

Betænkning afgivet af Det Enerkipolitiske Udvalg den 00. december 2010

3. udkast

(Politiske bemærkninger fra DF og SF)

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer

(Pligt for importører eller producenter af benzin, gas eller diesellole til reduktion af drivhusgasser fra transport m.v.)

[af klima- og energiministeren (Lykke Friis)]

1. Ændringsforslag

Klima- og energiministeren har stillet 9 ændringsforslag til lovforslaget.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 6. oktober 2010 og var til 1. behandling den 29. oktober 2010. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Det Enerkipolitiske Udvalg.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 3 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og klima- og energiministeren sendte den 5. juli 2010 dette udkast til udvalget, jf. (folketingsåret 2009-10) EPU alm. del – bilag 334. Den 7. oktober 2010 sendte klima- og energiministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 9 spørgsmål til klima- og energiministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et <>tal indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stilledede ændringsforslag.

Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget finder, at en iblanding af biobrændstoffer i benzin og diesel er et godt tiltag ud fra flere synspunkter. Dels er det en fortsættelse mod at

blive uafhængig af importerede fossile brændsler, dels vil det skabe danske arbejdspladser.

Dansk Folkeparti går ud fra, at iblandingen sker med 2. generation biobrændsler, som er produkter, der kan produceres i Danmark. Dette synspunkt falder i god tråd med, at lov om bæredygtige biobrændstoffer og bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.m. fastsætter et bindende (mindste) mål for olieselskabernes iblanding af bæredygtige biobrændstoffer i benzin og diesel til vejtransport fra 2010 og fremefter.

Dansk Folkeparti tolker bæredygtige biobrændstoffer som netop 2. generations biobrændstoffer, hvorfor lovforslaget som sådant falder i tråd med Dansk Folkepartis politik.

SF's medlemmer af udvalget finder det skuffende, at det ikke er lykkedes for regeringen at opnå en bedre frivillig aftale med oliebranchen. Aftalen burde have været på et niveau, der i højere grad lever op til bæredygtighedskrav og energieffektivitet. Hermed ville aftalen også have afspejlet en ambition om, at der er vilje til at forbedre EU's regulering af minimumskrav til biobrændstoffernes bæredygtighed og reelle CO₂-fortrængning.

SF mener, at mest mulig af den tvungne procentvise andel af VE i drivmidlerne bør realiseres gennem eldrift og biogasser.

Efter SF's opfattelse bør det være målet, at alle biobrændstoffer, der iblandes, skal være 2. generations biobrændstoffer. Det er tvivlsomt, om det, at 2. generations biobrændstoffer tæller dobbelt, er et tilstrækkeligt stærkt virkemiddel. SF mener, at det bør sikres – eventuelt ved direktivændringer – at landene selv – som minimum – kan stille krav om, at iblanding skal være 2. generations biobrændstoffer.

Liberal Alliance, Kristendemokraterne, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldisflokkurin og Sambandsflokkurin 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. Der gøres opmærksom på, at et flertal eller et mindretal i udvalget ikke altid vil afspejle et flertal/mindretal ved afstemning i Folketingssalen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Æ n d r i n g s f o r s l a g

Til § 1

Af klima- og energiministeren, tilrådt af <>

1) I den under *nr. 4* foreslåede affattelse af § 2, *nr. 3*, indsættes efter »biobrændstof« ordene: »til transportsektoren«.

[Præcisering]

2) I den under *nr. 4* foreslåede affattelse af § 2, *nr. 6*, indsættes efter »tilført energi«: »,«.

[Præcisering]

3) I den under *nr. 4* foreslåede affattelse af § 2, *nr. 6, 2. pkt.*, ændres »brændstof udtryk« til: »brændstoffets energiindhold udtryk«.

[Sproglig præcisering]

4) I den under *nr. 4* foreslåede affattelse af § 2, *nr. 7*, ændres »Vejgående køretøjer« til: »Drift af vejgående køretøjer«.

[Sproglig præcisering]

5) I den under *nr. 4* foreslåede affattelse af § 2, *nr. 8*, ændres »Vejgående køretøjer« til: »Drift af vejgående køretøjer, jernbaner«.

[Præcisering: Drift af jernbaner omfattes også af bestemmelsen]

6) I den under *nr. 5* foreslåede § 3 *a* ændres »energi, jf. § 3 e, til transport,« til: »elektricitet til brug i vejkøretøjer, jf. § 3 e,«.

[Sproglig præcisering]

7) I det under *nr. 5* foreslåede § 3 *b, stk. 1*, ændres »energi, jf. § 3 e, til transport« til: »elektricitet til brug i vejkøretøjer, jf. § 3 e,«.

[Sproglig præcisering]

8) I det under *nr. 5* foreslåede § 3 *b, stk. 3*, ændres »energi, jf. § 3 e, til transport« til: »elektricitet til brug i vejkøretøjer, jf. § 3 e,«.

[Sproglig præcisering]

9) I den under *nr. 12* foreslåede affattelse af § 8, *stk. 1, nr. 2*, ændres »energi, jf. § 3 e, til transport« til: »elektricitet til brug i vejkøretøjer, jf. § 3 e,«.

[Sproglig præcisering]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1

Den foreslåede ændring præciserer, at definitionen i § 2, nr. 3, omhandler brændstoffer til brug i transportsektoren.

Til nr. 2

Med indsættelsen af kommaet efter tilført energi præciseres det, at det er den samlede masse af CO₂-ækvivalente drivhusgasemissioner, der er knyttet til brændstoffet eller tilført energi, der skal divideres med brændstoffets eller den tilførte energis samlede energiindhold. I den danske oversættelse af brændstofkvalitetsdirektivet er kommaet ikke medtaget. Dette antages at være en fejl, da både den engelske og svenske oversættelse af direktivet indeholder omtalte komma.

Til nr. 3

Med den foreslåede ændring præciseres det, at det er brændstoffets energiindhold, der udtrykkes som brændstoffets nedre brændværdi.

Til nr. 4

Med den foreslåede tilføjelse præciseres definitionen af landtransport. Det tydeliggøres, at definitionen ikke omfatter selve de pågældende køretøjer, men driften af køretøjerne.

Til nr. 5

Med den foreslåede tilføjelse præciseres definitionen af transport. Det tydeliggøres, at definitionen ikke omfatter selve de pågældende køretøjer, men driften af køretøjerne.

Endvidere indebærer den foreslåede tilføjelse, at bestemmelsen ændres til også at omfatte jernbanedrift. Bestemmelserne om iblandingsforpligtelsen på 5,75 pct. vedrører landtransport, og bestemmelserne om reduktionsforpligtelsen af emissionen fra drivhusgasser vedrører transport. Selv om området for landtransport og transport er næsten identiske, er der dog visse forskelle, hvorfor de to områder er nærmere defineret i lovforslaget. Begge områder omfatter vejtransport, hvilket først og fremmest vil sige person-, vare- og lastbiler samt busser. Derudover omfatter begge områder jernbanedrift. De primære forskelle er, at transport omfatter ikkevejgående maskiner og traktorer, hvilket landtransport ikke omfatter. Den elektricitet, der anvendes ved jernbanedrift, kan ikke indgå i retten for en elleverandør til at bidrage til en virksomheds reduktionsforpligtelse efter § 3 e, da denne bestemmelse kun omfatter vejkøretøjer.

Til nr. 6-9

I de fire nævnte bestemmelser foreslås det, at ændre »energi, jf. § 3 e, til transport« til »elektricitet til brug i vejkøretøjer, jf. § 3 e,«. Præciseringen foretages for at tydeliggøre, at de nævnte bestemmelser blandt andet omhandler elektricitet til brug i vejkøretøjer. Henvisningen til § 3 e sikrer, at der kun anvendes elektricitet, hvor elleverandøren kan påvise, at den leverede elektricitet kan måles og overvåges.

Eyvind Vesselbo (V) Jens Kirk (V) fmd. Lars Christian Lilleholt (V) Kristian Pihl Lorentzen (V) Irene Simonsen (V) Ellen Trane Nørby (V) Per Dalgaard (DF) Tina Petersen (DF) Jørgen S. Lundsgaard (KF) Mette Gjerskov (S) Ole Vagn Christensen (S) Kim Mortensen (S) Ole Hækkerup (S) Anne Grete Holmsgaard (SF) Ida Auken (SF) Margrethe Vestager (RV) nfmd. Per Clausen

(EL)

Liberal Alliance, Kristendemokraterne, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldisflokkurin og Sambandsflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Liberal Alliance (LA)	3
Socialdemokratiet (S)	45	Kristendemokraterne (KD)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	23	Siumut (SIU)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	17	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Radikale Venstre (RV)	9	Sambandsflokkurin (SP)	1
Enhedslisten (EL)	4	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	2

Oversigt over bilag vedrørende L 21

Bilagsnr.	Titel
1	Høringssvar og høringsnotat, fra klima- og energiministeren
2	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
3	1. udkast til betænkning
4	Ændringsforslag fra klima- og energiministeren
5	2. udkast til betænkning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 21

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om at redegøre for de yderligere bæredygtighedstiltag, som regeringen har ønsket/forsøgt at få oliebranchen til at gennemføre med frivillige aftaler, til klima- og energiministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om at redegøre for, hvilke tiltag det er lykkedes at få oliebranchen til rent faktisk at acceptere, til klima- og energiministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om regeringens muligheder for at fastsætte et loft for CO ₂ -udledningen fra transportsektoren, til klima- og energiministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm., om ministeren vil give tilsagn om supplerende virkemidler til fremme af eldrift og drift på metan, således at det bliver attraktivt for producenterne at øge andelen af VE/mindre CO ₂ -intensive brændstoffer, til klima- og energiministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om at sætte lovforslaget i en sammenhæng ved at oplyse, hvilke virkemidler, udover lovforslaget, regeringen vil anvende for at reducere emissionen af drivhusgasser fra transportsektoren, til klima- og energiministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om den bagvedliggende EU-lovgivning lægger hindringer i vejen for Danmarks muligheder for at leve op til sine reduktionsforpligtelser i Kyotoprotokollen eller generelt i forhold til Klimakonventionen, til klima- og energiministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm., om oliebranchen helt eller delvis kunne opfylde kravene i denne lovgivning i EU og medlemslandene ved at indgå aftaler med producenterne af køretøjer, jf. at 80-90 pct. af CO ₂ -emissionen sker fra køretøjet, til klima- og energiministeren, og ministerens svar herpå
8	Spm., om ministeren vil kommentere begrebet vugge-til-grav, jf. diskussionen under 1. behandling, til klima- og energiministeren, og ministerens svar herpå
9	Spm., om det er muligt at indsætte en bestemmelse i lovforslaget om, at den yderligere brug af biobrændstoffer, som lovforslaget lægger op til, skal være fremstillet ved hjælp af 2. generationsteknologi, til klima- og energiministeren, og ministerens svar herpå