

Fremsat den DD.MM. 2020 af klima-, energi- og forsyningsministeren (Dan Jørgensen)

**Forslag
til**

**Lov om ændring af biobrændstofloven og ændring af lov nr. 1568 af 27. december 2019 om
ændring af biobrændstofloven**

(Ændring af krav om anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer i brændstof til landtransport og
ændring af krav til anvendelse af avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransport m.v.)

§ 1

I biobrændstofloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 122 af 10. februar 2020, med de ændringer som følger af lov nr. 1754 af 27. december 2016, og lov nr. 1568 af 27. december 2019, foretages følgende ændringer:

1. § 3, stk. 3, affattes således:

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

2. I § 3 indsættes som stk. 13:

»Stk. 13. Klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætter regler om, at biobrændstoffer produceret af råprodukter med høj risiko for indirekte ændringer i arealanvendelsen begrænses i at tælle med ved opfyldelse af iblandingskrav, der er fastsat i medfør af denne lov«.

§ 2

I lov nr. 1568 af 27. december 2019 om ændring af biobrændstofloven, foretages følgende ændringer:

1. I § 3, stk. 2, ændres »§ 1, nr. 3-5, træder i kraft den 1. januar 2021« til: »§ 1, nr. 4, 5, træder i kraft den 1. januar 2021, og § 1, nr. 3, træder i kraft den 1. januar 2022«.

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2021.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning	
2. Lovforslagets hovedpunkter	
2.1.	<i>Forhøjelse af iblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer til 7,6 pct.</i>
2.1.2.	<i>Gældende ret</i>
2.1.2.2.	<i>Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.2.	<i>Sænkning af krav til avancerede biobrændstoffer til 0,3 pct. i 2021</i>
2.2.1.	<i>Gældende ret</i>
2.2.2.	<i>Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.3.	<i>Bemyndigelse til begrænsning af biobrændstoffer produceret af råprodukter med høj ILUC-risiko</i>
2.3.1	<i>Gældende ret</i>
2.3.2.	<i>Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
3. Konsekvenser for FN's verdensmål	
4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige	
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	
6. Administrative konsekvenser for borgerne	
7. Miljømæssige konsekvenser	
8. Forholdet til EU-retten	
9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.	
10. Sammenfattende skema	

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at udmønte den politiske aftale om forhøjelse af iblandingskrav for bæredygtige for biobrændstoffer i 2021 og sænkning af iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer, som er indgået den 7. oktober 2020 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Konservative, Nye Borgerlige og Liberal Alliance.

Aftaleparterne er enige om at forhøje iblandingskravet af biobrændstoffer i benzin, diesel og gas leveret til landtransport til 7,6 pct. fra den 1. januar 2021. Parterne er enige om, at finansieringen af det forhøjede iblandingskrav i 2021 på 60 mio. kr. skal ske ved at sænke kravet til iblanding af avancerede biobrændstoffer til 0,3 pct. i 2021 samt ved at anvende henholdsvis 20 mio. kr. og 10 mio. kr. fra Puljen til fremme af avancerede biobrændstoffer i 2021 og 2022. Endvidere er aftaleparterne enige om, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at begrænse biobrændstoffer baseret på palmeolie i at tælle med til opfyldelse af iblandingskrav, og at ministeren udnytter denne bemyndigelse fra den 1. januar 2021.

På den baggrund lægger lovforslaget for det første op til at fastsætte et iblandingskrav til biobrændstoffer i benzin, diesel og gas leveret til landtransport på 7,6 pct.

For det andet foreslås et iblandingskrav til avancerede biobrændstoffer, hvorefter avancerede biobrændstoffer skal udgøre mindst 0,3 pct. af en virksomheds samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold.

Begge krav foreslås at gælde fra den 1. januar 2021 til og med den 31. december 2021.

For det tredje foreslås det, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at begrænse biobrændstoffer produceret af råprodukter med høj risiko for indirekte ændringer i arealanvendelsen, herunder palmeolie, i at tælle med til opfyldelse af iblandingskravet. Udmøntningen af denne bemyndigelse vil ske ved bekendtgørelse, hvor anvendelse af biobrændstoffer baseret på palmeolie reguleres.

En højere anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer vil bidrage til Danmarks mål om 70 pct. reduktion af drivhusgasser i 2030 sammenlignet med 1990 og klimaneutralitet senest i 2050.

Danmark reducerer allerede drivhusgasudledninger, særligt CO₂-udledninger, fra blandt andet landtransport (vejgående køretøjer og jernbanedrift). Den nuværende reduktion af drivhusgasser i landtransport er blandt andet nået ved, at der siden 2010 har været et iblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer for landtransport, der er reguleret i biobrændstofloven. De omfattede virksomheder (typisk olie- og gasselskaber) er i henhold til biobrændstofloven forpligtede til på årsbasis at iblande mindst 7,6 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt brændstof til landtransport. Det er altså ikke efter gældende ret et krav, at der til enhver tid skal være 7,6 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt brændstof til transport, men på årsbasis skal bæredygtige biobrændstoffer udgøre mindst 7,6 pct. af den samlede mængde brændstof til landtransport, som den enkelte aktør har bragt på markedet.

Med bekendtgørelse nr. 1625 af 27. december 2019 om biobrændstoffers bæredygtighed, blev der indført et krav om avancerede biobrændstoffer skulle udgøre mindst 0,15 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold fra den 1. januar 2020 til og med den 31. december 2020. Endvidere fremgår det af bekendtgørelse nr. 1625 af 27. december 2019, at kravet om avancerede biobrændstoffer skal udgøre mindst 0,75 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold fra den 1. januar 2021 til og med den 31. december 2021.

2. Afsnit til lovforslagets hovedpunkter

2.1. Forhøjelse af iblandingskrav for bæredygtige biobrændstoffer til 7,6 pct.

2.1.2. Gældende ret.

Der har været et iblandingskrav for landtransport siden 2010. Iblandingskravet er reguleret i biobrændstofloven, hvoraf det fremgår, at virksomheder der er omfattet af loven, på årsbasis skal iblande mindst 7,6 pct. biobrændstoffer i alt brændstof leveret til landtransport.

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

benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder, EU-Tidende 2015 nr. L 239, side 1 (VE-direktivet) udgør en stor del af baggrunden for Danmarks iblandingskrav om biobrændstoffer i landtransportsektoren.

Efter den gældende bestemmelse i § 3, stk. 1, i biobrændstofloven skal brændstofleverandører på årsbasis anvende mindst 7,6 pct. bæredygtige biobrændstoffer, målt efter energiindhold, i alt det brændstof, de sælger til landtransport. Det gælder alle virksomheder, der angiver og betaler energiafgift efter mineralolieafgiftsloven for det flydende brændstof, der sælges til transport, eller den naturgasleverandør, der er leverandør af gasformige brændstoffer til en gastankstation, eller selskaber, som hverken angiver eller betaler energiafgift for brændstoffet, men sælger brændstoffet til et selskab, som angiver og betaler energiafgift, og selv forbruger brændstoffet (herefter virksomheder). Der er ikke krav om, at der skal være 7,6 pct. i benzin og 7,6 pct. i diesel, men der er et krav om, at der samlet set, for både benzin og diesel, skal være iblandet 7,6 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt det brændstof, der sælges til landtransport.

Der kan således anvendes konventionelle biobrændstoffer, også kaldet 1. generations biobrændstoffer, der typisk er lavet på sukkerrør, sukkerroer, korn, majs, palmeolie, sojaolie og rapsolie, til opfyldelse af forpligtelsen på 7,6 pct., ligesom der kan anvendes biobrændstoffer, der er dobbelttællende efter den gældende biobrændstoflov, også kaldet 2. generations biobrændstoffer, eller de såkaldte avancerede biobrændstoffer. 2. generations biobrændstoffer er typisk lavet på affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, eller lignocellulose råprodukter. Et yderligere kendetegn for denne type biobrændstoffer er, at de bliver produceret med kendte teknologier.

De avancerede biobrændstoffer produceres også på bl.a. affalds- og restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, lignocellulosisk materiale og andre materialer, der typisk ikke har andre anvendelsesområder, bortset fra afbrænding. De avancerede biobrændstoffer laves på nogle af de samme råprodukter som 2. generations biobrændstoffer. De avancerede biobrændstoffer og 2. generations biobrændstoffer regnes typisk for de bæredygtige biobrændstoffer, der har den højeste CO₂-fortrængning. De avancerede biobrændstoffer er også karakteriseret ved, at produktionen heraf er en ny teknologi, der kun er ved at bevæge sig fra forsøgsværker til produktion i fuld skala.

Det følger af den gældende bestemmelse i § 8, stk. 1, nr. 1, i biobrændstofloven, at en overtrædelse af iblandingskravet i § 3, stk. 1, kan straffes med bøde.

2.1.2.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser og den forslåede ordning

De gældende regler vil fra 1. januar 2021 indebære et fald i kravet til anvendelsen af biobrændstoffer fra 7,6 pct. til 5,75 pct., hvilket alt andet lige vil medføre en stigning i udledningen af drivhusgasser fra transportsektoren.

Med henblik på at udmønte den politiske aftale om forhøjelse af iblandingskravet for biobrændstoffer i 2021 foreslås det med dette lovforslag, at minimumskravet for iblanding af bæredygtige biobrændstoffer til landtransport forhøjes til 7,6 pct. for året 2021. Dette vil reducere den forventede stigning i udledningen fra transportsektoren, som følge af det lavere iblandingskrav, der ellers ville træde i kraft.

2.2. Sænkning af krav til avancerede biobrændstoffer til 0,3 pct. i 2021

2.2.1. Gældende ret.

Det fremgår af bekendtgørelse nr. 1625 af 27. december 2019 om biobrændstoffers bæredygtighed m.v., § 17, stk. 1, at enhver virksomhed skal sikre, at anvendelsen af avancerede biobrændstoffer (som defineret i § 2, nr. 1, i biobrændstofloven) i året 2020 skal udgøre mindst 0,15 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold og at kravet fra den 1. januar til 31. december 2021 skal stige til 0,75 pct. Virksomheden kan alene medregne biobrændstoffer, der overholder krav til biobrændstoffers bæredygtighed fastsat i medfør af § 4, i biobrændstofloven. Forpligtelsen skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår.

Der henvises til afsnit 2.1.2 for en nærmere beskrivelse af avancerede biobrændstoffer.

2.2.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med den politiske aftale af den 7. oktober er det besluttet, at det forhøjede iblandingskrav finansieres ved blandt andet ved at sænke iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer fra 0,75 pct. til 0,3 pct. i 2021. Dette krav vil sikre en minimumsanvendelse af avancerede biobrændstoffer og repræsenterer samtidig en stigning i kravet til anvendelse af avancerede biobrændstoffer på 0,15 procentpoint sammenlignet med 2020.

På den baggrund foreslås det at nyaffatte § 3, stk. 3 i biobrændstofloven, hvorefter iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer fra den 1. januar 2021 til og med den 31. december 2021 udgør mindst 0,3 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold. Virksomheden kan alene medregne biobrændstoffer, der overholder krav til biobrændstoffers bæredygtighed fastsat i medfør af biobrændstoflovens § 4. Forpligtelsen skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår. Iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer efter den 31. december 2021 vil indgå i det kommende lovforslag om implementering af dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2018/2001/EU af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af vedvarende energikilder, som forventes fremsat i 1. halvår af 2021.

2.3 Bemyndigelse til begrænsning af biobrændstoffer produceret af råprodukter med høj ILUC-risiko

2.3.1. Gældende ret

Biobrændstofloven indeholder i dag ikke en bemyndigelse til, at ministeren kan fastsætte regler om begrænsning af biobrændstoffer produceret af råprodukter med høj ILUC-risiko fra at tælle med ved opfyldelse af iblandingskrav.

Indirekte ændringer i arealanvendelsen er bedre kendt under betegnelsen ILUC (Indirect Land Use Change). Biobrændstoffer produceret på råprodukter med høj ILUC-risiko, inkluderer jf. regnereglerne i forordning (EU) 2019/807, på nuværende tidspunkt kun palmeolie.

ILUC kan forekomme, når arealer, der tidligere var forbeholdt fødevare- eller foderproduktion, omlægges til produktion af biobrændstoffer, flydende biobrændsler og biomassebrændsler. Da der fortsat vil være en efterspørgsel efter fødevarer og foder, kan det føre til, at landbrugsarealer udvides ind på arealer med stort kulstofslager såsom skove, vådområder og tørvebundsarealer, hvilket forårsager yderligere drivhusgasemissioner.

2.3.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med den politiske aftale af den 7. oktober 2020 bemyndiges ministeren til at forbyde palmeolie i at tælle med i iblandingskravet.

Biobrændstoffer kan groft opdeles i to kategorier: 1. generations biobrændstoffer baseret på råvarer, der ellers kan benyttes til foder eller fødevarer 2. generations biobrændstoffer, der er baseret på affald eller restprodukter.

Billedet af 1. generations biobrændstoffers drivhusudledninger kan ændres, når man i vurderingen af biobrændstoffets totale bæredygtighed inddrager risikoen for ILUC for de råprodukter som biobrændstoffet er produceret af.

Denne problemstilling rammer særligt biobrændstoffer, der er dyrket med olieholdige afgrøder som råvare (f.eks. palmeolie) og er mindre aktuel for biobrændstoffer, der har stivelse og sukker som råvare. Beregningen af ILUC-effekter for enkelte råvarer og på tværs af råvarer er dog generelt behæftet med stor usikkerhed.

For at tilskynde virksomheder omfattet af biobrændstofloven til at anvende biobrændstoffer produceret af råprodukter med lav ILUC-risiko, der, jf. ovenstående, er mere bæredygtig end biobrændstoffer produceret med råprodukter med høj ILUC-risiko til opfyldelse af iblandingskrav, foreslås det, at klima- energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at fastsætte begrænsning i anvendelsen af biobrændstoffer med høj ILUC-risiko til opfyldelse af iblandingskrav. Ministeren vil i overensstemmelse med aftalen udnytte denne bemyndigelse ved at fastsætte krav i bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.v. om at biobrændstoffer produceret på palmeolie med høj ILUC-risiko, ikke kan tælle med ved opfyldelse af iblandingskravet fra den 1. januar 2021.

Til fastsættelse af hvilke råprodukter der har høj risiko for ILUC anvendes Kommissionens delegerede forordning 2019/807/ EU af 13. marts 2019 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 for så vidt angår fastsættelse af råprodukter med høj risiko for indirekte ændringer i arealanvendelsen, for hvilke der er konstateret en betydelig udvidelse af produktionsarealet ind på arealer med stort kulstoflager, og certificering af biobrændstoffer, flydende biobrændsler og biomassebrændsler med lav risiko for indirekte ændringer i arealanvendelsen.

Biobrændstoffer produceret på råprodukter med høj ILUC-risiko, inkluderer jf. regnereglerne i forordning (EU) 2019/807, på nuværende tidspunkt kun palmeolie.

3. Konsekvenser for FN's verdensmål

Forslaget om at forhøje iblandingskravet til 7,6 pct. i 2021 og kravet om, at avancerede biobrændstoffer skal udgøre mindst 0,3 pct. i 2021 forventes at understøtte verdensmål 7 om bæredygtig energi. Ligeledes vil en begrænsning af anvendelsen af biobrændstoffer baseret på palmeolie understøtte dette mål. I forhold til verdensmål 7 kan der være positive konsekvenser specifikt i forhold til delmål 7.2, hvorefter andelen af vedvarende energi i det globale energimix skal øges væsentligt inden 2030.

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Forslaget om at forhøje iblandingskravet til 7,6 pct. i 2021 og kravet om, at avancerede biobrændstoffer skal udgøre mindst 0,3 pct. i 2021 vil medføre udgifter for stat, regioner og kommuner (som brugere af brændstof) på ca. 3 mio. kr. årligt i form af øgede brændstofudgifter.

Staten vil derudover få et direkte statsligt provenutab fra CO₂-afgifter på ca. 20 mio. kr.

Iblandingskravet forventes at medføre et samlet statsligt provenutab på 30 mio. kr. som følge af ændrede brændstofpriser.

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

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

En forhøjelse af iblandingskravet til 7,6 pct. og samtidig sænkning af kravet til avancerede biobrændstoffer fra 0,75 pct. til 0,3 pct. i 2021, forventes at medføre øgede omkostninger til biobrændstoffer på ca. 50 mio. kr. i 2021. Idet CO₂-afgiftsbetalingen med forslaget vil blive reduceret med ca. 20 mio. kr. som følge af øget anvendelse af biobrændstoffer, forventes nettoudgifterne for erhvervet at blive ca. 30 mio. kr. Erhvervets omkostninger forventes at blive overført til forbrugerne gennem en højere pris på brændstof.

De samfundsøkonomiske omkostninger forventes at udgøre ca. 70. mio. kr. inklusive sideeffekter.

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

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

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

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget forventes ikke at medføre administrative konsekvenser for borgerne.

7. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget forventes at medvirke til at opfyldelse af Danmarks mål om 70 procent reduktion af drivhusgasser i 2030 sammenlignet med 1990 og klimaneutralitet senest i 2050. Lovforslaget vil endvidere reducere den forventede stigning i udledningen fra transportsektoren, som følge af det lavere iblandingskrav, der ellers ville træde i kraft.

8. Forholdet til EU-retten

Den gældende lov fastslår, at der skal iblandes mindst 7,6 pct. bæredygtige biobrændstoffer i alt brændstof til landtransport. Denne iblandingsprocent forhøjes til 7,6 pct. i år 2021, således at det nuværende bidrag fra bæredygtige biobrændstoffer forbliver uændret.

Med lovforslagets § 2, nr. 1 vil iblandingskravet på 7,6 pct. i den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, blive forhøjet til 7,6 pct. indtil 31. december 2021. Efter år 2021 vil iblandingskravet igen være 5,75 pct.

Et forhøjet iblandingskrav sikrer, at en større del af brændstofkvalitetsdirektivets (98/70/EF) 6 pct. CO₂-fortrængningskrav, som er pålagt brændstofleverandørerne, bliver opfyldt med bæredygtige biobrændstoffer.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 12. oktober 2020 til den 26. oktober 2020 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

3F, 92-Gruppen, ACE Denmark Akkrediteringsinstitutionen, inklusiv Akkrediteringsrådet, Advokatrådet – Advokatsamfundet, Akademiet for de Tekniske Videnskaber, Altinex Oil Denmark A/S, Ankenævnet på Energiområdet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdstilsynet, Benzinforhandlernes Fælles Repræsentation, BFI-indkøb, Bilfærgernes Rederiforening, Bio-Energipark Tønder, Biorefining Alliance, Bornholms Energi & Forsyning, Brancheforeningen for Biogas, Brancheforeningen for Biogas (Bruno Sander Nielsen), Brancheforeningen for Decentral Kraftvarme, Cepos, Cevea, Circle K, CO-industri, Concito, Dajolka, Daka, Dakofo, Dan Belusa, DANAK (Den Danske Akkrediterings- og Metrologifond), DCC, Hveiti, Danish Offshore Industry (Esben Mortensen), Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Tekniske Universitet, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Affaldsforening, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Byggeri, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Gasteknisk Center (DGC), Dansk Industri, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Skovforening, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik (DLTL), Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Det Økologiske Råd, DLG, DONG Energy A/S, Drivkraft Danmark, DS Håndværk & Industri, DTU – Afdelingen for myndighedsbetjening, Emmelev Mølle, Energiklagenævnet, Energinet.dk, Energitilsynet, Energitjenesten, EON, Esvagt A/S, Evida, Forbrugerrådet, Foreningen af Rådgivende Ingeniører (FRI), FSR – danske revisorer, Foreningen Danske Kraftvarmeværker, Foreningen Danske Olieberedskabslagre, Foreningen for Slutbrugere af Energi, Fremsyn, Frie Elforbrugere, Go'on, Greenpeace, GTS (Godkendt Teknologisk service), Haahr benzin, Hededanmark, Hornsyld Købmandsgaard A/S; Håndværksrådet, Ingeniørforeningen i Danmark (IDA), KL (Kommunernes Landsforening), Københavns Kommune - Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune – Økonomiforvaltningen, Landbrug & Fødevarer, Landsorganisationen i Danmark (LO), Maskinmestrenes Forening, Materialeplatformen, Møllerup Mølle, Mærsk Olie og Gas AS, Nature Energy, Noah, Nordic Green, Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi, Nordsøenheden, Novozymes, Offentlig Ansattes Organisationer (OAO), OK, Oles Olie, Olie Gas Danmark, Q8, Rederiforeningen af 2010, RenoSam, Rigsrevisionen, Samvirkende Energi- og Miljøkontorer, SDE - Sammensluttede Danske Energiforbrugere, Seges, Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening Danske Maritime, Statoil, Lederne Søfart,

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (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	Ca. 3 mio. kr. årligt i form af meromkostninger til brændstof (som brugere af brændstof). Iblandingskravet forventes at medføre et samlet statsligt provenutab på 30 mio. kr.
Negative implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	En forhøjelse af det generelle iblandingskrav til 7,6 pct. i 2021 og samtidig en sænkelse af kravet til avancerede biobrændstoffer fra 0,75 pct. til 0,3 pct. i 2021, forventes at medføre øgede omkostninger til biobrændstoffer på ca. 50 mio. kr. i 2021. Da CO ₂ -afgiftsbetalingen med forslaget vil blive reduceret med ca. 20 mio. kr. som følge af øget anvendelse af biobrændstoffer, vil nettoudgifterne for erhvervet

		forventes at være på ca. 30 mio. kr.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Under 4 mio. kr.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Lovforslaget forventes at være medvirkende til at opfylde den politiske aftale indgået den 7. oktober 2020 samt regeringens mål om 70 procent reduktion af drivhusgasser i 2030 sammenlignet med 1990 samt at opnå klimaneutralitet i senest 2050.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Et forhøjet iblandingskrav i 2021 sikrer, at en større del af brændstofkvalitetsdirektivets (98/70/EF) 6 pct. CO ₂ -fortrængningskrav, som er pålagt brændstofleverandørerne, bliver opfyldt med bæredygtige biobrændstoffer.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering /Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser
Til § 1

Til nr. 1

Det følger af den gældende biobrændstoflovs § 3, stk. 1, at enhver virksomhed har pligt til at sikre, at biobrændstoffer udgør mindst 7,6 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold. Virksomheden kan alene medregne biobrændstoffer, der overholder krav til biobrændstoffers bæredygtighed fastsat i medfør af § 4. Forpligtelsen skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår.

Biobrændstoffer, der kan benyttes til opfyldelse af forpligtelsen på 7,6 pct., omfatter bl.a. de såkaldte konventionelle biobrændstoffer, der typisk er lavet på sukkerrør, sukkerroer, korn, majs, palmeolie, sojaolie og rapsolie og 2.g biobrændstoffer, der typisk er lavet på affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer eller lignocellulose.

Efter den gældende biobrændstoflovs § 4, kan klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætte regler med henblik på at gennemføre EU-regler om blandt andet biobrændstoffers bæredygtighed. Ministeren har udnyttet denne bemyndigelse og fastsat nærmere regler om biobrændstoffers bæredygtighed i bekendtgørelse nr. 1625 af 27. december 2019 om biobrændstoffers bæredygtighed m.v. Det er således kun biobrændstoffer, som opfylder bekendtgørelsens bæredygtighedskriterier, der kan anvendes til opfyldelse af forpligtelsen på 7,6 pct.

Det fremgår endvidere af bekendtgørelse nr. 1625 af 27. december 2019 om biobrændstoffers bæredygtighed, § 17, stk. 1, at enhver virksomhed skal sikre at anvendelsen af avancerede biobrændstoffer (som defineret i § 2, nr. 1, i biobrændstofloven) udgør mindst 0,15 pct. i perioden fra den 1. januar 2020 til og med 31. december 2020 af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold. Det følger endvidere af § 17, stk. 2 i bekendtgørelse nr. 1625 af 27. december 2019, at avancerede biobrændstoffer skal udgøre mindst 0,75 pct. af en virksomheds samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold fra den 1. januar 2021 til og med den 31. december 2021. Virksomheden kan alene medregne biobrændstoffer, der overholder krav til biobrændstoffers bæredygtighed fastsat i medfør af § 4, i biobrændstofloven. Forpligtelsen skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår.

Det foreslås i lovforslagets § 1, nr. 1, at enhver virksomhed skal sikre anvendelsen af avancerede biobrændstoffer udgør mindst 0,3 pct. i perioden fra den 1. januar 2021 til og med den 31. december 2021 af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold. Desuden kan virksomheden alene medregne biobrændstoffer, der overholder krav om biobrændstoffers bæredygtighed fastsat i medfør af § 4, i biobrændstofloven. Forpligtelsen skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår.

Baggrunden for den foreslåede bestemmelse er den politiske aftale af 7. oktober 2020 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Konservative, Nye Borgerlige og Liberal Alliance om forhøjelse af iblandingskravet for biobrændstoffer i 2021. Hensynet bag den politiske aftale er, at regeringen og aftaleparterne ønsker at undgå den forventede stigning i CO₂-udledningen fra transportsektoren, som følge af det lavere iblandingskrav for biobrændstoffer, der ellers ville gælde i 2021.

Det foreslåede 2. pkt., der er en videreførelse af gældende ret, indebærer, at de forpligtede virksomheder alene vil kunne medregne biobrændstoffer, der overholder krav til biobrændstoffers bæredygtighed fastsat i medfør af § 4, hvilket er sket ved bekendtgørelse nr. 1625 af 27. december 2019 om biobrændstoffers bæredygtighed m.v.

Bæredygtighed er et grundlæggende problem for mange biobrændstoffer. Problemstillingen bliver særlig aktuell, når den såkaldte ILUC-effekt (effekten af indirekte arealforskydninger) inddrages i vurderingen. EU's bæredygtighedskriterier inddrager ikke ILUC-problemstillingen. For en nærmere uddybning af bl.a. baggrunden for vedtagelsen af ILUC-direktivet og kravet til medlemsstaterne om at sikre indførelse af nationale minimumskrav til anvendelse af avancerede biobrændstoffer, henvises der til de almindelige bemærkninger til lovforslaget til lov nr. 1754 af 27. december 2016, jf. Folketingstidende 2016-17, A, L 67, som fremsat den 9. november 2016.

Det foreslåede 3. pkt., indebærer, at forpligtelsen skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår. Avancerede biobrændstoffer står som udgangspunkt ikke over for ILUC-problemstillingen, da avancerede biobrændstoffer hovedsageligt kan produceres på affalds- og restprodukter og derfor ikke fortrænger fødevarerproduktion. Iblandingskravet af avancerede biobrændstoffer på 0,3 pct. er ikke et krav om iblanding af yderligere biobrændstoffer ud over den forpligtelse, der følger af iblandingsforpligtelsen efter biobrændstoflovens § 3, stk. 1. De 0,3 pct. avancerede biobrændstoffer er således en delmængde af iblandingskravet på 7,6 pct., der er fastsat i biobrændstoflovens § 3, stk. 1. Da avancerede biobrændstoffer er dobbelttællende imod iblandingskravet i § 3, stk. 1, vil en mængde af avancerede biobrændstoffer på 0,3 pct. kunne udgøre 0,6 pct. point af iblandingskravet på 7,6 pct. Avancerede biobrændstoffer vil også kunne tælle dobbelt mod 1 pct.-iblandingskravet, jf. biobrændstoflovens § 3, stk. 2

Iblandingskravet på 0,3 pct., målt efter energiindhold, vil kunne nås med avanceret bioethanol, avanceret biodiesel, avanceret biogas eller andre brændstoftyper, der er baseret på råprodukterne i biobrændstoflovens bilag 1, del A.

Til nr. 2

Efter den gældende biobrændstoflov er der ikke mulighed for at begrænse anvendelsen af visse typer af biobrændstoffer. De nuværende regler blev indført ved gennemførelsen af VE I-direktivet, der indeholder en bestemmelse om, at den enkelte medlemsstat ikke kan forbyde anvendelsen af biobrændstoffer, der lever op til bæredygtighedskriterierne i VE I-direktivet. Det skal bemærkes, at der ved denne vurdering ikke inddrages de ILUC-risici, der er ved enkelte biobrændstoftyper.

Det foreslås i lovforslagets § 1, nr. 2, at klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætter regler om, at biobrændstoffer produceret af råprodukter med høj risiko for indirekte ændringer i arealanvendelsen begrænses i at tælle med ved opfyldelse af iblandingskrav.

Den foreslåede bestemmelse muliggør en delvis implementering af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder. Bestemmelsen muliggør implementering af artikel 26, stk. 1, 3. afsnit. Denne artikel fastlægger bl.a., at medlemsstaterne kan skelne mellem forskellige biobrændstoffer, flydende biobrændsler og biomassebrændsler produceret af fødevarer- og foderafgrøder, idet der tages hensyn til den bedste tilgængelige dokumentation vedrørende ILUC.

ILUC kan forekomme, når arealer, der tidligere var forbeholdt fødevare- eller foderproduktion, omlægges til produktion af biobrændstoffer, flydende biobrændsler og biomassebrændsler. Da efterspørgslen efter fødevarer og foder stadig vil skulle imødekommes, kan det føre til, at landbrugsarealer udvides ind på arealer med stort kulstofslager såsom skove, vådområder og tørvebundsarealer, hvilket forårsager yderligere drivhusgasemissioner.

ILUC-risikoen er forskellig fra biobrændstoftype til biobrændstoftype, og der er videnskabelig uenighed om størrelsen af ILUC, men der er dog enighed om, at den ikke er ubetydelig.

De ILUC-modeller, der er udarbejdet, viser entydigt, at ILUC-risikoen er størst for den gruppe af biobrændstoffer, der laves med olieholdige afgrøder som råvarer. Det drejer sig om biodiesel lavet på fx palmeolie. ILUC-risikoen er ikke ens for alle råprodukter, men der er bred enighed om, at den er højest for palmeolie.

Den anden gruppe af biobrændstoffer med en ILUC-risiko er biobrændstoffer lavet med sukker- eller stivelsesholdige råvarer som fx korn, majs, sukkerrør og sukkerroer. Også for denne type af biobrændstoffer er der forskel på ILUC-risiciene mellem de forskellige råvarer.

Til fastsættelse af hvilke råprodukter der har høj risiko for ILUC anvendes Kommissionens delegerede forordning 2019/807/ EU af 13. marts 2019 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 for så vidt angår fastsættelse af råprodukter med høj risiko for indirekte ændringer i arealanvendelsen, for hvilke der er konstateret en betydelig udvidelse af produktionsarealet ind på arealer med stort kulstoflager, og certificering af biobrændstoffer, flydende biobrændsler og biomassebrændsler med lav risiko for indirekte ændringer i arealanvendelsen.

I overensstemmelse med den politiske aftale af 7. oktober vil klima-, energi- og forsyningsministeren udnytte den foreslåede bemyndigelse til at begrænse biobrændstoffer baseret på palmeolie med en høj ILUC-risiko i at tælle med ved opfyldelsen af iblandingskrav ved i en bekendtgørelse at fastsætte krav om, at biobrændstoffer produceret på basis af råvarer med høj ILUC-risiko, ikke kan tælle med ved opfyldelse af iblandingskravet fra den 1. januar 2021.

Biobrændstoffer produceret på råprodukter med høj ILUC-risiko, inkluderer jf. regnereglerne i forordning (EU) 2019/807, på nuværende tidspunkt kun palmeolie.

Til § 2

Til nr. 1

Det foreslås i § 2, nr. 1 i lovforslaget, at § 1, nr. 3 i lov nr. 1568 af 27. december 2019 om ændring af biobrændstofloven træder i kraft den 1. januar 2022.

Dette foreslås, da iblandingskravet på 5,75 pct., jf. lovforslagets § 2, nr. 1 forhøjes til 7,6 pct. i kalenderåret 2021, hvorefter iblandingskravet nedsættes til 5,75 pct. i 2022. Desuden fremgår det af biobrændstoflovens § 3, stk. 1, at enhver virksomhed har pligt til at sikre, at biobrændstoffer udgør mindst 7,6 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer og mindst 5 pct. af virksomhedens årlige salg af benzin til landtransport målt efter energiindhold.

Samtidig foreslås det i §, 2, nr. 1 i lovforslaget, at § 1 nr. 4, 5 i lov nr. 1568 af 27. december 2019 om ændring af biobrændstofloven træder i kraft den 1. januar 2021.

Baggrunde for dette er, at sikre kravene i §, 3, stk. 2, nr. 4, 5 i lov nr. 1568 af 27. december 2019 om ændring af biobrændstofloven fortsat skal gælde fra den 1. januar 2021.

Til § 3

Det foreslås i *stk. 1*, at loven, som er erhvervsrettet, træder i kraft den 1. januar 2021.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
<p>§ 3. Stk. 1-2. ---</p> <p><i>Stk. 3.</i> Enhver virksomhed har pligt til at sikre, at avancerede biobrændstoffer udgør mindst 0,9 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold. Virksomheden kan alene medregne biobrændstoffer, der overholder krav til biobrændstoffers bæredygtighed fastsat i medfør af § 4. Forpligtelsen skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår.</p> <p>Stk. 4-12 ---</p>	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I biobrændstofloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 122 af 10. februar 2020, som ændret ved lov nr. 1754 af 27. december 2016, og lov nr. 1568 af 27 december 2019, foretages følgende ændringer:</p> <p>1. § 3, stk. 3, affattes således:</p> <p>»<i>Stk. 3.</i> Enhver virksomhed har pligt til at sikre, at avancerede biobrændstoffer udgør mindst 0,3 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport målt efter energiindhold. Virksomheden kan alene medregne biobrændstoffer, der overholder krav til biobrændstoffers bæredygtighed fastsat i medfør af § 4. Forpligtelsen skal være opfyldt ved udgangen af hvert kalenderår«.</p> <p>2. Efter § 3, stk. 12, indsættes:</p> <p>»<i>Stk. 13.</i> Klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætter regler om, at biobrændstoffer produceret af råprodukter med høj risiko for indirekte ændringer i arealanvendelsen begrænses i at tælle med ved opfyldelse af iblandingskrav, der er fastsat i medfør af denne lov«.</p>