

Ændringsforslag stillet den xx. februar{FREMSAT} inden for betænkningen

## Ændringsforslag

### til 2. behandling af

#### 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 statsligt udbud til havvindmøller)

[af klima-, energi- og bygningsministeren]

#### Til § 1

1) Efter nr. 7 indsættes som nyt nummer:

»01. I § 3 indsættes som *stk. 10*:

*Stk. 10.* I perioden fra den 1. april 2012 til den 31. december 2012 er virksomheder, der leverer dieselolie til jernbanedrift undtaget for forpligtelsen i § 3, stk. 1 for den mængde dieselolie, der leveres til jernbanedrift.«

[Virksomheder undtages for iblandingsforpligtelse resten af 2012 for den mængde dieselolie, der leveres til jernbanedrift]

#### Til § 3

2) Paragraffen affattes således:

#### »§ 3

*Stk. 1.* Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* § 3, stk. 2, 2. pkt. har virkning fra den 1. januar 2013 for så vidt angår diesel, der sælges til jernbanedrift.«

[Ændring af ikrafttrædelsesbestemmelse og indførelse af overgangsbestemmelse.]

### B e m æ r k n i n g e r

#### Til nr. 1

DSB har oplyst, at det kan være problematisk at overgå til anvendelse af biobrændstoffer pr. 15. marts 2012, da anvendelsen af biobrændstoffer medfører en risiko for blandt andet ødelagte brænd-

stofslanger i togmotorer m.m., hvilket vil kunne medføre forstyrrelser i togdriften. DSB har derfor anmodet om en tilpasningsperiode, der løber frem til 1. januar 2013.

En imødekommelse heraf, jævnfør ændringspunkt nr. 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 for 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 markedet. Denne forhøjede pris vil formentligt 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 aftagerer, 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 samtidigt 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 jernbandedrift fra den samlede iblandingsforpligtelse på 5,75 pct. biobrændstof frem til 1. januar 2013, hvorefter det samlede iblandingskrav igen vil være 5,75 pct. Ændringsforslaget er en konsekvens af ændringspunkt nr. 2 om undtagelse af iblandingsforpligtelse for jernbanedrift.

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

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

#### Til nr. 2

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 blandt andet ødelagte brændstofslanger i togmotorer m.m. En øjeblikkelig iblanding af biobrændstoffer vil derfor kunne medføre forstyrrelser i togdriften.

Det er samtidigt oplyst, at efter modifikationer af togmateriellet vil det kunne anvende biobrændstoffer. Modifikationerne vil blandt andet omfatte udskiftning af 7.500 slanger i brændstofs-systemerne. En sådan udskiftning kan ikke ske samlet, men må både af hensyn til materiel-situationen 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.

Med den foreslåede bestemmelse ændres ikrafttrædelsestidspunktet, således, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende. For at imødegå uregelmæssigheder i togdriften foreslås det endvidere, at jernbanedrift undtages fra kravet om iblandingsforpligtelse i § 3, stk. 2, 2. pkt. frem til den 31. december 2012. Undtagelsen vil altså ikke være gældende fra den 1. januar 2013.