



Til lovforslag nr. L 64

Folketinget 2011-12

Betænkning afgivet af Klima-, Energi- og Bygningsudvalget den 1. marts 2012

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport og lov om fremme af vedvarende energi

(Tvungen iblanding af biobrændstoffer i benzin og diesel, der sælges til landtransport til slutbrugere, og udpegning af områder til statslige udbud af arealer til havvindmøller)

[af klima-, energi- og bygningsministeren (Martin Lidegaard)]

1. Ændringsforslag

Klima-, energi- og bygningsministeren har stillet 1 ændringsforslag til lovforslaget.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 11. januar 2012 og var til 1. behandling den 27. januar 2012. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Klima-, Energi- og Bygningsudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 3 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og klima-, energi- og bygningsministeren sendte den 28. oktober 2011 dette udkast til udvalget, jf. KEB alm. del – bilag 45. Den 16. januar 2012 sendte klima-, energi- og bygningsministeren de indkomne hørings svar og et notat herom til udvalget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 2 spørgsmål til klima-, energi- og bygningsministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det stillede ændringsforslag.

Liberal Alliances medlem af udvalget noterer sig med tilfredshed lovforslagets regler om iblanding af biobrændstof-

fer i brændstoffer til landtransport. Liberal Alliance finder det dog væsentligt at pointere, at den omstændighed, at man reserverer arealer til havvindmølleparker, ikke automatisk indebærer, at Liberal Alliance vil stemme for etablering af nye, dyre havvindmølleparker.

Et *mindretal* i udvalget (EL) vil ved 2. behandling reddegøre for sin indstilling til lovforslaget og det stillede ændringsforslag.

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin parti var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Æ n d r i n g s f o r s l a g

Af klima-, energi- og bygningsministeren, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af EL):

Til § 3

1) Paragraffen affattes således:

»§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. april 2012.

Stk. 2. § 3, stk. 2, 2. pkt., i lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport som

affattet ved denne lovs § 1, nr. 3, har virkning fra den 1. januar 2013, for så vidt angår diesel, der sælges til jernbanedrift.

Stk. 3. I perioden fra den 1. april 2012 til den 31. december 2012 er virksomheder, der leverer dieselolie til jernbanedrift, undtaget fra forpligtelsen i § 3, stk. 1, i lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport for den mængde dieselolie, der leveres til jernbanedrift.«

[Ændring af ikrafttrædelsesbestemmelse og indførelse af overgangsbestemmelser]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1

Ad stk. 1

Med ændringsforslaget ændres ikrafttrædelsestidspunktet til den 1. april 2012.

Ad stk. 2

For at imødegå uregelmæssigheder i togdriften foreslås det, at jernbanedrift undtages fra kravet om iblandingsforpligtelse i lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport § 3, stk. 2, 2. pkt., frem til den 31. december 2012. Undtagelsen vil altså ikke være gældende efter den 1. januar 2013.

DSB har oplyst, at det kan være problematisk at overgå til anvendelse af biobrændstoffer fra lovens ikrafttrædelsestidspunkt, da anvendelsen af biobrændstoffer medfører en risiko for bl.a. ødelagte brændstofslanger i togmotorer m.m. En øjeblikkelig iblanding af biobrændstoffer vil derfor kunne medføre forstyrrelser i togdriften.

Det er samtidig oplyst, at efter modifikationer af togmateriellet vil det kunne anvende biobrændstoffer. Modifikationerne vil bl.a. omfatte udskiftning af 7.500 slanger i brændstofsystemerne. En sådan udskiftning kan ikke ske samlet, men må både af hensyn til materielsituationen og værkstedernes kapacitet strækkes over en periode. DSB forventer, at omstillingen vil kunne gennemføres, så togene vil kunne køre med brændstof iblandet biodiesel ved udgangen af 2012.

Ad stk. 3

En imødekommelse af DSB's anmodning om en tilpasningsperiode frem til den 1. januar 2013, jævnfør den foreslåede ændring i stk. 2, forudsætter, at olieselskaberne er villige til at levere diesel til togoperatører uden iblandet biodiesel. Det vil der ikke være sikkerhed for, hvis olieselskaberne

ikke får mulighed for at undtage de mængder, som jernbanerne aftager, fra kravet om iblanding af 5,75 pct. biobrændstof i brændstof til transport. Problemet for det leverende olieselskab er, at når jernbaneoperatørerne ikke kan aftage biobrændstoffer, vil olieselskabet skulle finde andre steder at øge mængden af biobrændstoffer, således at iblandingskravet på 5,75 pct. i den gældende lov overholdes. Det kan vise sig vanskeligt, og derfor vil olieselskaberne muligvis afvise at levere til jernbaneoperatørerne, såfremt de ikke får mulighed for at undtage de leverede mængder for iblandingskravet.

Såfremt kravet i den gældende lov om, at det er de samlede mængder, der skal beregnes iblanding af, opretholdes, vil olieleverandørerne antages at afkræve jernbaneoperatørerne en ekstra præmie til dækning af omkostninger ved en forøget iblanding i andre dele af markedet. Denne forhøjede pris vil formentlig skulle svare til forskellen i prisen på fossilt brændstof og biobrændstof. Denne løsning forudsætter, at der er mulighed for, at andre dele af markedet kan aftage diesel med en forøget iblanding af biodiesel. Det kan ikke med sikkerhed siges, at der på markedet vil være tilstrækkeligt med aftagere, der kan køre med en højere iblanding end 7 pct. efter volumen, hvilket vil være nødvendigt for at overholde den gældende lovs bestemmelse om en iblandingsprocent på 5,75 efter energiindhold. Det skal i den forbindelse bemærkes, at den dieselstandard (EN590), som motorproducenter giver garanti efter, kun tillader iblandinger op til 7 pct. efter volumen.

Der er samtidig tale om dieselmængder af en ikke ubetydelig størrelse. DSB aftager en mængde diesel, der svarer til ca. 2½ pct. af diesel til landtransport i Danmark.

Med ændringsforslaget sikres det, at olieselskaberne fortsat er villige til at levere til jernbanedrift ved at undtage diesel til jernbanedrift fra den samlede iblandingsforpligtelse på 5,75 pct. biobrændstof frem til den 1. januar 2013, hvorefter det samlede iblandingskrav igen vil være 5,75 pct. Ændringsforslaget er en konsekvens af den foreslåede ændring om undtagelse af iblandingsforpligtelse for jernbanedrift.

I forhold til Kyoto-protokollen vil det medføre en manko på højest 0,25 promille. Det vurderes, at denne manko vil kunne håndteres på anden vis.

Da biobrændstoffer er fritaget for CO₂-afgift, vil biobrændstof skulle erstattes med fossilt brændstof, og dette vil medføre, at et provenutab på ca. 2 mio. kr. ikke bliver realiseret.

Henrik Sass Larsen (S) Jens Joel (S) Karin Gaardsted (S) Ole Hækkerup (S) Pernille Rosenkrantz-Theil (S) Jeppe Kofod (S)

Flemming Møller Mortensen (S) Rasmus Helveg Petersen (RV) Lone Loklindt (RV) Lotte Rod (RV) Steen Gade (SF) fmd.

Jesper Petersen (SF) Per Clausen (EL) Frank Aaen (EL) Lars Dohn (EL) Thomas Danielsen (V) nfm. Henrik Høegh (V)

Jacob Jensen (V) Lars Christian Lilleholt (V) Ellen Trane Nørby (V) Ulla Tørnæs (V) Eyvind Vesselbo (V)

Mikkel Dencker (DF) Jens Henrik Thulesen Dahl (DF) René Christensen (DF) Kristian Thulesen Dahl (DF)

Villum Christensen (LA) Mike Legarth (KF) Mai Henriksen (KF)

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Liberal Alliance (LA)	9
Socialdemokratiet (S)	44	Det Konservative Folkeparti (KF)	8
Dansk Folkeparti (DF)	22	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Radikale Venstre (RV)	17	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	16	Sambandsflokkurin (SP)	1
Enhedslisten (EL)	12	Javnaðarflokkurin (JF)	1

Oversigt over bilag vedrørende L 64**Bilagsnr. Titel**

- | | |
|---|---|
| 1 | Høringsnotat og høringssvar, fra klima- energi- og bygningsministeren |
| 2 | Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget |
| 3 | Ændringsforslag fra klima-, energi- og bygningsministeren |
| 4 | 1. udkast til betænkning |
| 5 | 2. udkast til betænkning |

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 64**Spm.nr. Titel**

- | | |
|---|--|
| 1 | MFU spm. om lovforslagets konsekvenser for vilkårene for og udviklingen i landdistrikterne, til klima-, energi- og bygningsministeren og ministeren for by, bolig og landdistrikter, og ministerens svar herpå |
| 2 | Spm. om ministerens kommentar til pressemeddelelse af 2. februar 2012 fra Mellempfolkeligt Samvirke: »EU's biobrændstofsmål koster 133 milliarder om året og hjælper ikke klimaet«, til klima-, energi- og bygningsministeren, og ministerens svar herpå |