

dieselolie til andre af de af loven omfattede virksomheder i grundlaget for forpligtelsen. Benzin og dieselolie indgår således først i den samlede salgsmængde, når virksomheden foretager et salg af disse til private forbrugere eller til en virksomhed, som ikke selv producerer eller importerer benzin eller dieselolie og typisk ikke er lagringspligtig. Derved opnås, at forpligtelsen til også at sælge biobrændstoffer udløses meget sent i distributionsleddet og tæt på det faktiske salg af benzin og dieselolie til forbrug, hvilket minimerer problemer knyttet til biobrændstoffernes kortere holdbarhed.

Det fremgår af stk. 4, at en virksomhed kan opfylde sin forpligtelse efter stk. 1 eller regler fastsat i medfør af stk. 5 ved at indgå aftale med en eller flere virksomheder om, at de helt eller delvist opfylder forpligtelsen. Bestemmelsen har til formål at skabe fleksibilitet for virksomhederne og at medvirke til en omkostningseffektiv opfyldelse af forpligtelsen til afsætning af biobrændstof. En virksomhed kan indgå aftale med en anden virksomhed om, at den helt eller delvist opfylder den første virksomheds forpligtelse til at afsætte biobrændstoffer. En virksomhed kan også indgå aftale med flere virksomheder, som hver især vil bidrage til, at den første virksomheds forpligtelse opfyldes helt eller delvist. En virksomhed, som indgår en eller flere aftaler, som samlet opfylder dele af virksomhedens forpligtelse, skal selv opfylde den resterende del af forpligtelsen.

Bestemmelsen i stk. 4 har sammenhæng med bestemmelsen i § 5, hvorefter virksomhederne skal sende en årlig rapport til ministeren til dokumentation for virksomhedens opfyldelse af forpligtelsen til at sælge biobrændstoffer. Såfremt virksomheder har indgået aftale efter stk. 4 om at opfylde forpligtelsen til at sælge biobrændstoffer for hinanden, vil omfanget skulle dokumenteres efter regler fastsat i medfør af § 5.

Bestemmelsen i stk. 5 giver ministeren bemyndigelse til, såfremt særlige hensyn gør sig gældende, at fastsætte regler om, at forpligtelsen til at afsætte 5,75 pct. biobrændstof fastsættes med en anden andel, dog højst 5,75 pct., for et eller flere år. Ministeren kan med bemyndigelsen både fastsætte forpligtelsen til en andel under 5,75 pct. og senere fastsætte regler om en højere andel, end det, andelen var nedsat til. Forpligtelsen kan ikke fastsættes med en andel over 5,75. Ministeren kan ved fastsættelse af en andel lavere end 5,75 bl.a. lægge vægt på de hensyn, der er opregnet i stk. 5.

I tilfælde af at der opstår en krisesituation, hvor der er behov for træk på beredskabslagrene, kan der være behov for at nedsætte forpligtelsesprocenten midlertidigt, hvis lagringsforpligtelsen ikke udvides til også at

omfatte biobrændstoffer. Det kan ikke udelukkes, at krisesituationen også begrænser adgangen til biobrændstoffer, hvorfor der ikke kan skaffes biobrændstoffer nok til opretholdelse af forpligtelsesprocenten på 5,75 pct., hvis der ikke samtidigt er sket en udvidelse af lagringsforpligtelsen til at omfatte biobrændstoffer. Derfor er en krisesituation også et hensyn, som kan begrunde udstedelse af regler om nedsættelse af forpligtelsesprocenten efter stk. 5, nr. 1.

Det kan ikke helt udelukkes, at der f.eks. i forbindelse med en hurtig stigning i efterspørgslen efter biobrændstoffer, der opfylder bæredygtighedskriterierne, opstår en midlertidig mangel på biobrændstoffer på markedet. I disse situationer kan ministeren vælge at nedsætte forpligtelsesprocenten i et enkelt år. Det vurderes dog, at sandsynligheden for, at denne situation opstår, er meget lille. En mangelsituation er derfor også et hensyn ministeren kan lægge vægt på ved udstedelse af regler om nedsættelse af forpligtelsesprocenten efter stk. 5, nr. 2.

Endelig fremgår det af energiaftalen fra februar 2008, at målsætningen om biobrændstoffer m.v. skal udgøre 5,75 pct. af brændstofforbruget til landtransport, og at andre brændstoffer end biobrændstoffer kan medregnes i denne forbindelse. Ifølge VE-direktivet, som fastlægger målsætningen om 10 pct. vedvarende energi til landtransport i 2020, kan også indregnes andre brændstoffer og energiformer til opfyldelse af målsætningen end biobrændstoffer. Det forventes således i regeringens transportplan, som blev udsendt i december 2008, at elbiler vil kunne spille en rolle fra 2013. Derudover kan også hybridbiler, brintdrevne biler, en udvidelse af elektrificeringen af jernbaner m.v. tænkes at kunne spille en større rolle over en årrække. Behovet for at benytte biobrændstoffer kan derfor blive mindre i takt med at andre teknologier indføres i transportsektoren. Ministeren vil løbende vurdere balancen mellem biobrændstoffer og andre teknologier for at opnå en større omkostningseffektivitet til opfyldelse af VE-målet på transportområdet. Introduktion af andre vedvarende energiteknologier i transportsektoren er derfor et hensyn, som kan tillægges vægt ved udfærdigelse af regler om at reducere biobrændstofandelen på 5,75 pct. i medfør af stk. 5, nr. 3.

De tre hensyn opregnet i stk. 5, nr. 1-3, er eksempler på hensyn, som kan begrunde udstedelse af regler om nedsættelse af forpligtelsesprocenten. Øvrige særlige hensyn vil også kunne begrunde en nedsættelse af forpligtelsesprocenten, såfremt de hviler på lignende overvejelser, som de hensyn der allerede er eksemplificeret i stk. 3, nr. 1-3. For at øvrige særlige hensyn kan begrunde en nedsættelse af forpligtelsesprocenten