

Beslutningsforslag nr. B 45. Fremsat den 15. november 1995 af Peter Hansen-Nord (V), Mariann Fischer Boel (V), Niels J. Langkilde (KF), Eva Møller (KF), Kim Behnke (FP) og Aage Brusgaard (FP)

## Forslag til folketingsbeslutning om reduktion af afgiftsniveauet for brændstoffer baseret på biomasse

Folketinget pålægger regeringen at fremme udviklingen og anvendelsen af miljøvenlige brændstoffer baseret på biomasse ved at differentiere afgifterne, således at biobrændstoffer kun pålægges højst 10 pct. af afgifterne på de fossile brændstoffer, de erstatter. Afgiftsfritagelsen skal over en årrække reduceres i takt med, at brændstoffernes konkurrenceevne forbedres gennem en reduktion af produktionsomkostningerne, og at prisen på fossile brændstoffer eller energiafgifterne stiger.

Afgiftsdifferentieringen skal indgå i et forsøgs- og udviklingsprogram, der spænder fra grundlagsskabende forskning over delprocesudvikling i pilotskala til demonstrationsprojekter med afprøvning og afsætning i storskala, således at der gives afgiftsfritagelse for et begræn-

set antal demonstrationsprojekter med produktion af ætanol og biodiesel.

Folketinget pålægger samtidig regeringen at arbejde for, at Ministerrådet vedtager forslaget til direktiv om punktafgiftssatsen for motorbrændstoffer fremstillet af landbrugsprodukter (Scrivenerdirektivet).

Afgiftsdifferentieringen skal muliggøre en opfyldelse af Folketingets målsætning i Transporthandlingsplanen (1990) og Trafik 2005 (1993) om en stabilisering af transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip i år 2005 og en reduktion på 25 pct. i år 2030. Forslaget vil endvidere bidrage til reduktion i udslippet af sundhedsskadelige stoffer i bymiljøet samt stimulere en erhvervsmæssig udvikling, der vil have en betydelig beskæftigelsesmæssig betydning.

## Bemærkninger til forslaget

Beslutningsforslaget er med små ændringer identisk med forslag til folketingsbeslutning om reduktion af afgiftsniveauet for brændstoffer baseret på biomasse (B 95), Folketingsåret 1994-95. Der henvises herom til Folketingstidende, tillæg A s. 2578 og forhandlingerne s. 4217 og 4947.

Danmark har med Transporthandlingsplanen (1990) og Trafik 2005 (1993) vedtaget en målsætning om at stabilisere transportsektorens udslip af drivhusgassen CO<sub>2</sub> i år 2005 på niveau med 1988 samt en yderligere reduktion på 25 pct. inden 2030. Endvidere skal udslippet af en række andre miljø- og sundhedsskadelige stoffer reduceres betydeligt.

Inden for EU udgør landevejstransporten over 80 pct. af det samlede transportenergiforbrug, som fuldstændig er baseret på olieprodukter (benzin og diesellole). Transportsektoren står for ca. en femtedel af det samlede danske energiforbrug og også en femtedel af det samlede danske CO<sub>2</sub>-udslip. Hertil kommer væsentlige sundheds- og miljømæssige problemer lokalt og regionalt, hvor transportsektoren er den væsentligste kilde til udslip af kulbrinter, kulmonoxid, partikler, kvælstoffer og en række andre stoffer.

Ifølge den trafikpolitiske redegørelse Trafik 2005 er persontransporten steget med 75 pct. siden 1970. Den forventes at stige yderligere med 25 pct. i perioden fra 1990 til 2005. I den samme periode forventes godstransporten at ville stige med ca. 40 pct. Dermed er transportsektorens energiforbrug i modsætning til det øvrige energiforbrug fortsat stigende. Transportsektoren har derfor ikke bidraget til at reducere det danske CO<sub>2</sub>-udslip.

Der sker løbende en forbedring af køretøjernes brændstofeffektivitet. Den kan imidlertid ikke opveje stigningen i transportsektoren. Derfor er det nødvendigt at tage andre instrumenter i anvendelse.

Indførelse af skærpede krav til de fossile brændstoffer kan reducere udslippet af sundhedsskadelige stoffer. Det har imidlertid ingen indflydelse på CO<sub>2</sub>-udslippet.

Afgifter på brændstoffer skal være meget høje for at have en mærkbar adfærdsregulerende effekt. Den

væsentligste miljømæssige gevinst vil derfor opnås ved delvis anvendelse af det opkrævede provenu til fremme af miljøvenlige teknologier, brændstoffer og transportsystemer.

Brændstoffer baseret på fornyelige råvarer: alkoholer (ætanol, metanol) og vegetabiliske olier har en betydelig miljømæssig effekt gennem reduktion af udslippet af drivhusgasser og andre miljøskadelige stoffer. CO<sub>2</sub>-emissionen kan således reduceres med op til 90 pct., og skadelige stoffer kan reduceres med op til 25 pct. Biobrændstoffernes reduktion af udslippene supplerer andre tiltag i form af bedre brændstoføkonomi, katalysatorer m.v.

Biobrændstoffer kan anvendes i den eksisterende bil- og motorpark og uden tab af komfort for bilisterne. Biobrændstoffer kan endvidere distribueres i de eksisterende systemer, hvorved der hurtigt vil kunne opnås en effekt på transportsektorens miljøproblemer. Biobrændstoffer vil derigennem kunne have et betydeligt større potentiale end elbiler og brint, som først vil være realistiske alternativer et stykke ind i næste årtusind, og det kræver, at køretøjerne udskiftes.

Produktion af biobrændstoffer vil endvidere medvirke til at opretholde og igangsætte ny aktivitet inden for landbruget og industrien. Denne aktivitet vil primært forekomme i landdistrikterne og kan dermed bidrage til at opfylde målsætningerne i Folketingets handlingsplan for landdistrikterne gennem skabelse af et betydeligt antal arbejdspladser. Det er vurderet, at produktion af biobrændstof svarende til 5 pct. af det danske brændstofmarked vil skabe ca. 1.200 permanente danske arbejdspladser.

Der sker en betydelig satsning på biobrændstoffer i mange andre lande. I USA har der gennem flere år været en konstant produktion af 3½ mia. liter ætanol årligt. Med de seneste krav til reduktion af miljøproblemerne i de større amerikanske byer vil denne produktion blive forøget til 6½ mia. liter årligt. I Brasilien kører en tredjedel af bilparken på ren ætanol, og der er mindst 20 pct. ætanol i al benzin.

I Europa er der en stigende produktion af ætanol og additiver baseret på ætanol. I Frankrig opføres så-

ledes 2 meget store anlæg, og i Stockholm har man i flere år haft 32 busser kørende på ren ætanol med henblik på at forbedre bymiljøet. Det er besluttet at øge antallet til over 80.

Der sker også en meget voldsom udvidelse af produktionskapaciteten til produktion af biodiesel i en række lande som Frankrig, Italien, Tyskland, Sverige, Belgien m.fl. Med GATT-aftalen er der lagt loft over produktionen af biodiesel i Europa. Det er vigtigt, at der sikres dansk landbrug en andel af den europæiske non food-rapskvote gennem iværksættelse af en dansk produktion og anvendelse.

Det er muligt at producere biobrændstoffer med kendt teknologi, men produktionsprisen for biobrændstoffer er højere end for de fossile brændstoffer, de kan erstatte. Der er derfor behov for en støtte i form af en delvis afgiftsfritagelse. Det er derfor indført i de ovennævnte lande.

Gennem en målrettet forsknings- og udviklingsindsats kan produktionsprocesserne imidlertid forbedres, hvorved produktionsomkostningerne kan reduceres og biobrændstoffernes konkurrenceevne forbedres, samtidig med at de miljømæssige forhold forbedres yderligere. I USA er produktionsprisen for ætanol således reduceret fra ca. 6 kr. pr. liter til under 2 kr. pr. liter, samtidig med at energiforbruget til destillation er reduceret med 90 pct.

Anvendelse af biomasse i transportsektoren er i Danmark hidtil vurderet at være dyrere end anden anvendelse af biomasse. Dette skyldes primært, at vurderingerne baseres på antagelser om produktionsøkonomien i gamle og eksisterende teknologier. Med de reduktioner, der kan forventes i produktionsomkostningerne, vil omkostningerne til fortrængning af CO<sub>2</sub> ved hjælp af biobrændstoffer imidlertid kunne reduceres ned mod niveauet for anden anvendelse af biomasse. Hertil kommer, at anvendelse af biomasse i transportsektoren medfører en betydelig reduktion i andre emissioner end CO<sub>2</sub>. Det er derfor ikke rimeligt at pålægge CO<sub>2</sub>-fortrængningen hele merudgiften ved biobrændstoffer i forhold til fossile brændstoffer.

Gennem en målrettet indsats vil transportsektoren kunne begynde at bidrage til de miljømæssige målsætninger, der er vedtaget. Dette kræver etablering af de økonomiske rammer for en erhvervsmæssig deltagelse i konkrete udviklingsprojekter, der kan udnytte og forbedre de miljømæssige perspektiver og skabe en platform for en dansk industriel udvikling.

Differentiering af afgifterne vil kunne give det nødvendige incitament til, at private virksomheder vil deltage i udviklingsarbejdet. Herigennem vil der kunne udvikles en ny dansk industri, som det er set

inden for bl.a. biogas, vind og kraftvarmeteknologier. Gennem en afgiftsfritagelse for biobrændstoffer vil der ske en ligestilling mellem flydende brændstoffer og anden biomasseanvendelse, vindkraft og naturgas.

Trafikministeriet har vurderet, at en stigning i benzinpriserne på 1 pct. vil reducere forbruget af brændstof og dermed CO<sub>2</sub>-emissionen med ca. 0,4 pct. Ved tilbageførsel af denne afgift i form af tilskud til markedsføring af ætanol vil der imidlertid kunne opnås en yderligere reduktion i CO<sub>2</sub>-udslippet på 2-3 pct. Det betyder, at den væsentligste miljømæssige gevinst for energiforbruget ikke er afgiftens størrelse, men anvendelsen af det opkrævede provener.

Biobrændstoffer kan på grund af de råvaremæssige begrænsninger kun erstatte en mindre andel af det samlede forbrug af fossile brændstoffer, men det vil alligevel kunne bidrage væsentligt til den reduktion i CO<sub>2</sub>-udslippet, som er nødvendig for at opfylde Danmarks målsætning om en stabilisering af udslippet i år 2005.

Inden for EU's program for vedvarende energi er det målet, at biobrændstoffer i år 2005 skal dække 5 pct. af brændstofmarkedet. I praksis vil biobrændstoffer eller additiver baseret på biomasse kun udgøre en mindre andel af markedet, da der inden for en årrække alene bør iværksettes et begrænset demonstrationsanlæg til udvikling af produktionsteknologien og gennemførelse af forsøg med markedsføring. En kvote på 65 mio. liter inden for et antal demonstrationsprojekter vil give mulighed for den nødvendige udviklingsindsats.

En afgiftsfritagelse for biobrændstoffer vil svare til det system, man i øvrigt har med hensyn til biomasse og vedvarende energi, hvor der udbetales et beløb pr. produceret kilowatttime på halmbaserede kraftvarmeværker, biogasanlæg, vindmøller og naturgasfyrede kraftvarmeanlæg.

Afgiftslempelsen bør aftrappes over en årrække som foreslået i forslaget til direktiv om punktagiftsatsen for motorbrændstoffer baseret på biomasse (Skrivnerdirektivet) med henblik på at fremme virksomhedernes incitament til at reducere produktionsomkostningerne yderligere. Derigennem vil der kunne skabes en sund industri.

Der er en række industrielle danske aktører, som er interesserede i at iværksætte en produktion og deltage i det videre udviklingsarbejde, der vil kunne placere Danmark som en foregangs nation inden for biobrændstoffer på samme måde, som det er sket med andre former for vedvarende energi: vindkraft, biogas, kraftvarme.

Det er vigtigt, at der kommer fælles europæiske regler for afgiftspolitikken for biobrændstoffer. Derfor må den danske regering arbejde for, at Scrivener-direktivet vedtages.

Den hidtidige danske politik på biomasseområdet har primært fokuseret på faste brændsler. Det er imidlertid vigtigt, at mulighederne for produktion af flydende brændstoffer bliver stimuleret med henblik på, at transportsektoren også kan bidrage til opfyldelsen af CO<sub>2</sub>-målsætningen.

Med henblik på at opnå de optimale miljømæssige fordele ved biobrændstofferne og samtidig hindre, at råvaretilvejebringelsen får væsentlige negative miljømæssige konsekvenser, skal demonstrationsprojekterne følges op af et målrettet udviklings- og vidensopsamlingsprogram.

Det tværministerielle embedsmandsudvalg vedrørende energiafgrøder og Teknologinævnets projekt vedrørende biomasse til energiformål har konkluderet, at det er muligt at dyrke energiafgrøder på en miljømæssigt forsvarlig måde på en betydelig del af det braklagte areal, som herigennem kan nyttiggøres til gavn for landbruget og for beskæftigelsen og miljøet.

Produktion af afgrøder og udnyttelse af restprodukter fra land- og skovbrug til produktion af flydende brændstoffer vil kunne medvirke til udviklingen af et bæredygtigt landbrug med en integreret produktion af fødevarer, foder, industrielle højeværdiprodukter, brændstoffer og energi. En sådan integreret produktion ville stille dansk landbrug i en gunstig konkurrencemæssig position og give dansk miljøpolitik en fremtrædende placering.

#### *Provenumæssige konsekvenser*

De provenumæssige konsekvenser vil kunne styres derved, at der kun gives afgiftsfritagelse til produktionen fra et begrænset antal udviklingsanlæg. En sådan afgiftsfritagelse vil være tilladt inden for rammerne af EU's mineraloliedirektiv, som pålægger samme afgifter på biobrændstoffer som de fossile brændstoffer, de erstatter.

De provenumæssige konsekvenser for finansåret 1996 vil ikke overstige 50 mio. kr., da det vil tage tid at vurdere og iværksætte projekterne.