

# UDKAST

## 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 (Gennemførelse af EU-regler om fremme af vedvarende energi og grønne brændstoffer til transportsektoren m.v. samt støtte til grøn luftfart) <sup>1</sup>

## § 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:

»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, som fx 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 transportsektoren m.m. og at bidrage til opfyldelsen af Danmarks nationale og internationale klimaforpligtelser.

---

<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.

## UDKAST

*Stk. 2.* 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>-udledninger fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (MRV-forordningen), Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2405 af 18. oktober 2023 om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport (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 (FuelEU Maritime-forordningen).«

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

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

6. § 2, nr. 11, affattes således:

»nr. 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:

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

8. § 2, nr. 17, affattes således:

»nr. 17) Virksomhed: En virksomhed, der angiver og betaler afgift efter lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. for det flydende brændstof, der sælges til transport m.m., en gasleverandør, der er leverandør af gasformige brændstoffer fra en gastankstation eller lignende, et selskab, der sælger og leverer flydende eller gasformigt brændstof til brug i luftfart og søtransport, eller et selskab, som hverken angiver eller betaler energiafgift for brændstoffer, der anvendes til transport m.m., men videresælger brændstoffet til et selskab, som angiver og betaler energiafgiften efter ovennævnte lov, og selv forbruger brændstoffet. 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 1. pkt.«

## UDKAST

9. To steder i § 3, stk. 2, ændres »transportområdet« til: »transport m.m.«, og », 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« og 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 ændres »vejkøretøjer« til: »transport m.m.« og efter »af virksomheden« indsættes: »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. Overalt i § 4 a ændres »CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav« til: »CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav og iblandingskrav«.

17. I § 4 a, stk. 1, 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 aktørers 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 relation hertil.

Stk. 2. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om yderligere betaling, herunder gebyrer eller anden betaling, til dækning af merarbejde eller andre

## UDKAST

merudgifter, herunder til ekstern konsulentbistand, i situationer, hvor en aktør ikke har overholdt sine forpligtelser i forordningerne eller i regler udstedt i relation hertil.«

**20.** I § 7, *stk. 2*, indsættes efter »administrativ myndighed«: », jf. dog *stk. 3*«.

**21.** I § 7 indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Klima-, energi- og forsyningsministeren kan bestemme, at *stk. 2* ikke finder anvendelse for konkrete støtteordninger etableret i henhold til § 7 b.«

**22.** Efter § 7 a indsættes:

»§ 7 b. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan yde støtte med henblik på at fremme grønne drivmidler i transportsektoren og reducere drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren samt med henblik på at fremme Power-to-X.

*Stk. 2.* Ministeren kan afholde udbud af støtte efter *stk. 1*.

*Stk. 3.* Ministeren kan endvidere fastsætte nærmere regler om støtte efter *stk. 1*, herunder om følgende:

- 1) Ansøgning om tilsagn og ansøgning om udbetaling af støtte.
- 2) Støttemodtagere.
- 3) Støtteberettigede omkostninger, støtteintensiteten, støtteloft og støttens størrelse og beregning.
- 4) Betingelser og dokumentation, der skal tilvejebringes, for at kunne opnå tilsagn og få udbetalt støtte.
- 5) Vilkår i tilsagn om støtte og udbetaling af støtte.
- 6) Kriterier for udvælgelse af ansøgninger om støtte.
- 7) Tilsyn og kontrol i forbindelse med støtteordningen

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

»*Stk. 2.* Ministeren kan fastsætte regler om straf af bøde for overtrædelse af regler fastsat i ReFuelEU Aviation-forordningen eller FuelEU Maritime-forordningen og i regler fastsat i medfør heraf.«

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

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

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

# UDKAST

## § 2

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

1. *Overskriften* under kapitel 6 b, men før § 56 b, affattes således:

»

Generelle bestemmelser om VE-støtteordninger og VE-mærkningsordninger«

2. § 56 b, *stk. 1*, affattes således:

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

3. I § 56 b indsættes som *stk. 6*:

»*Stk. 6.* Omfanget af og betingelserne for finansiel støtte til projekter for vedvarende energi revideres ikke 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. Bestemmelsen forhindrer ikke de tilpasninger af støtteordninger, som er nødvendige for overholdelse af EU's statsstøtteregler. «

4. I § 56 b indsættes som *stk. 7*:

»*Stk. 7.* Klima-, energi- og forsyningsministeren informerer om rammerne for 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, i ISO 14067:2018 eller i en senere opdatering eller erstatning af førnævnte metoder.«

## § 3

## UDKAST

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

1. *Fodnoten* til lovens titel affattes således:

»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 (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 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.«

3. I § 14 indsættes som *stk. 10*:

»*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, foretages følgende ændringer:

1. *Fodnoten* til nr. 1 i lovens titel affattes således:

## UDKAST

»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 (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, 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.«

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 skal opnås.

## UDKAST

*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 skal 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. Herudover kan klima-, energi- og forsyningsministeren efter forhandling med relevante minister 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.«

### § 5

*1. Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. januar 2025, jf. dog stk. 2 og 3.

*Stk. 2.* § 1, nr. 2, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 18, 19, 20, § 2, nr. 1, 2, 4, og § 4 træder i kraft den 21. maj 2025.

*Stk. 3.* § 5, stk. 1, i lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser (biobrændstofloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 2167 af 29. november 2021, har, for så vidt angår luftfart og søtransport, virkning fra 1. januar 2026.

#### *Bemærkninger til lovforslaget*

##### *Almindelige bemærkninger*

Indholdsfortegnelse	
1.	Indledning
2.	Lovforslagets hovedpunkter
2.1.	Biobrændstoflovens anvendelsesområde udvides til også at omfatte luftfart og søtransport
2.1.1.	Gældende ret
2.1.2.	VE III-direktivet



## UDKAST

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.	Bemyndigelse til at støtte grøn omstilling af luftfarten m.m.
2.4.1.	Gældende ret
2.4.2.	Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser
2.4.3.	Den foreslåede ordning
2.5	Fremme af frivillige mærkningsordninger for visse industriprodukter produceret med vedvarende energi og vedvarende brændstoffer og fastsættelse af beregningsmetode
2.5.1	Gældende ret
2.5.2	VE III-direktivet
2.5.3	Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

## UDKAST

2.5.4	Den foreslåede ordning
2.6	Rapportering til EU-databasen
2.6.1	VE III-direktivet
2.6.2	Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser
2.6.3	Den foreslåede ordning
2.7	Batterioplysninger
2.7.1	Gældende ret
2.7.2	VE III-direktivet
2.7.3	Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser
2.7.4	Den foreslåede ordning
2.8	Den finansielle støttes stabilitet
2.8.1.	Gældende ret
2.8.2	VE II-direktivet
2.8.3	Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser
2.8.4	Den foreslåede ordning
3.	Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4.	Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5.	Administrative konsekvenser for borgerne
6.	Klimamæssige konsekvenser
7.	Miljø- og naturmæssige konsekvenser
8.	Forholdet til EU-retten

## UDKAST

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 ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne, 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

## UDKAST

Aviation- og FuelEU Maritimeforordningerne 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 vil komme til at omfatte andre 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 realtidsadgang til visse oplysninger for batteristyringssystemer og køretøjsbatterier.

Foruden VE III-direktivet, indebærer lovforslaget gennemførelse af 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 principper i dansk lovgivning og gennemføres på baggrund af dialog med Europa-Kommissionen.

# UDKAST

Endeligt indebærer lovforslaget, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at udmønte puljer til grøn omstilling af luftfarten som opfølgning på aftale om grøn luftfart i Danmark fra den 15. december 2023. Det er endnu ikke fastlagt, hvordan midlerne konkret skal udmøntes, og der er derfor behov for en bred lovhjemmel, der tager højde for forskellige muligheder. Bemyndigelsen skal samtidig sikre en bred og fremtidssikret lovhjemmel, som vil kunne imødekomme eventuelle andre fremtidige politiske initiativer målrettet støtte til fremme af grønne drivmidler og reducere af drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren samt fremme af Power-to-X.

## **2. Lovforslagets hovedpunkter**

### **2.1. Biobrændstoflovens anvendelsesområde 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 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 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (herefter VE II-direktivet), 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).

## UDKAST

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

## UDKAST

energiavgift af mineralolieprodukter m.v. (herefter mineralolieafgiftsloven). Denne konstruktion blev valgt, da de brændstofleverandører, der betaler energiavgiften, også har det fornødne kendskab til i hvilken sektor brændstoffet anvendes. For både luftfart og søtransport gælder det, at der ikke betales energiavgift, eller andre lignende afgifter for det anvendte brændstof, hvorfor den samme definitionskonstruktion ikke kan anvendes for disse sektorer, der ikke betaler energiavgift.

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 anvendelsesområdet for 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

## UDKAST

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 bareboatbefragteren, 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 skal stilles 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.



## UDKAST

Med den foreslåede udvidelse af anvendelsesområdet for 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 afsnit 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 fremtidssikret 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 med udvidelsen af lovens anvendelsesområde, 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 luftfarttøjsoperatører, 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 Maritimeforordningerne er nye forordninger, der ikke afløser tidligere forordninger på området. Som det fremgår af punkt 2 i baggrund har direkte regulering af reduktion af drivhusgasser i luftfart og søtransport 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 bæredygtigt 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 fortøjet ved kaj, men også at omfatte skibe beliggende på ankerplads og andre dele af havnens områder.

Som beskrevet i afsnit 2 og afsnit 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.

Begge forordninger pålægger medlemsstaterne at fastsætte regler om sanktioner for overtrædelse af forpligtelserne i forordningerne. Endvidere gives medlemsstaterne mulighed for at fastsætte supplerende bestemmelser bl.a. i forhold til undtagelse af specifikke færgeruter eller til udvidelse af

## UDKAST

anvendelsesområdet for bestemmelserne om landstrøm efter 2030 efter FuelEU Maritime-forordningen eller for at opnormere mindre lufthavne til EU-lufthavne efter ReFuelEU Aviation-forordningen.

### 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 udvidelse af anvendelsesområdet for biobrændstofloven til også at omfatte luftfart og søtransport vil udvidelsen, som nævnt under afsnit 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 afsnit x at fastsætte et sanktionssystem for overtrædelse af henholdsvis ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne. For begge forordninger gælder det, at bødefastsættelsen er relativt kompliceret og inddrager ikke-ubetydelige elementer af skøn og afvejninger. Det vurderes derfor, at overtrædelse af forordningerne ikke er velegnede til anvendelse af administrativt fastsatte bødeforlæg, der typisk fordrer, at området er ukompliceret og ikke indeholder skønselementer.

Særligt ReFuelEU Aviation er derudover 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. 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

## UDKAST

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 anvendelsesområdet for 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. Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at klima-, energi- og forsyningsministeren har mulighed for efterfølgende at justere straffebestemmelserne. Fastsættelsen af straffen vil fortsat 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.

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

### 2.3.1. Gældende ret

Både ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritimeforordningerne er nye forordninger. Der har ikke tidligere været forordninger der regulerer dette område. Der har ikke været gebyrfinansiering på området tidligere, hverken

## UDKAST

i henhold til EU-lovgivning eller dansk ret, herunder i biobrændstofloven. 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 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. Det vurderes, at det er muligt, helt eller delvist, at dække disse administrationsudgifter ved at pålægge gebyrer overfor selskaber, der er omfattet af forordningerne ud fra forurenerebetaler-princippet, der benyttes i flere andre sammenhænge, eksempelvis i lov nr. 1767 af 28. december 2023 om CO<sub>2</sub>-kvoter.

Den overvejede gebyrmodel har til hensigt at dække samtlige omkostninger, som kan henføres til Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets og Energistyrelsens administration af forordningerne. Den overvejede model kan indebære, at der beregnes enhedsomkostninger for administration af forordningen ved at sammenholde et administrativt budget med objektive kriterier (eksempelvis energimængder eller drivhusgasudledninger mv.). Herefter pålægges hvert gebyromfattet selskab omkostninger svarende til antallet af enheder, som den pågældende virksomhed står for. Denne model minder om gebyrmodellen på kvoteområdet. Derved vil gebyrsatserne følge princippet om, at forurenere betaler, og gebyrsatsen afstemmes i forhold til omfanget af en aktørs aktiviteter. 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 gebyrmodel, 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 skønnes, at de årlige gebyrer vil udgøre en lille andel af rederiernes samlede omkostninger.

## **2.4. Bemyndigelse til at støtte grøn omstilling af luftfarten m.m.**

### 2.4.1. Gældende ret

Gældende lovgivning indeholder ikke en bred lovhjemmel, der bemyndiger klima-, energi- og forsyningsministeren til at afholde udbud og yde støtte målrettet fremme af grønne drivmidler i transportsektoren og reducere af

## UDKAST

drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren. Gældende lovgivning indeholder således ikke en lovhjemmel til at kunne udmønte støttepuljer til grøn omstilling af luftfarten som opfølgning på aftale om grøn luftfart i Danmark fra den 15. december 2023.

Derudover indeholder gældende lovgivning ikke en bred og fremtidssikret lovhjemmel, som vil kunne anvendes ved eventuelle andre fremtidige politiske initiativer, som endnu ikke er besluttet, målrettet støtte til fremme af grønne drivmidler og reducere af drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren. Med afledte klimaeffekter kan f.eks. forstås klimaeffekter ud over den direkte CO<sub>2</sub>-effekt (non-CO<sub>2</sub>-effekter).

Det fremgår af VE-lovens § 43 k, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan afholde udbud af støtte til anvendelse og produktion af kemiske brændstoffer eller produkter fra elektricitet (Power-to-X). Det fremgår af VE-lovens § 43 k, stk. 2, at bemyndigelsen til at afholde udbud af støtte til produktion er tidsbegrænset, så eventuelle udbud skal afholdes i perioden 2022-2030. Derudover er det forudsat i bemærkningerne til lovforslaget for VE-lovens § 43 k, at den konkrete udmøntning af udbud af støtte til produktion af Power-to-X aftales mellem partierne bag Klimaaftale for energi og industri m.v. fra 2020 på baggrund af et oplæg fra regeringen, jf. Folketingstidende 2020-2021, tillæg A, L171, som fremsat, side 173-174. Bemyndigelsen til at støtte anvendelse af Power-to-X er ikke underlagt samme begrænsninger, jf. blandt andet § 43 k, stk. 3.

Klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges med VE-lovens § 43 k kun til at støtte anvendelse og produktion af Power-to-X, jf. stk. 1. Klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges således ikke til at støtte andre former for tiltag, som f.eks. etablering af infrastruktur eller lignende, som også vil kunne fremme Power-to-X. Derudover bemyndiger bestemmelsen kun klima-, energi- og forsyningsministeren til at afholde udbud af støtte. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan således ikke etablere anden form for støtteordning, som ikke anvender en udbudsmodel, i henhold til § 43 k i VE-loven.

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

Der er behov for en lovhjemmel til at kunne udmønte støttepuljerne i aftale om grøn luftfart i Danmark.

Derudover er det Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets vurdering, at det i denne sammenhæng vil være hensigtsmæssigt at indsætte en bred bemyndigelse i loven, der også vil kunne anvendes til at udmønte eventuelle

## UDKAST

andre fremtidige politiske initiativer målrettet fremme af grønne drivmidler i transportsektoren og til reducere af drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren. Det vurderes således hensigtsmæssigt at indsætte en lovhjemmel, der tager højde for eventuelle fremtidige og endnu ikke besluttede politiske ønsker og aftaler om støtte målrettet fremme af disse områder.

Endelig vurderer Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, at det hensigtsmæssigt med en lovhjemmel, der også vil kunne anvendes til at udmønte eventuelle fremtidige politiske initiativer målrettet fremme af Power-to-X. På baggrund af de begrænsninger, som VE-lovens § 43 k er underlagt, jf. afsnit 3.4.1, vurderes det ikke, at gældende lovgivning indeholder en tilstrækkelig bred og fremtidssikret bemyndigelse til at støtte dette.

Der er med aftale om grøn luftfart i Danmark afsat ca. 1,5 mia. kr. i perioden 2027-2033 til at udbyde støtte til en helt grøn indenrigsluftfart i Danmark (Udbud til Grøn Luftfart). Derudover er det med samme aftale besluttet at afsætte ca. 1 mia. kr. i perioden 2025-2033, som føres tilbage til branchen, til tiltag målrettet grøn omstilling af luftfarten (Pulje til grøn omstilling af luftfarten).

Aftale om grøn luftfart i Danmark fastsætter overordnede rammer for udmøntning og udformning af puljerne, hvorefter aftalepartierne vil træffe beslutning om konkret udmøntning af de to tilskudspuljer på baggrund af et oplæg fra regeringen. Aftalen er indgået mellem Regeringen (Socialdemokratiet, Venstre og Moderaterne), Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten.

Med Udbud til Grøn Luftfart forventes der at skulle udbydes tilskud til meromkostningen ved køb af grønne drivmidler frem for fossile med henblik på gøre hele indenrigsluftfarten grøn senest i 2030, jf. Aftale om grøn luftfart i Danmark. Det afsatte beløb afspejler, hvad det skønnes at koste at reducere indenrigsluftfartens CO<sub>2</sub>-udledninger ved tilskud til at udskifte fossile drivmidler med grønne, ud over andre kommende nationale og EU-tiltag, så indenrigsluftfarten er helt grøn i 2030.

Ifølge aftale om grøn luftfart i Danmark skal udbuddet så vidt muligt forholde sig teknologineutralt med hensyntagen til blandt andet globale klimaeffekter, herunder ILUC. Samtidig skal forskellige modeller med henblik på at fremme direkte og indirekte elektrificering undersøges i

## UDKAST

forbindelse med udarbejdelse af udbudsmodellen. Aftalen fastsætter endvidere, at førstegenerations biobrændstoffer ikke skal kunne modtage støtte under udbuddet, og at fly fysisk skal flyve med grønne drivmidler for at kunne modtage støtte. Der skal indføres en fleksibel model, hvor det enkelte fly skal tanke eller oplade grønne drivmidler svarende til indenrigsrutens energibehov. Derudover følger det, at tilskudsmodellerne skal ses i sammenhæng med kommende national regulering og EU-regulering, hvorfor tilskuddet blandt andet vil skulle modregnes udgifter forbundet med det kommende fælleseuropæiske iblandingskrav fra ReFuelEU Aviation-forordningen. Det bemærkes, at det fælleseuropæiske iblandingskrav i den nævnte forordning er totalharmoniseret, hvilket begrænser medlemsstatens mulighed for at sætte højere nationale krav til iblanding af bæredygtigt brændstof.

Med hensyn til Pulje til grøn omstilling af luftfarten oplister aftale om grøn luftfart i Danmark nogle tiltag, som puljen eksempelvis vil kunne bruges til. Puljen kan f.eks. anvendes til grøn omstilling af udenrigsflyvninger fra Danmark. Det kan f.eks. være i form af støtte til iblanding af bæredygtigt flybrændstof som Power-to-X-brændstoffer eller andre drivmidler som f.eks. til el og brint. Puljen vil ligeledes kunne anvendes til at støtte reduktion af aromatindholdet i flybrændstof med henblik på at reducere klimaeffekter ud over den direkte CO<sub>2</sub>-effekt (non-CO<sub>2</sub>-effekter). Det kan også være andre tiltag.

### 2.4.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der indsættes en bred lovhjemmel i biobrændstoflovens § 7 b, stk. 1, der bemyndiger klima-, energi- og forsyningsministeren til at yde støtte med henblik på at fremme grønne drivmidler i transportsektoren og reducere drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren samt med henblik på at fremme Power-to-X.

Lovforslaget har til formål at sikre tilstrækkelig lovhjemmel til at udmønte puljer til grøn omstilling af luftfarten som opfølgning på aftale om grøn luftfart i Danmark samt etablere en fremtidssikret lovhjemmel, som vil kunne imødekomme eventuelle fremtidige politiske initiativer målrettet grøn omstilling af transportsektoren og Power-to-X.

Lovforslaget vil medføre, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at yde støtte til grøn luftfart som opfølgning på aftale om grøn luftfart i Danmark. klima-, energi- og forsyningsministeren vil således blandt andet have bemyndigelse til at udmønte pulje til henholdsvis Udbud



## UDKAST

til Grøn Luftfart og Pulje til Grøn omstilling af luftfarten, jf. pkt. 3.4.2. ovenfor.

Derudover vil lovforslaget medføre, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at yde støtte til fremme af grønne drivmidler i transportsektoren og reducere drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren samt med henblik på at fremme Power-to-X. Der etableres således en bred lovhjemmel, der tager højde for eventuelle fremtidige og endnu ikke besluttede politiske initiativer vedrørende støtte til fremme af de i bestemmelsen nævnte områder.

Det foreslås, at klima-, energi- og forsyningsministeren i biobrændstoflovens § 7 b, stk. 2, bemyndiges til at afholde udbud af støtte omfattet af det foreslåede stk. 1. Derudover foreslås det, at klima-, energi- og forsyningsministeren med biobrændstoflovens § 7 b, stk. 3, bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om støtte, herunder regler om forhold beskrevet i bestemmelsens stk. 3, nr. 1-7, i forhold til støtte omfattet af det foreslåede stk. 1. Dette drejer sig blandt andet om regler vedrørende støttemodtagere, støtteberettigede omkostninger og støtteintensitet samt regler om kriterier for udvælgelse af ansøgninger om støtte og regler om tilsyn og kontrol. Oplistingen i stk. 3 er ikke udtømmende, og der kan derfor også fastættes andre regler.

Formålet med de foreslåede stk. 2 og 3 er at sikre, at klima-, energi- og forsyningsministeren både har mulighed for at afholde udbud, jf. stk. 2, og mulighed for at fastsætte nærmere regler om en støtteordning, jf. stk. 3. Der vil kunne fastættes nærmere regler om en eventuel støtteordning i en bekendtgørelse.

Den foreslåede bemyndigelse tager ikke stilling til den konkrete udformning og udmøntning af eventuelle støttepuljer. Endvidere vil anvendelse af den foreslåede bemyndigelse ikke være begrænset af aftale om grøn luftfart i Danmark. Anvendelse af den foreslåede bemyndigelse skal dog bygge på en politisk aftale.

Med lovforslaget bemyndiges klima-, energi- og forsyningsministeren til at støtte alle former for tiltag, der har til formål at fremme grønne drivmidler i transportsektoren og Power-to-X. Bemyndigelsen kan således anvendes til at støtte f.eks. produktion og anvendelse af grønne drivmidler og Power-to-X-produkter. Bemyndigelsen kan ligeledes bruges til at støtte infrastruktur

## UDKAST

og andre omkostninger, der har til formål at fremme grønne drivmidler og Power-to-X.

Med lovforslaget bemyndiges klima-, energi- og forsyningsministeren endvidere til at støtte alle former for tiltag, der har til formål at reducere drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren. Med afledte klimaeffekter kan f.eks. forstås klimaeffekter ud over den direkte CO<sub>2</sub>-effekt (non-CO<sub>2</sub>-effekter).

Begrebet transportsektor skal forstås bredt og vil omfatte alle typer af transport, herunder både vej-, luft- og søtransport. På samme måde vil begrebet grønne drivmidler skulle forstås bredt og vil omfatte alle typer af grønne drivmidler, herunder både biobrændstoffer, Power-to-X og elektricitet.

Med hensyn til Power-to-X er bemyndigelsen ikke begrænset til støtte til fremme af Power-to-X i transportsektoren. klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges således til at støtte fremme af Power-to-X i alle sektorer, herunder transportsektoren og industrien. Power-to-X-begrebet dækker over en række teknologier, som anvender elektricitet til produktion af brint på grundlag af elektrolyse og eventuelt konverterer den producerede brint til brændstoffer, kemikalier eller andre materialer.

Anvendelse af den foreslåede bemyndigelse skal overholde de til enhver tid gældende statsstøttereferer fastsat af Europa-Kommissionen. Afhængig af den konkrete støtteordning, vil ordningen først skulle anmeldes til og godkendes af Europa-Kommissionen.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 22, og bemærkningerne hertil nedenfor.

### **2.5. Fremme af frivillige mærkningsordninger for visse industriprodukter produceret med vedvarende energi og vedvarende brændstoffer og fastsættelse af beregningsmetode**

#### 2.5.1. Gældende ret

I Danmark eksisterer der mærkningsordninger inden for en række sektorer, lige fra e-handel til mærker som informerer om indholdet i fødevarerprodukter. I et marked som bliver tiltagende mere komplekst, og hvor mange forbrugere oplever, at det bliver sværere at gennemskue indhold eller aftryk af forskellige produkter, har mærkningsordninger i Danmark

## UDKAST

gennem en årrække været set som en genvej til at sikre gennemsigtighed for forbrugerne.

Der er dog 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.

### 2.5.2. VE III-direktivet

Forslaget til indsættelse af nyt stk. 7 i VE-lovens § 56 b gennemfører VE III-direktivets art. 22 a, stk. 2, hvoraf det fremgår, 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.

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

Det nye VE III-direktiv skal være gennemført i medlemsstaterne senest den 21. maj 2025. Der har været overvejet forskellige scenarier for at gennemføre kravet i artikel 22 a, stk. 2, men fokus er på at sikre et så velfungerende marked for vedvarende brændstoffer som muligt, og det er derfor Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets vurdering, at de frivillige mærkningsordninger fremmes bedst ved at gennemføre kravet til beregningsmetode som anført i artikel 22 a, stk. 2 direkte i dansk lovgivning.

### 2.5.4. Den foreslåede ordning

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 til § 56 b i kapitel 6 b fremadrettet affattes således: » Generelle bestemmelser om VE-støtteordninger og VE-mærkningsordninger «. Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af, at VE III-direktivets art. 22 a, stk. 2,

## UDKAST

gennemføres i dansk lovgivning via nyt stk. 7 til § 56 b i VE-loven. Ændringen 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.«.

§ 56 b 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, og med den foreslåede ændring udvides bestemmelsens anvendelsesområde til også at omfatte frivillige VE-mærkningsordninger, som følge af gennemførelse af VE III-direktivets art. 22 a, stk. 2, om frivillige VE-mærkningsordninger i § 56 i et nyt stk. 7 til bestemmelsen. Ændringen vil medføre, at det fremadrettet muliggøres, at der af bestemmelsen også kan fremgå regler om frivillige VE-mærkningsordninger.

Det er væsentligt, at forbrugere kan have tillid til mærkning af produkter, når de skal foretage valg mellem flere forskellige produkter. Med ændringen af VE II-direktivet indføres der derfor krav om, at medlemsstaterne skal fremme frivillige mærkningsordninger, samt at enten Kommissionens henstilling (EU) 2021/2279 eller ISO 14067:2018 standarden skal anvendes som beregningsmetode i mærkningsordningerne. Dette krav foreslås derfor gennemført via § 56 b, stk. 7, i VE-loven. Med den foreslåede bestemmelse fremmes frivillige mærkningsordninger ved at klima-, energi- og forsyningsministeren forpligtes til at informere om ordningerne.

Bestemmelsen kan, i betragtning af forbrugernes præference for produkter, der bidrager til miljø- og klimaændringsmålene, stimulere efterspørgslen på markedet.

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

#### **2.6.1. 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.

## UDKAST

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.

### 2.6.2. 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 VEIII-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.

### 2.6.3. 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 VEIII-direktivet, er korrekte.

## UDKAST

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.

Det vurderes, at gældende ret ikke giver 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.

### 2.6.4. 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.

## **2.7. Batterioplysninger**

### 2.7.1. 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 markedsføring af batterier og akkumulatorer. 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 akkumulatorer, der er markedsført, tilbagetaget, genanvendt eller på anden måde nyttiggjort.

## UDKAST

Miljøministerens bemyndigelser er udmøntet i bekendtgørelse 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.

## UDKAST

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 energilagringsaktivitetens interaktion og værdiskabelse i det kollektive elforsyningsnet.

### 2.7.2. VE III-direktivet

VE III-direktivet indebærer nye regler om systemintegration (artikel 20 a), som skal implementeres i dansk ret. Af bestemmelsens fem stykker, har Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet vurderet, at det alene er bestemmelsen i artikel 20 a, stk. 3, som forudsætter en lovændring.

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 køretøjsfabrikanter, der producerer elkøretøjer, skal stille grundlæggende oplysninger til rådighed for ejere, brugere og tredjeparter, der med udtrykkeligt samtykke handler på ejernes



## UDKAST

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 acces 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 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1542 (herefter batteriforordningen), 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”.

## UDKAST

”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 batteriforordningen 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 strømstillinger, 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.

## UDKAST

Disse referencer er med til at afgrænse, at bestemmelsen først og fremmest ikke udgør de samme forordningskrav, som gælder direkte i medlemsstaterne. Referencerne kan herudover læses som om, at der er tale om forskellige regler, end dem, der er fastsat i batteriforordningen og i forordning 2018/858.

Det er imidlertid umuligt at læse artikel 20 a, stk. 3, som en bestemmelse, der er adskilt fra batteriforordningens bestemmelser. At reglerne skal finde anvendelse "udover" kravene i batteriforordningen, indebærer, at direktivbestemmelsen alene skal finde anvendelse, hvis reglerne, som fremgår af bestemmelsen, ikke direkte er reguleret i batteriforordningen.

Den indbyrdes sammenhæng mellem direktivbestemmelsen og batteriforordningens bestemmelser, fremgår tydeligt af de ovennævnte definitioner, og herudover af batteriforordningens præambelbetragtninger, der nævner, at producenter af batterier og elkøretøjer skal afgive en række oplysninger til slutbrugerne, som også omfattes af direktivbestemmelsen. Se f.eks. præambelbetragtning 2, 46 og 123-126.

Der er herudover betydelig sammenhæng mellem direktivbestemmelsen og batteriforordningens artikel 14, som finder anvendelse fra den 18. august 2024, og artikel 77, som finder anvendelse fra den 18. februar 2027.

Artikel 14 indebærer, at batteristyringssystemer for stationære batteribaserede energilagringssystemer, batterier til lette transportmidler og elkøretøjsbatterier, skal indeholde ajourførte data til bestemmelse af batteriers sundhedstilstand og forventede levetid, herunder kapacitetsoplysninger, og at der skal gives skrivebeskyttet adgang til oplysningerne via batteristyringssystemet, til købere, brugere og tredjeparter.

Artikel 77 indebærer, at hvert batteri til lette transportmidler, hvert industribatteri med en kapacitet på over 2 kWh og hvert elkøretøjsbatteri, der markedsføres eller tages i brug, skal have en elektronisk optegnelse (et batteripass). Batteripasset skal være tilgængeligt via en QR-kode, og skal indeholde oplysninger om batterimodellen og individuelle oplysninger for batteriets egenskaber, som er fuldstændige, nøjagtige, ajourførte, baseret på åbne standarder og i interoperable formater, der muliggør, at oplysningerne er søgbare og kan overføres gennem interoperable dataudvekslingsnetværk. Oplysningerne i batteripasset skal gives gratis til alle de forbrugere, erhvervsdrivende og andre relevante aktører, der har legitime interesser heri.

## UDKAST

Det vurderes samlet set, at batteriforordningens regler medfører, at de kommende nationale regler, som udmøntes i henhold til artikel 20 a, stk. 3, er nødt til at indordne sig ”under” forordningsreglen i artikel 14, da reglerne heri er direkte gældende på det tidspunkt, hvor artikel 20 a, stk. 3, skal være implementeret i dansk ret, og at de nationale regler fra og med 2027 skal tilpasses, når reglerne i artikel 77 om batteripas træder i kraft.

Det skal, i mangel af uddybende EU-vejledning om bestemmelserne, fortsat undersøges, i hvilket omfang artikel 20 a, stk. 3 interagerer med batteriforordningen, så det nærmere kan fastslås, hvilke nationale regler der vil skulle fastsættes.

Det er dog alligevel muligt at lægge til grund, at såfremt artikel 14 også indebærer, at der skal gives realtidsadgang til oplysninger om sundhedstilstand og kapacitet, vil de nationale regler skulle udelade sådanne krav. Det kan herudover lægges til grund, at batteripasset ifølge artikel 77 vil skulle sikre, at der gives realtidsadgang til oplysninger, der som minimum vedrører kapacitet, sundhedstilstand og ladetilstand, for den samme persongruppe, som artikel 20 a, stk. 3, omhandler, og at oplysningerne tilsvarende skal gives gratis, ikkediskriminerende og i overensstemmelse med databeskyttelsesreglerne. Da batteripasset efter artikel 77 vil omfatte batteristyringssystemer til industribatterier med en kapacitet på over 2 kWh og elkøretøjsbatterier, er husholdningsbatterier efter VE III-direktivet umiddelbart ikke omfattet af batteripasset, og skal derfor eventuelt indgå i de nationale regler.

Gennemførelsen af artikel 20 a, stk. 3 vil forudsætte, at der fastsættes et nationalt tilsyn med reglernes overholdelse, da medlemsstaterne ifølge ordlyden skal ”sikre” de nævnte oplysningskrav.

I relation til tilsynet er der tilsvarende sammenhænge til batteriforordningen. Der skal foretages en overensstemmelsesvurdering i henhold til forordningens artikel 17, som skal tage stilling til, hvorvidt producenterne eller distributørerne har overholdt artikel 14, og medlemsstaterne skal herudover udpege en markedsovervågningsmyndighed, der forventes at skulle foretage stikprøvekontroller, for at sikre, at artikel 77 overholdes.

### 2.7.3. 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,

## UDKAST

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. Forslaget skal derfor fremlægge disse nødvendige bemyndigelsesbestemmelser.

Der er betydelige afhængigheder til batteriforordningens regler, og Europa-Kommissionen har ikke, ved vurderingen af implementeringen, har udgivet vejledning eller på anden måde udtalt sig om fortolkningen af bestemmelserne. Det er derfor ikke entydigt, hvor langt den nationale regulering skal række. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet skal derfor gøre opmærksom på, at der ift. en kommende udmøntning i bekendtgørelse skal indhentes yderligere afklaringer fra Europa-Kommissionen og andre danske offentlige myndigheder. Dette gælder navnlig forholdet mellem artikel 14 i batteriforordningen og artikel 20 a, stk. 3.

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet har igangsat en branchedialog for at afklare de erhvervsøkonomiske konsekvenser ved den nye regulering. Denne dialog er ikke færdiggjort, da der fortsat er udestående afklaringer om rækkevidden af bestemmelserne. Implementeringen af artikel 20 a, stk. 3, vil forudsætte, at der i større grad opbygges et vidensgrundlag om branchen og batteriområdet i Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet.

Dette indebærer, at de eventuelle erhvervsøkonomiske konsekvenser, herunder efterlevelseseffekter, udestår, og skal vurderes nærmere i forbindelse med udnyttelsen af de bemyndigelser, som foreslås.

Tilsynsopgaven skal endvidere afklares, forinden bemyndigelsen herom udnyttes. Tilsynsopgaven bør føres af de offentlige myndigheder, der skal håndhæve artikel 14 og/eller artikel 77 i batteriforordningen, som indeholder de samme krav om at sikre adgang til oplysninger fra batteristyringssystemer og elkøretøjsbatterier. Ressortafklaring om tilsynsopgaverne efter batteriforordningen er endnu ikke afsluttet.

Da de nationale regler vil skulle revideres i 2027, hvor batteripasset træder i kraft, vil det være optimalt, at den samme myndighed skal behandle de samme sager, uagtet hvilket regelsæt, de vedrører. Af denne grund bør lovforslagets bemyndigelser tage højde for, at opgaven vil kunne placeres uden for Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, hvor det er relevant.

## UDKAST

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet forventer, at der henover sensommeren og efteråret 2024 foreligger endelige afklaringer om direktivbestemmelsens betydning for de regler, der skal implementeres, og hvilke forventede erhvervsøkonomiske konsekvenser de indebærer.

### 2.7.4. 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 forskellige implementeringsmodeller, afhængigt af de nødvendige EU-retlige og branchemæssige afklaringer, som skal foretages henover sensommeren og efteråret 2024.

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

## UDKAST

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.

Forslaget indebærer, at de oplysninger, der fremgår af artikel 20 a, stk. 3, herunder batterikapacitet, sundhedstilstand, ladetilstand og strømsætpunkt, og oplysninger om elektriske køretøjs 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.

Forslaget indebærer, at der vil kunne fastsættes regler om, hvordan adgangen skal opnås, herunder f.eks. tekniske forskrifter for batteristyringssystemerne, for elkøretøjerne, eller for de databaserede systemer, som de er tilkoblet, og regler om, at oplysningerne skal stilles til rådighed i realtid. Der vil endvidere kunne fastsættes regler om, at der skal gives adgang til oplysninger om batteriernes egenskaber, som ikke kan eller bør vises i realtidsadgang, og at der skal afgives vejledningsmateriale, hvor det er relevant.

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 også kunne fastsættes regler om andre vilkår og betingelser for adgangen til oplysningerne, hvis dette er nødvendigt af hensyn til at sikre sammenhængen med batteriforordningen, eller andre EU-regler i øvrigt.

Endeligt indebærer forslaget, at der vil kunne fastsættes regler om enhver form for tilsyn med reglernes overholdelse, herunder f.eks. om klagerettigheder, stikprøvekontroller, markedsovervågning, sanktionsbestemmelser m.v., og at andre offentlige myndigheder kan bemyndiges til at føre tilsyn med overholdelsen af reglerne, i henhold til nærmere forhandling med relevante minister. De konkrete tilsynsregler, der vil skulle udmøntes, vil dog afhænge af yderligere dialog med Europa-Kommissionen og relevante offentlige myndigheder, hvor tilsynsopgaverne vil kunne placeres.

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

### **2.8. Den finansielle støttes stabilitet**

#### 2.8.1. 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.

Grundlovens § 73, stk. 1, beskytter enkeltpersoner og juridiske personer og har følgende ordlyd: ”Ejendomsretten er ukrænkelig. Ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.”

Det er en betingelse for at anse et forhold for omfattet af § 73, at der er tale om afståelse af ejendom i bestemmelsens forstand. Grundlovens ejendomsbegreb er bredt. Det omfatter ikke alene ejendomsret i traditionel forstand, men tillige andre rettigheder, herunder rettigheder der skaber grundlaget for virksomheders økonomiske eksistens, og kan være tildelinger om finansiel støtte til fremme af vedvarende energi.

Grundlovens § 73 indebærer i praksis, at såfremt en myndighed reviderer en eksisterende støtteordning, skal der tages hensyn til evt. negative konsekvenser for støttemodtagere, der har fået tildelt støtte, da støttemodtager kan have opnået et retskrav på den tildelte støtte. Når en støttemodtager har erhvervet ret til støtten i en fastsat periode, må denne støtte ydes til støttemodtager, og råderummet for erstatningsfrit at foretage ændringer er begrænset under gældende ret, da indgrebet kan udgøre ekspropriation.

#### 2.8.2. 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.



## UDKAST

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.

### 2.8.3. 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. Som opfølgning på Danmarks besvarelse af den begrundede udtalelse, som Danmark sendte til Europa-Kommissionen den 30. januar 2023, har Europa-Kommissionen og Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet afholdt bilaterale møder. Her har Europa-Kommissionen 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 baggrund af dialogen med Europa-Kommissionen, at bestemmelsen bør gennemføres direkte i dansk lovgivning.

### 2.8.4. Den foreslåede ordning

## UDKAST

Den foreslåede ordning vil indebære, at VE II-direktivets artikel 6, stk. 1, gennemføres i VE-lovens § 56 b, hvor der er i forvejen er fastsat generelle regler om bl.a. finansielle støtteordninger, 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 2.5).

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. For støttemodtagere er beskyttelsen i artikel 6, stk. 1 et supplement til beskyttelsen af ejendomsretten i grundlovens § 73, stk. 1. Såfremt der foretages en revidering af en støtteordning, vil myndigheder skulle vurdere revideringen i forhold til både artikel 6, stk. 1 og grundlovens § 73, stk. 1 samt øvrige forhold og rettigheder relevante for den konkrete støtteordning.

### **3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser 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.

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:

## UDKAST

*Vedrørende 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 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. 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 ud fra forurenere-betaler-princippet.

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.

## UDKAST

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.

### *Bemyndigelse til at støtte grøn omstilling af luftfarten m.m.*

Lovforslaget forventes at have negative økonomiske konsekvenser samt implementeringskonsekvenser for det offentlige. Der er med aftale om grøn luftfart i Danmark fra 15. december 2023 afsat ca. 1,5 mia. kr. i perioden 2027-2033 til at udbyde støtte til en helt grøn indenrigsluftfart i Danmark. Aftalepartierne er enige om, at der skal afsættes 42 mio. kr. i 2027 og 83 mio. kr. i 2028, 123 mio. kr. i 2029, 325 mio. kr. i 2030, 321 mio. kr. i 2031, 318 mio. kr. i 2032 samt 315 mio. kr. i 2033. Det fremgår samtidig, at tilskudspuljen til grøn indenrigsluftfart er forbundet med administrative udgifter på 6 mio. kr. i 2025 og 3 mio. kr. årligt i perioden 2026-2030 samt 2 mio. kr. årligt fra 2031 og herefter. Udgifterne finansieres af provenuet fra passagerafgiften.

Derudover er der med samme aftale afsat en pulje på ca. 1 mia. kr. i perioden 2025-2033, som skal føres tilbage til branchen til grøn omstilling af luftfarten. Der er afsat 27 mio. kr. i 2025, 55 mio. kr. i 2026, 46 mio. kr. i 2027, 107 mio. kr. i 2028, 118 mio. kr. i 2029, 185 mio. kr. i 2030, 190 mio. kr. i 2031, 193 mio. kr. i 2032 samt 206 mio. kr. i 2033. Disse midler er inklusiv administration.

Hvorvidt lovforslaget vil have yderligere konsekvenser for det offentlige afhænger af, hvorvidt og hvorledes den foreslåede lovhjemmel ellers vil blive brugt. Formålet med bestemmelsen er bl.a. at etablere en bred lovhjemmel, som imødekommer eventuelle fremtidige og endnu ukendte politiske initiativer målrettet støtte til fremme af grønne drivmidler og reducere af drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren samt fremme af Power-to-X. Lovforslagets eventuelle øvrige konsekvenser for det offentlige kan derfor endnu ikke vurderes.

### *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.

### *Rapportering til EU-databasen*

## UDKAST

Det vurderes, at der ikke vil være økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige, herunder kommuner og regioner.

### *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.

### *Den finansielle støttes stabilitet*

Gennemførelsen af bestemmelsen om den finansielle støttes stabilitet har ikke økonomiske og implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige.

## **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.

Det vurderes, at lovforslaget ikke væsentligt vil påvirke virksomheders eller iværksætteres muligheder for at teste, udvikle og anvende nye teknologier og innovation. Dog bemærkes, at lovforslagets del om hjemmel til bl.a. at yde støtte til grøn luftfart kan have positive konsekvenser for erhvervslivets muligheder for at fremme nye teknologier og forretningsmodeller i forbindelse med grøn omstilling af luftfarten.

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

## UDKAST

*Vedrørende 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. 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.

*Bemyndigelse til at støtte grøn omstilling af luftfarten m.m.*

Lovforslagets forventes at have positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Der er med aftale om grøn luftfart i Danmark fra 15. december 2023 afsat ca. 1,5 mia. kr. i perioden 2027-2033 til at udbyde støtte til grøn indenrigsluftfart i Danmark i form af meromkostningen til køb af grønne drivmidler frem for fossile. Der er afsat 42 mio. kr. i 2027 og 83 mio. kr. i

## UDKAST

2028, 123 mio. kr. i 2029, 325 mio. kr. i 2030, 321 mio. kr. i 2031, 318 mio. kr. i 2032 samt 315 mio. kr. i 2033. Derudover er der med aftalen afsat en pulje på ca. 1 mia. kr. i perioden 2025-2033, som føres tilbage til erhvervslivet, til grøn omstilling af luftfartssektoren. Der er afsat 27 mio. kr. i 2025, 55 mio. kr. i 2026, 46 mio. kr. i 2027, 107 mio. kr. i 2028, 118 mio. kr. i 2029, 185 mio. kr. i 2030, 190 mio. kr. i 2031, 193 mio. kr. i 2032 samt 206 mio. kr. i 2033 (inkl. administration).

Lovforslagets administrative konsekvenser for erhvervslivet afhænger af den konkrete udformning af tilskudsordningerne til udmøntning af de to nævnte puljer i aftale om grøn luftfart i Danmark. Det endelige design af ordningerne er endnu ikke afklaret, hvorfor de administrative konsekvenser ikke kan vurderes.

Hvorvidt lovforslaget i øvrigt vil have administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet afhænger af, hvorvidt og hvorledes den foreslåede lovhjemmel ellers vil blive brugt. Formålet med bestemmelsen er blandt andet at etablere en bred lovhjemmel, som imødekommer eventuelle fremtidige og endnu ukendte politiske initiativer målrettet støtte til fremme af grønne drivmidler og reducere af drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren samt fremme af Power-to-X. Lovforslagets eventuelle øvrige administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet kan derfor endnu ikke vurderes.

### *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.

### *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 gasdistributionsselskaber. Det forventes at medføre omkostninger for

## UDKAST

transmissionsselskab og distributionsselskab 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.

### *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.

### *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.

Forslaget til indsættelse af ny bestemmelse om frivillige mærkningsordninger for industriprodukter vurderes dog at kunne få en marginal positiv administrativ konsekvens for borgere, da det vil forhindre vildledende praksis og øge forbrugernes tillid ift. produkter, der bidrager til miljø- og klimaændringsmål.



## 6. Klimamæssige konsekvenser

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

*Vedrørende 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. 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 afklaret ved vedtagelsen af disse. Forordningerne giver dog medlemsstaterne mulighed for at fastsætte supplerende bestemmelser, f.eks. undtagelse af særlige færgeruter og opnormering af mindre lufthavne til EU-lufthavne. Disse supplerende bestemmelser vil kunne have klimamæssige konsekvenser ud over de generelle klimamæssige konsekvenser. Regeringen har besluttet at undtage Rønne-Køge og Hou-Sælvig forbindelsen fra CO<sub>2</sub>e-fortrængningskravet frem til og med 2029, hvilket skønnes at reducere forordningens CO<sub>2</sub>e-effekt med ca. 550 tons CO<sub>2</sub>e til og med 2029. Regeringen har endvidere besluttet ikke at benytte udvidelsesoptionerne i hverken FuelEU Maritime- eller ReFuelEU Aviation forordningerne.

*Bemyndigelse til at støtte grøn omstilling af luftfarten m.m.*

Lovforslagets klimamæssige konsekvenser afhænger af den konkrete udmøntning af tilskudspuljerne til grøn luftfart i aftale om Grøn luftfart i Danmark fra 15. december 2023. Indenrigsfly i Danmark skønnes i 2024 at udlede knap 0,1 mio. tons CO<sub>2</sub> ekskl. flyvninger til Færøerne og Grønland. Tilskudspuljen på 1,5 mia. kr., som er afsat til grøn indenrigsluftfart, afspejler, hvad det skønnes at koste at reducere indenrigsluftfartens CO<sub>2</sub>-udledninger ud over andre kommende tiltag, så indenrigsluftfarten vil være helt grøn senest i 2030. Såfremt puljen medfører en fuld omstilling af indenrigsluftfarten skønnes den at medføre CO<sub>2</sub>-reduktioner på ca. 0,1 mio.

## UDKAST

ton CO<sub>2</sub> i 2030. Udenrigsfly fra Danmark skønnes at udlede omkring 2,9 mio. tons CO<sub>2</sub> i 2030, hvilket ikke indgår i Danmarks opgørelser af drivhusgasemissioner jf. FN's opgørelsesprincipper. Den anden tilskudspulje på ca. 1 mia. kr., som også er afsat til grøn omstilling af luftfarten, kan f.eks. anvendes til grøn omstilling af udenrigsflyvninger fra Danmark eller reduktion af aromatindholdet i flybrændstof samt andre tiltag. De klimamæssige konsekvenser afhænger af den konkrete udmøntning af puljerne og kan derfor endnu ikke vurderes.

Derudover afhænger eventuelle øvrige klimamæssige konsekvenser af, hvorvidt og hvorledes den foreslåede lovhjemmel ellers vil blive brugt. Formålet med bestemmelsen er blandt andet at etablere en bred lovhjemmel, som imødekommer eventuelle fremtidige og endnu ukendte politiske initiativer målrettet støtte til fremme af grønne drivmidler og reducere af drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren samt fremme af Power-to-X. Lovforslagets eventuelle øvrige klimamæssige konsekvenser kan derfor endnu ikke vurderes.

### *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 foreslående 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. For de enkelte delområder bemærker Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet følgende

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

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. Formålet med lovforslaget er som udgangspunkt at sikre

## UDKAST

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 miljø- og naturmæssige konsekvenser ved de to forordninger (ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne) er afklaret ved vedtagelsen af disse. Forordningerne overlader dog til medlemsstaterne at fastsætte supplerende bestemmelser, f.eks. undtagelse af bestemte færgeruter og opnormering af mindre lufthavne til EU-lufthavne. Disse supplerende bestemmelser vil kunne have miljø- og naturmæssige konsekvenser ud over de generelle miljø- og naturmæssige konsekvenser. Regeringen har besluttet at undtage Rønne-Køge og Hou-Sælvig forbindelsen fra CO<sub>2</sub>e-fortrængningskravet frem til og med 2029, hvilket skønnes at reducere forordningens CO<sub>2</sub>e-effekt med samlet ca. 550 tons CO<sub>2</sub> til og med 2029. Dette vil ligeledes kunne øge partikeludledningen fra forbrænding af fossile brændstoffer. Regeringen har endvidere besluttet ikke at udvide anvendelsesområdet for landstrøm, hvilket betyder, at anvendelse af landstrøm følger kravene i forordningen. Begge beslutninger vil kunne medføre øget udledning af partikler fra forbrænding af fossile brændstoffer.

### *Bemyndigelse til at støtte grøn omstilling af luftfarten m.m.*

Lovforslagets miljø- og naturmæssige konsekvenser afhænger af den konkrete udmøntning af tilskudspuljerne til grøn indenrigsluftfart i aftale om grøn luftfart i Danmark fra 15. december 2023. Den ene tilskudspulje kan f.eks. bruges til at reducere non-CO<sub>2</sub>-effekter i form af reduktion af aromatinholdet i flybrændstof eller andre tiltag. Der udestår dog beslutning om konkret udmøntning af puljen. Derudover afhænger lovforslagets eventuelle miljø- og naturmæssige konsekvenser af, hvorvidt og hvorledes den foreslåede lovhjemmel ellers vil blive brugt. Formålet med bestemmelsen er blandt andet at etablere en bred lovhjemmel, som imødekommer eventuelle fremtidige og endnu ukendte politiske initiativer målrettet støtte til fremme af grønne drivmidler og reducere af drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren samt fremme af Power-to-X. Lovforslagets eventuelle miljø- og naturmæssige konsekvenser kan derfor endnu ikke vurderes.

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. Som opfølgning på Danmarks besvarelse af den begrundede udtalelse, som Danmark sendte den 30. januar 2023, har Europa-Kommissionen og Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet afholdt bilaterale møder. Her har Europa-Kommissionen 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.

Derudover bemærkes i forhold til statsstøtteretlige aspekter, at lovforslaget bemyndiger klima-, energi- og forsyningsministeren til at udmønte støttepuljer som opfølgning på aftale om grøn luftfart i Danmark fra 15. december 2023. Der er med aftalen afsat ca. 1,5 mia. kr. i perioden 2027-2033 til at udbyde støtte til grøn indenrigsluftfart. Støtten skal ydes til meromkostningen ved køb af grønne drivmidler frem for fossile. Der er med aftalen endvidere afsat ca. 1 mia. kr. i perioden 2025-2033 til grøn omstilling af luftfarten. Puljen kan f.eks. bruges til at grøn omstilling af udenrigsflyvninger fra Danmark. Den kan også anvendes til at støtte reduktion af aromatindholdet i flybrændstof. Det kan også være andre tiltag. Den konkrete udformning af tilskudsmodellerne er ikke afklaret. Tilskudsmodellerne vil skulle overholde de til enhver tid gældende statsstøtteregler fra EU og, afhængig af deres udformning, anmeldes til og godkendes af Europa-Kommissionen. Hvorvidt lovforslaget vil medføre yderligere statsstøtteretlige aspekter end disse afhænger af, hvorvidt og hvorledes den foreslåede lovhjemmel ellers vil blive brugt. Formålet med bestemmelsen er bl.a. at etablere en bred lovhjemmel, som imødekommer eventuelle fremtidige og endnu ukendte politiske initiativer målrettet støtte til fremme af grønne drivmidler og reducere af drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren samt fremme af Power-to-X.

## UDKAST

Lovforslagets eventuelle øvrige statsstøtteretlige aspekter kan derfor endnu ikke vurderes.

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 lovforslaget 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 implementeringsfristens 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.

## UDKAST

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

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den ... til den ... (... 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 Biobrændsel), 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, Benzinformandernes 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, Brancheforeningen 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, Circle K, CO-industri, Concito, COPENHAGEN AIRTAXI 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,

## UDKAST

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 – Myndighedsbetjening, E.ON Danmark A/S, EA Energianalyse, EBO Consult A/S, Emmelev Mølle, Energi Danmark, Energi Fyn, Energi- og Bygningsrådgivning A/S (EBAS), Energiform Danmark, Energifællesskaber, Energiklagenævnet, Energinet, Energisammenslutningen, Energisystemer ApS, Energitjenesten, Energycluster, Enyday, EON, Erhvervsflyvningens 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 El-bilister (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, Hirtshals 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,

## UDKAST

Lederne Søfart, Lundsby Biogas, Maersk Air Cargo A/S, Malik, Malik Supply AS, Maskinmestrenes Forening, Materialeplatformen, Mellempolkeligt 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, Nævnens 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., TOTALENERGIES 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, Aarhus Universitet.



## UDKAST

<b>11. Sammenfattende skema</b>		
	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	Lovforslaget forventes ikke at have positive økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner.	Lovforslaget vil tilvejebringe en hjemmel for klima-, energi- og forsyningsministeren til afholde udgifter til støttepuljer til grøn luftfart, som finansieres af en passagerafgift. Derudover vil der være udgifter til administration af lovforslagets øvrige dele, hvor regler fortrinsvis fastsættes på bekendtgørelsesniveau.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Lovforslaget forventes ikke at have positive implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner.	Lovforslaget vil indebære udgifter til administration af støttepuljer til grøn luftfart, som finansieres af en passagerafgift, samt til administration af øvrige regler.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Lovforslagets forventes at have positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i form af støttepuljer til grøn luftfart.	Lovforslaget muliggør implementering af dele af VE III-direktivets transportartikler. 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

## UDKAST

		<p>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.</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. 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>
--	--	---

## UDKAST

		<p>Lovforslaget indeholder en bestemmelse om batterier. Det forventes, at oplysningspligten for batteriproducenter medfører erhvervmæssige konsekvenser, men der udestår afklaring om omfanget. De nærmere regler vil fastsættes på bekendtgørelsesniveau.</p>
<p>Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.</p>	<p>Lovforslaget vurderes ikke at kunne få direkte positive administrative konsekvenser for erhvervslivet.</p>	<p>Lovforslaget muliggør implementering af dele af VE III-direktivets transportartikler. Regeringen har besluttet, at opfylde 2025-kravet med det nationale CO2e-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 CO2e-fortrængningskrav, skønnes opfyldelsen ikke at medføre klimamæssige konsekvenser. Der udestår politisk afklaring om implementering af transportartiklerne i VE III-direktivet i 2030.</p> <p>Lovforslaget vil tilvejebringe en hjemmel for klima-, energi- og forsyningsministeren til</p>

## UDKAST

		<p>afholde udgifter til støttepuljer til grøn luftfart. Lovforslagets administrative konsekvenser for erhvervslivet afhænger af den konkrete udformning af tilskudsordningerne til udmøntning af puljer i aftale om grøn luftfart i Danmark. Det endelig design af ordningerne er endnu ikke afklaret, hvorfor de administrative konsekvenser ikke kan vurderes.</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 transmissionsselskabet (Energinet) og distributionsselskabet (Evida). De nærmere konsekvenser opgøres, når bemyndigelserne udmøntes.</p> <p>Lovforslaget indeholder en bestemmelse om oplysningspligten for batteriproducenter. Dette vil medfører</p>
--	--	--

## UDKAST

		erhvervsmæssige konsekvenser, men der udestår afklaring om omfanget. De nærmere regler vil fastsættes på bekendtgørelsesniveau
Administrative konsekvenser for borgerne	Lovforslaget vurderes ikke at have direkte positive administrative konsekvenser for borgerne	Lovforslaget vurderes ikke at have negative administrative konsekvenser for borgerne.
Klimamæssige konsekvenser	Lovforslaget vil tilvejebringe en hjemmel for klima-, energi- og forsyningsministeren til afholde udgifter til støttepuljer til grøn luftfart. Støtte til helt grøn indenrigsluftfart skønnes at medføre CO <sub>2</sub> -reduktioner på ca. 0,1 mio. ton i 2030, hvis puljen har fuldt afløb. Klimaeffekt af ekstra pulje til grøn luftfart afhænger af udmøntning af puljen. De samlede økonomiske og klimamæssige konsekvenser vedr. VE III-direktivets transportartikler afhænger af senere politiske beslutninger om nærmere implementering	Lovforslaget vurderes ikke at kunne have negative klimamæssige konsekvenser. De generelle klimamæssige konsekvenser ved de to forordninger (ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne) er afklaret ved vedtagelsen af disse. Det bemærkes dog, at forordningerne giver medlemsstaterne mulighed for at fastsætte supplerende bestemmelser, f.eks. undtagelse af særlige færgeruter og opnormering af mindre lufthavne til EU-lufthavne. Disse supplerende bestemmelser vil kunne have klimamæssige konsekvenser ud over de generelle klimamæssige konsekvenser. Regeringen har besluttet at undtage Rønne-Køge og Hou-Sælvig forbindelsen fra CO <sub>2</sub> e-fortrængningskravet frem til og med 2029, hvilket skønnes at reducere

## UDKAST

		<p>forordningens CO<sub>2</sub>e-effekt med ca. 550 tons CO<sub>2</sub> til og med 2029. Regeringen har endvidere besluttet ikke at udvide anvendelsesområdet for landstrøm, hvilket betyder, at anvendelse af landstrøm følger kravene i forordningen.</p>
<p>Miljø- og naturmæssige konsekvenser</p>	<p>Lovforslaget vil tilvejebringe en hjemmel for klima-, energi- og forsyningsministeren til afholde udgifter til støttepuljer til grøn luftfart. Hertil bemærkes, at lovforslagets miljø- og naturmæssige konsekvenser afhænger af den konkrete udmøntning af tilskudspuljerne til grøn indenrigsluftfart i aftale om grøn luftfart i Danmark fra 15. december 2023. Den ene tilskudspulje kan f.eks. bruges til at reducere non-CO<sub>2</sub>-effekter i form af reduktion af aromatindholdet i flybrændstof eller andre tiltag. Der udestår dog beslutning om konkret udmøntning af puljen. Derudover afhænger lovforslagets eventuelle miljø- og naturmæssige konsekvenser af, hvorvidt og hvorledes den foreslåede lovhjemmel ellers vil blive brugt. Formålet med bestemmelsen er blandt andet at etablere en bred lovhjemmel, som imødekommer eventuelle fremtidige og endnu ukendte politiske initiativer målrettet støtte til fremme af grønne</p>	<p>Lovforslaget vurderes ikke at kunne have negative miljø- og naturmæssige konsekvenser. Lovforslaget indebærer dog supplerende bestemmelser til ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne. De miljø- og naturmæssige konsekvenser ved de to forordninger (ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne) er afklaret ved vedtagelsen af disse. Forordningerne overlader dog til medlemsstaterne at fastsætte supplerende bestemmelser, f.eks. undtagelse af særlige færgeruter og opnormering af mindre lufthavne til EU-lufthavne. Regeringen har besluttet at undtage Rønne-Køge og Hou-Sælvig forbindelsen fra CO<sub>2</sub>e-fortrængningskravet frem til og med 2029, hvilket skønnes at reducere forordningens CO<sub>2</sub>e-effekt med ca. 550 tons CO<sub>2</sub> til og med 2029. Regeringen har</p>

## UDKAST

	<p>drivmidler og reducere af drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren samt fremme af Power-to-X. Lovforslagets eventuelle miljø- og naturmæssige konsekvenser kan derfor endnu ikke vurderes.</p>	<p>endvidere besluttet ikke at udvide anvendelsesområdet for landstrøm, hvilket betyder, at anvendelse af landstrøm følger kravene i forordningen. Begge beslutninger vil kunne medføre øget udledning af partikler fra forbrænding af fossile brændstoffer.</p>
<p>Forholdet til EU-retten</p>	<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 kulstoffattige 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. Som opfølgning på Danmarks besvarelse af den begrundede udtalelse, som Danmark sendte til Europa-Kommissionen den 30. januar 2023, har Europa-Kommissionen og Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet afholdt bilaterale møder. Her har Europa-Kommissionen 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>	
<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)</p>	<p>Ja</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>Nej</p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p>

# UDKAST



# UDKAST

## *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 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 forslaget 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. Endvidere dækker ”m.v.” over, at der også foreslås indsat en bemyndigelse til blandt andet at støtte fremme af Power-to-X i alle sektorer, og dermed ikke kun i

## UDKAST

transportsektoren, og til at støtte drivmidlers afledte klimaeffekter, herunder non-CO<sub>2</sub>-effekter, i transportsektoren.

Til nr. 2

Den gældende fodnote i biobrændstofloven indeholder en udtømmende oprensning 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 og biomassebrændsler, elektricitet samt brændstoffer med et lavt drivhusgasaftryk 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.

## UDKAST

Med den foreslåede nye formålsbestemmelse vil anvendelsesområdet for bestemmelsen udvides til også at omfatte luftfart og søtransport, hvilket vil ses ved, at der vil refereres 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 udvidelsen af lovens anvendelsesområde, 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.

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 vejkøretøjer.

§ 3 a pålægger de af loven omfattede virksomheder at rapportere til Energistyrelsen om drivhusgasintensiteten af de brændstoffer og den

## UDKAST

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 bestemmelse 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 typeeksemplerne er biler, varevogne, busser, lastbiler, motorcykler og jernbane. Non-road sektoren består bl.a. af 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. 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

## UDKAST

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

## UDKAST

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.

## UDKAST

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 bunker stationer 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 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 CO2e-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.

## UDKAST

I direktivet er det ikke nærmere beskrevet, hvilke skibe der omfattes af direktivet. MRV-forordningen, der omhandler overvågning, rapportering og verifikation af CO<sub>2</sub>-udledninger fra søtransport 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- og FuelEU Maritime-forordningen er krigsskibe, marinehjelpefartøjer, fiskerfartøjer og skibe til forarbejdning af fisk undtaget 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 formodes det dog, at anvendelsesområdet omfatter brændstoffer leveret til både national og international luftfart og brændstof leveret til både kommerciel, privat, landbrugsrelateret mv. 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, helikortere, erhvervsmæssigt 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 afgrænsningskonstruktion 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,



## UDKAST

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 vil definitionen 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.

## UDKAST

Med lovforslaget foreslås det at ændre definitionen af en virksomhed til ”en virksomhed, der angiver og betaler afgift efter lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. for det flydende brændstof, der sælges til transport m.m., en gasleverandør, der er leverandør af gasformige brændstoffer fra en gastankstation, et selskab, der sælger og leverer flydende eller gasformigt brændstof til brug i luftfart og søtransport, eller et selskab, som hverken angiver eller betaler energiafgift for brændstoffer, der anvendes til transport m.m., men videresælger brændstoffet til et selskab, som angiver og betaler energiafgiften efter ovennævnte lov, og selv forbruger brændstoffet. 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 1. pkt.”.

Med den foreslåede definition af virksomhed i forslaget til biobrændstoflovens § 2, nr. 17, 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.

Med den foreslåede definition af virksomhed i biobrændstoflovens § 2, nr. 17, vil det således fortsat være de virksomheder, der angiver og betaler energiafgift efter mineralolieafgiftsloven for det flydende brændstof, der sælges til transportsektoren, 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.

For de brændstoffer, der ikke er flydende, fx biogas eller gasformige biomassebrændsler, foreslås de omfattede virksomheder at blive de gasleverandører, der leverer gasformige brændstoffer fra en gastankstation. Det foreslås endvidere, at dette 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

## UDKAST

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.

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.

Med lovforslaget forslås det bl.a., at det kun skal gælde for ”brændstof, der sælges til transport m.m.”, 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.

De bus eller transportselskaber, der er omfattet af skatteforvaltningens suspensionsordning (mulighed for selv at betale energiafgift under nærmere betingelser omkring oplagringsfaciliteter), videresælger ikke brændstoffet til den endelige forbruger, og skal derfor ikke omfattes af virksomhedsdefinitionen.

De mængder brændstof, der leveres til et bus- eller transportselskab, 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

## UDKAST

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.

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, 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 bruttoregistertonnage 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 at sikre, at disse afgiftfritagede virksomheder under alle omstændigheder omfattes af virksomhedsdefinitionen er det i sidste punktum i den foreslåede bestemmelse beskrevet, at ”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 1. pkt.”. Denne del af den foreslåede bestemmelse sikrer, at også de dele af luftfart og søtransport, der er undtaget for energiafgifter efter mineralolieafgiftsloven under alle omstændigheder vil blive omfattet af virksomhedsdefinitionen.

## UDKAST

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 1. pkt. i biobrændstoflovens § 2, nr. 17.

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 luftfartstøjsoperatører, 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.

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.

## UDKAST

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>-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 del af lovens generelle anvendelsesområde.

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

## UDKAST

medtælles mod det iblandingskrav eller CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav, der er i den gældende lovgivning. 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 målkraft 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 målkraft indeholder oplysninger om sådanne aftaler, og at de attesteres af en uafhængig auditor, der reviderer oplysningerne efter ISAE 3000 standarderne. Systemet er nærmere 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«.

## UDKAST

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 er gældende for det nationale fortrængningskrav i den gældende biobrændstoflovs § 4 a. Det bemærkes, at eftersom anvendelsesområdet for 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.

Tilføjelsen 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



## UDKAST

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 ordet vej køretøjer ændres til ”transport m.m.”, og at der efter ”af virksomheden” indsættes ”til transport m.m.”.

Forslaget til ændringen af ordet vej køretøjer skyldes, at anvendelsesområdet for biobrændstofloven er blevet udvidet til også at omfatte luftfart og søtransport, hvorfor det foreslås, at disse sektorer også skal omfattes af bemyndigelsesbestemmelsen. Bestemmelsen blev oprindeligt indført på baggrund af indrapportering, der skulle foretages i henhold til brændstofkvalitetsdirektivet, der ikke omfatter indrapportering af drivhusgasser fra jernbane.

Med forslaget om to steder at indsætte ”transport m.m.” gøres 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 transport m.m. Det er ikke med forslaget intenderet, at klima-, energi- og forsyningsministeren 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

## UDKAST

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 bestemmelsen 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 lovens anvendelsesområde samtidig udvides til også at omfatte luftfart og søtransport, vil klima-, energi- og forsyningsministeren, på samme måde som for det hidtidige anvendelsesområde, 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 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 regler efter ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne.

## UDKAST

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 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 EU-regler om luftfart og søtransport, herunder om sanktioner, tilsyn, rapportering, 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.

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 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

## UDKAST

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” overalt i bestemmelsen. 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. 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 bestemmelse foreslås det at indsætte ”samt for produktion af elektricitet” efter ordet gas.

## UDKAST

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>e-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 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 Maritimeforordningerne nye forordninger, der ikke afløser tidligere forordninger på området. Der har derfor ikke været gebyrfinansiering på området tidligere. Der er heller ikke gebyrfinansiering i den gældende biobrændstoflov. Der er derfor ikke nogen gældende ret på området.

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

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 ekstern konsulentbistand, rejseudgifter eller andre merudgifter i situationer, hvor en

## UDKAST

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

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.

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 det årlige behov for flybrændstof. Opfyldelsen af denne optankningsforpligtelse skal indberettes til den kompetente myndighed, jf. forordningens artikel 8.

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

## UDKAST

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

Udgifter til Energistyrelsens administration af bestemmelserne i FuelEU Maritime- og ReFuelEU Aviation-forordningen foreslås dækket af de aktører, som er omfattet af forordningerne. Gebyrmodellerne vil skulle dække samtlige omkostninger, der kan henføres til Energistyrelsens administration af forordningerne. Gebyrerne vil som udgangspunkt blive fordelt på de enkelte aktører på baggrund af deres relative CO<sub>2</sub>e-udledning og under hensynstagen til, at alle gebyromfattede aktører skal bidrage til dækning af Energistyrelsens udgifter, såfremt dette skønnes muligt og hensigtsmæssigt.

Bemyndigelsen omfatter administration af ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningen og af regler udstedt i relation hertil. Med formuleringen »regler udstedt i relation hertil« skal blandt andet forstås regler udstedt i lov eller bekendtgørelse til brug for håndhævelse og administration af forordningerne. Med formuleringen myndighedens skal forstås den eller de pågældende myndigheder, som har ansvaret for at håndhæve og administrere forordningen i Danmark.

Myndighedens omkostninger til administration kan blandt andet omfatte omkostninger til tilsyn, sagsbehandling og kontrolopgaver som følge af ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne.

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 ressourceforbrug af et skib eller et rederi er uforholdsmæssigt stort.

Stk. 2 giver ligeledes 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 administration af eventuelle ændrede eller reviderede udgaver af de pågældende forordninger.

## UDKAST

Da de administrative omkostninger kan ændre sig løbende fra år til år, og da omkostningerne skal fordeles på et varierende antal betalingspligtige, skal der ske en løbende tilpasning af de opkrævede gebyrsatser i overensstemmelse med Finansministeriets til enhver til 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« 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.

Til nr. 20 og 21

Ifølge den gældende § 7, stk. 2, i biobrændstofloven kan klima-, energi- og forsyningsministerens afgørelser efter loven eller regler udstedt i medfør af loven ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Det foreslås, at der i § 7, stk. 2, efter »administrativ myndighed« indsættes », jf. dog stk. 3«.

Det foreslås endvidere, at der i § 7 indsættes *stk. 3*, hvoraf det fremgår, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan bestemme, at stk. 2 ikke finder anvendelse for konkrete støtteordninger etableret i henhold til § 7 b.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at klima-, energi- og forsyningsministeren vil kunne beslutte, at der skal være klagemulighed i forbindelse med en støtteordning etableret i henhold til den foreslåede bemyndigelse i § 7 b. Klima-, energi- og forsyningsministeren vil kunne fastsætte nærmere regler om klagemulighed. Klima-, energi- og



## UDKAST

forsyningsministeren er ikke forpligtet til at anvende den foreslåede mulighed i stk. 3.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 1, nr. 24, nedenfor vedrørende den foreslåede bemyndigelse i § 7 b for klima-, energi- og forsyningsministeren til at yde støtte.

Til nr. 22

Gældende lovgivning indeholder på nuværende tidspunkt ikke en bred lovhjemmel, der bemyndiger klima-, energi- og forsyningsministeren til at afholde udbud og yde støtte målrettet fremme af grønne drivmidler i transportsektoren og reducere drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren. Endvidere vurderer Klima-, Energi- og Forskningsministeriet ikke, at gældende lovgivning indeholder en tilstrækkelig bred og fremtidssikret lovhjemmel til at klima-, energi- og forsyningsministeren kan yde støtte målrettet fremme af Power-to-X, jf. punkt 3.4.1. ovenfor i de almindelige bemærkninger.

Der foreslås, at der indsættes en ny § 7 b i biobrændstofloven, hvorefter klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at yde støtte med henblik på at fremme grønne drivmidler i transportsektoren og reducere drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren samt med henblik på at fremme Power-to-X.

Formålet med bestemmelsen er for det første at sikre lovhjemmel til at kunne udmønte støttepuljer til grøn luftfart som følge af aftale om grøn luftfart i Danmark fra 15. december 2023.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der kan ydes støtte som opfølgning på aftale om grøn luftfart i Danmark. Aftalepartierne er enige om, at der afsættes ca. 1,5 mia. kr. i perioden 2027-2033 til at udbyde støtte til en helt grøn indenrigsluftfart i Danmark. Derudover er aftalepartierne enige om, at der afsættes en ramme på ca. 1 mia. kr. i perioden 2025-2033, som føres tilbage til branchen. Aftalen fastsætter en række overordnet forhold med hensyn til udformningen af de to ordninger m.v. Se nærmere punkt 3.4.2. i de almindelige bemærkninger ovenfor. Anvendelse af den foreslåede bemyndigelse er dog ikke begrænset af denne konkrete aftale.

Formålet med bestemmelsen er for det andet at sikre en bred lovhjemmel, der vil kunne anvendes til at udmønte eventuelle andre fremtidige politiske initiativer og ønsker om støtte målrettet fremme af grønne drivmidler i

## UDKAST

transportsektoren og reducere af drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren samt fremme af Power-to-X. Den foreslåede bestemmelse tager således højde for eventuelle fremtidige og endnu ikke besluttede politiske ønsker og aftaler om støtte målrettet fremme af områderne nævnt i bestemmelsen.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at støtte alle former for tiltag, der har til formål at fremme grønne drivmidler i transportsektoren og fremme Power-to-X. Klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges således både til at yde støtte til f.eks. produktion og anvendelse af grønne drivmidler og Power-to-X-produkter samt til at støtte infrastruktur og andre omkostninger i forbindelse med omstillingen til grønne drivmidler og Power-to-X. I forhold til grøn omstilling af luftfarten kan sidstnævnte f.eks. være støtte til elfly eller lignende. Den foreslåede bemyndigelse kan således anvendes til at støtte f.eks. etablering, drift, investering, udvikling og forskning samt generelt omstillingsomkostninger, der har til formål at fremme grønne drivmidler og Power-to-X.

Med begrebet grønne drivmidler skal forstås alle former for drivmidler, herunder både biobrændstoffer, Power-to-X og elektricitet, under forudsætning af, at drivmidlet på den ene eller anden måde kan karakteriseres som grønt. Begrebet skal således fortolkes bredt.

Med begrebet transportsektoren skal forstås alle typer af transport, herunder både vej-, luft- og søtransport. Dette begreb skal således også fortolkes bredt.

Power-to-X-begrebet dækker over en række teknologier, som anvender elektricitet til produktion af brint på grundlag af elektrolyse og eventuelt konverterer den producerede brint til brændstoffer, kemikalier eller andre materialer. Den foreslåede bemyndigelse til at støtte Power-to-X er ikke begrænset til at støtte fremme af Power-to-X i transportsektoren. Klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at støtte fremme af Power-to-X i alle sektorer, herunder både transportsektoren og industrien.

Den foreslåede bemyndigelse medfører endvidere, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at støtte alle former for tiltag, der har til formål at reducere drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren. Med formuleringen afledte klimaeffekter kan f.eks. forstås klimaeffekter ud over den direkte CO<sub>2</sub>-effekt (non-CO<sub>2</sub>-effekter).

## UDKAST

Der tages med den foreslåede bestemmelse ikke stilling til den konkrete udformning og udmøntning af eventuelle udbud eller støtteordninger omfattet af bestemmelsens anvendelsesområde. Anvendelse af den foreslåede lovhjemmel vil skulle bygge på en politisk aftale. Klima-, energi- og forsyningsministeren vil kunne afholde én eller flere udbud og etablere én eller flere støtteordninger inden for samme område eller inden for flere af bestemmelsens forskellige områder. Klima-, energi- og forsyningsministeren vil endvidere kunne bestemme, hvornår og hvor mange udbud der skal afholdes, samt hvornår og hvor mange støtteordninger der skal etableres.

Klima-, energi- og forsyningsministeren er ikke forpligtet til at anvende den foreslåede bemyndigelse. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan endvidere vælge alene at anvende dele af den foreslåede bemyndigelse og dermed kun yde støtte til en begrænset del inden for den foreslåede bestemmelses anvendelsesområde.

Det bemærkes, at klima-, energi- og forsyningsministerens kompetencer efter biobrændstofloven er delegeret til Energistyrelsen, jf. bekendtgørelse nr. 1366 af 28. september 2022 om Energistyrelsens opgaver og beføjelse. Eventuelle udbud og støtteordninger forventes derfor afholdt og administreret af Energistyrelsen.

Støtte i henhold til den foreslåede bestemmelse vil skulle overholde de til enhver tid gældende statsstøtteregler fra EU. Afhængig af den konkrete udformning, vil udbuddet eller støtteordningen skulle anmeldes til og godkendes af Europa-Kommissionen. Hvilket statsstøtteregelsæt støtten falder ind under, afhænger af den konkrete ordning.

Den foreslåede bestemmelse tager ikke stilling til, om eventuel støtte skal ydes ved afholdelse af udbud og/eller om støtten skal ydes efter nærmere regler fastsat i en bekendtgørelse. Bestemmelsen giver derfor både mulighed for at yde støtte omfattet af bestemmelsens anvendelsesområde ved udbud, jf. det foreslåede stk. 2, og/eller ved at fastsætte nærmere regler i bekendtgørelse, jf. det foreslåede stk. 3. Stk. 2 og 3 er beskrevet nærmere nedenfor. Aftalepartierne i aftale om grøn luftfart i Danmark er enige om, at de ca. 1,5 mia. kr. afsat i perioden i 2027-2033 skal udbydes til grøn indenrigsluftfart. Der er derimod ikke taget stilling til, hvordan den anden pulje på ca. 1 mia. kr. i perioden 2025-2033 til grøn omstilling af luftfarten skal føres tilbage til branchen.

## UDKAST

Det foreslås, at der indsættes et *stk.* 2, hvorefter klima-, energi- og forsyningsministeren kan afholde udbud af støtte efter *stk.* 1.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan afholde udbud af støtte inden for bestemmelsens anvendelsesområde. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan således afholde udbud af støtte med henblik på at fremme grønne drivmidler i transportsektoren og reducere afledte klimaeffekter i transportsektoren samt med henblik på at fremme af Power-to-X.

Bestemmelsen medfører, at der vil kunne fastsættes nærmere kriterier, vilkår, betingelser og lignende i forbindelse med afholdelse af udbuddet, herunder vedrørende administrative og processuelle forhold, i udbudsmaterialet. Der vil f.eks. kunne fastsættes kriterier for hvilke støttemodtagere og projekter, som kan deltage i udbuddet, samt eventuelle klimamæssige, tekniske og finansielle krav til støttemodtagerne. Der vil endvidere kunne fastsættes kriterier om f.eks. ansøgningsform, tidsfrister, forudsætninger og betingelser for at modtage støtten, og der vil i den forbindelse også kunne stilles krav om støttemodtagerens garantistillelse.

Den foreslåede bestemmelse medfører ligeledes, at der kan foretages processuelle skridt i relation til udbuddet. Dette drejer sig bl.a. om indgåelse af kontrakter med vindende udbudsgivere, ændring af vilkår for kontrakterne, helt eller delvist bortfald eller ophævelse af kontrakterne, udbetaling af støtte, krav om tilbagebetaling af støtte og renter, regnskab, revision og rapportering. Bestemmelsen giver ligeledes mulighed for at føre tilsyn og kontrol i forbindelse med udbuddet samt fastsætte bodsbestemmelser eller lignende i udbudsmaterialet og kontrakterne.

Klima-, energi- og forsyningsministeren vil på baggrund af den foreslåede lovhjemmel kunne indgå kontrakter med vindende tilbudsgiver, herunder acceptere indkomne bud under udbuddet. Klima-, energi- og forsyningsministeren vil endvidere kunne administrere kontrakterne og udbetale støtte i henhold til disse.

Det endelige udbudsmateriale og kontraktvilkår m.v. vil fremgå af det udbudsmateriale, som offentliggøres forud for afholdelse af udbuddene i henhold til den foreslåede bestemmelse.

Afholdelse af udbud, indgåelse af kontrakter med de vindende tilbudsgivere og udbetaling af støtten skal ske i overensstemmelse med de til enhver tid

## UDKAST

gældende statsstøttereferer fra EU og en eventuel statsstøttegodkendelse fra Europa-Kommissionen.

Information om eventuelle udbud offentliggøres på Energistyrelsens hjemmeside, og der vil blive udsendt en nyhed om udbuddet. Det vil desuden sikres, at alle tilbudsgivere behandles lige i forbindelse med udbudsprocessen og valg af tilbud. Proceduren for støttetildeling vil skulle være gennemsigtig, hvorfor der vil være en hvis grad af offentlighed i forbindelse med udbuddet.

Derudover foreslås det, at der indsættes et *stk. 3*, hvorefter klima-, energi- og forsyningsministeren vil kunne fastsætte nærmere regler om støtte efter *stk. 1*, herunder om det, der er oplyst i nr. 1-7. Det skal bemærkes, at oplystningen ikke er udtømmende. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan derfor fastsætte yderligere regler.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der kan fastsættes nærmere regler om støtte inden for bestemmelsens anvendelsesområde, jf. *stk. 1*. Eventuelle regler forventes fastsat ved bekendtgørelse.

Det foreslås med § 7 b, *stk. 3, nr. 1*, at klima-, energi- og forsyningsministeren vil kunne fastsætte nærmere regler om ansøgning om tilsagn og ansøgning om udbetaling af støtte.

Der vil f.eks. kunne fastsættes regler om ansøgningsproceduren, ansøgningsperioder, tidsfrister, ansøgningskriterier og støttepuljernes størrelse. Indkomne ansøgninger forventes vurderet i overensstemmelse med regler, der vil blive fastsat i bekendtgørelse, og tilsagn forventes givet inden for en økonomiske ramme og efter regler, der bliver fastsat i bekendtgørelse.

Det foreslås med § 7 b, *stk. 3, nr. 2*, at klima-, energi- og forsyningsministeren vil kunne fastsætte nærmere regler om støttemodtagere. Støttemodtageren afhænger af den konkrete udformning af eventuel støtteordning. Klima-, energi- og forsyningsministeren vil f.eks. kunne fastsætte regler om støtteberettigede aktører, formål og projekter.

Det foreslås med § 7 b, *stk. 3, nr. 3*, at klima-, energi- og forsyningsministeren vil kunne fastsætte nærmere regler om støtteberettigede omkostninger, støtteintensitet, støtteloft, samt støttens størrelse og dens beregning. Støttepuljens størrelse og de støtteberettigede omkostninger m.v. afhænger af den konkrete støtteordning. Der vil

## UDKAST

eksempelvis kunne gives støtte til både investering, udvikling, forskning, produktion og drift inden for bestemmelsens anvendelsesområde.

Det foreslås med § 7 b, stk. 3, *nr. 4*, at klima-, energi- og forsyningsministeren vil kunne fastsætte nærmere regler om betingelser og dokumentation, der skal tilvejebringes, for at kunne opnå tilsagn og for at kunne få udbetalt støtte efter denne bestemmelse. Der kan f.eks. fastsættes regler om, at der skal indsendes en bestemt dokumentation i forbindelse med ansøgningen eller inden udbetaling af støtten. Der kan endvidere stilles krav om, at relevant lovgivning skal overholdes, og at bestemte tilladelser skal være indhentet. Der kan i denne og andre sammenhænge bruges tro- og loveerklæringer.

Der kan ligeledes fastsættes betingelser, der sikrer overholdelse af EU's statsstøtteregler, herunder betingelse om, at arbejdet ikke må være påbegyndt og at ansøger ikke må være en kriseramt virksomhed.

Det foreslås med § 7 b, stk. 3, *nr. 5*, at klima-, energi- og forsyningsministeren vil kunne fastsætte nærmere regler om vilkår i tilsagn om støtte og udbetaling af støtte. Klima-, energi- og forsyningsministeren vil f.eks. kunne fastsætte regler om oplysningspligt, tilbagebetaling af for meget udbetalt støtte og helt eller delvis bortfald af tilsagn. Klima-, energi- og forsyningsministeren vil ligeledes kunne fastsætte regler om tidsfrister etablering, produktion, idriftsættelse m.v.

Det foreslås med § 7 b, stk. 3, *nr. 6*, at klima-, energi- og forsyningsministeren vil kunne fastsætte regler om kriterier for udvælgelse af ansøgninger om støtte. Klima-, energi- og forsyningsministeren vil f.eks. kunne fastsætte regler om at støtte tildeles efter laveste pris eller efter princippet først-til-mølle eller andre tildelingskriterier. Klima-, energi- og forsyningsministeren vil ligeledes kunne fastsættes regler om, at der skal ske lodtrækning, hvis den samlede ansøgte sum overstiger støttepuljens størrelse.

Det foreslås med § 7 b, stk. 3, *nr. 7*, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om tilsyn og kontrol i forbindelse med støtteordningen. Tilsyn og kontrol kan f.eks. have til formål at sikre, at eventuelle betingelser og vilkår, der er stillet som forudsætning for tilsagn og udbetaling af støtten, er opfyldt.

Der vil kunne fastsættes bødestraf for overtrædelse af regler udstedt i medfør den foreslåede bestemmelse, jf. biobrændstoflovens § 8, stk. 2.

## UDKAST

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.4. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 23

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 i regler fastsat i medfør heraf.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte supplerende regler til ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen i form af sanktionsbestemmelser. Bestemmelsen indebærer således, at klima-, energi- og forsyningsministeren vil kunne fastsætte nærmere regler om bødestraf i situationer, hvor aktørerne ikke opfylder deres forpligtelser i henhold til ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne.

### *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.

## UDKAST

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.



## UDKAST

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

## UDKAST

ikkebiologisk oprindelse eller et overensstemmelsesunderskud for drivhusgasintensitet som omhandlet i forordningens artikel 4, stk. 2. For begge sanktioner 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 skærpende

## UDKAST

eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Til nr. 24

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 Søfartsstyrelsen har kunne foretaget undersøgelser af, hvorvidt der har været et såkaldt overensstemmelsesdokument efter MRV-forordningen ombord, når Søfartsstyrelsen har foretaget havnestatskontrol efter havnestatskontroldirektivet.

Med forslaget til ændring af bestemmelsen foreslås det, at anvendelsesområdet for 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. Bemyndigelsen vil bl.a. kunne bruges til, at eksempelvis Søfartsstyrelsen eller Trafikstyrelsen kan udøve beføjelser efter FuelEU Maritime-forordningen.

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. 25

## UDKAST

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 bestemmelsens omfang 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 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 være overensstemmende med Søfartsstyrelsen beføjelser i forbindelse med deres inspektion efter havnestatskontroldirektivet, hvor Søfartsstyrelsen ligeledes har adgang til skibene uden retskendelse.

### *Til § 2*

Til nr. 1

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 ændring er en konsekvensændring som følge af gennemførelse af VE III-direktivets art. 22 a, stk. 2, i nyt stk. 7 til § 56 b.

Ændringen af overskriften har ingen materielle konsekvenser.

## UDKAST

Til nr. 2

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 ændring udvides bestemmelsens anvendelsesområde til også at omfatte frivillige VE-mærkningsordninger. Baggrund 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 til bestemmelsen.

Ændringen vil medføre, at det fremadrettet muliggøres, at der af bestemmelsen også kan fremgå regler om frivillige VE-mærkningsordninger, og ændringen er således en forudsætning for, at der i samme bestemmelses stk. 7 kan fastsættes nærmere regler om frivillige VE-mærkningsordninger.

Til nr. 3

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 omfanget af og betingelserne for finansiel støtte til projekter for vedvarende energi ikke

## UDKAST

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 meget 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 (se afsnit 2.8.2).

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. 2.8.1-2.8.4. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

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 medlemsstaterne senest den 21. maj 2025

Bestemmelsen er en konsekvens af, at der generelt er en stigende interesse for at fastsætte mærkningsordninger målrettet forbrugere, herunder særligt mærkningsordninger som kan understøtte forbrugerne i at træffe valg for at

## UDKAST

fremme den grønne omstilling. Europa-Parlamentet og Rådet har derfor ønsket, 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, som råprodukter, idet der tages hensyn til eksisterende EU-produktmærkningsmetoder og initiativer vedrørende bæredygtige produkter. Frivillige mærkningsordninger vil således, forudsat anvendelse af den angivne metode, forhindre vildledende praksis og øge forbrugernes tillid. I betragtning af forbrugernes præference for produkter, der bidrager til miljø- og klimaændringsmålene, vil det 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.

I Danmark eksisterer der allerede mærkningsordninger inden for en række sektorer, lige fra e-handel til mærker som informerer om indholdet i fødevarerprodukter. I et marked som bliver tiltagende mere komplekst, og hvor mange forbrugere oplever, at det bliver sværere at gennemskue indhold eller aftryk af forskellige produkter, har mærkningsordninger i Danmark gennem en årrække været set som en genvej til at sikre gennemsigtighed for forbrugerne.

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 følger af den foreslåede § 56 b, stk. 7, 1.pkt, at »Klima-, energi- og forsyningsministeren informerer om rammerne for mærkningsordninger for industriprodukter, der hævdes at være produceret med vedvarende energi og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse. 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

## UDKAST

har også mulighed for at oprette hver deres frivillige mærkningsordning, jf. dog nedenfor om beregningsmetode.

Klima-, energi- og forsyningsministeren forventes at informere om rammerne ved de frivillige mærkningsordninger ved, at relevant information om oprettelse af frivillige mærkningsordninger, herunder krav til beregningsmetode, f.eks. lægges på Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets hjemmeside eller der tages kontakt til branche- og/eller forbrugerorganisationer med information herom.

Det følger af den foreslåede § 56 b, stk. 7, 2.pkt, at »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, i ISO 14067:2018 eller i en senere opdatering af førnævnte metoder.«

For at sikre gennemsigtighed, sammenlignelighed og modvirke vildledning, er det væsentlig, at der anvendes de samme beregningsmetoder, som grundlag for frivillige mærkningsordninger. Det fremgår derfor af bestemmelsen, at der frivillige mærkningsordninger enten skal anvendes metoden i Kommissionens henstilling (EU) 2021/2279, i ISO 14067:2018, eller i en senere opdatering eller erstatning af førnævnte metoder.

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



## UDKAST

sikre gennemsigtighed og sammenlignelighed på tværs af frivillige mærkningsordninger. I § 56 b, stk. 7, stilles der derfor krav om, at én af de to beregningsmetoder skal anvendes, såfremt der oprettes frivillige mærkningsordninger.

Endelig så fremgår det af forslaget til § 56 b, stk. 7, 2. pkt., at beregningsmetoderne i en af de ovenfor nævnte metoder skal anvendes, » eller i en senere opdatering eller erstatning af førnævnte metoder. « Indholdet i både Kommissionens henstilling (EU) 2021/2279 og i ISO 14067:2018 kan således 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 henstillingen eller standarden opdateres eller erstattes af en ny version.

Det foreslås derfor, at der med forslaget til § 56 b, stk. 7, gives adgang til, at såfremt Kommissionens henstilling (EU) 2021/2279 eller i ISO 14067:2018 ændres eller erstattet af en ny version, så er det disse versioner som skal anvendes som beregningsmetode ved anvendelse af frivillige mærkningsordninger.

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

### *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 VEII-direktivet og ændring til VEII-direktivet, som følger af VEIII-direktivet.

## UDKAST

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 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.

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 vurderes, at gældende ret ikke indeholder 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

## UDKAST

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 VEIII-direktivet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.6.1-2.6.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Det fremgår af § 3 i lov om gasforsyning, at klima-, energi- 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 vurderes, at gældende ret ikke indeholder 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.

## UDKAST

Det forventes at klima-, energi- og forsyningsministeren vil fastsætte regler om, at et distributionselskab 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 VEIII-direktivet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.6.1-2.6.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

### *Til § 4*

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. Bestemmelsen foreslås delt op i forskellige stykker:

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.

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.

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 minister 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.

## UDKAST

Formålet med bestemmelserne er, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte de regler, der skal gennemføre artikel 20 a, stk. 3 i VE III-direktivet, som har frist for implementering 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.

Artikel 20 a, stk. 3 har betydelige afhængigheder til batteriforordningens artikel 14 og 77, der vedrører tilsvarende krav om adgang til oplysninger for batteristyringssystemer og elkøretøjsbatterier, herunder et såkaldt batteripas. De nationale regler, der skal gennemføre artikel 20 a, stk. 3, skal derfor ikke finde anvendelse for så vidt de tilsvarende regler, der indgår i batteriforordningen, finder anvendelse.

Der er derfor behov for, at der efterlades så vidt mulig fleksibilitet i forhold til den nationale udmøntning af artikel 20 a, stk. 3, hvilket forslaget bestemmelser er udtryk for.

Den foreslåede § 9 a, stk. 1 og 2 adskiller sig fra bestemmelserne i artikel 20 a, stk. 3, ved, at klima-, energi- og forsyningsministeren ikke bemyndiges til at fastsætte regler, der alene vedrører producenternes pligt til at stille oplysninger til rådighed for ejere, brugere og tredjeparter. Bestemmelserne giver f.eks. også mulighed for, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan 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, distributør, eller andre, der handler på producentens vegne.

Den foreslåede § 9 a, stk. 1 og 2 indebærer, at de oplysninger, der fremgår af artikel 20 a, stk. 3, herunder batterikapacitet, sundhedstilstand, ladetilstand og strømsætpunkt, og oplysninger om elektriske køretøjers

## UDKAST

placering, vil kunne indgå i de regler, der skal fastsættes ved bekendtgørelse. Der kan herudover 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.

Den foreslåede § 9 a, stk. 1 og 2 indebærer endvidere, at der kan fastsættes regler om, hvordan adgangen skal opnås. Det kan f.eks. være tekniske forskrifter for batteristyringssystemerne, for elkøretøjerne, eller for de databaserede systemer, som de er tilkøbet, herunder regler om, at oplysningerne skal stilles til rådighed i realtid. Der kan endvidere fastsættes regler om, at der skal gives adgang til oplysninger om batteriernes egenskaber, som ikke kan eller bør vises i realtidsadgang, og at der skal afgives vejledningsmateriale, hvor det er relevant.

Den foreslåede § 9 a, stk. 1 og 2 vil herudover indebære, at der kan 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 også kunne fastsættes regler om andre vilkår og betingelser for adgangen til oplysningerne, hvis dette er nødvendigt af hensyn til at sikre sammenhængen med batteriforordningen, eller andre EU-regler i øvrigt.

Den foreslåede § 9 a, stk. 3 indebærer, at der vil kunne fastsættes regler om enhver form for tilsyn med reglernes overholdelse, herunder f.eks. om klagerettigheder, stikprøvekontroller, markedsovervågning, sanktionsbestemmelser m.v., og at andre offentlige myndigheder kan bemyndiges til at føre tilsyn med overholdelsen af reglerne, i henhold til nærmere forhandling med relevante minister.

Sidstnævnte forslag om, at andre offentlige myndigheder vil kunne bemyndiges til at føre tilsynet, giver fleksibilitet ift. placeringen af ressortansvaret, fordi flere forskellige offentlige myndigheder vil kunne føre et tilsyn med overholdelsen af reglerne, som udmøntes med den nye § 9 a. Der vil også skulle føres tilsyn med overholdelsen af de tilsvarende oplysningskrav efter batteriforordningens artikel 14 og 77, og den rette placering af tilsynet for de nye nationale bestemmelser, skal derfor afklares, førend bemyndigelsen i § 9 a, stk. 3 udnyttes. De konkrete tilsynsregler kan derudover afhænge af yderligere dialog med EU-Kommissionen og med andre offentlige myndigheder.

## UDKAST

Frem mod udmøntningen ved bekendtgørelse klarlægger Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet hvad rækkevidden af reglerne skal være, set i sammenhæng med batteriforordningen. De ovennævnte bestemmelser i elforsyningsloven er udarbejdet for at sikre, at hele artikel 20 a, stk. 3 kan gennemføres i dansk ret, men det kan vise sig, at de kommende regler skal være mindre omfattende. Det forventes, at de regler, der fastsættes, skal revideres eller eventuelt ophæves senest den 18. februar 2027, hvor batteriforordningens artikel 77 træder i kraft.

### *Til § 5*

Det foreslås i *stk. 1*, at loven skal træde i kraft den 1. januar 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. 2, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 18, 19, 20, § 2, nr. 1, 2, 4, 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 disse dele af riget, da hovedlovene ikke gælder og ikke vil kunne sættes i kraft for disse dele af riget.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;"><b>§ 1</b></p> <p>I lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser (biobrændstofloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 2167 af 29. november 2021, foretages følgende ændringer:</p>
<p>Lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser (biobrændstofloven)</p>	<p><b>1.</b> Lovens titel affattes således:</p> <p>»Lov om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v.«</p>
<p>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</p>	<p><b>2.</b> Fodnoten til lovens titel affattes således:</p> <p>»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.</p> <p>«</p>



## UDKAST

<p>indre vandveje, og om ophævelse af direktiv 93/12/EØF, EU-Tidende 2009, nr. L 140, side 88, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1513/EU af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder, EU-Tidende 2015 nr. L 239, side 1.</p>	
<p>§ 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).</p>	<p>3. § 1 affattes således:</p> <p>»§ 1. Loven har til formål at fremme anvendelsen af grønne drivmidler, som fx 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 transportsektoren m.m. og at bidrage til opfyldelsen af Danmarks nationale og internationale klimaforpligtelser.«</p> <p><i>Stk. 2.</i> 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>-udledninger fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (MRV-forordningen), Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2405 af 18. oktober 2023 om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig</p>

## UDKAST

	<p>lufttransport (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 (FuelEU Maritime-forordningen).«</p>
	<p><b>4.</b> Overalt i loven, bortset fra §§ 1 og 2, nr. 14, ændres »transport« til: »transport m.m.«.</p>
<p><b>§ 2.</b> 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.</p>	<p><b>5.</b> I § 2, nr. 10, og § 3 a ændres »vejkøretøjer« til: »transport m.m.«.</p>
<p><b>§ 3 a.</b> 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.</p>	
<p><b>§ 2.</b> I denne lov forstås ved følgende: 11) Landtransport: Drift af vejgående køretøjer og jernbanedrift.</p>	<p><b>6.</b> § 2, nr. 11, affattes således: »nr. 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.«</p>

## UDKAST

<p>§ 2. I denne lov forstås ved følgende:</p> <p>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.</p>	<p>7. § 2, nr. 14, affattes således:</p> <p>»nr. 14) Transport: Drift af vejgående køretøjer, jernbaner, luftfart og søtransport.«</p>
<p>§ 2. I denne lov forstås ved følgende:</p> <p>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.</p>	<p>8. § 2, nr. 17, affattes således:</p> <p>»nr. 17) Virksomhed: En virksomhed, der angiver og betaler afgift efter lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. for det flydende brændstof, der sælges til transport m.m., en gasleverandør, der er leverandør af gasformige brændstoffer fra en gastankstation eller lignende, et selskab, der sælger og leverer flydende eller gasformigt brændstof til brug i luftfart og søtransport, eller et selskab, som hverken angiver eller betaler energiafgift for brændstoffer, der anvendes til transport m.m., men videresælger brændstoffet til et selskab, som angiver og betaler energiafgiften efter ovennævnte lov, og selv forbruger brændstoffet. 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 1. pkt.«</p>

## UDKAST

<p><b>§ 3.---</b>  <i>Stk. 2.</i> 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Anvendelse og størrelse af drivhusgasreduktionskrav og iblandingskrav.</li> <li>2) Begrænsning af anvendelse af visse typer af brændstoffer.</li> <li>3) Differentierede krav til forskellige brændstofleverandører i forhold til drivhusgasreduktionskrav og iblandingskrav.</li> <li>4) Begrænsning af anvendelse af UER-kreditter.</li> <li>5) Flertællingsmekanismer.</li> </ol>	<p><b>9.</b> To steder i § 3, <i>stk. 2</i>, ændres »transportområdet« til: »transport m.m.« og », herunder for luft- og søfart,« udgår og efter »krav til brændstoffer« indsættes: »og elektricitet«.</p>
<p><b>§ 3.</b>  <i>Stk. 1-3. ---</i>  <i>Stk. 4.</i> Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at kun brændstoffer, der ikke har modtaget offentlig støtte, kan medregnes i et iblandingskrav eller drivhusgasreduktionskrav.  <i>Stk. 5. ---</i></p>	<p><b>10.</b> I § 3, <i>stk. 4</i>, indsættes efter »kun brændstoffer«: »og elektricitet«.</p>
<p><b>§ 3.</b>  <i>Stk. 6.</i> En virksomhed kan opfylde sine forpligtelser efter regler fastsat i medfør af stk. 2 eller 3 ved aftale med en eller flere</p>	<p><b>11.</b> I § 3, <i>stk. 6</i>, indsættes efter »virksomheder«: »eller leverandører af elektricitet eller vedvarende flydende eller gasformige brændstoffer, der ikke</p>

## UDKAST

<p>virksomheder om, at den eller de helt eller delvis opfylder virksomhedens forpligtelser efter regler fastsat i medfør af stk. 2 og 3.</p>	<p>er af biologisk oprindelse« og 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«.</p>
<p><i>Stk. 7.</i> 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.</p>	<p><b>12.</b> I § 3, stk. 7, ændres »CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav« til: »CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav og iblandingskrav«.</p>
<p><b>§ 3 a.</b> 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.</p>	<p><b>13.</b> I § 3 a ændres »vejkøretøjer« til: »transport m.m.« og efter »af virksomheden« indsættes: »til transport m.m.«.</p>
<p><b>§ 4.</b> 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.</p>	<p><b>14.</b> I § 4, stk. 1, indsættes efter »beslutninger om VE-brændstoffer«: »og elektricitet« og », biobrændstoffer eller biomassebrændsler« udgår.</p>
<p><b>§ 4. -</b> <i>Stk. 2.</i> Klima-, energi- og forsyningsministeren kan endvidere fastsætte regler med</p>	<p><b>15.</b> 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-</p>

## UDKAST

<p>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.</p>	<p>forordningen« indsættes: »samt regler i ReFuelEU Aviation-forordningen eller FuelEU Maritime-forordningen«.</p>
<p><b>§ 4 a.</b> 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.</p> <p><i>Stk. 2.</i> 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.</p> <p><i>Stk. 3.</i> 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.</p>	<p><b>16.</b> Overalt i § 4 a ændres »CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav« til: »CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav og iblandingskrav«</p> <p><b>17.</b> I § 4 a, <i>stk. 1</i>, indsættes efter »og gas«: »samt for produktion af elektricitet«.</p>

## UDKAST

*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

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

## UDKAST

<p>virksomheden det foregående kalenderår har opfyldt forpligtelsen, skal indsende en rapport.</p> <p><i>Stk. 8.</i> 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.</p>	
	<p><b>19.</b> Efter § 6 indsættes:</p> <p>»§ 6 a. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om aktørers 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 relation hertil.</p> <p><i>Stk. 2.</i> 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 udstedt i relation hertil.«</p>
<p>§ 7. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> Klima-, energi- og forsyningsministerens afgørelser</p>	<p><b>20.</b> I § 7, <i>stk. 2</i>, indsættes efter »administrativ myndighed«: », jf. dog <i>stk. 3</i>«.</p>



## UDKAST

<p>efter loven eller regler udstedt i medfør af loven kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.</p>	
	<p><b>21.</b> I § 7 indsættes som <i>stk. 3</i>: »<i>Stk. 3.</i> Klima-, energi- og forsyningsministeren kan bestemme, at <i>stk. 2</i> ikke finder anvendelse for konkrete støtteordninger etableret i henhold til § 7 b.«</p>
	<p><b>22.</b> Efter § 7 a indsættes:</p> <p>»§ 7 b. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan yde støtte med henblik på at fremme grønne drivmidler i transportsektoren og reducere drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren samt med henblik på at fremme Power-to-X.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Ministeren kan afholde udbud af støtte efter <i>stk. 1</i>.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Ministeren kan endvidere fastsætte nærmere regler om støtte efter <i>stk. 1</i>, herunder om følgende:</p> <p>8) Ansøgning om tilsagn og ansøgning om udbetaling af støtte.</p> <p>9) Støttemodtagere.</p> <p>10) Støtteberettigede omkostninger, støtteintensiteten, støtteloft og støttens størrelse og beregning.</p> <p>11) Betingelser og dokumentation, der skal tilvejebringes, for at kunne</p>

## UDKAST

	<p>opnå tilsagn og få udbetalt støtte.</p> <p>12) Vilkår i tilsagn om støtte og udbetaling af støtte.</p> <p>13) Kriterier for udvælgelse af ansøgninger om støtte.</p> <p>14) Tilsyn og kontrol i forbindelse med støtteordningen.«</p>
	<p><b>23.</b> I § 8 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:</p> <p>»Stk. 2. Ministeren kan fastsætte regler om straf af bøde for overtrædelse af regler fastsat i ReFuelEU Aviation-forordningen eller FuelEU Maritime-forordningen og i regler fastsat i medfør heraf.«</p> <p>Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.</p>
<p><b>§ 9.</b> 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.</p>	<p><b>24.</b> I § 9, stk. 1, indsættes efter »MRV-forordningen«: », ReFuelEU Aviation-forordningen eller FuelEU Maritime-forordningen«.</p>
<p><b>§ 9 a.</b> 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</p>	<p><b>25.</b> I § 9 a indsættes efter »på skibene«: »eller til at udføre sine forpligtelser efter FuelEU Maritime-forordningen«.</p>

## UDKAST

<p>forpligtelser efter MRV-forordningen til at kontrollere, hvorvidt der er et gyldigt overensstemmelsesdokument om bord på skibene.</p>	
	<p style="text-align: center;"><b>§ 2</b></p> <p>I lov om fremme af vedvarende energi, jf. lovbekendtgørelse nr. 132 af 6. februar 2024, foretages følgende ændringer:</p>
	<p><b>1.</b> <i>Overskriften</i> under kapitel 6 b, men før § 56 b, affattes således: »Generelle bestemmelser om VE-støtteordninger og VE-mærkningsordninger«</p>
<p><b>§ 56 b.</b> Denne bestemmelse omhandler generelle bestemmelser om finansielle støtteordninger til fremme af vedvarende energi. <i>Stk. 2-5.</i> ---</p>	<p><b>2.</b> § 56 b, stk. 1, affattes således: »Denne bestemmelse omhandler generelle bestemmelser om finansielle støtteordninger til fremme af vedvarende energi samt bestemmelser om frivillige mærkningsordninger.«</p>
	<p><b>3. I</b> § 56 b indsættes som <i>stk. 6</i>: »<i>Stk. 6.</i> Klima-, energi- og forsyningsministeren er forpligtet til at sikre, at omfanget af og betingelserne for den finansielle støtte 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. «</p> <p><b>4. I</b> § 56 b indsættes som <i>stk. 7</i>:</p>

## UDKAST

	<p>»Stk. 7. Klima-, energi- og forsyningsministeren informerer om rammerne for 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, i ISO 14067:2018 eller i en senere opdatering eller erstatning af førnævnte metoder.«</p>
	<p style="text-align: center;"><b>§ 3</b></p> <p>I lov om gasforsyning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1100 af 16. august 2023, som ændret senest ved § 2 i lov nr. 1787 af 28. december 2023, foretages følgende ændringer:</p>
<p>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</p>	<p><b>1. Fodnoten</b> til lovens titel affattes således:</p> <p>» 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</p>

## UDKAST

<p>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.</p>	<p>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 (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.«</p>
<p>§ 12. ---</p>	
<p>Stk. 1-3.---</p>	
	<p><b>2. I § 12 indsættes som stk. 4:</b>          »Stk. 4. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan 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</p>

## UDKAST

	indberettede målinger fra økonomiske aktører.«
§ 14. ---	
Stk. 1-9.---	
	<p><b>3.</b> I § 14 indsættes som <i>stk. 10</i>:</p> <p style="padding-left: 40px;">»<i>Stk. 10.</i> 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.«</p>
	<p><b>§ 4</b></p> <p>I lov om elforsyning, jf. lovbekendtgørelse nr.1248 af 24. oktober 2023, som ændret ved § 1 i lov nr. 1787 af 28. december 2023, foretages følgende ændringer:</p>
	<p><b>1.</b> <i>Fodnoten</i> til nr. 1 i lovens titel affattes således:</p> <p>»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,</p>

## UDKAST

	<p>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 (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, 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</p>
--	---

## UDKAST

	<p>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.«</p>
	<p><b>2. Efter § 9 indsættes:</b></p> <p>»§ 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 skal opnås.</p> <p><i>Stk. 2.</i> 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</p>



## UDKAST

	<p>køretøjsbatterierne og køretøjernes placering, herunder om hvordan adgangen skal opnås.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Klima-, energi- og forsyningsministeren kan 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 minister 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.«</p>
	<p style="text-align: center;"><b>§ 5</b></p> <p><b>1. <i>Stk. 1.</i></b> Loven træder i kraft den 1. januar 2025, jf. dog stk. 2 og 3.</p> <p><i>Stk. 2.</i> § 1, nr. 2, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 18, 19, 20, § 2, nr. 1, 2, 4 og § 4 træder i kraft den 21. maj 2025.</p> <p><i>Stk. 3.</i> § 5, stk. 1, i lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser (biobrændstofloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 2167 af 29. november 2021, for så vidt angår luftfart og søtransport, har virkning fra 1. januar 2026.</p>