

ved brug af lagrene i en krisesituation kan fremskaffes og iblandes biobrændstoffer, så det sikres, at de færdige produkter overholder de i lovgivningen fastsatte specifikationer. I det andet tilfælde kan det færdige produkt anvendes direkte uden iblanding af biobrændstoffer. Hvis der i denne situation ikke er adgang til biobrændstoffer i en eventuel krisesituation, kan brændstofferne anvendes, men der kan så være problemer forbundet med overholdelsen af den fastsatte biobrændstofandel.

Det andet forhold er, at lovforslaget kan indebære, at der kommer virksomheder på markedet, der importerer større mængder af biobrændstoffer, og som kan opretholde forholdsvis store lagre af brændstoffer. Spørgsmålet er derfor, hvorledes dette skal behandles i forhold til beredskabspligten. Ifølge de nuværende regler indeholder lagringspligten ikke pligt til at opretholde beredskabslagre med biobrændstoffer.

Energistyrelsen vil i løbet af 2009 tage kontakt til branchen for at drøfte, hvorledes dette kan håndteres mest hensigtsmæssigt med det sigte, at der om muligt er en afklaring på problemet inden biobrændstofforpligtelsen i lovforslaget træder i kraft 1. januar 2010. I denne sammenhæng kan det få betydning, at Kommissionen i november 2008 fremsatte forslag til ændring af det ovennævnte direktiv 2006/67/EF af 24. juli 2006.

For at sikre, at der er instrumenter til at håndtere en eventuel situation, hvor der frigives olie fra beredskabslagrene, uden at der er adgang til iblanding af biobrændstoffer, indeholder lovforslaget i § 3, stk. 5, nr. 1, en bemyndigelse til ministeren til nedsættelse af forpligtelsesprocenten i tilfælde af, at der opstår en krise med træk på lagrene. En sådan nedsættelse af forpligtelsesprocenten vil være midlertidig og skal stå i et rimeligt forhold til den aktuelle krisesituation.

11. Økonomiske og administrative konsekvenser for staten, regioner og kommuner

Merprisen på biobrændstof sammenlignet med mineralsk benzin og dieselolie har historisk udvist betragtelige udsving og gør det fortsat. Der er dels tale om store udsving i olieprisen og dels om udsving i prisen på biobrændstoffer (hvor priserne ikke nødvendigvis følges ad). Hertil kommer, at raffinaderierne formentlig vil ændre specifikationen af den basis-benzin eller -dieselolie, hvori biobrændstoffer blandes, hvilket kan ændre fremstillingsomkostningerne ved de mineralske basisprodukter. Det er derfor forbundet med meget stor usikkerhed at skønne over den fremtidige merpris på biobrændstoffer. Generelt vil merprisen være større ved lave oliepriser og omvendt. Ved

beregningerne er der benyttet et relativt højt skøn for bioethanol og et middelskøn for biodiesel. En gennemsnitlig meromkostning på omkring 70 kr. pr. GigaJoule tilsat bioethanol svarer til ca. 2,3 kr. opgjort pr. liter benzinækvivalent. Tilsvarende svarer en gennemsnitlig meromkostning for biodiesel på 35 kr. pr. GigaJoule til ca. 1,25 kr. opgjort pr. liter dieselækvivalent.

De samlede omkostninger vil afhænge af, hvorledes biobrændstofferne fordeles på bioethanol og biodiesel. Hertil kommer spørgsmålet om, i hvilket omfang og til hvilken pris der anvendes 2. generation af biobrændstoffer i forhold til 1. generation af biobrændstoffer. I det følgende antages, dels at der ikke anvendes 2. generation af biobrændstoffer, og dels at virksomhederne opfylder forpligtelsen om afsætning af biobrændstoffer ved at blande 5 pct. bioethanol i al benzin (efter rumfang) og blande 7 pct. biodiesel i al diesel (efter rumfang) samt at resten afsættes som højiblandet biodiesel til særlige markedssegmenter svarende til, at den samlede afsætning af biobrændstoffer netop udgør 5,75 pct. efter energiindhold. Beregningen af de økonomiske konsekvenser vil således udgøre et maksimumsskøn, der vil blive mindre i det omfang, der anvendes 2. generation af biobrændstoffer. Alle beregninger gælder endvidere for 2012 og derefter, dvs. efter at biobrændstofferne er fuldt indfasat.

Biobrændstoffer er fritaget for CO₂-afgift. Når mineralske brændstoffer erstattes af biobrændstoffer, vil statens umiddelbare tab på provenu af CO₂-afgiften være på ca. 105 mio. kr. pr. år, svarende til den forventede reduktion af CO₂-emissionerne som følge af at biobrændstofferne erstatter benzin og diesel. Tabet forudsættes opvejet af et reduceret behov for alternativt at igangsætte andre initiativer med henblik på at nedbringe CO₂-emissionerne. Med de afgiftsjusteringer, der blev vedtaget i Folketinget ved lov nr. 528 af 17. juni 2008, er energiafgiften på biobrændstoffer justeret, så energiafgiften svarer til afgifterne på diesel og benzin i forhold til energiindhold. Dette medfører, at statens afgiftsprovener fra energiafgifter ikke ændres ved lovforslaget.

Det vurderes, at lovforslaget ikke vil have nogen økonomiske konsekvenser for kommuner og regioner, der afviger fra de økonomiske konsekvenser, som andre forbrugere af transportbrændstof vil have. De samlede umiddelbare merudgifter til brændstof i den offentlige sektors egne køretøjer anslås at udgøre ca. 6 mio. kr. årligt, hvoraf kommunerne tegner sig for en helt overvejende del. Det har ikke inden lovforslagets fremsættelse for Folketinget været muligt at afslutte