

## HØRINGSNOTAT

30. marts 2009  
J.nr. 2501/1230-0001  
Ref. Pla/kgr/re

Side 1/8

### Indledning

Forslaget til lov om biobrændstoffer blev den 28. januar 2009 sendt i ekstern høring til 82 organisationer m.v. med høringsfrist den 16. februar 2009. Energistyrelsen har modtaget hørings svar fra 22 af de hørte organisationer m.v. Det fremgår af vedlagte liste hvilke organisationer, der har svaret.

Der er derudover modtaget 6 høringskommentarer fra parter, som ikke indgår i høringskredsen. Disse behandles på tilsvarende måde som de øvrige høringskommentarer.

Alle modtagne kommentarer er endvidere vedlagt.

Endvidere vedlægges det reviderede lovforslag.

I det følgende gennemgås hørings svarene efter emneområde. Energistyrelsens kommentarer til de modtagne hørings svar ses i *kursiv*, herunder om kommentaren har ført til ændringer i lovforslaget.

### Infrastruktur

Energi- og Olieforum (EOF) fremhæver, at det ikke er muligt at have den nødvendige infrastruktur på plads til iblanding og distribution af biobrændstoffer inden 1. januar 2010. Både for bioethanol og for biodiesel vurderer EOF, at der er behov for projektering og udbygning af nye tanke til opbevaring af biobrændstofferne på raffinaderierne og oliedepoterne samt en række faciliteter til iblanding af biobrændstofferne i benzin og diesel. Det samlede tidsperspektiv for den nødvendige infrastrukturudbygning samt myndighedsgodkendelser er ifølge EOF 10 til 16 måneder for bioethanol og 20 til 26 måneder for biodiesel. På denne baggrund foreslår EOF en gradvis indfasning af biobrændstoffer med 'hvad der svarer til 5 pct. bioethanol efter volumen i al benzin fra omkring 1. juli 2010' og med 'hvad der svarer til 7 pct. biodiesel efter volumen i al diesel fra omkring 1. juli 2011'. EOF understreger, at erfaringerne fra Færdselsstyrelsens igangværende forsøgsprojekter om iblanding af biodiesel i afgrænsede flåder tyder på, at det vil være mere kompliceret end oprindeligt forventet at sikre, at det færdige blandingsprodukt overholder de fastlagte specifikationer.

*Energistyrelsen har indhentet en uafhængig vurdering af EOF's hørings svar fra Teknologisk Institut, som generelt set bekræfter EOF's angivelse af tidsperspektivet til projektering og udbygning. Derudover har Miljøstyrelsen oplyst, at den samlede myndighedsbehandling skønnes*

at tage mellem 6 og 12 måneder afhængigt af, om der er behov for VVM, hvilket f.eks. kan være tilfældet for udbygninger på raffinaderierne. På denne baggrund vurderer Energistyrelsen derfor samlet set, at EOF's tidsperspektiv for infrastrukturudbygningen, må lægges til grund for implementeringen af målsætningen om biobrændstoffer mv. i landtransport. Under forudsætning af at lovforslaget vedtages i Folketingssamlingen 2008-2009 indebærer dette, at benzin tilsat bioethanol introduceres på markedet medio 2010 og diesel tilsat biodiesel introduceres medio 2011. Lovforslaget er derfor ændret således, at det nu fremgår af § 11, at klima- og energiministeren fastsætter regler om gradvis indfasning af virksomhedernes forpligtelser til afsætning af biobrændstoffer.

En sådan gradvis indfasning af biobrændstoffer indebærer en manko i de forudsatte CO<sub>2</sub>-reduktioner, som andrager i gennemsnit ca. 300.000 ton årligt fra 2010 til 2012.

### **Tekniske forhold**

Dansk Industri, De Danske Bilimportører, Benzinforhandlernes Fælles Repræsentation og Energi- og OlieForum understreger, at blandingsprocenterne for iblanding af bioethanol og biodiesel i henholdsvis mineralsk benzin og diesel ikke må være højere, end hvad fabriksgarantierne for køretøjerne dækker.

Akademiet for de Tekniske Videnskaber (ATV) ønsker begrundet i investeringssikkerhed, at det angives, hvilken iblanding af biobrændstoffer der som minimum skal anvendes.

Det understreges, at lovforslaget ikke indeholder krav til olieselskaberne om givne blandingsprocenter i benzin og diesel. Lovforslaget er udformet således, at olieselskaberne i udgangspunktet forpligtes til, at 5,75 pct. af det samlede årlige salg af brændstoffer til landtransport efter energiindhold skal bestå af biobrændstoffer. Det overlades således til de enkelte selskaber at vurdere, hvorledes den overordnede forpligtelse overholdes mest hensigtsmæssigt begrundet i økonomiske, tekniske og logistiske forhold. Det skal derudover bemærkes, at iblandingsprocenterne for benzin og diesel er reguleret af EU's brændstofkvalitetsdirektiv, som implementeres i dansk lov ved Miljøstyrelsens bekendtgørelser. Det bemærkes endeligt, at de forventede normmæssige iblandinger af 5 pct. bioethanol i benzin og 7 pct. biodiesel i diesel ikke vil skabe problemer for køretøjerne, herunder fabriksgarantierne, eftersom hele den eksisterende bilpark kan køre på disse blandinger.

### **5,75 pct. Målsætningen**

Energi og Olieforum finder det urimeligt, at den overordnede forpligtelse til at sælge biobrændstoffer på 5,75 pct. er højere end, hvad selskaberne kan realisere ved iblanding af henholdsvis 5 og 7 volumenprocenter biobrændstoffer i benzin og diesel. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der ved fuld implementeret iblanding af disse andele biobrændstoffer i al benzin og diesel, som afsættes til landtransport, opnås en samlet andel biobrændstof af det samlede energiforbrug i landtransport på 5,0 - 5,2 pct. efter energiindhold. (Det bemærkes, at 5 og 7 volumenprocent biobrændstoffer svarer til ca. 3,2 og 6,6 pct. målt efter energiindhold).

Energi- og Olieforum foreslår, at den overordnede forpligtelse fastsættes til et niveau, der svarer til iblanding af 5 og 7 volumenprocent biobrændstof i benzin og diesel, og at kravet først øges på det tidspunkt, hvor en større andel motorfabrikanter garanterer, at en større andel biler

kan køre på en højere iblanding af bioethanol, samt at der indledes en dialog om alternative veje til målopfyldelsen.

3F og LO foreslår, at der sker en præcisering af, hvilke markedssegmenter der skal inddrages i definitionen for landtransport. Det foreslås, at anvendelse af landbrugsmaskiner og – redskaber, transport i lufthavne (med undtagelse af af brændstof til fly) og at køretøjer til person- og godstransport på veje og jernbaner skal omfattes af definitionen.

*Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at olieselskaberne kan afsætte ca. 5,0 – 5,2 pct. biobrændstof ved at tilsætte 5 og 7 volumenprocent biobrændstof til al den benzin og diesel, der afsættes fra tankstationer. For at nå målsætningen på 5,75 pct. biobrændstoffer kan selskaberne blandt andet vælge at afsætte diesel med højere indhold af biobrændstof til særlige markedssegmenter, herunder busselskaber, togdrift og større virksomheder med lastbilflåder. Alternativt, kan olieselskaberne vælge at anvende 2. generations biobrændstoffer, der tæller dobbelt ved opgørelsen af selskabernes forpligtelse i henhold til lovforslaget, jf. høringsnotatets bemærkninger herom. Det understreges, at lovforslaget ikke fastlægger, hvorledes målsætningen opnås, men at selskaberne selv kan vælge hvilke metoder, de vil tage i brug.*

*For at give selskaberne fleksibilitet med hensyn til opnåelse af denne afsætning, er der mulighed for, at selskaberne indbyrdes kan aftale at opfylde forpligtelsen til afsætning af biobrændstof for hinanden, således at den samlede forpligtelse opnås mest omkostningseffektivt. Energi- og Olieforums høringskommentar er derfor ikke imødekømt.*

*Hvad angår kommentaren fra 3F og LO, er det Energistyrelsens opfattelse, at de almindeligt anvendte afgrænsninger for energiforbruget til landtransport skal lægges til grund. Det betyder, at energiforbruget i landbrugsmaskiner og transport i lufthavne ikke er omfattet.*

Dajolka foreslår, at overdragelse/handel med forpligtelser mellem virksomheder skrives ind i selve lovteksten, samt at forpligtelsen kan overdrages til virksomheder, som ikke er omfattet af loven.

*Energistyrelsen har som nævnt ovenfor tilføjet en bestemmelse til lovforslaget, som fastslår de omfattede virksomheders ret til opfylde forpligtelsen til afsætning af biobrændstof for hinanden efter gensidig aftale. Det er efter Energistyrelsens vurdering ikke nødvendigt at give virksomheder, der omfattes af lovforslaget, mulighed for at lade andre virksomheder, der ikke omfattes af lovforslaget, mulighed for at overtage forpligtelsen. Dette begrundes i at de omfattede virksomheder kan opfylde deres forpligtelser ved salg af biobrændstoffer både til slutkunder og til eventuelle mellemhandlere.*

Dansk Industri og Verdensnaturfonden (WWF) foreslår, at dobbelttællingsbestemmelsen af 2. generations biobrændstoffer i VE-direktivet bør indarbejdes i loven, så den fremadrettede kompatibilitet med direktivet er sikret.

*Dobbelttællingsbestemmelsen af 2. generations biobrændstoffer i VE-direktivet indebærer, at 2. generations biobrændstoffer, som indgår i opfyldelsen af nationale VE-mål eller opfyldelsen af VE-direktivets målsætning om 10 pct. VE til transport, skal tælle dobbelt i målopfyldelsen. Baggrunden herfor er ønske om at fremme 2. generations biobrændstoffer, idet de i modsætning til 1. generations biobrændstoffer er fremstillet på basis af affald, restprodukter, celluloseholdige materialer, der ikke er beregnet til fødevarer, og lignocellulose. Disse brænd-*

stoffer har generelt højere CO<sub>2</sub>-fortrængning og færre arealmæssige forskydningseffekter. Da dobbelttællingsbestemmelsen skal implementeres i dansk lovgivningen ved implementeringen af VE-direktivet, hvilket forventeligt skal ske senest i begyndelsen af 2011, finder Energistyrelsen det hensigtsmæssigt som foreslået at indarbejde VE-direktivets dobbelttællingsbestemmelse i lovforslaget allerede nu.

BioEnergiPark Tønder foreslår, at ministerens bemyndigelse til at nedsætte andelen af energiforbruget til landtransport, der skal udgøres af biobrændstoffer, tages ud af loven.

*Klima- og energiministerens bemyndigelse til at fastsætte en anden biobrændstofandel, der ikke overstiger 5,75 pct., fremgår af lovforslagets § 3, stk. 5. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at bemyndigelsen skal anvendes i særlige situationer, herunder ved mangel på forsyning med biobrændstoffer eller ved forsyningskriser, hvor der er træk på beredskabslagrene på olie. Det vurderes, at sandsynligheden for at sådanne situationer opstår, er lav, og at der kun vil være tale om nedsættelse af procenten i et enkelt år, hvorefter den kan sættes op igen. Derudover fremgår af § 11, at ministeren kan fastsætte regler om gradvis indfasning af virksomhedernes forpligtelse, så der er tid til opbygningen af infrastrukturen til iblanding og distribution af biobrændstoffer. For at opretholde fleksibiliteten vurderer Energistyrelsen ikke, at det vil være hensigtsmæssigt at ændre bestemmelsen som foreslået af BioEnergiPark Tønder.*

*Det bemærkes, at der i forbindelse med implementeringen af VE-direktivet skal tages stilling til med hvilken vægt og i hvilken takt de forskellige teknologier til anvendelse af vedvarende energi i transportsektoren skal anvendes.*

BioEnergiPark Tønder foreslår endvidere, at det fremgår af lovtæksten, at der kun må bruges anhydrous bioethanol med en renhed på 99,9 pct. og ikke denatureret bioethanol som opfylder toldkoden 220710.

*Det fremgår af lovforslagets §4, at ministeren fastsætter regler om blandt andet biobrændstoffer med henblik på at gennemføre EU-regler. Udgangspunktet er, at biobrændstofferne skal opfylde internationalt fastsatte specifikationer, således at hensynet til det indre marked respekteres. På denne baggrund er det Energistyrelsens vurdering, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at regulere, hvilke typer bioethanol der kan anvendes i selve lovtæksten.*

## **CO<sub>2</sub>-effekt**

Nepenthes anfører, at det blandt andet på grund af de potentielle indirekte effekter ved produktion af biobrændstoffer er tvivlsomt, om biobrændstofferne i et globalt perspektiv medfører en reel klimagevinst. NOAH finder, at der kan være en beskedent klimafordel ved introduktion af biobrændstoffer i Danmark, men at der vil være en større udledning af drivhusgasser i de lande, hvor biobrændstofsproduktionen finder sted.

*Det fremgår af EU's VE-direktiv, at der ved opfyldelse af EU- og nationale transportmål kun kan anvendes biobrændstoffer, som opfylder EU's bæredygtighedskriterier, der blandt andet fastlægger nedre grænser for biobrændstofferne CO<sub>2</sub>-fortrængning over deres livscyklus. Efter normal praksis opgøres CO<sub>2</sub>-regnskabet således, at opstrømsudslippet medregnes i pro-*

duktionslandet, hvorimod CO<sub>2</sub>-fortrængningen medregnes i det land, hvor brændstofferne anvendes. Energistyrelsen har vurderet, at anvendelsen af 5,75 pct. biobrændstoffer årligt vil reducere Danmarks CO<sub>2</sub>-emissioner med 850.000 ton CO<sub>2</sub> (inkl. indirekte effekter og opdateret fra 820.000 ton pga. nye forbrugstal). EU-Kommissionen er enig i vurderingen og godkendte denne i august 2007 som en del af regeringens plan for opfyldelse af Danmarks Kyoto-forpligtelse (NAP2). I lyset af den nødvendige gradvise indfasning af biobrændstoffer som følge af de nu forventede forsinkelser i infrastrukturudbygningen vil der opstå en CO<sub>2</sub>-manko ift. de forudsatte reduktioner i NAP2. Mankoen ved en gradvis indfasning af biobrændstoffer, som anført under afsnittet 'infrastruktur', vil andrage gennemsnitligt ca. 300.000 ton årligt fra 2010 til 2012.

### **Konkurrenceforhold**

DI opfordrer til, at man undgår nationale særkrav til køretøjer eller brændstof, som vil fordyre erhvervslivets transportomkostninger, og at løsninger for godstranport findes på EU-niveau.

*Der kan ikke på baggrund af lovforslaget fastsættes nationale særkrav til køretøjer. Kravene til brændstoffer vil heller ikke blive ændret som følge af lovforslaget, idet EU's brændstofkvalitetsdirektiv fastlægger krav til brændstofkvaliteten på EU niveau. Vedtagelsen af lovforslaget vil dog, som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, indebære en fordyrelse af erhvervslivets transportomkostninger, idet priserne på brændstoffer antages at stige som følge af iblanding af biobrændstoffer. Dette vil dog gælde for alle virksomheder, hvorfor konkurrenceforholdet ikke forrykkes.*

Brancheorganisationen Benzinforhandlernes Fælles Repræsentation (BFR) er bekymret for, at lovforslaget kan bevirke, at der vil blive afsat et stigende antal produkter på de enkelte tankstationer, hvilket ifølge BFR vil stille de selskabsejede stationer bedre end de selvejede stationer.

*Det er Energistyrelsens opfattelse, at virksomhederne omfattet af loven vil søge at opfylde målsætningen om anvendelse af biobrændstoffer til lavest mulige omkostninger, og derfor er det usandsynligt, at der indføres flere varianter af brændstoffer, der udbydes fra tankstationer. På kort sigt forventes en væsentlig del af forpligtelsen således opfyldt ved at iblande 5 og 7 volumenprocent biobrændstof i al benzin og diesel, der sælges fra tankstationer. Det er i øvrigt Energistyrelsens opfattelse, at eventuelle konkurrenceforvridninger i forholdet mellem selskabsejede og selvejede tankstationer bør reguleres via lov om benzin forhandlerkontrakter, og ikke ved at fastsætte detaljerede krav i dette lovforslag, der begrænser de omfattede virksomheders fleksibilitet med hensyn opfyldelsen af deres forpligtelser til afsætning af biobrændstoffer.*

### **Økonomi**

Dansk Erhverv og DI har påpeget, at der bør tages hensyn til den generelle mobilitet i samfundet samt særligt risikoen for forværring af den økonomiske situation inden for vognmandserhvervet.

*For så vidt angår kommentarerne fra Dansk Erhverv og DI, henvises til bemærkningerne angående konkurrenceforhold. Som det fremgår af lovforslaget, skønnes erhvervslivet at blive belastet med ca. 150 mio. kr. årligt. Det er således Energistyrelsens opfattelse, at dette kun vil give anledning til en ubetydelig virkning for mobiliteten i samfundet.*

### **Bæredygtighedskriterierne for biobrændstoffer**

Greenpeace, NOAH, WWF, Mellemfolkeligt Samvirke, CEVEA, Dansk Ornitologisk Forening (DOF) og Det Økologiske Råd (DØR) finder generelt, at bæredygtighedskriterierne er for uambitiøse. Greenpeace og NOAH anbefaler helt at droppe introduktion af biobrændstoffer i Danmark. WWF og DOF kan bakke op om målsætningen om 5,75 pct. biobrændstoffer m.v. fra 2010, men kun under den forudsætning, at Danmark kan fastsætte bæredygtighedskrav, der supplerer og styrker EU's.

Greenpeace, NOAH, WWF, Nepenthes og Det Økologiske Råd (DØR) problematiserer, at bæredygtighedskriterierne ikke tager højde for potentielle indirekte arealmæssige forskydningseffekter ('indirect land-use changes' = ILUC) ved produktion af biobrændstoffer.

Greenpeace fremhæver, at biobrændstoffer kan have indvirkning på fødevarepriserne, og Dansk Erhverv anbefaler, at en stigning i fødevarepriserne skal kunne bevirke en nedjustering af biobrændstof-iblandingsprocenten. Mellemfolkeligt Samvirke påpeger, at produktionen af biobrændstoffer kan have alvorlige socioøkonomiske konsekvenser og føre til fødevareprisstigninger eller direkte fødevaremangel.

NOAH, WWF og DØR kritiserer den såkaldte 'grandfathering clause' i VE-direktivet, efter hvilken biobrændstoffer fra faciliteter, der var i drift per 1. januar 2008, først skal opfylde kravet om 35 pct. drivhusgasfortrængning fra 1. april 2013.

NOAH retter kritik mod både 1. og 2. generations biobrændstoffer med henvisning til de skadelige følgevirkninger for naturen, klimaet og for den fattige befolkning i den 3. verden (afskovning, konflikter over naturressourcer og stigende fødevarepriser).

DAKA, WWF, DOF og Dajolka ønsker positivt at favorisere biobrændstoffer med meget høj drivhusgasfortrængning.

Dansk Skovforening mener, at lovforslaget fejltolker VE-direktivets bestemmelser om skovområder. LO ønsker præciseret, 'at råmaterialer til biobrændstoffer i en dansk sammenhæng ikke må dyrkes på våd- og skovområder samt områder med righoldig biodiversitet'.

LO og 3F ønsker, at lovforslaget understreger bæredygtighedskriteriernes krav om rimelige arbejdsforhold.

Dansk Industri (DI) og Bio-Energipark Tønder mener, at det bør skrives i selve lovteksten, at bæredygtighedskriterierne følger EU's bæredygtighedskriterier.

*Det er en klar forudsætning i energiaftalen fra februar 2008, der ligger til grund for lovforslaget, at biobrændstofferne skal opfylde EU's bæredygtighedskriterier. Det er Energistyrelsens vurdering, at de centrale artikler i VE-direktivet om bæredygtighedskriterierne (artikel 17 – 19) er underlagt totalharmoniseringsreglerne efter artikel 95 i TEU. Det er derfor ikke muligt fra dansk side hverken at slække på eller at skærpe kriterierne.*

*Da overholdelsen af EU's bæredygtighedskriterier udgør en central forudsætning i energiaftalen har Energistyrelsen præciseret dette i lovtæksten som forslået af DI og Bio-Energipark Tønder.*

*Med hensyn til hørings svarene vedrørende indirekte arealmæssige forskydningseffekter (ILUC) bemærkes det, at bæredygtighedskriterierne ikke tager højde for potentielle ILUC-effekter, primært fordi det er meget vanskeligt at opgøre disse effekter korrekt. Kommissionen skal imidlertid senest ved udgangen af 2010 fremlægge en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet med en vurdering af ILUC-effekter samt adressere måder, hvorpå disse effekter og associerede drivhusgasemissioner kan minimeres. Rapporten skal, hvor det er relevant, ledsages af et forslag til en konkret metode til at måle drivhusgasemissioner som følge af ILUC-effekter.*

*Til Dansk Skovforening og LO's kommentarer vedr. skov- og vådområder, skal Energistyrelsen bemærke, at VE-direktivets bestemmelser herom indeholder en hovedregel om, at råmaterier fra områder med højt karbonindhold (nærmere definerede skov- og vådområder) som udgangspunkt ikke kan regnes som bæredygtige. Denne hovedregel har to undtagelsesbestemmelser, som er nærmere beskrevet i direktivteksten..*

EOF finder det nødvendigt, at loven tidligst træder i kraft 3 måneder efter, at kravene til verifikation og dokumentation af bæredygtighed er offentliggjort af hensyn til indgåelse af leverandøraftaler om bæredygtige biobrændstoffer.

*Det bemærkes, til EOF's ønske om at loven tidligst træder i kraft 3 måneder efter, at kravene til verifikation og dokumentation af biobrændstoffernes bæredygtighed er kendt, at Energistyrelsen er i dialog med Kommissionen om en løsning af dette spørgsmål. Kommissionen forventer aktuelt først at have rammerne for samt en vejledning til implementering af en certificeringsordning på plads ved udgangen af 2009. Det bemærkes endvidere, at det på grund af tidsforbruget til infrastrukturudbygningen først vi ske en indfasning af bioethanol fra medio 2010 og biodiesel fra 2011, hvilket giver olieselskaberne mere tid til forberedelsen af deres indkøb af bæredygtige biobrændstoffer.*

Greenpeace har endvidere en række forslag til konkrete ændringer af lovforslagets §§ 1, 6, 9 og 11.

Ad § 1: Greenpeace foreslår, at det præciseres, at loven har til formål, at reducere CO<sub>2</sub>-udledningerne og ikke alene at fremme anvendelsen af biobrændstoffer.

*Loven har til formål at sikre introduktionen af bæredygtige biobrændstoffer til landtransport som fastlagt i den energipolitiske aftale. De langsigtede målsætninger for anvendelse af vedvarende energi og herunder vedvarende energi i transportsektoren, er fastlagt ved EU's VE-direktiv, som kun implementeres delvist ved dette lovforslag. I forbindelse med implementeringen af VE-direktivet, som skal ske senest 18 måneder efter, at det træder i kraft, vil der blive taget stilling til, hvorledes den bredere målsætning om anvendelse af vedvarende energi generelt og i transportsektoren realiseres. Det fremgår endvidere af bemærkningerne til lovforslaget, at dette indgår som et element i en række af initiativer til at reducere transportsektorens olieafhængighed og CO<sub>2</sub>-udledning. Energistyrelsen finder derfor, at det er mere dækkende, at formulere § 1 i lovforslaget således at det fastslås, at loven har til formål at fremme*

*anvendelsen af bæredygtige biobrændstoffer til landtransport med henblik på at bidrage til opfyldelsen af Danmarks internationale klimapligelse. I overensstemmelse hermed er lovforslagets titel ændret til: "Lovforslag om bæredygtige biobrændstoffer".*

Ad § 6. Greenpeace foreslår, at det skrives ind i § 6, at ministeren pålægges at udarbejde en årlig redegørelse til Folketingets Energipolitiske udvalg, som blandt andet skal omfatte den reelle livscyklus CO<sub>2</sub>-effekt ved biobrændstof-produktion.

*Det fremgår af energiaftalen af 2008, at biobrændstofferne skal overholde EU's bæredygtighedskriterier, som blandt andet omfatter krav om CO<sub>2</sub>-reduktion ud fra livscyklusberegninger (Well to Wheel). Dette forhold er allerede reguleret i bæredygtighedskriterierne i VE-direktivet, efter hvilket Kommissionen samtidig er pålagt at rapportere hvert andet år til Europa-Parlamentet og Rådet om overholdelsen af bæredygtighedskriterierne både i og udenfor EU. Der er derfor efter Energistyrelsens opfattelse ikke behov for en særskilt årlig dansk redegørelse.*

Ad § 7 og 9. Greenpeace foreslår, at paragrafferne ændres således, at der gives mulighed for at påklage Klima- og Energiministerens afgørelse efter loven for anden administrativ myndighed, samt at ministeren ikke gives mulighed for at fastsætte regler om, at afgørelser truffet af institutioner under ministeriet ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

*Ministerens eneste afgørelseskompetence efter loven er fastsat i lovforslagets § 7, stk. 1, som giver ministeren mulighed for at påbyde de omfattede virksomheder, at ulovlige forhold bringes i orden. Ministerens øvrige beføjelser efter loven er beføjelser til at fastsætte regler ved bekendtgørelse. Idet der alene er tale om en enkelt afgørelseskompetence, som forventes sjældent anvendt, finder Energistyrelsen ikke anledning til, at ministerens afgørelser kan indbringes for Energiklagenævnet eller andre administrative myndigheder. En virksomhed, som modtager et påbud fra ministeren, vil altid kunne indbringe ministerens afgørelse for domstolene.*

Ad § 11. Greenpeace foreslår, at § 11 ændres således, at ministeren ikke gives mulighed for at hæve iblandingsprocenten uden om Folketinget.

*Det følger af § 3, stk. 5, at ministeren ikke kan fastsætte regler om, at biobrændstofprocenten hæves over 5,75 pct. § 11 i høringsudkastet (bestemmelsen flyttes ved fremsættelsen af lovforslaget til § 4 af lovtekniske grunde) giver ministeren bemyndigelse til at fastsætte regler ved bekendtgørelse, som gennemfører EU-regler, som i øvrigt indvirker på lovforslaget, herunder regler om biobrændstoffer og biobrændstoffers bæredygtighed.*