gebyrer, skal bidrage til at dække Energistyrelsens generelle, administrative omkostninger også i de tilfælde, hvor der er et meget lavt energiforbrug på enkelte skibe.

Det foreslås blandt andet derfor, at der i gebyrmodellen indarbejdes minimums- og maksimumsgebyrer for de enkelte skibe som rederierne skal betale til Energistyrelsen.

Endvidere kan der ved fastsættelse af et minimums- og maksimumsgebyr opnås proportionalitet mellem de ressourcer, der tilgår i administrationen af de enkelte selskaber. Gebyrmodellen sikrer derved, at alle selskaber bidrager til at dække omkostningerne ved administrationen uden, at der pålægges urimelige omkostninger

Der vil også, på samme måde som ved FuelEU Maritime-forordningen, være mulighed for at fastsætte minimums- og maksimumsgebyrer i for ReFuelEU Aviation-forordningen,

ligesom der vil være mulighed for at fastsætte gebyrer, der ligeligt fordeles mellem de omfattede aktører.

Såfremt en af de af forordningerne forpligtede ikke har indsendt de data, som forordninger kræver skal indsendes til myndigheder med henblik på, at disse kan sikre overholdelse af forordningerne, kan Energistyrelsen skønsmæssigt ansætte de værdier, der skal ligge til grund for beregningen af gebyrernes størrelse. Det arbejde der måtte være forbundet hermed vil være underlagt gebyrfinansieringen i bekendtgørelsens kapitel 5 på samme måde som Energistyrelsens øvrige arbejde under forordningerne.

Bemyndigelsen omfatter administration af ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningen, regler udstedt i medfør af loven, ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen.

Med formuleringen myndighedens i stk. 2 skal forstås den eller de pågældende myndigheder, som har ansvaret for at håndhæve og administrere forordningen i Danmark.

Derudover giver bemyndigelsens stk. 2 klima-, energi- og forsyningsministeren mulighed for at fastsætte regler om yderligere betaling til dækning af andre udgifter i de tilfælde, hvor reglerne i forordningerne er overtrådt, herunder udgifter til ekstern konsulentbistand, rejseomkostninger som kan henføres til administration af forordningen eller når det vurderes, at myndighedernes administrative ressourcerforbrug på et skib eller et rederi eller på en flybrændstofleverandør eller luftfartsoperatør er uforholdsmæssigt stort.

Stk. 2 vil også kunne finde anvendelse, hvis det eksempelvis vurderes, at myndighedernes administrative ressourcerforbrug ved behandlingen af et skib, et rederi, en luftfartsoperatør eller en flybrændstofleverandør, der ikke har overholdt sine forpligtelser i relation til forordningerne har medført et uforholdsmæssigt stort merarbejde.

Dette vil eksempelvis kunne forekomme, hvor selskabet ikke aktivt medvirker til at løfte de forpligtelser selskabet har i henhold til forordningerne, eksempelvis i forhold til rettidigt at fremlægge oplysninger begæret af myndighederne. Sådanne situationer vil kunne medføre yderligere arbejde for myndighederne i forbindelse med at afsøge oplysninger hos selskabet eller andet steds. Man vil også kunne forestille sig situationer hvor det forhold, at eksempelvis et selskab eller en brændstofleverandør hovedsagligt har afgivet mangelfulde oplysninger over en længere periode vil medføre, at der skal foretages en grundigere kontrol i forbindelse med disse virksomheder.

Stk. 2 giver endvidere klima-, energi- og forsyningsministeren mulighed for at friholde regelkonforme aktører fra meromkostninger forårsaget af ikke-regelkonforme aktører. Klima-, energi- og forsyningsministeren har ikke pligt til at udnytte muligheden.

Bemyndigelsen omfatter administration af de til enhver tid gældende forordninger, dvs. også omkostninger til admini-

stration af eventuelle ændrede eller reviderede udgaver af de pågældende forordninger.

Da de administrative omkostninger kan ændre sig løbende fra år til år, og da omkostningerne skal fordeles på et varierende antal betalingspligtige, kan der ske en løbende tilpasning af de opkrævede gebyrsatser i overensstemmelse med Finansministeriets til enhver tid gældende regler og vejledninger. Heraf kan det bl.a. fremgå, hvorvidt det er tilladt at akkumulere et mindre overskud eller underskud i enkelte år, eller hvorvidt gebyrtilpasning evt. kan undlades i enkelte år, fordi tilpasningsbehovet er uvæsentligt. Formuleringen »gebyrer eller anden betaling« i bestemmelsen er i denne sammenhæng foreslået for at markere, at den separate opkrævning af merudgifter kan ske enten pr. gebyrtakst, der dækker en gennemsnitspris for bestemte ekstraopgaver, eller pr. faktura, der afregner afholdte merudgifter i konkrete situationer. Faktureringsløsningen kan være at foretrække til dækning af ekstraopgaver, hvor passende gebyrer er svære at fastsætte grundet stærk varierende omkostninger fra sag til sag, eller hvor der kan opstå behov for at viderefakturere eksterne omkostninger, f.eks. til myndighedens antagelse af en verifikator eller anden sagkyndig bistand.

Formuleringen »andre merudgifter« kan eksempelvis omfatte rejseomkostninger eller omkostninger til bistand fra en verifikator eller anden sagkyndig bistand. Gebyret kan både dække Energistyrelsens administrative omkostninger som følge af forordningen samt eventuelle administrative omkostninger for en institution under ministeriet eller anden offentlig myndighed til hvem opgaven er bemyndiget, eller dem som bistår Energistyrelsen med opgavevaretagelsen.

Nærmere regler vil blive fastsat i en bekendtgørelse, herunder relevante gebyrsatser.

Til nr. 20

Ifølge den gældende § 8, stk. 1, i biobrændstofloven straffes forholdene, der er opremset i nr. 1-4, med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning. Dette drejer sig blandt andet om manglende opfyldelse af overvågnings- eller rapporteringsforpligtelserne i artikel 8-12 i MRV-forordningen.

Det fremgår endvidere af § 8, stk. 2, at der i regler, som udstedes i medfør af loven, kan fastsættes bødestraf for overtrædelse af reglerne og påbud fastsat i medfør af reglerne. Derudover fremgår det af stk. 3, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Det foreslås, at der i § 8 indsættes *stk. 2*, hvoraf det fremgår, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om straf af bøde for overtrædelse af regler fastsat i ReFuelEU Aviation-forordningen eller FuelEU Maritime-forordningen og for overtrædelse af regler fastsat i relation hertil.

Bestemmelsen indebærer, at klima-, energi- og forsynings-

ministeren vil kunne fastsætte nærmere regler om bødestraf i situationer, hvor aktørerne ikke opfylder deres forpligtelser i henhold til ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne. Det bemærkes, at disse regler vil blive fastsat i en bekendtgørelse, der nærmere vil beskrive de specifikke bestemmelser, der bødepålægges.

Ministeren vil herefter kunne fastsætte nærmere regler om bødestraf for eksempelvis overtrædelse af ReFuelEU Aviation-forordningens regler for den der

- som flybrændstofleverandør undlader at opfylde forpligtelserne i artikel 4 med hensyn til minimumsandelene af bæredygtige flybrændstoffer, jf. artikel 12, stk. 4,
- som flybrændstofleverandør undlader at opfylde forpligtelserne i artikel 4 med hensyn til minimumsandelene af syntetiske flybrændstoffer, og i en periode fra den 1. januar 2030 til den 31. januar 2034 de gennemsnitlige andele af syntetiske flybrændstoffer, jf. artikel 12, stk. 5,
- som luftfartøjsoperatør undlader at opfylde forpligtelserne i artikel 5, jf. artikel 12, stk. 2,
- som EU-lufthavnsforvaltningsorgan undlader at træffe de nødvendige foranstaltninger til at afhjælpe luftfartøjsoperatørers manglende adgang til flybrændstoffer, der indeholder minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer i henhold til artikel 6, stk. 3, jf. artikel 12, stk. 3,
- som EU-lufthavnsforvaltningsorgan eller anden aktør undlader at opfylde forpligtelserne til at fremlægge oplysninger i artikel 6, stk. 2 og 4,
- som EU-lufthavnsforvaltningsorgan eller anden aktør undlader at overholde forpligtelserne om fremme af brint- og elforsyning i artikel 7,
- som luftfartøjsoperatør undlader at opfylde rapporteringsforpligtelserne i artikel 8,
- som luftfartøjsoperatør undlader at opfylde forpligtelserne i artikel 9, stk. 1,
- som flybrændstofleverandør undlader at opfylde rapporteringsforpligtelserne i artikel 10, herunder forpligtelserne i denne bekendtgørelses artikel 18, stk. 2, jf. artikel 10, andet afsnit, samt forpligtelsen til at forelægge oplysninger i artikel 9, stk. 2 og 3,
- som flybrændstofleverandør har afgivet vildledende eller unøjagtige oplysninger om egenskaberne ved eller oprindelsen af de bæredygtige flybrændstoffer, som vedkommende har leveret i henhold til artikel 9, stk. 2, og artikel 10, jf. artikel 12, stk. 6.

I henhold til FuelEU Maritime-forordningen vil ministeren eksempelvis kunne fastsætte nærmere regler om bødestraf for den, der

- undlader at opfylde forpligtelsen i artikel 4, stk. 2, jf.

artikel 23, stk. 2, om reduktion af drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord i et skib i løbet af en rapporteringsperiode,

- undlader at opfylde forpligtelsen i artikel 5, stk. 3, jf. artikel 23, stk. 2, om anvendelse af RFNBO i løbet af en rapporteringsperiode,
- undlader at tilslutte et skib til landstrøm i henhold til artikel 6 jf. artikel 23, stk. 5,
- ikke overholder bestemmelserne i artikel 7 om overvågning og rapportering,
- ikke overholder bestemmelserne i artikel 8 om udarbejdelse og forelæggelse af overvågningsplan,
- ikke overholder bestemmelserne i artikel 9 om ændringer af overvågningsplanen,
- undlader at opfylde artikel 10, stk. 3 og 4, om fremlæggelse af data og fravigelse af standardværdier,
- undlader at opfylde artikel 11, stk. 1, om revidering af overvågningsplan,
- undlader af opfylde artikel 13, stk. 4, om at afgive yderligere oplysninger og adgang til lokaler eller skibet for verifikatoren,
- ikke overholder bestemmelserne i artikel 15 om overvågning og registrering,
- undlader at opfylde artikel 16, stk. 3, om korrektion af oplysninger til, og forelæggelse af, FuelEU-rapport,
- undlader af opfylde artikel 17, stk. 2, om fremlæggelse af oplysninger eller dokumenter og give adgang til lokaler eller skibet for den kompetente myndighed med henblik på yderligere kontrol,
- ikke overholder bestemmelsen i artikel 20, stk. 3, om at registrere forskuddet af overensstemmelsesoverskuddet i FuelEU-databasen,
- ikke overholder bestemmelsen i artikel 20, stk. 4, jf. artikel 23, stk. 3, om lån af forskud på overensstemmelsesoverskud i foregående rapporteringsperiode, eller
- ikke overholder bestemmelsen i artikel 24, stk. 1, om at skibe skal være i besiddelse af et overensstemmelsesdokument.

Den foreslåede ændring af § 4, stk. 2, vil endvidere medføre, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte supplerende regler til ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen. Dette kan eksempelvis være regler om øget brug af landstrøm efter FuelEU Maritime-forordningen eller at opnormere mindre lufthavne til EU-lufthavne efter ReFuelEU Aviation-forordningen. Den foreslåede § 8, stk. 2, giver ministeren hjemmel til at fast-

sætte strafbestemmelser for overtrædelse af de supplerende regler, der måtte blive fastsat efter de to forordninger.

I begge forordninger er bødeniveauet for overtrædelse af flere af forordningernes bestemmelser fastsat i selve forordningerne. Bødeniveauet gennemgås overordnet nedenfor.

#### *ReFuelEU Aviation-forordningen*

Ifølge artikel 12 i ReFuel Aviation-forordningen skal medlemsstaterne fastsætte regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af forordningen, og træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de anvendes. Derudover indeholder artikel 12 nærmere regler om bødeniveau, herunder hvilke hensyn der skal lægges vægt på ved fastsættelse af bøden. Dette bødeniveau vil blive beskrevet nærmere i det følgende. Det skal bemærkes, at denne beskrivelse ikke er udtryk for en udtømmende opstilling af forhold, der skal bødepålægges i henhold til forordningen, men alene er en beskrivelse af det i forordningen fastsatte bødeniveau. Der henvises i øvrigt til reglerne i ReFuel Aviation-forordningen.

Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning samt navnlig tage hensyn til overtrædelsens art, varighed, tilbagevendende karakter og grovhed, jf. forordningens artikel 12, stk. 1.

Med hensyn til luftfartøjsoperatører, der undlader at opfylde forpligtelserne i forordningens artikel 5, skal bøden være mindst dobbelt så høj som det beløb, der fremkommer ved at multiplicere den årlige gennemsnitspris for flybrændstof pr. ton med den samlede årlige ikketankede mængde, jf. forordningens artikel 12, stk. 2. Luftfartøjsoperatøren kan undtages fra at blive pålagt bøden, hvis den pågældende kan godtgøre, at den manglende overholdelse skyldes ekstraordinære og uforudsigelige omstændigheder, som den pågældende ikke havde indflydelse på, og hvis konsekvenser ikke kunne være undgået, selv om alle rimelige foranstaltninger var blevet truffet, jf. artikel 12, stk. 2, sidste punktum.

I forhold til flybrændstofleverandører, der undlader at opfylde forpligtelserne i artikel 4 med hensyn til minimumsandelene af bæredygtige flybrændstoffer, skal bøden være mindst dobbelt så høj som det beløb, der fremkommer ved at multiplicere forskellen mellem den årlige gennemsnitspris for konventionelt flybrændstof og for bæredygtigt flybrændstof pr. ton med den mængde flybrændstoffer, for hvilken minimumsandelene, jf. artikel 4 og bilag I, ikke er overholdt, jf. artikel 12, stk. 4.

I forhold til flybrændstofleverandører, der undlader at opfylde artikel 4 med hensyn til minimumsandelene af syntetiske flybrændstoffer og i en periode fra den 1. januar 2030 til den 31. december 2034 de gennemsnitlige andele af syntetiske flybrændstoffer, skal bøden være mindst dobbelt så høj som det beløb, der fremkommer ved at multiplicere forskellen mellem den årlige gennemsnitspris for syntetisk flybrændstof og for konventionelt flybrændstof pr. ton med den mængde flybrændstoffer, for hvilken minimumsandelene, jf.

artikel 4 og bilag I, ikke er overholdt, jf. artikel 12, stk. 5. Ved fastsættelsen af bøden vedrørende de gennemsnitlige andele af syntetiske flybrændstoffer skal der tages hensyn til eventuelle bøder vedrørende minimumsandelene af syntetiske flybrændstoffer, som flybrændstofleverandøren allerede er pålagt for den pågældende periode, der fremgår ovenfor, for at undgå en dobbelt sanktion, jf. artikel 12, stk. 5, sidste punktum.

Med hensyn til en flybrændstofleverandør, som har vist sig at have afgivet vildledende eller unøjagtige oplysninger om egenskaberne ved eller oprindelsen af de bæredygtige flybrændstoffer, som vedkommende har leveret i henhold til artikel 9, stk. 2, og artikel 10, skal bøden være mindst dobbelt så høj som det beløb, der fremkommer ved at multiplicere forskellen mellem den årlige gennemsnitspris for konventionelt flybrændstof og for bæredygtigt flybrændstof pr. ton med den mængde flybrændstoffer, for hvilke de vildledende eller unøjagtige oplysninger var afgivet, jf. artikel 12, stk. 6.

ReFuelEU Aviation-forordningen angiver med formuleringen »mindst« et mindsteniveau for bøden. Der er således mulighed for at gøre bøden mere end »dobbelt så høj«, jf. artikel 12, stk. 2, 4, 5 og 6. Det vil eksempelvis være relevant at pålægge en flybrændstofleverandør en højere bøde end mindsteniveauet i tilfælde, hvor der fra flybrændstofleverandørens side vil kunne spekuleres i, om det økonomisk bedre vil kunne betale sig at ifalde bøden fremfor at opfylde forordningens iblandingskrav. Dette vil f.eks. kunne være tilfældet i situationer, hvor brændstofpriserne varierer en del henover året og dette får betydning for den årlige gennemsnitspris for brændstoffet. Bødeniveauet bør derfor aldrig være under et niveau, der som minimum modsvarer det dobbelte af, hvad den pågældende aktør ville have haft udgifter til opfyldelse af forordningens krav i tilfælde af manglende opfyldelse.

Den kompetente myndighed skal redegøre for den metode, der er anvendt til at fastsætte prisen på flybrændstof, bæredygtigt flybrændstof og syntetisk flybrændstof på Unionens flybrændstofmarked, jf. artikel 12, stk. 2, 4, 5 og 6. Metoden skal være baseret på verificerbare og objektive kriterier, herunder den seneste tilgængelige rapport fra Agenturet, jf. forordningens artikel 13.

#### *FuelEU Maritime-forordningen*

Ifølge artikel 25, stk. 1, i FuelEU Maritime-forordningen skal medlemsstaterne fastsætte regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af forordningen, og træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de anvendes.

Det fremgår af forordningens artikel 23 om FuelEU-sanktioner, at der skal beregnes en FuelEU-sanktion for skibe, der har et overensstemmelsesunderskud for delmålet for vedvarende brændstoffer af ikkebiologisk oprindelse eller et overensstemmelsesunderskud for drivhusgasintensitet som omhandlet i forordningens artikel 4, stk. 2. For begge sank-

tioner gælder det, at de skal beregnes i overensstemmelse med formler, der er angivet i bilag IV, del B, til forordningen.

Det fremgår endvidere af artikel 20, stk. 4, at der i tilfælde af at skib ikke har haft havneanløb i Unionen i en rapporteringsperiode, og har lånt et forskud af et overensstemmelsesoverskud i en foregående rapporteringsperiode, så skal det pågældende selskab betale beløbet for den FuelEU-sanktion, der omhandlet i artikel 23, stk. 2, og som oprindeligt blev undgået ved at låne dette forskud af overensstemmelsesoverskuddet, ganget med en faktor på 1,1.

Af forordningens artikel 23, stk. 5, fremgår det, at et selskabs bøde for de af dets skibe, der ikke har overholdt reglerne om elforbrug ved kaj skal have en bøde, der følger af multiplikationen af 1,5 EUR med skibets fastsatte samlede efterspørgsel efter el-effekt ved kaj og med det samlede antal timer rundet op til nærmeste hele time, skibet har ligget ved kaj i strid med kravene i artikel 6.

Yderligere følger det af forordningens artikel 23, stk. 10, at Kommission tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 28 med henblik på at ændre bilag IV for at tilpasse de faktorer, der er angivet i bilag IV, og som anvendes i den formel, der er omhandlet i artikel 25, stk. 1, jf. bilag IV, baseret på udviklingen i energiomkostningerne, og med henblik på at ændre den multiplikationsfaktor, der er fastsat i nærværende artikel 25, stk. 5, baseret på indekseringen af de gennemsnitlige el-omkostninger i Unionen.

Det bemærkes, at denne beskrivelse ikke er udtryk for en udtømmende liste over forhold, der skal bødepålægges i henhold til forordningen, men alene er en beskrivelse af det i forordningen fastsatte bødeniveau. Der er herudover en række bestemmelser i forordningen, for hvilke en overtrædelse kan medføre bødestraf. Der henvises til reglerne i FuelEU Maritime-forordningen.

Det bemærkes endvidere, at fastsættelsen af straffen fortsat vil bero på domstolens konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne strafniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpene eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Til nr. 21

Efter den gældende § 9, stk. 1, i biobrændstofloven kan klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndige en institution under ministeriet eller anden offentlig myndighed til at udøve beføjelser, der i denne lov eller efter MRV-forordningen er henlagt til klima-, energi- og forsyningsministeren. For indeværende har hjemlen været benyttet til at bemyndige Søfartsstyrelsen til at bistå med den praktiske udførelse af tilsynet og rapporteringen efter MRV-forordningen ved kontrol af, hvorvidt der har været et såkaldt overensstemmelsesdokument efter MRV-forordningen ombord,

når Søfartsstyrelsen alligevel har været om bord for at foretage havnestatskontrol efter havnestatskontroldirektivet.

Med forslaget til ændring af § 9, stk. 1, foreslås det, at bestemmelsen udvides til også at omfatte området for ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne. Klima-, energi- og forsyningsministeren vil herefter kunne bemyndige en institution under ministeriet eller anden offentlig myndighed til at udøve beføjelser efter loven, MRV-, ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne.

Den foreslåede bestemmelse vil endvidere indebære, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en institution under ministeriet eller anden offentlig myndighed, som klima-, energi- og forsyningsministeren i henhold til stk. 1 har henlagt sine beføjelser efter loven til ikke skal kunne indbringes for klima-, energi- og forsyningsministeren.

Yderligere medfører den foreslåede bestemmelse, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan bemyndige et selskab, en sagkyndig institution eller en organisation til at udøve nærmere angivne beføjelser vedrørende tilsyn og sekretariatsbistand til klima-, energi- og forsyningsministeren i henhold til denne lov eller regler udstedt i medfør heraf. Dette vil kunne være tilfældet, hvor det vurderes, at der kræves særlige kvalifikationer som klima-, energi- og forsyningsministeren ikke er i besiddelse af til at udføre specifikke opgaver i henhold til forordningerne.

Til nr. 22

Efter § 9 a har klima-, energi- og forsyningsministeren uden retskendelse og 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 om bord på skibene.

Det foreslås, at § 9 a udvides til også at omfatte de tilfælde, hvor klima-, energi- og forsyningsministeren, eller nogen denne har bemyndiget til at udføre arbejde på dennes vegne efter biobrændstoflovens § 9, har behov for at kunne udføre de opgaver, denne er forpligtet til efter FuelEU Maritime-forordningen.

Da skibene til tider kun opholder sig i havn eller ved ankerplads inden for en havns område i få timer, vil adgangen til skibet kunne foretages meget hurtigt. Det vurderes på den baggrund, at det vil være nødvendigt, at adgangen til skibene kan ske uden retskendelse og mod behørig legitimation for at sikre adgangen til skibet. Dette vil endvidere svare til Søfartsstyrelsens beføjelser i forbindelse med deres inspektion efter havnestatskontroldirektivet, hvor Søfartsstyrelsen ligeledes har adgang til skibene uden retskendelse.

Til § 2

Til nr. 1

Innovativ teknologi for vedvarende energi er ikke i dag defineret i VE-loven.

Det følger af den foreslåede § 5, stk. 1, nr. 7, at der med »innovativ teknologi for vedvarende energi« forstås teknologi til produktion af vedvarende energi, som på mindst én måde forbedrer en sammenlignelig avanceret teknologi for vedvarende energi eller gør det muligt at udnytte teknologi for vedvarende energi, der ikke kommerialiseres fuldt ud, eller som indebærer en klar risiko.

Den foreslåede ændring vil gennemføre VE III-direktivets artikel 2, stk. 2, nr. 14 b, om definition af innovativ teknologi for vedvarende energi.

Til nr. 2

Den eksisterende overskrift til § 56 b lyder ”Kapitel 6 b - Generelle bestemmelser om VE-støtteordninger”. Overskriften afspejler dermed, at generelle bestemmelser vedrørende VE-støtteordninger er fastsat i § 56 b i kapitel 6 b i VE-loven.

Med forslaget udvides overskriften med »og VE-mærkningsordninger«, således at overskriften til § 56 b i kapitel 6 b fremadrettet affattes således: »Generelle bestemmelser om VE-støtteordninger og VE-mærkningsordninger«.

Det foreslås således afspejlet i overskriften til § 56 b, at der af § 56 b fremgår regler om frivillige VE-mærkningsordninger. Den foreslåede nyaffattelse er en konsekvens som følge af gennemførelse af VE III-direktivets art. 22 a, stk. 2, i nyt stk. 7 til § 56 b.

Nyaffattelsen af overskriften har ingen materielle konsekvenser.

Til nr. 3

Den eksisterende affattelse af § 56 b, stk. 1, lyder således »Denne bestemmelse omhandler generelle bestemmelser om finansielle støtteordninger til fremme af vedvarende energi«. Bestemmelsen indeholder således generelle bestemmelser om finansielle støtteordninger til fremme af vedvarende energi, og er en gennemførelse af VE II-direktivets artikel 3, stk. 3, 2. pkt., artikel 6, stk. 3-4 samt artikel 19, stk. 2, tredje og fjerde afsnit i kapitel 6 b i dansk ret.

Det foreslås, at der efter »vedvarende energi« indsættes »,samt bestemmelser om frivillige VE-mærkningsordninger.«.

Med den foreslåede nyaffattelse udvides bestemmelsens anvendelsesområde til også at omfatte frivillige VE-mærkningsordninger. Baggrunden for udvidelsen af anvendelsesområdet for § 56 b er, at VE III-direktivets art. 22 a, stk. 2, om frivillige VE-mærkningsordninger gennemføres i § 56 i et nyt stk. 7-9 til bestemmelsen.

Nyaffattelsen vil medføre, at det fremadrettet muliggøres, at der af bestemmelsen også kan fremgå regler om frivillige

VE-mærkningsordninger, og nyaffattelsen er således en forudsætning for, at der i samme bestemmelses stk. 7-9 kan fastsættes nærmere regler om frivillige mærkningsordninger for industriprodukter, der hævdes at være produceret med vedvarende energi og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse.

Til nr. 4

Det følger af VE II-direktivets art. 6, stk. 1, at »Uden at dette berører tilpasninger, der er nødvendige for at overholde artikel 107 og 108 i TEUF, sikrer medlemsstaterne, at omfanget af og betingelserne for støtten til projekter for vedvarende energi ikke revideres på en måde, som har negative konsekvenser for de rettigheder, som er tildelt i forbindelse med støtten, og som undergraver den økonomiske levedygtighed af projekter, der allerede nyder godt af støtte.«

Formålet med bestemmelsen i direktivet er at sikre, at omfanget af og betingelserne for VE-støtteordninger ikke må revideres på en måde, som har negative konsekvenser for de rettigheder, som er tildelt i forbindelse med støtten.

Det følger af den foreslåede § 56 b, stk. 6, 1. pkt., at omfang af og betingelser for finansiell støtte til projekter for vedvarende energi ikke må revideres på en måde, som har negative konsekvenser for de rettigheder, som er tildelt i forbindelse med støtten, og som undergraver den økonomiske levedygtighed af projekter, der allerede nyder godt af støtte. Med henblik på at sikre en korrekt gennemførelse, har Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet tilstræbt en ordlyd, der ligger tæt op ad ordlyden i artikel 6, stk. 1.

Det følger af den foreslåede § 56 b, stk. 6, 2. pkt., at bestemmelsen ikke forhindrer de tilpasninger af støtteordninger, som er nødvendige for overholdelse af EU's statsstøtteregler. Den foreslåede § 56 b, stk. 6, 2. pkt. har til hensigt, at håndtere artikel 6, stk. 1's element om, at beskyttelsen ikke berører de tilpasninger, der er nødvendige for at overholde artikel 107 og 108 i TEUF.

Gennemførelsen af artikel 6, stk. 1 i VE-lovens § 56 b, stk. 6, vil ikke ændre på retstillingen, da danske myndigheder siden VE II-direktivets implementeringsfrist den 30. juni 2021, har været forpligtet til at efterleve bestemmelsen. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet vurderer dog, at gennemførelsen af artikel 6, stk. 1 i VE-lovens § 56 b, stk. 6, vil bidrage til transparens for private virksomheder og borgere.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.7.1-2.7.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

Det følger af VE III-direktivets art. 22 a, stk. 2, at »Medlemsstaterne fremmer frivillige mærkningsordninger for industriprodukter, der hævdes at være produceret med vedvarende energi og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse. Ved sådanne frivillige mærkningsordninger angives den procentdel af vedvarende energi, der er

anvendt, eller vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og som er anvendt ved anskaffelse og forbehandling, fremstilling og distribution, beregnet på grundlag af de metoder, der er fastlagt enten i Kommissionens henstilling (EU) 2021/2279 eller i ISO 14067:2018«. Bestemmelsen skal være gennemført i dansk ret senest den 21. maj 2025.

Der er ikke i dansk lovgivning fastsat regler om hverken frivillige eller obligatoriske mærkningsordninger for industriprodukter, der hævdes at være produceret med vedvarende energi og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, ligesom der ikke er fastsat regler om krav til efterlevelse af beregningsmetoder, der skal danne grundlag for anvendelse af mærkninger. Der er således i det store hele valgfrihed for virksomhederne m.fl. ved fastsættelse af mærkningsordninger, når blot de generelle krav i f.eks. markedsføringsloven er iagttaget.

Det foreslås med § 56 b, stk. 7, at klima-, energi- og forsyningsministeren informerer om rammerne for frivillige mærkningsordninger for industriprodukter, der angives at være produceret med vedvarende energi og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse.

Forslaget vil indebære, at der vil blive informeret om rammerne for de frivillige mærkningsordninger ved, at relevant information, herunder krav til beregningsmetode m.v., f.eks. lægges på Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets hjemmeside eller der tages kontakt til branche- og/eller forbrugerorganisationer med information herom.

At en ordning er »frivillig« indebærer i denne sammenhæng, at f.eks. forbrugerorganisationer, industrisammenslutninger eller andre kan oprette mærkningsordninger, som virksomheder kan deltage i, men at deltagelse alene kan ske frivilligt. Forskellige organisationer eller sammenslutninger har også mulighed for at oprette hver deres frivillige mærkningsordning, jf. dog nedenfor om beregningsmetode.

Forslaget til § 56 b, stk. 7, vil medvirke til at gennemføre VE III-direktivets art. 22 a, stk. 2, i dansk ret.

Det foreslås med § 56 b, stk. 8, at klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætter regler om, at ved sådanne frivillige mærkningsordninger, der henvises til i stk. 7, skal den angivne procentdel af vedvarende energi, der er anvendt, eller vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og som er anvendt ved anskaffelse og forbehandling, fremstilling og distribution, beregnes på grundlag af nærmere angivne metoder.

Forslaget vil indebære, at klima-, energi- og forsyningsministeren i bekendtgørelse fastsætter regler om, at der skal anvendes den samme beregningsmetode ved alle mærkningsordninger.

Af VE III-direktivets art. 22 a, stk. 2, fremgår det, at der skal anvendes enten Kommissionens henstilling (EU) 2021/2279 eller i ISO 14067:2018.

Kommissionens henstilling (EU) 2021/2279 af 15. december 2021 om anvendelsen af miljøaftryksmetoderne til at måle og formidle produkters og organisationers miljøpræstationer over hele deres livscyklus, anvendes inden for en række sektorer, når der skal træffes beslutninger om miljøspørgsmål, og hvor det er afgørende, at der kan indhentes pålidelige og korrekte målinger.

ISO 14067:2018 er en international standard, hvoraf der fremgår principper, krav og retningslinjer for kvantificering og rapportering af et produkts CO<sub>2</sub> aftryk på en måde, som er i overensstemmelse med internationale standarder for livscyklusvurdering (LCA), dvs. ISO 14040 og ISO 14044. Der er også angivet krav og retningslinjer for kvantificering af et delvist CO<sub>2</sub> aftryk.

Både Kommissionens henstilling (EU) 2021/2279 og i ISO 14067:2018 standarden er således egnede til at anvende som beregningsmetode for at sikre gennemsigtighed og sammenlignelighed på tværs af frivillige mærkningsordninger. Det vil derfor i bekendtgørelse vil blive fastsat, at der enten skal anvendes beregningsmetoden i Kommissionens henstilling (EU) 2021/2279 af 15. december 2021 eller ISO 14067:2018 standarden.

Ved løbende opdateringer af Kommissionens henstilling (EU) 2021/2279 eller i ISO 14067:2018, får disse opdateringer retskraft, uden at den bekendtgørelse som udstedes efter § 56 b, stk. 8 opdateres.

Indholdet i både Kommissionens henstilling (EU) 2021/2279 og i ISO 14067:2018 kan blive forældet, f.eks. såfremt der foretages nye videnskabelige eller teknologiske fremskridt, eller hvis politiske eller samfundsmæssige forhold ændrer sig. I disse tilfælde kan der derfor blive behov for, at ændre beregningsmetoderne. Forslaget til § 56 b, stk. 8, vil give mulighed for, at klima-, energi- og forsyningsministeren vil kunne ændre i bekendtgørelsen i overensstemmelse hermed.

Forslaget til § 56 b, stk. 8, vil medvirke til at gennemføre VE III-direktivets art. 22 a, stk. 2, i dansk ret.

Det foreslås med § 56 b, stk. 9, at klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætter regler om, at de nærmere angivne metoder, der henvises til i stk. 8, ikke indføres i Lovtidende. Ministeren fastsætter i den forbindelse regler om, hvordan oplysning om indholdet kan fås.

Det følger af grundlovens § 22, 2. pkt., at love skal kundgøres, og det antages, at kundgørelseskravet ligeledes gælder for bekendtgørelser. Det følger endvidere af lovtidendeloven, at bl.a. love og bekendtgørelser skal indføres i Lovtidende, samt at Lovtidende er den bindende kundgørelsesform for de retsforskrifter, der er omfattet af lovtidendelovens kundgørelsesordning. Kravet om optagelse i Lovtidende kan fraviges ved lov, når der fastsættes en alternativ kundgørelsesmetode.

Det fremgår af VE III-direktivets art. 22 a, stk. 2, at en-

ten Kommissionens henstilling (EU) 2021/2279 eller i ISO 14067:2018 skal anvendes som beregningsmetode, såfremt man ønsker at fastsætte en sådan mærkningsordning.

Kommissionens henstilling (EU) 2021/2279 er offentlig tilgængelig på <https://eur-lex.europa.eu/>. ISO 14067:2018 nyder imidlertid ophavsretlig beskyttelse og er en detaljeret og teknisk standard, som henvender sig til en relativ snæver kreds af professionelle erhvervsdrivende. Den kan rekvireres hos Dansk Standard og andre standardiseringsorganer, der har ophavsretten. Dette medfører imidlertid, at sædvanlig kundgørelse i Lovtidende ikke er hensigtsmæssig.

De ophavsretlige regler er imidlertid ikke til hinder for, at der på anden måde end ved offentliggørelse i Lovtidende gives offentligheden adgang til oplysning om indholdet af forskrifterne, når blot der ikke sker kopiering m.v.

Med forslaget til § 56 b, stk. 9, vil der blive fastsat regler om, at der ikke vil ske kundgørelse af ISO 14067:2018 standarden. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4.3 ovenfor. Det forventes, at der i stedet vil blive fastsat regler om, at indholdet af forskriften kan fås ved gennemsyn i Energistyrelsen.

Forslaget til § 56 b, stk. 9, vil medvirke til at gennemføre VE III-direktivets art. 22 a, stk. 2, i dansk ret.

### Til § 3

Til nr. 1

Den gældende fodnote til titlen til lov om gasforsyning indeholder en opregning af direktiver, som gasforsyningsloven helt eller delvist gennemfører.

Det følger af den foreslåede nyaffattelse af fodnoten til gasforsyningslovens titel, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2023/2413/EU af 18. oktober 2023, EU-Tidende, L af 18. oktober 2023.

Baggrunden for den foreslåede nyaffattelse af fodnoten er, at der gives bemyndigelse til klima-, energi- og forsyningsministeren til at fastsætte regler om rapportering af gasmålerdata til en EU-database etableret i medfør af VE II-direktivet og ændring til VE II-direktivet, som følger af VE III-direktivet.

Den foreslåede nyaffattelse af fodnoten indebærer, at det vil fremgå af denne, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/73/EF af 13. juli 2009 om fælles regler for det indre marked for naturgas og om ophævelse af direktiv 2003/55/EF, EU-Tidende 2009, nr. L 211, side 94, som ændret ved direktiv 2019/692/EU af 17. april 2019 om ændring af direktiv 2009/73/EF om fælles regler for det indre marked for naturgas, EU-Tidende 2019, nr. L 117, side 1, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2018/2001/EU af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (omarbejdning), EU-Tidende 2018,

nr. L 328, side 82, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/2413 af 18. oktober 2023 om ændring af direktiv (EU) 2018/2001, forordning (EU) 2018/1999 og direktiv 98/70/EF for så vidt angår fremme af energi fra vedvarende energikilder og om ophævelse af Rådets direktiv (EU) 2015/652, EU-Tidende, L af 31. oktober 2023, EU-Tidende 2018, nr. L 328, side 82, 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.«.

Til nr. 2

Ifølge § 12, stk. 1, nr. 2, i lov om gasforsyning skal et transmissionsselskab, en transmissionssystemejer og en systemoperatør sikre og måle kvaliteten af den gas, der leveres til eller fra transmissionssystemet.

Det fremgår af § 12, stk. 3, pkt. 1, i lov om gasforsyning, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om gennemførelsen af bestemmelserne i stk. 1, herunder regler om afgrænsning af opgaverne, jf. dog § 23 a.

Det er ikke i gasforsyningsloven hjemmel til at fastsætte regler om, at et transmissionsselskab, en transmissionssystemejer eller en systemoperatør skal videregive gasmålinger til en EU-database og verificere indberettede målinger fra økonomiske aktører.

Det foreslås at indsætte et nyt *stk. 4* i § 12 i lov om gasforsyning. Ifølge det foreslåede *stk. 4* kan klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætte regler om, at et transmissionsselskab, en transmissionssystemejer og en systemoperatør skal videregive målinger efter *stk. 1, nr. 2*, til en EU-database og verificere indberettede målinger fra økonomiske aktører.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at et transmissionsselskab, en transmissionssystemejer og en systemoperatør skal videregive målinger af gas, der leveres fra eller til transmissionssystemet, til en EU-database og verificere indberettede målinger fra økonomiske aktører.

Det forventes at klima-, energi- og forsyningsministeren vil fastsætte regler om, at et transmissionsselskab skal videregive målinger af gas til en EU-database, som gør det muligt at spore flydende og gasformige vedvarende brændstoffer og genanvendte kulstofbrændsler. En sådan EU-database er Europa-Kommissionen forpligtet til at idriftsætte pr. 21. november 2024, ifølge artikel 31 a, stk. 1, i VE III-direktivet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.5.1-2.5.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Det fremgår af § 3 i lov om gasforsyning, at klima-, ener-



gi- og forsyningsministeren inden for lovens område kan fastsætte regler med henblik på opfyldelse af Danmarks forpligtelser i henhold til EU-retten.

Ifølge § 14, stk. 1, nr. 2, i lov om gasforsyning skal et distributionsselskab sikre og måle kvaliteten af den gas, der leveres til og fra distributionssystemet i det område, hvor selskabet varetager distributionsvirksomhed.

Det fremgår af § 14, stk. 2, pkt. 1, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om gennemførelsen af bestemmelserne i stk. 1, herunder regler om forbrugernes ret til at modtage oplysningerne flere gange årligt, elektronisk, og uden at der opkræves særskilt gebyr, regler om virksomhedernes opgaver og mål for de energibesparelser, som virksomhederne samlet eller enkeltvis skal sikre bliver opnået, regler om dokumentation, indberetning og verifikation samt regler om afholdelse af nærmere angivne fællesomkostninger.

Det er ikke i gasforsyningsloven hjemmel til at fastsætte regler om, at et distributionsselskab skal videregive gasmålinger til en EU-database og verificere indberettede målinger fra økonomiske aktører.

Det foreslås at indsætte et nyt *stk. 10* i § 14 i lov om gasforsyning. Ifølge det foreslåede *stk. 10* kan klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætte regler om, at et distributionsselskab skal videregive målinger efter *stk. 1, nr. 2*, til en EU-database og verificere indberettede målinger fra økonomiske aktører.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at et distributionsselskab skal videregive målinger af gas, der leveres til eller fra et distributionssystem, til en EU-database og verificere indberettede målinger fra økonomiske aktører.

Det forventes at klima-, energi- og forsyningsministeren vil fastsætte regler om, at et distributionsselskab skal videregive målinger af gas til en EU-database, som gør det muligt at spore flydende og gasformige vedvarende brændstoffer og genanvendte kulstofbrændsler. En sådan EU-database er Europa-Kommissionen forpligtet til at idriftsætte pr. 21. november 2024, ifølge artikel 31a, stk. 1, i VE III-direktivet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.5.1-2.5.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

#### Til § 4

Til nr. 1

Den gældende fodnote i lov om elforsyning indeholder en udtømmende opregning af de direktiver og forordninger, som lov om elforsyning gennemfører.

Lov om elforsyning gennemfører blandt andet dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2018/2001/EU af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder.

Det følger af den foreslåede ændring, at *fodnoten* i lov om elforsyning ændres, således at det af *fodnoten* vil fremgå, at lov om elforsyning indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af VE-direktivet, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/2413 af 18. oktober 2023 om ændring af direktiv (EU) 2018/2001, forordning (EU) 2018/1999 og direktiv 98/70/EF for så vidt angår fremme af energi fra vedvarende energikilder og om ophævelse af Rådets direktiv (EU) 2015/652.

Den foreslåede ændring vil medføre, at *fodnoten* vil afspejle, at dele af ændringsdirektivet til VE-direktivet, gennemføres i elforsyningsloven.

Til nr. 2

Elforsyningsloven indeholder ikke regler om batterier. Klima-, energi- og forsyningsministeren har alene bemyndigelse til at fastsætte overordnede regler for lagringsaktiviteter, som udføres af VE-egenforbrugere, borgerenergifællesskaber og aggregatorvirksomheder.

Det foreslås, at der indsættes en ny *§ 9 a* i elforsyningsloven. Formålet med bestemmelsen er, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan gennemføre artikel 20 a, stk. 3 i VE III-direktivet, som skal gennemføres i dansk ret senest den 21. maj 2025. Det fremgår heraf, at producenter af husholdnings- og industribatterier, og køretøjsfabrikanter, der producerer elkøretøjer, skal stille grundlæggende oplysninger til rådighed for ejere, brugere og tredjeparter, der med udtrykkeligt samtykke handler på ejernes og brugernes vegne. Producenterne skal stille oplysninger om batterikapacitet, sundhedstilstand, ladetilstand og strømsætpunkt til rådighed i realtid, uden omkostninger, på ikkediskriminerende vilkår, og i overensstemmelse med databeskyttelsesreglerne. Producenter af elkøretøjer skal endvidere stille oplysninger om elkøretøjers placering til rådighed i realtid, hvor relevant.

Efter den foreslåede *§ 9 a, stk. 1*, kan klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætte regler om, at ejere og brugere af husholdnings- og industribatterier, herunder tredjeparter, der med udtrykkeligt samtykke handler på ejernes eller brugernes vegne, skal have adgang til grundlæggende oplysninger i batteristyringssystemerne, herunder om hvordan adgangen skal opnås.

Bestemmelsen i § 9 a, stk. 1 indebærer, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at oplysninger, der fremgår af artikel 20 a, stk. 3, herunder batterikapacitet, sundhedstilstand, ladetilstand og strømsætpunkt, skal stilles til rådighed i realtid for ejere, brugere og tredjeparter, der med udtrykkeligt samtykke handler på ejernes og brugernes vegne. Efter sådanne regler vil det være batteriproducenterne, der skal stille oplysningerne til rådighed i realtid. Bestemmelsen giver dog mulighed for, at der kan fastsættes regler om, at adgangen til oplysninger for batteristyringssystemerne kan sikres af andre end producenterne, hvis dette er aftalt, eller at adgangen til oplysningerne

skal stilles til rådighed efter anmodning til en producent, importør, distributør, eller andre, der handler på producentens vegne.

Bestemmelsen vil bl.a. indebære, at der kan fastsættes regler om tekniske forskrifter for batteristyringssystemerne, eller for de tilhørende databaserede systemer, i eller uden for batterierne.

Bestemmelsen indebærer desuden, at der vil kunne fastsættes regler om, at adgangen til oplysningerne skal stilles til rådighed uden omkostninger, på ikkediskriminerende vilkår, og i overensstemmelse med databeskyttelsesreglerne, som forudsættes af artikel 20 a, stk. 3 i VE III-direktivet. Der vil i øvrigt kunne fastsættes regler om andre oplysninger, eller vilkår for deling af oplysningerne, hvis reglerne er nødvendige for at gennemføre VE III-direktivet mest hensigtsmæssigt, eller for at sikre sammenhængen med batteriforordningens bestemmelser om datadeling.

Efter den foreslåede § 9 a, stk. 2, kan klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætte regler om, at ejere og brugere af elkøretøjer, herunder tredjeparter, der med udtrykkeligt samtykke handler på ejernes eller brugernes vegne, skal have adgang til grundlæggende oplysninger om køretøjsbatterierne og køretøjernes placering, herunder om hvordan adgangen skal opnås.

Virkningen af § 9 a, stk. 2, er grundlæggende den samme, som er beskrevet ovenfor, om virkningen af § 9 a, stk. 1, bortset fra, at reglen vedrører elkøretøjer.

Bestemmelsen vil indebære, at klima, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at oplysninger, der fremgår af artikel 20 a, stk. 3, herunder batterikapacitet, sundhedstilstand, ladetilstand, strømsætpunkt og, hvor det er relevant, køretøjernes placering, skal stilles til rådighed i realtid for ejere, brugere og tredjeparter, der med udtrykkeligt samtykke handler på ejernes og brugernes vegne. Efter sådanne regler vil det være elkøretøjsfabrikanterne, der skal stille oplysningerne til rådighed i realtid. Bestemmelsen giver dog mulighed for, at der kan fastsættes regler om, at adgangen til oplysninger for batteristyringssystemerne kan sikres af andre end producenterne, hvis dette er aftalt, eller at adgangen til oplysningerne skal stilles til rådighed efter anmodning til en producent, importør, distributør, eller andre, der handler på producentens vegne.

Bestemmelsen vil bl.a. indebære, at der kan fastsættes regler om tekniske forskrifter for batteristyringssystemerne, eller for de tilhørende databaserede systemer i eller uden for elkøretøjerne.

Bestemmelsen indebærer desuden, at der vil kunne fastsættes regler om, at adgangen til oplysningerne skal stilles til rådighed uden omkostninger, på ikkediskriminerende vilkår, og i overensstemmelse med databeskyttelsesreglerne, som forudsættes af artikel 20 a, stk. 3 i VE III-direktivet. Der vil i øvrigt kunne fastsættes regler om andre oplysninger, eller vilkår for deling af oplysningerne, hvis reglerne er

nødvendige for at gennemføre VE III-direktivet mest hensigtsmæssigt, eller for at sikre sammenhængen med batteriforordningens bestemmelser om datadeling.

Efter den foreslåede § 9 a, stk. 3, kan klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætte regler om tilsyn med overholdelsen af regler, der er udstedt i henhold til stk. 1 og 2. Herudover kan klima-, energi- og forsyningsministeren efter forhandling med relevante ministre fastsætte regler, hvorefter andre offentlige myndigheder bemyndiges til at føre tilsyn med overholdelse af regler, der er udstedt i henhold til stk. 1 og 2.

Bestemmelsen vil indebære, at der vil kunne fastsættes regler om enhver form for tilsyn med reglernes overholdelse, herunder f.eks. om klagerettigheder, markedsovervågning, mv., samt om, at andre offentlige myndigheder bemyndiges til at føre tilsyn med overholdelsen af reglerne, i henhold til nærmere forhandling med vedkommende minister. De konkrete tilsynsregler, der vil skulle udmøntes, vil dog afhænge af dialog med øvrige offentlige myndigheder.

Frem mod udmøntningen ved bekendtgørelse afklarer Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet de mulige sammenhænge med øvrige regler om deling af batteridata, som følger af batteriforordningen. Det forventes, at de nødvendige bekendtgørelsesbestemmelser vil blive udarbejdet henover vinter 2024/2025, med henblik på ikrafttrædelse den 21. maj 2025.

#### Til § 5

Det foreslås i *stk. 1*, at loven skal træde i kraft den 1. januar 2025. Dog foreslås det i *stk. 2*, at § 1, nr. 9-13, § 2, nr. 1-3 og 5, og § 4 først træder i kraft den 21. maj 2025.

Denne ikrafttrædelsesdato er relevant for de af de foreslåede ændringer, der ikke vedrører den direkte implementering af VE III-direktivet. Det drejer sig f.eks. om bestemmelsen om den finansielle støttes stabilitet fra VE II-direktivet, nødvendige supplerende bestemmelser til ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne, og forslaget om en ny titel til biobrændstofloven.

Det foreslås i *stk. 2*, at § 1, nr. 9-13, § 2, nr. 1-3 og 5, og § 4 dog først træder i kraft den 21. maj 2025. Dette er på grund af koblingen til VE III-direktivets generelle implementeringsfrist af samme dato, som bestemmelserne er en gennemførelse af.

Det foreslås i *stk. 3*, at for så vidt angår luftfart og søtransport finder § 5, stk. 1, i lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser (biobrændstofloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 2167 af 29. november 2021, dog først anvendelse fra og med 1. januar 2026. § 5, stk. 1, omhandler virksomhedernes pligt til årligt at sende en rapport til klima-, energi- og forsyningsministeren som dokumentation for, at virksomheden det foregående kalenderår har opfyldt særlige lovfastsatte forpligtelser.

De foreslåede ændringer vil i øvrigt ikke gælde for Færøerne og Grønland og vil ikke kunne sættes i kraft for Færøerne

og Grønland, da hovedlovene ikke gælder og ikke vil kunne sættes i kraft for Færøerne og Grønland.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende formulering*

*Lovforslaget*

### § 1

I lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser (biobrændstofloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 2167 af 29. november 2021, foretages følgende ændringer:

1. Lovens titel affattes således:

**»Lov om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v.«**

2. Fodnoten til lovens titel affattes således:

»1) Loven gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2018/2001/EU af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (omarbejdning), EU-Tidende 2018, nr. L 328, side 82, 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, 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 diesellole 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.

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

1) Loven gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2018/2001/EU af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (omarbejdning), EU-Tidende 2018, nr. L 328, side 82, 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, 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 diesellole 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.

§ 1. Loven har til formål at fremme anvendelsen af bæredygtige biobrændstoffer og biomassebrændsler til transport, VE-brændstoffer og brændstoffer med et lavt drivhusgasaftryk med henblik på at integrere vedvarende energi og reducere vugge til grav-emissioner af drivhusgasser fra transport og bidrage til opfyldelsen af Danmarks internationale klimaforpligtelser. 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 CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (MRV-forordningen).

3. § 1 affattes således:

»§ 1. Loven har til formål at fremme anvendelsen af grønne drivmidler, herunder elektricitet, VE-brændstoffer og brændstoffer med et lavt drivhusgasaftryk til transport m.m. med henblik på at integrere vedvarende energi, at reducere vugge til grav-udledninger af drivhusgasser fra transport m.m. og at bidrage til opfyldelsen af Danmarks nationale og internationale klimaforpligtelser.«

Stk. 2. Loven har endvidere til formål 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 CO<sub>2</sub>-udledninger fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF med senere ændringer (MRV-forordningen), Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2405 af 18. oktober 2023 om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport (ReFuelEU Aviation) med senere ændringer (ReFuelEU Aviation-forordningen) samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 af 13. september 2023 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og

om ændring af direktiv 2009/16/EF med senere ændringer (FuelEU Maritime-forordningen).«

§ 2. I denne lov forstås ved følgende:

1-9) ---

10) Elleverandør: En enhed, der er ansvarlig for ekspedition af elektricitet gennem et punktafgiftsopkrævningssted, og som leverer elektricitet til brug i vej køretøjer.

§ 3 a. Virksomheder skal efter regler fastsat af klima-, energi- og forsyningsministeren hvert år rapportere til Energistyrelsen om drivhusgasintensiteten af de brændstoffer og den elektricitet til brug i vej køretøjer, der i Danmark er blevet leveret af virksomheden.

§ 2. I denne lov forstås ved følgende:

1-10) ---

11) Landtransport: Drift af vejgående køretøjer og jernbanedrift.

12-13) ---

14) Transport: Drift af vejgående køretøjer, jernbaner og mobile ikkevejgående maskiner, herunder fartøjer til sejlads på indre vandveje, når de ikke er til søs, og landbrugs- og skovbrugstraktorer samt fritidsfartøjer, når de ikke er til søs.

15-16)

17) Virksomhed: En virksomhed, der angiver og betaler energiafgift efter lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. for det flydende brændstof, der sælges til transport, en naturgasleverandør, der er leverandør af gasformige brændstoffer fra en gastankstation, eller et selskab, som hverken angiver eller betaler energiafgift for brændstoffet, men sælger brændstoffet til et selskab, som angiver og betaler energiafgift og selv forbruger brændstoffet.

5. I § 2, nr. 10, 2. pkt., og § 3 a ændres »vej køretøjer« til: »transport m.m.«

6. § 2, nr. 11, affattes således:

»11) Transport m.m.: Drift af vejgående køretøjer, jernbaner, luftfart, søtransport og mobile ikke-vejgående maskiner, herunder fartøjer til sejlads på indre vandveje, når de ikke er til søs, og landbrugs- og skovbrugstraktorer samt fritidsfartøjer, når de ikke er til søs.«

7. § 2, nr. 14, affattes således:

»14) Transport: Drift af vejgående køretøjer, jernbaner, luftfart og søtransport.«

8. § 2, nr. 17, affattes således:

»17) Virksomhed:

a) En fysisk eller juridisk person, der angiver og betaler afgift efter lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. for det flydende brændstof, der sælges til transport m.m.

b) En fysisk eller juridisk person, der er leverandør af gasformige brændstoffer fra en gastankstation eller lignende.

c) En fysisk eller juridisk person, der sælger og leverer flydende eller gasformigt brændstof til brug i luftfart og søtransport.

d) En fysisk eller juridisk person, som hverken angiver eller betaler energiafgift for brændstoffer, der anvendes til transport m.m., men videresælger brændstoffet til en fysisk eller juridisk person, som angiver og betaler energiafgiften efter ovennævnte lov, og selv forbruger brændstoffet.

e) Ved en virksomhed forstås også de virksomheder, der leverer brændstoffer eller elektricitet, der anvendes til transport m.m., men er undtaget afgiften efter love omhandlet i litra a-d.«

**§ 3. ---**

*Stk. 2.* Klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætter nærmere regler for transportområdet, herunder for luft- og søfart, i relation til anvendelse af og krav til brændstoffer med henblik på reduktion af drivhusgasser og iblanding af vedvarende energi på transportområdet, jf. dog stk. 7. Ministeren kan herunder fastsætte regler om følgende:

- 1) Anvendelse og størrelse af drivhusgasreduktionskrav og iblandingskrav.
- 2) Begrænsning af anvendelse af visse typer af brændstoffer.
- 3) Differentierede krav til forskellige brændstofleverandører i forhold til drivhusgasreduktionskrav og iblandingskrav.
- 4) Begrænsning af anvendelse af UER-kreditter.
- 5) Flertællingsmekanismer.

**§ 3.**

*Stk. 1-3. ---*

*Stk. 4.* Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at kun brændstoffer, der ikke har modtaget offentlig støtte, kan medregnes i et iblandingskrav eller drivhusgasreduktionskrav.

*Stk. 5. ---*

*Stk. 6.* En virksomhed kan opfylde sine forpligtelser efter regler fastsat i medfør af stk. 2 eller 3 ved aftale med en eller flere virksomheder om, at den eller de helt eller delvis opfylder virksomhedens forpligtelser efter regler fastsat i medfør af stk. 2 og 3.

*Stk. 7.* Bemyndigelsen i stk. 2 kan ikke anvendes til at fastsætte nationale CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav, der omfatter udledningerne fra de fossile brændstoffer benzin, diesel og gas.

**§ 3 a.** Virksomheder skal efter regler fastsat af klima-, energi- og forsyningsministeren hvert år rapportere til Energestyrelsen om drivhusgasintensiteten af de brændstoffer og den elektricitet til brug i vej køretøjer, der i Danmark er blevet leveret af virksomheden.

**§ 4.** Klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætter regler med henblik på at gennemføre EU-regler om forhold, der er omfattet af denne lov, herunder forordninger, direktiver og beslutninger om VE-brændstoffer, biobrændstoffer eller biomassebrændsler til transport og deres bæredygtighed og reduktion af drivhusgasser fra transport.

*Stk. 2.* Klima-, energi- og forsyningsministeren kan endvidere fastsætte regler med henblik på at gennemføre EU-regler om fremme af reduktion af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport, herunder regler om fastsættelse af et sanktionssystem for manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne i artikel 8-12 i MRV-forordningen.

**§ 4 a.** Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om nationale CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav, der omfatter udledningerne fra de fossile brændstoffer benzin, diesel og gas. Ministeren kan herunder fastsætte regler om anvendelse og størrelse af nationale CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav.

**9.** To steder i § 3, stk. 2, 1. pkt., ændres »transportområdet« til: »transport m.m.«, », herunder for luft- og søfart,« udgår og efter »krav til brændstoffer« indsættes: »og elektricitet«.

**10.** I § 3, stk. 4, indsættes efter »kun brændstoffer«: »og elektricitet«.

**11.** I § 3, stk. 6, indsættes efter »virksomheder«: »eller leverandører af elektricitet eller vedvarende flydende eller gasformige brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse«, efter »stk. 2 eller 3« indsættes: »eller § 4 a, stk. 1 eller 4«, og efter »stk. 2 og 3« indsættes: »eller § 4 a, stk. 1 og 4«.

**12.** I § 3, stk. 7, ændres »CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav« til: »CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav og iblandingskrav«.

**13.** I § 3 a indsættes efter »af virksomheden«: »til transport m.m.«

**14.** I § 4, stk. 1, indsættes efter »beslutninger om VE-brændstoffer«: »og elektricitet« og », biobrændstoffer eller biomassebrændsler« udgår.

**15.** I § 4, stk. 2, ændres »CO<sub>2</sub>-emissioner« til: »CO<sub>2</sub>e-emissioner«, og »søtransport« ændres til: »luftfart og søtransport«, og efter »MRV-forordningen« indsættes: »samt regler i ReFuelEU Aviation-forordningen eller FuelEU Maritime-forordningen«.

**16.** To steder i § 4 a, stk. 1, og i stk. 2, 1. pkt., stk. 3-5 og 7 ændres »CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav« til: »CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav og iblandingskrav«.

**17.** I § 4 a, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »og gas«: »samt for produktion af elektricitet«.

*Stk. 2.* Til opfyldelse af CO<sub>2</sub> -fortrængningskrav, der er fastsat i medfør af stk. 1, kan en virksomhed alene medregne biobrændstoffer og biomassebrændsler til transport, der overholder krav til disses bæredygtighed eller drivhusgasreduktionskrav fastsat i medfør af § 4. Forpligtelsen skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår.

*Stk. 3.* Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om begrænsning af visse typer biobrændstoffer i målopfyldelsen af det nationale CO<sub>2</sub> -fortrængningskrav, der kan fastsættes i medfør af stk. 1.

*Stk. 4.* Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om lavere CO<sub>2</sub> -fortrængningskrav end dem, der er fastsat i medfør af stk. 1, såfremt særlige hensyn gør sig gældende, herunder

- 1) en krise, hvor der er behov for træk på beredskabslagrene,
- 2) at avanceret biobrændstof og biogas produceret af de råprodukter, der er anført i bilag 1, del A, er uforholdsmæssigt dyrt,
- 3) mangel på bæredygtige biobrændstoffer eller biomassebrændsler til transport eller
- 4) i tilfælde af brug af andre vedvarende energiteknologier i transportsektoren end biobrændstoffer eller biomassebrændsler til transport.

*Stk. 5.* Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at kun brændstoffer, der ikke har modtaget offentlig støtte, kan medregnes i CO<sub>2</sub> -fortrængningskrav fastsat i medfør af stk. 1.

*Stk. 6.* En virksomhed kan opfylde sine forpligtelser efter regler fastsat i medfør af stk. 1 ved aftale med en eller flere virksomheder om, at den eller de helt eller delvis opfylder virksomhedens forpligtelser efter regler fastsat i medfør af stk. 1.

*Stk. 7.* Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at virksomheder omfattet af CO<sub>2</sub> -fortrængningskrav fastsat i medfør af stk. 1 som dokumentation for, at virksomheden det foregående kalenderår har opfyldt forpligtelsen, skal indsende en rapport.

*Stk. 8.* Klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætter regler om rapporteringsforpligtelsen, jf. stk. 7, herunder regler om rapportens form, indhold og opgørelsesmetoder, hvorledes oplysningerne skal verificeres, og frist for aflevering af rapporten.

**18.** I § 4 a, stk. 5, indsættes efter »kun brændstoffer«: »og elektricitet«.

**19.** Efter § 6 indsættes:

»§ 6 a. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om betaling, herunder gebyrer eller anden betaling, til dækning af myndigheders omkostninger til administration og tilsyn med ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen og af regler udstedt medfør af denne lov, ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen.

*Stk. 2.* Ministeren kan endvidere fastsætte regler om yderligere betaling, herunder gebyrer eller anden betaling, til dækning af merarbejde eller andre merudgifter, herunder til ekstern konsulentbistand, i situationer, hvor en aktør ikke har overholdt sine forpligtelser i forordningerne eller i regler

**§ 8.** ---  
*Stk. 1-3.* ---

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

**§ 9 a.** Klima-, energi- og forsyningsministeren 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 om bord på skibene.

**§ 5.** I denne lov forstås ved følgende:  
 1-6) ---  
 7-18) ---

**§ 56 b.** Denne bestemmelse omhandler generelle bestemmelser om finansielle støtteordninger til fremme af vedvarende energi.  
*Stk. 2-5.* ---

med relation til forordningerne udstedt i medfør af loven eller forordningerne nævnt i stk. 1.«

**20.** I § 8 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:  
 »*Stk. 2.* Ministeren kan fastsætte regler om straf af bøde for overtrædelse af ReFuelEU Aviation-forordningen eller FuelEU Maritime-forordningen og for overtrædelse af regler fastsat i relation hertil.«  
 Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.

**21.** I § 9, *stk. 1*, indsættes efter »MRV-forordningen«: », ReFuelEU Aviation-forordningen eller FuelEU Maritime-forordningen«.

**22.** I § 9 a indsættes efter »på skibene«: »eller til at udføre sine forpligtelser efter FuelEU Maritime-forordningen«.

## § 2

I lov om fremme af vedvarende energi, jf. lovbekendtgørelse nr. 132 af 6. februar 2024, foretages følgende ændringer:

**1.** I § 5, stk. 1, indsættes efter nummer 6 som nyt nummer:

»7) Innovativ teknologi for vedvarende energi: teknologi til produktion af vedvarende energi, som på mindst én måde forbedrer en sammenlignelig avanceret teknologi for vedvarende energi eller gør det muligt at udnytte teknologi for vedvarende energi, der ikke kommerialiseres fuldt ud, eller som indebærer en klar risiko.«  
 Nr. 7-18 bliver herefter nr. 8-19.

**3.** § 56 b, stk. 1, affattes således:  
 »Denne bestemmelse omhandler generelle bestemmelser om finansielle støtteordninger til fremme af vedvarende energi samt bestemmelser om frivillige mærkningsordninger.«

**4.** I § 56 b indsættes som *stk. 6*:  
 »*Stk. 6.* Revision af omfang af og betingelser for finansiel støtte til projekter for vedvarende energi må ikke ske på en måde, så det har negative konsekvenser for de rettigheder, som er tildelt i forbindelse med støtten, og som undergraver den økonomiske levedygtighed af projekter, der allerede nyder godt af støtte. 1. pkt. er ikke til hinder for de tilpasninger af støtteordninger, som er nødvendige for overholdelse af EU's statsstøtteregler.«

**5.** I § 56 b indsættes som *stk. 7-9*:  
 Stk. 7. Klima-, energi- og forsyningsministeren informerer om rammerne for frivillige mærkningsordninger for industri-



produkter, der angives at være produceret med vedvarende energi og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse.

Stk. 8. Klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætter regler om, at ved sådanne frivillige mærkningsordninger, der henvises til i stk. 7, skal den angivne procentdel af vedvarende energi, der er anvendt, eller vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og som er anvendt ved anskaffelse og forbehandling, fremstilling og distribution, beregnes på grundlag af nærmere angivne metoder.

Stk. 9. Klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætter regler om, at nærmere angivne metoder, der henvises til i stk. 8, ikke indføres i Lovtidende. Ministeren fastsætter i den forbindelse regler om, hvordan oplysning om indholdet kan fås.«

### § 3

I lov om gasforsyning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1100 af 16. august 2023, som ændret ved § 2 i lov nr. 1787 af 28. december 2023 og § 2 i lov nr. 674 af 11. juni 2024, foretages følgende ændringer:

1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/73/EF af 13. juli 2009 om fælles regler for det indre marked for naturgas og om ophævelse af direktiv 2003/55/EF, EU-Tidende 2009, nr. L 211, side 94, som ændret ved direktiv 2019/692/EU af 17. april 2019 om ændring af direktiv 2009/73/EF om fælles regler for det indre marked for naturgas, EU-Tidende 2019, nr. L 117, side 1, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2018/2001/EU af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (omarbejdning), EU-Tidende 2018, nr. L 328, side 82, 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.

1. *Fodnoten* til lovens titel affattes således:

» 1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/73/EF af 13. juli 2009 om fælles regler for det indre marked for naturgas og om ophævelse af direktiv 2003/55/EF, EU-Tidende 2009, nr. L 211, side 94, som ændret ved direktiv 2019/692/EU af 17. april 2019 om ændring af direktiv 2009/73/EF om fælles regler for det indre marked for naturgas, EU-Tidende 2019, nr. L 117, side 1, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2018/2001/EU af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (omarbejdning), EU-Tidende 2018, nr. L 328, side 82, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/2413 af 18. oktober 2023 om ændring af direktiv (EU) 2018/2001, forordning (EU) 2018/1999 og direktiv 98/70/EF for så vidt angår fremme af energi fra vedvarende energikilder og om ophævelse af Rådets direktiv (EU) 2015/652, EU-Tidende, L af 31. oktober 2023, EU-Tidende 2018, nr. L 328, side 82, 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.«

§ 12. ---

Stk. 1-3. ---

2. I § 12 indsættes som *stk. 4*:

»Stk. 4. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at et transmissionselskab, en transmissionssystemejer og en systemoperatør skal videregive målinger efter stk. 1, nr. 2, til en EU-database og verificere indberettede målinger fra økonomiske aktører.«

§ 14. ---

3. I § 14 indsættes som *stk. 10*:

Stk. 1-9. ---

1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/27/EU af 25. oktober 2012 om energieffektivitet, om ændring af direktiv 2009/125/EF og 2010/30/EU samt om ophævelse af direktiv 2004/8/EF og 2006/32/EF, EU-Tidende 2012, nr. L 315, side 1, som ændret ved Rådets direktiv 2013/12/EU af 13. maj 2013, EU-Tidende 2013, nr. L 141, side 28, ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2018/844/EU af 30. maj 2018, EU-Tidende 2018, nr. L 156, side 75, og ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2019/944/EU af 5. juni 2019, EU-Tidende 2019, nr. L 158, side 125, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle, EU-Tidende 2010, nr. L 20, side 7, som ændret ved Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013, EU-Tidende 2013, nr. L 158, side 193, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2019/944/EU af 5. juni 2019 om fælles regler for det indre marked for elektricitet og om ændring af direktiv 2012/27/EU, EU-Tidende 2019, nr. L 158, side 125, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2018/2001/EU af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder, EU-Tidende 2018, nr. L 328, side 82, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/99/EF af 19. november 2008 om strafferetlig beskyttelse af miljøet, EU-Tidende 2008, nr. L 328, side 28, og dele af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, EF-Tidende 1992, nr. L 206, side 7, som ændret senest ved Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013, EU-Tidende 2013, nr. L 158, side 193. I loven er der medtaget en bestemmelse fra Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2019/943/EU af 5. juni 2019 om det indre marked for elektricitet (omarbejdning), EU-Tidende 2019, nr. L 158, side 54. Ifølge artikel 288 i EUF-traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Gengivelsen af bestemmelsen i loven er således udelukkende begrundet i praktiske hensyn og berører ikke forordningens umiddelbare gyldighed i Danmark.

»Stk. 10. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at et distributionsselskab skal videregive målinger efter stk. 1, nr. 2, til en EU-database og verificere indberettede målinger fra økonomiske aktører.«

#### § 4

I lov om elforsyning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1248 af 24. oktober 2023, som ændret ved § 1 i lov nr. 1787 af 28. december 2023, § 4 i lov nr. 640 af 11. juni 2024 og § 5 i lov nr. 673 af 11. juni 2024, foretages følgende ændringer:

1. I fodnoten til lovens titel indsættes efter: »dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2018/2001/EU af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder, EU-Tidende 2018, nr. L 328, side 82,«: »som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/2413 af 18. oktober 2023 om ændring af direktiv (EU) 2018/2001, forordning (EU) 2018/1999 og direktiv 98/70/EF for så vidt angår fremme af energi fra vedvarende energikilder og om ophævelse af Rådets direktiv (EU) 2015/652, EU-Tidende, L af 31. oktober 2023,«.

2. Efter § 9 indsættes:

»§ 9 a. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at ejere og brugere af husholdnings- og industribatterier, herunder tredjeparter, der med udtrykkeligt samtykke handler på ejernes eller brugernes vegne, skal have adgang til grundlæggende oplysninger i batteristyringssystemerne, herunder om hvordan adgangen opnås.

*Stk. 2.* Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at ejere og brugere af elkøretøjer, herunder tredjeparter, der med udtrykkeligt samtykke handler på ejernes eller brugernes vegne, skal have adgang til grundlæggende oplysninger om køretøjsbatterierne og køretøjernes placering, herunder om hvordan adgangen opnås.

*Stk. 3.* Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om tilsyn med overholdelsen af regler, der er udstedt i henhold til stk. 1 og 2. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan endvidere efter forhandling med vedkommende minister fastsætte regler om, at andre offentlige myndigheder bemyndiges til at føre tilsyn med overholdelse af regler, der er udstedt i henhold til stk. 1 og 2.«