



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

Forslag

til

Lov om ændring af biobrændstofloven

(Støtte til fremme af grønne drivmidler i transportsektoren m.v.)

§ 1

I biobrændstofloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 2167 af 29. november 2021, som ændret ved lov nr. 673 af 11. juni 2024, foretages følgende ændringer:

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

2. I § 7 indsættes som stk. 3:

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

3. Efter § 7 a indsættes:

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

Stk. 2. Ministeren kan afholde udbud af støtte med henblik på at fremme grønne drivmidler i transportsektoren, at

reducere drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren eller at fremme Power-to-X.

Stk. 3. Ministeren kan i forbindelse med stk. 1 og 2 fastsætte nærmere regler om støtte eller udbud af støtte, 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.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2025.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Bemyndigelse til at støtte grønne drivmidler i transportsektoren m.v.
 - 2.1. Gældende ret
 - 2.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser
 - 2.3. 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
9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
10. Sammenfattende skema

1. Indledning

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet vurderer det hensigtsmæssigt at sikre en bred og fremtidssikret bemyndigelse af klima-, energi og forsyningsministeren til at udmønte politiske initiativer og aftaler om støtte til fremme af grønne drivmidler i transportsektoren, reducere af drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren samt støtte til fremme af Power-to-X.

Den foreslåede lovhjemmel skal blandt andet bruges til at afholde udbud og etablere støtteordninger til udmøntning af støttepuljer i aftale om grøn luftfart i Danmark. Aftalen blev indgået mellem regeringen (Socialdemokratiet, Venstre og Moderaterne), Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten den 15. december 2023. Aftalen skal understøtte grøn omstilling af luftfarten i Danmark og den teknologiske udvikling af en mere bæredygtig luftfart. Aftalepartierne er enige om at indføre en passagerafgift, som blandt andet skal være med til at finansiere den grønne omstilling af indenrigsluftfarten i Danmark.

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 2030. Formålet med udbuddet er at opnå en helt grøn indenrigsluftfart senest i 2030. Der er med aftalen endvidere afsat en ramme på ca. 1 mia. kr. i perioden 2025-2033, som føres tilbage til branchen. Sidstnævnte pulje kan f.eks. anvendes til grøn omstilling af udenrigsflyvninger fra Danmark, støtte til reduktion af aromatindholdet i flybrændstof eller andre tiltag end disse eksempler.

Eftersom det ikke er fastlagt, hvordan støttepuljerne i aftale om grøn luftfart i Danmark og eventuelle fremtidige støttepuljer konkret skal udmøntes, er der behov for en bred lovhjemmel, der tager højde for flere forskellige muligheder.

2. Bemyndigelse til at støtte grønne drivmidler i transportsektoren m.v.

2.1. Gældende ret

Gældende lovgivning indeholder ikke en bred lovhjemmel, der bemyndiger klima-, energi- og forsyningsministeren til at fastsætte regler om støtte eller afholde udbud af støtte målrettet fremme af grønne drivmidler i transportsektoren og reducere af drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren.

Gældende lovgivning indeholder således ikke en lovhjemmel til at kunne afholde udbud og etablere støtteordninger til at udmønte støttepuljer i aftale om grøn luftfart i Danmark fra den 15. december 2023. Gældende lovgivning indeholder ligeledes ikke en bred og fremtidssikret lovhjemmel, som vil kunne anvendes ved eventuelle andre fremtidige politiske initiativer 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 CO₂-effekt (non-CO₂-effekter).

Det fremgår af § 43 k i lov om fremme af vedvarende energi, herefter VE-loven, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan afholde udbud af støtte til 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. Folke-

tingstidende 2020-2021, tillæg A, L 171 som fremsat, side 173-174.

Lov nr. 328 af 28. marts 2023 om ændring af lov om fremme af vedvarende energi ændrer § 43 k ved at tilføje, at klima-, energi- og forsyningsministeren også kan afholde udbud af støtte til anvendelse af kemiske brændstoffer eller produkter fra elektricitet (Power-to-X). Ændringen er ikke trådt i kraft. Klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætter tidspunktet for ændringens ikrafttræden. Bemyndigelsen til at støtte anvendelse af Power-to-X er ikke underlagt samme politiske og tidsmæssige begrænsninger som beskrevet ovenfor.

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.

2.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

Det er Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets vurdering, at det vil være hensigtsmæssigt at indsætte en bred bemyndigelse i loven, der vil kunne anvendes til at udmønte politiske initiativer og aftaler om støtte til fremme af grønne drivmidler i transportsektoren og reducere af drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren.

Endvidere vurderer Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, at det er hensigtsmæssigt med en lovhjemmel, der vil kunne anvendes til at udmønte eventuelle politiske initiativer om støtte målrettet fremme af Power-to-X. På baggrund af de indholdsmæssige, tidsmæssige og politiske begrænsninger som VE-lovens § 43 k er underlagt, jf. pkt. 2.1, vurderes det ikke, at gældende lovgivning indeholder en tilstrækkelig bred og fremtidssikret bemyndigelse til at støtte dette. Det bemærkes, at der vil kunne være overlap mellem klima-, energi- og forsyningsministerens bemyndigelse efter dette lovforslag og VE-lovens § 43 k med hensyn til navnlig at støtte anvendelse af Power-to-X. Klima-, energi- og forsyningsministeren vurderer det dog hensigtsmæssigt med en samlet, bred og fremtidssikret bemyndigelse, som ikke er begrænset til udbud af støtte til produktion og anvendelse af Power-to-X.

Den foreslåede lovhjemmel vil kunne bruges til at afholde udbud og etablere støtteordninger til udmøntning af støttepuljerne i aftale om grøn luftfart i Danmark. Lovhjemlen vil endvidere kunne bruges til at udmønte eventuelle fremtidige og endnu ikke besluttede politiske ønsker og aftaler om støtte målrettet fremme af grønne drivmidler i transportsek-

toeren og reducere af drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren samt fremme af Power-to-X.

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. 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.

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

Med de ca. 1,5 mia. kr. for perioden 2027-2033 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 på ca. 1,5 mia. kr. afspejler, hvad det skønnes at koste at reducere indenrigsluftfartens CO₂-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 støttepuljen på 1,5 mia. kr. for perioden 2027-2033 så vidt muligt forholde sig teknologineutralt med hensyn til blandt andet globale klimaeffekter, herunder Indirect Land Use Change (ILUC). Samtidig skal forskellige modeller med henblik på at fremme direkte og indirekte elektrificering undersøges i 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 kan 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 Europa-Parlamentets og Rådets forordning om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport (ReFuelEU Aviation). 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.

Derudover kan støttepuljen på 1 mia. kr. i perioden 2025-2033 til grøn omstilling af luftfarten f.eks. anvendes til grøn omstilling af udenrigsflvninger 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 CO₂-effekt (non-CO₂-effekter). Det kan også være andre tiltag.

2.3. 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 fastsætte regler om støtte med henblik på at fremme grønne drivmidler i transportsektoren, at reducere drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren eller at fremme Power-to-X.

Endvidere foreslås det, at klima-, energi- og forsyningsministeren i biobrændstoflovens § 7 b, stk. 2, bemyndiges til at afholde udbud af støtte med henblik på at fremme grønne drivmidler i transportsektoren, at reducere drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren eller at fremme Power-to-X.

I denne sammenhæng foreslås det, at klima-, energi- og forsyningsministeren med biobrændstoflovens § 7 b, stk. 3, bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om støtte eller udbud af støtte i forbindelse med stk. 1 og 2, herunder regler om forholdene beskrevet i bestemmelsens stk. 3, nr. 1-7. 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. Oplistningen i § 7 b, stk. 3 er ikke udtømmende, og der kan derfor også fastsættes andre regler.

Lovforslaget har til formål at etablere en fremtidssikret lovhjemmel, som vil kunne imødekomme eventuelle politiske initiativer målrettet støtte til grøn omstilling af transportsektoren og Power-to-X. Lovforslaget har i denne sammenhæng til formål at sikre tilstrækkelig lovhjemmel til at afholde udbud og etablere støtteordninger til at udmønte støttepuljer som opfølgning på aftale om grøn luftfart i Danmark.

Lovforslaget vil medføre, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at afholde udbud af støtte eller fastsætte nærmere regler om støtte som opfølgning på aftale om grøn luftfart i Danmark. Klima-, energi- og forsyningsministeren vil således blandt andet have bemyndigelse til at afholde udbud og etablere støtteordninger til at udmønte støttepuljer på ca. 1,5 mia. kr. i perioden 2027-2033 og på ca. 1 mia. kr. i perioden 2025-2033, jf. pkt. 2.2 ovenfor.

Derudover vil lovforslaget medføre, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at afholde udbud af støtte eller fastsætte nærmere regler om støtte eller udbud af støtte til fremme af grønne drivmidler i transportsektoren eller at reducere drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren eller 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 stk. 1 og 2 nævnte områder.

Formålet med det 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 støtte eller udbud af støtte, jf. stk. 3. Der vil kunne fastsættes nærmere regler i en bekendtgørelse, udbudsmateriale og lignende.

Den foreslåede bemyndigelse tager ikke stilling til den konkrete udformning af eventuelle støtteordninger, da dette vil afhænge af de konkrete politiske aftaler og den konkrete ordning, som vil blive fastsat i bekendtgørelse eller udbudsmateriale. Dertil kommer, at anvendelse af den foreslåede bemyndigelse til at afholde udbud af støtte og fastsætte regler om støtte ikke er bundet af indholdet i aftale om grøn luftfart i Danmark. Den foreslåede bemyndigelse kan derfor også anvendes, såfremt beslutningerne i aftale om grøn luftfart i Danmark ændrer sig.

Anvendelse af den foreslåede bemyndigelse skal bygge på en politisk aftale.

Med lovforslaget bemyndiges klima-, energi- og forsyningsministeren til at afholde udbud af støtte eller fastsætte regler om støtte til 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 i transportsektoren og Power-to-X-produkter. Bemyndigelsen kan ligeledes bruges til at støtte infrastruktur og andre omkostninger, der har til formål at fremme grønne drivmidler og Power-to-X. Med begrebet fremme skal f.eks. forstås tiltag, der har til formål at øge anvendelsen eller produktionen af grønne drivmidler i transportsektoren og Power-to-X.

Med lovforslaget bemyndiges klima-, energi- og forsyningsministeren endvidere til at afholde udbud af støtte og fastsætte regler om støtte til 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 CO₂-effekt (non-CO₂-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 at afholde udbud af støtte eller fastsætte regler om 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 statsstøttere­gler 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. 3, og bemærkningerne hertil nedenfor.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

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 støttepuljen 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 en ny passagerafgift på flyrejser.

Derudover er der med aftale om grøn luftfart i Danmark 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. Udgifterne finansieres af provenuet fra en ny passagerafgift på flyrejser.

Hvorvidt lovforslaget vil have yderligere konsekvenser for det offentlige ud over støttepuljerne i aftale om grøn luftfart i Danmark 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 konsekvenser for det offentlige kan derfor endnu ikke vurderes.

De syv principper for digitaliseringsklar lovgivning vurderes grundlæggende iagttaget med den gældende § 7 a i biobrændstofloven. Det følger heraf, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at kommunikation om forhold, som er omfattet af denne lov, bestemmelser fastsat i henhold til loven eller EU-retsakter om forhold omfattet af loven, skal ske digitalt. Særligt relevant for dette lovforslag er princip 1 om enkle og klare regler, hvor Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet generelt har tilstræbt en simpel regulering.

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

Lovforslaget 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 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 ud over støttepuljerne i aftale om grøn luftfart i Danmark 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.

Det bemærkes, at såfremt der fastsættes regler i en bekendtgørelse i medfør af den foreslåede bemyndigelse vil de erhvervsøkonomiske konsekvenser for erhvervslivet blive vurderet i forbindelse hermed.

Det bemærkes derudover, at lovforslaget potentielt kan have positive konsekvenser for erhvervslivets muligheder for at fremme nye teknologier og forretningsmodeller i forbindelse med blandt andet grøn omstilling af luftfartssektoren.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget forventes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslagets klimamæssige konsekvenser afhænger af den konkrete udmøntning af støttepuljerne 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 CO₂ 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 CO₂-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 CO₂-reduktioner på ca. 0,1 mio. ton CO₂ i 2030. Udenrigsfly fra Danmark skønnes at udlede omkring 2,9 mio. tons CO₂ 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 aromatinholdet 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 ud over støttepuljerne i aftale om grøn luftfart i Danmark 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.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslagets miljø- og naturmæssige konsekvenser afhænger af den konkrete udmøntning af støttepuljerne 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-CO₂-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 ud over støttepuljerne i aftale om grøn luftfart i Danmark 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.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder statsstøttereftlige aspekter. Lovforslaget bemyndiger klima-, energi- og forsyningsministeren til at afholde udbud af støtte eller fastsætte regler om støtte til at udmønte støttepuljer som opfølgning på aftale om grøn luftfart i Danmark fra 15. december 2023. Nærmere regler

om konkrete udbud og støtteordninger vil blive fastsat i bekendtgørelse, udbudsmateriale eller lignende.

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 aromatinholdet i flybrændstof. Det kan også være andre tiltag.

Den konkrete udformning af støttemodellerne er ikke afklaret. Tilskudsmodellerne vil skulle overholde de til enhver tid gældende statsstøttereftlige regler fra EU og, afhængig af deres udformning, anmeldes til og godkendes af Europa-Kommissionen.

Hvorvidt lovforslaget vil medføre yderligere statsstøttereftlige aspekter ud over støttepuljerne i aftale om grøn luftfart i Danmark afhænger af, hvorvidt og hvorledes den foreslåede lovhjemmel ellers vil blive brugt. Formålet med bestemmelsen er blandt andet at etablere en bred lovhjemmel, som også 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 statsstøttereftlige aspekter kan derfor endnu ikke vurderes.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

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

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

Business Region MidtVest (BRMV), Bygnings sagkyndige & Energikonsulenter, Carl Jensens Marinelager ApS, Centrica Energy Trading A/S, CEPOS, Cerius, Cevea, CIP, Circle K, CO-industri, Concito, COPENHAGEN AIR TAXI A/S, Copenhagen Energy, Copenhagen Infrastructure Partners, Copenhagen Merchants, COWI, Crossbridge Energy Fredericia, Dajolka, Daka, DAKOFA, Dan Belusa, Dana Petroleum, DANAK (Den Danske Akkrediteringsfond), Danmarks Almene Boliger (BL), Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibskredit, Danmarks Tekniske Universitet (DTU), Danoil Exploration A/S, Dansk Affaldsforening, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Biotek, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Facilities Management (DFM), Dansk Fjernvarme, Dansk Gartneri, Dansk Gasteknisk Center (DGC), Dansk Industri, Dansk Landbrugsrådgivning, Dansk luftfart/DI, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Methanolforening, Dansk Miljøteknologi, Dansk Offshore, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Producentansvarssystem, Dansk Retursystem A/S, Dansk Skovforening, Dansk Solcelleforening, Dansk Standard, Dansk Told- og Skatteforbund, Dansk Transport og Logistik (DLTL), Danske Advokater, Danske Commodities A/S, Danske Energiforbrugere (DENFO), Danske Havne, UDKAST 55 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), Energiforum Danmark, Energifællesskaber, Energiklagenævnet, Energinet, Energisammenslutningen, Energisystemer ApS, Energitjenesten, Energycluster, Enyday, EON, Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ESDAA), 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, FLEX-FLIGHT ApS, Fonden Kraka, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske El-bilister (FDEL), Foreningen af fabrikant 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 El-forbrugere, 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, He-

dedanmark, 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 56 Lederne Søfart, Lundsby Biogas, Maersk Air Cargo A/S, Malik, Malik Supply AS, Maskinmestrenes Forening, Materialeplatformen, Mellemføleligt Samvirke, Midtjyllands Lufthavn, Mollerup Mølle, MONJASA A/S Munch Oil, Maabjerg Energy Center – MEC, N1 A/S, Nasdaq OMX Copenhagen A/S, Nationalt Center for Miljø og Energi, Nature Energy, Niels Weje Nielsen, Niras, NISA, Noah, NOAH Energi og Klima, Nordic Green, Nordic Marine Oil A/S, Nordic Seaplanes A/S, Nordisk Energirådgivning ApS, Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi, Nordsøenheden, Noreco, Norlys, Norwegian Air Shuttle ASA, Novozymes, NRGi Renewables A/S, Nævnenes Hus, O. W. Bunker & Trading A/S, Offentlig Ansattes Organisationer (OAO), OK, OK a.m.b.a., Oles Olie, Otto Kjær, Oxfam IBIS, Partnerskabet for Bølgekraft, Peninsula Petroleum Limited, Plan og Projekt, Planenergi, Plastindustrien, Plesner Advokatpartnerselskab, PwC, Q8, Q8 Danmark A/S, Rambøll, Rederiforeningen af 2010, Ren Energi Oplysning (REO), RenoSam, Roskilde Lufthavn, RWE Renewables Denmark A/S RWEH2 Energy Europe, Rønne/Bornholm Lufthavn, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Bæredygtigt Byggeri, Rådet for grøn omstilling, Samvirkende Energi- og Miljøkontorer, SASOIL Denmark A/S, Scandinavian Airline Systems A/S, SEAS-NVE, Seges, Shell Marine Products AS, Siemens Gamesa, Skovgaard Energy, SMV Danmark, Statoil, Stena Oil AB, SUN-AIR OF SCANDINAVIA A/S, Sunclass Airlines ApS, Synergi, Sønderborg Lufthavn, Sønderjysk Landboforening, TEKNIQ Arbejdsgiverne, Teknologisk Institut, Thisted Lufthavn, Topoil AB, Topsoe A/S, Total S. A., 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 og Aarhus Universitet.

10. Sammenfattende skema		
	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Lovforslaget vil tilvejebringe en hjemmel for klima-, energi- og forsyningsministeren til at afholde udgifter til støttepuljer til grøn luftfart, som finansieres af en passagerafgift. Hvorvidt lovforslaget vil medføre yderligere konsekvenser end disse afhænger af, hvorvidt og hvorledes den foreslåede lovhjemmel ellers vil blive brugt.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Lovforslaget vil indebære udgifter til administration af støttepuljer til grøn luftfart, som finansieres af en passagerafgift. Hvorvidt lovforslaget vil medføre yderligere konsekvenser end disse afhænger af, hvorvidt og hvorledes den foreslåede lovhjemmel ellers vil blive brugt.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Lovforslaget forventes at have positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i form af støttepuljer til grøn luftfart. Hvorvidt lovforslaget vil medføre yderligere konsekvenser end disse afhænger af, hvorvidt og hvorledes den foreslåede lovhjemmel ellers vil blive brugt.	
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen.	Lovforslaget vil tilvejebringe en hjemmel for klima-, energi- og forsyningsministeren til at 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 endelige design af ordningerne er endnu ikke afklaret, hvorfor de administrative konsekvenser ikke kan vurderes. Hvorvidt lovforslaget kan medføre yderligere konsekvenser end disse afhænger af, hvorvidt og hvorledes den foreslåede lovhjemmel ellers vil blive brugt.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Klimamæssige konsekvenser	Lovforslaget vil tilvejebringe en hjemmel for klima-, energi- og forsyningsministeren til at afholde udgifter til støttepuljer til grøn luftfart. Støtte til helt grøn indenrigsluftfart skønnes at medføre CO ₂ -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. Hvorvidt lovforslaget vil medføre yderligere konsekvenser end disse afhænger af, hvorvidt og hvorledes den foreslåede lovhjemmel ellers vil blive brugt.	Ingen.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Lovforslaget vil tilvejebringe en hjemmel for klima-, energi- og forsyningsministeren til at afholde udgifter til støttepuljer til grøn luftfart. Hertil bemærkes, at lovforsla-	Ingen.

	gets 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 ₂ -effekter i form af reduktion af aromatindholdet i flybrændstof eller andre tiltag. Der udestår dog beslutning om konkret udmøntning af puljen. Hvorvidt lovforslaget vil medføre yderligere konsekvenser end disse afhænger af, hvorvidt og hvorledes den foreslåede lovhjemmel ellers vil blive brugt.				
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder statsstøtteretlige aspekter. Lovforslaget bemyndiger klima-, energi- og forsyningsministeren til at udmønte støttepuljer som opfølgning på aftale om grøn luftfart i Danmark fra 15. december 2023. 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 er at etablere en bred lovhjemmel, som også imødekommer eventuelle fremtidige og endnu ukendte politiske initiativer målrettet støtte til blandt andet fremme af grønne drivmidler i transportsektoren.				
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)	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center; width: 50%;">Ja</td> <td style="text-align: center; width: 50%;">Nej</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> </table>	Ja	Nej		X
Ja	Nej				
	X				

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 og 2

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 fastsætte regler om, at stk. 2 ikke finder anvendelse for konkrete støtteordninger etableret i henhold til § 7 b.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at klima-, energi- og forsyningsministeren vil kunne fastsætte regler om, 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 og vil i denne forbindelse også kunne begrænse klageadgangen. Klima-,

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

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 1, nr. 3, nedenfor vedrørende den foreslåede bemyndigelse i § 7 b for klima-, energi- og forsyningsministeren til at yde støtte.

Til nr. 3

Gældende lovgivning indeholder på nuværende tidspunkt ikke en bred lovhjemmel, der bemyndiger klima-, energi- og forsyningsministeren til at afholde udbud af støtte eller fastsætte regler om støtte målrettet fremme af grønne drivmidler i transportsektoren eller reducere af drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren. Endvidere indeholder gældende lovgivning ikke en tilstrækkelig bred og fremtidssikret lovhjemmel til at klima-, energi- og forsyningsministeren kan afholde udbud af støtte eller fastsætte regler om støtte målrettet fremme af Power-to-X, jf. pkt. 2.1 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås, at der indsættes en ny § 7 b i biobrændstofloven. Efter det foreslåede stk. 1 bemyndiges klima-, energi- og forsyningsministeren til at fastsætte regler om støtte med henblik på at fremme grønne drivmidler i transportsektoren, at reducere drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren eller at fremme Power-to-X. Efter det foreslåede stk.

2 bemyndiges klima-, energi- og forsyningsministeren til at afholde udbud af støtte med henblik på at fremme grønne drivmidler i transportsektoren, at reducere drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren eller at fremme Power-to-X.

Med lovforslaget sikres en bred og fremtidssikret lovhjemmel, der vil kunne anvendes til at udmønte eventuelle politiske initiativer og ønsker om støtte målrettet fremme af grønne drivmidler i transportsektoren og reducere drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren samt fremme af Power-to-X.

Lovforslaget medfører, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at afholde udbud af støtte eller fastsætte regler om støtte med henblik på at udmønte støttepuljer til grøn luftfart som følge af aftale om grøn luftfart i Danmark fra 15. december 2023. 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. Se nærmere pkt. 2.2 i de almindelige bemærkninger ovenfor. Anvendelse af den foreslåede bemyndigelse er dog ikke begrænset til indholdet i denne konkrete aftale.

Endvidere medfører lovforslaget, at der sikres lovhjemmel til at udmønte eventuelle fremtidige og endnu ikke besluttede politiske ønsker og aftaler om støtte målrettet fremme af områderne nævnt i bestemmelsens stk. 1 og 2.

Lovforslaget medfører, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at afholde udbud af støtte eller fastsætte regler om støtte til 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 støtte 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 fremme skal f.eks. forstås tiltag, der har til formål at øge anvendelsen eller produktionen af grønne drivmidler i transportsektoren og Power-to-X.

Det bemærkes, at der med hensyn til udbud af støtte til anvendelse af Power-to-X kan være overlap med bemyndigelsen i VE-lovens § 43 k, der ligeledes bemyndiger klima-, energi og forsyningsministeren til at afholde udbud af støtte til anvendelse Power-to-X, jf. pkt. 2.1 og 2.2 i de almindelige bemærkninger.

Med begrebet grønne drivmidler skal forstås alle former for

drivmidler, herunder både biobrændstoffer, Power-to-X og elektricitet, under forudsætning af, at drivmidlet 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.

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 CO₂-effekt (non-CO₂-effekter).

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 afholde udbud af støtte eller fastsætte regler om støtte til Power-to-X er ikke begrænset til støtte til 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.

Der tages med den foreslåede bestemmelse ikke stilling til den konkrete udformning af eventuelle udbud eller støtteordninger omfattet af bestemmelsens anvendelsesområde, da dette afhænger af den konkrete politiske aftale og den konkrete ordning. Anvendelse af den foreslåede lovhjemmel vil skulle bygge på en politisk aftale.

Klima-, energi- og forsyningsministeren vil i henhold til det foreslåede stk. 1 og 2 kunne afholde én eller flere udbud eller etablere én eller flere støtteordninger. 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.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 medfører, at der kan foretages processuelle skridt i relation til udbuddet. Dette drejer sig blandt andet 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.

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.

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 afholde udbud af støtte eller fastsætte regler om støtte og

udbud vedrørende 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 beføjelser. 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 støtteordningen skulle anmeldes til og godkendes af Europa-Kommissionen. Hvilket statsstøtteregelsæt støtten falder ind under afhænger af den konkrete ordning.

Derudover foreslås det, at der indsættes et *stk. 3*, hvorefter klima-, energi- og forsyningsministeren i forbindelse med *stk. 1* og *2* kan fastsætte nærmere regler om støtte eller udbud af støtte, herunder om det, der er oplyst i bestemmelsens nr. 1-7. Det skal bemærkes, at oplystningen ikke er udtømmende. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan derfor fastsætte yderligere regler.

Den foreslåede bestemmelse tager ikke stilling til, om eventuel støtte skal ydes ved afholdelse af udbud. Bestemmelsen giver både mulighed for at fastsætte regler om støtte eller regler om udbud af støtte. 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.

Nærmere regler om støtte og udbud af støtte efter det foreslåede *stk. 3* vil kunne fastsættes i bekendtgørelse, udbudsmateriale, kontrakter eller lignende.

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. Bestemmelsen giver ligeledes mulighed for at fastsætte regler om tilsyn og kontrol i forbindelse med udbuddet samt fastsætte bodsbestemmelser eller lignende i udbudsmaterialet og kontrakterne.

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 gældende statsstøtteregler 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.

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 kan f.eks. vurderes i overensstemmelse med regler, der vil blive fastsat i bekendtgørelse eller udbudsmateriale og tilsagn kan f.eks. gives inden for en økonomiske ramme og efter regler, der bliver fastsat i bekendtgørelse eller udbudsmateriale.

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 f.eks. 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 kriseramts 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 fastsætte 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. Det kan f.eks. være regler om bødestraf i tilfælde af overtrædelse af regler og vilkår i støtteordningen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den 1. januar 2025.

De foreslåede ændringer vil ikke gælde for Færøerne og Grønland og vil ikke kunne sættes i kraft for Færøerne og Grønland, da hovedloven ikke gælder og ikke kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I biobrændstofloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 2167 af 29. november 2021, som ændret ved lov nr. 673 af 11. juni 2024, foretages følgende ændringer:

§ 7. ---

Stk. 2. Klima-, energi- og forsyningsministerens afgørelse efter loven eller regler udstedt i medfør af loven kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

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

2. I § 7 indsættes som *stk. 3*:

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

3. Efter § 7 a indsættes:

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

Stk. 2. Ministeren kan afholde udbud af støtte med henblik på at fremme grønne drivmidler i transportsektoren, at reducere drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren eller at fremme Power-to-X.

Stk. 3. Ministeren kan i forbindelse med *stk. 1* og *2* fastsætte nærmere regler om støtte eller udbud af støtte, 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.«