



Til lovforslag nr. L 67

Folketinget 2016-17

Betænkning afgivet af Energi-, Forsynings- og Klimaudvalget den 8. december 2016

Betænkning

over

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

(Indførelse af krav om anvendelse af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransport, ændret definition af, hvilke virksomheder der er omfattet af loven, bemyndigelse til fastsættelse af regler til efterlevelse af MRV-forordning om fremme af reduktion af CO₂-emissioner fra søtransport og regler om adgang til skibe)

[af energi-, forsynings- og klimaministeren (Lars Christian Lilleholt)]

1. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 9. november 2016 og var til 1. behandling den 22. november 2016. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Energi-, Forsynings- og Klimaudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 3 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og energi-, forsynings- og klimaministeren sendte den 12. august 2016 dette udkast til udvalget, jf. EFK (2015-16) alm. del – bilag 370. Den 9. november 2016 sendte energi-, forsynings- og klimaministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

2. Indstillinger og politiske bemærkninger

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

Et *mindretal* i udvalget (EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Enhedslisten kan ikke støtte forslaget om mere bioætanol som brændsel i transportsektoren. Det gælder, uanset om det er første- eller andengenerationsbiobrændsler, idet vi mener, at det er en kunstig adskillelse, som ikke giver mening i praksis. Ved at understøtte en transportsektor baseret på biobrændsler kan man ikke undgå også at støtte den globale produktion af førstegenerationsbiobrændsler, som alle er enige om at vi bør undgå. At foregøgle, at vi herhjemme pudser glorien ved at tilsætte biobrændsler fra såkaldte affaldsstoffer, forhindrer ikke, at vi bliver et led i en global

udvikling, hvor landbrugsjord i fattige lande skal være leverandør til de rige landes transport med de problemer, der følger med, bl.a. stigende fødevarerpriser i fattige lande.

Nationalt set er problemet med andengenerationsbiobrændsler, at de skal produceres ud fra kulstofkilder, som i stedet burde blive i jorden. Dansk landbrug udpiner jorden med et stort kulstoftab til følge og bidrager med en udledning på 5-6 mio. t CO₂ årligt ifølge ministeriets opgørelser. En af årsagerne hertil er, at man fjerner halmen i stedet for at nedmulde den. Enhedslisten arbejder for at omstille landbruget til 100 pct. økologi, og her findes der ikke overskudshalm. At opbygge en produktion, som forudsætter overskudshalm, er dermed en blokering for omstillingen til økologisk landbrug.

Lovforslaget sikrer ikke, at den øgede anvendelse af bioætanol vil føre til en produktion i Danmark, heller ikke fra det planlagte bioætanolanlæg ved Holstebro. Det bliver de fri markeds kræfter, som kommer til at afgøre, hvor bioætanolen kommer fra. Det fremgår af tidligere svar på spørgsmål fra Enhedslisten.

Det er endvidere tvivlsomt, om biobrændsler overhovedet klimamæssigt er bedre end fortsat brug af olie. Det er således hele strategien med biobrændsler i transporten, der er forkert, uanset om vi herhjemme bruger flere eller færre andengenerationsbiobrændsler.

EU's krav om 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i Danmark inden 2020 kan sikres ved at satse på at anvende mere elektricitet til transport. At fremme elbusser i de større byer vil også minimere partikelforureningen fra den kollektive trafik, og elektrificeringen af flere togstrækninger vil øge muligheden for at nå de 10 pct. vedvarende energi i transport. Vi kan gennemføre en omstilling af transportsek-

toren baseret på en elektrificering af samfundet. I stedet for biobrændsler skal vi implementere el- og brintbiler, der drives af grøn strøm fra vindmøller og solceller. Den grønne strøm kan endvidere via brint omdannes til flydende brændstof, hvor dette måtte være nødvendigt i tung transport og i fly. Biobrændsler er således helt overflødige for at nå de 10 pct. vedvarende energi i transport. Derfor kan Enhedslisten hverken i den ene eller anden form støtte en dansk strategi med biobrændsler.

Inuit Ataqatigiit, Tjóðveldi og Javnaðarflokkurinn 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.

Mikkel Dencker (DF) Dorthe Ullemose (DF) Ib Poulsen (DF) Pia Adelsteen (DF) Jan Rytkjær Callesen (DF)

Claus Kvist Hansen (DF) Thomas Danielsen (V) fmd. Jacob Jensen (V) Kristian Pihl Lorentzen (V)

Torsten Schack Pedersen (V) Marcus Knuth (V) Carl Holst (V) Carsten Bach (LA) Villum Christensen (LA)

Mette Abildgaard (KF) Lars Aslan Rasmussen (S) Bjarne Laustsen (S) Malte Larsen (S) Jens Joel (S) Kirsten Brosbøl (S)

Lea Wermelin (S) nfm. Karin Gaardsted (S) Søren Egge Rasmussen (EL) Peder Hvelplund (EL) Christian Poll (ALT)

Andreas Steenberg (RV) Ida Auken (RV) Pia Olsen Dyhr (SF) Trine Torp (SF)

Inuit Ataqatigiit, Tjóðveldi og Javnaðarflokkurinn havde ikke medlemmer i udvalget.

Socialdemokratiet (S)	46	Socialistisk Folkeparti (SF)	7
Dansk Folkeparti (DF)	37	Det Konservative Folkeparti (KF)	6
Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	34	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Enhedslisten (EL)	14	Tjóðveldi (T)	1
Liberal Alliance (LA)	13	Javnaðarflokkurinn (JF)	1
Alternativet (ALT)	10	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	1
Radikale Venstre (RV)	8		

Oversigt over bilag vedrørende L 67

Bilagsnr.	Titel
1	Hørings svar og høringsnotat, fra energi-, forsynings- og klimaministerne
2	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
3	1. udkast til betænkning
4	2. udkast til betænkning