

Beslutningsforslag nr. B 165. Fremsat den 28. marts 2001 af Flemming Kofod-Svendsen (KRF), Ole M. Nielsen (KRF), Jann Sjursen (KRF) og Tove Videbæk (KRF)

Forslag til folketingsbeslutning

om fritagelse for energiafgifter for koldpresset planteolie og bioethanol til transportformål

Regeringen pålægges at fremsætte et lovforslag, som fritager koldpresset planteolie og bioethanol for energiafgifter, når det anvendes til transportformål.

Forslaget finansieres ved at pålægge planteolie, der erstatter fyringsolie, mineralolieafgift og kuldioxidafgift. Resten af udgiften ved forslaget kan f.eks. finansieres ved en stigning i mineralolieafgiften på benzin.

Der skal indføres en passende overgangsordning til den, der har investeret i anvendelse af planteolie til fyringsformål ud fra det eksisterende lovgrundlag.

Afgiftsfritagelsen skal gradvist afvikles over en årrække i takt med billigere produktionsteknologi for biobrændstoffer, højere energiafgifter på benzin og diesel samt højere priser på fossile brændstoffer.

Bemærkninger til forslaget

Baggrund

Fra 1988 til 1999 steg CO₂-udledningen på transportområdet med 20 pct., hvilket ikke er i overensstemmelse med klimamålsætningen om stabilisering af CO₂-udslippet på transportområdet i år 2005 i forhold til 1988. Forslagsstillerne finder det derfor vigtigt, at der gennemføres forslag, som kan medvirke til at reducere CO₂-udledningen på transportområdet.

Ved anvendelse af planteolie og bioethanol til transportformål skal der betales energiafgifter. Det gælder, selv om både planteolie og bioethanol er CO₂-neutrale energikilder. Anvendes planteolie derimod til fyring som erstatning i oliiefyr, skal der ikke betales energiafgifter. På grund af afgiftsfritagelsen til fyringsformål anvendes rapsolie i overvejende grad til fyringsformål.

Forslagsstillerne finder, det er udtryk for en forkert prioritering at anvende planteolie til fyringsformål, hvor der er mange CO₂-neutrale energikilder til rådighed. I stedet bør planteolien anvendes til transportformål, hvor der kun er få CO₂-neutrale energikilder til rådighed.

Forslagsstillerne finder det rimeligt, at forureneren skal betale for belastning af miljøet ved udledning af CO₂ og andre miljøfarlige stoffer ved f.eks. at betale energiafgifter. Men det er ikke rimeligt, at der skal betales energiafgifter af biobrændstoffer, der er CO₂-neutrale energikilder.

Ved i en periode at fritage bioethanol og koldpresset planteolie for energiafgifter gøres det mere fordelagtigt at anvende de nævnte biobrændstoffer, hvilket vil give mulighed for at udvikle teknologier, der kan reducere produktionsomkostningerne. Efter en årrække, når en forbedret teknologi er til stede, kan produktionsomkostningerne eventuelt reduceres, og energiafgifterne på biobrændstofferne kan gradvist genindføres.

Dertil kommer, at fritagelse af biobrændsler til transportformål for energiafgifter vil nedbringe emissionen af skadelige stoffer, især svovl fra biler, hvilket vil være gavnligt for sundheden i byerne.

Der har været argumenteret mod dyrkning af energiafgrøder, eftersom der herved anvendes landbrugsjord, som i stedet kunne være anvendt til dyrkning af fødevarer. Med de landbrugsmæssige omlægninger, der under alle omstændigheder vil være nødvendige i forbindelse med udvidelsen af EU, er overvejselsens relevans dog stærkt svækket.

Beskrivelse af forskellige typer biobrændstoffer

Koldpresset planteolie

Koldpresset planteolie er et vegetabilsk produkt, der ikke indeholder miljøfarlige tilsætningsstoffer. Koldpresset planteolie fremstilles ved et minimalt energiforbrug.

I Tyskland sælges koldpresset rapsolie afhængigt af kvantum for 2,80-4,00 kr./l eksklusiv moms og eksklusiv afgift. Ulempen ved at anvende koldpresset planteolie er, at motoren skal omstilles til at køre på planteolie, hvilket typisk koster omkring 15.000 kr. for en 4-cylindret motor. Ved gør-det-selv-arbejde vil en omstilling koste omkring 4.000-5.000 kr.

Ved produktion af koldpresset planteolie, f.eks. rapsolie, fremkommer der endvidere rapskage til proteinfoder til husdyr og halm, der f.eks. kan anvendes til fyringsformål.

Bioethanol

Bioethanol er fremstillet ved gæring af kulhydrater fra plantemateriale. De mest lovende råstoffer er melleasse, der er et biprodukt fra sukkerproduktion. Også halm/gylle kan indgå ved produktion af bioethanol.

Bioethanol kan primært bruges til iblanding i benzinen, eller ren bioethanol kan bruges som brændstof til såvel dieselmotorer som specielle benzinmotorer.

Eksisterende benzindrevne personbiler kan uden modifikationer køre med op til 10 pct. ethanol blandet i benzinen. Derudover producerer f.eks. Ford de såkaldte FFV-biler (Flexible Fuel Vehicles), som uden mekanisk omstilling kan køre på bioethanol i alle blandingsforhold 0-100 pct. Det er også muligt at iblande bioethanol i dieselolie ved anvendelse af

emulgatorer. I 2001 påregnes iværksat forsøg med diesellastbiler, der uden modifikation af motorerne skal køre med 10 pct. blanding af bioethanol i dieselolien.

I Brasilien har bioethanol været anvendt i årtier, og flere hundrede tusind almindelige benzinbiler af gængse mærker, blot med modificeret karburator, kører på 100 pct. bioethanol.

EU-krav vedrørende damptrykket for benzin medfører, at det i Danmark i sommerhalvåret vil være problematisk at blande ethanol i benzin. En løsning på problemet kan være at få dispensation fra EU til at øge damptrykket for benzin, som Sverige og England har det. Ved anvendelse af 100 pct. ethanol vil der ikke frigives benzindampe, hvorfor EU-krav om damptryk ikke har betydning.

Ifølge Kalundborgegnens Erhvervsråd kan bioethanol i det billigste alternativ fremstilles til en produktionspris på 2,60 kr./l. Ifølge Energistyrelsen skal der dog kompenseres for, at energiindholdet i en liter ethanol kun er 60 pct. i forhold til benzin, hvilket vil medføre, at den reelle produktionspris med samme energiindhold som benzin er 4,40 kr./l.

Biodiesel

Biodiesel er planteolie, hvor glycerinen er fjernet ved metylesterbehandling, og kan anvendes i en række dieselmotorer uden konvertering. Der er ingen væsentlig forskel på motoremissionerne mellem biodiesel og koldpresset planteolie.

Produktet er dog miljømæssigt problematisk i modsætning til koldpresset planteolie, både i forhold til håndtering og udslip til grundvand og miljø samt i øvrigt ved opbevaring.

Desuden oplyser Nordvestjysk Folkecenter for Vedvarende Energi, at det samlede energiforbrug ved produktionen af biodiesel opgjort ifølge Energistyrelsens metode er dobbelt så stort som for koldpresset planteolie.

Set i forhold til det større energiforbrug, der medgår til at fremstille biodiesel i forhold til koldpresset planteolie, og set i forhold til de begrænsede ressourcer af biomasse, der er til rådighed i Danmark, foreslås det, at biodiesel til transportformål ikke fritages for mineralolieafgift og CO₂-afgift.

EMBIO-rapporten

Det nævnes i Trafikministeriets publikation »Begrænsning af transportsektorens CO₂-udslip« fra marts 2000, at brug af biobrændsler er en meget dyr måde at reducere CO₂-udslippet på, og således ikke er et virkemiddel til reduktion af transportsektorens

CO₂-udslip. Konklusionen baserer sig på den såkaldte EMBIO-rapport fra 1997. I rapporten foretages beregninger af skyggepriser ved anvendelse af biodiesel og bioethanol til transportformål. Der har dog ikke været foretaget beregninger for koldpresset rapsolie.

Nordvestjysk Folkecenter for Vedvarende Energi har ved anvendelse af EMBIO-rapportens grundforudsætninger beregnet, at skyggeprisen for biodiesel i år 2000 er 123 kr./ton CO₂ og skyggeprisen for koldpresset rapsolie er -192 kr./ton CO₂. Den negative skyggepris for koldpresset rapsolie betyder, at den samfundsøkonomiske pris på koldpresset rapsolie faktisk er lavere end prisen på den tilsvarende mængde diesel.

EU's mineraloliedirektiv

Ifølge EU's mineraloliedirektiv er der fastsat minimumsafgiftssatser for de forskellige mineralolier.

Det er endvidere bestemt, at alternative drivmidler skal beskattes i forhold til det fossile drivmiddel, som det erstatter.

Ministerrådet kan dog med enstemmighed på forslag af Kommissionen give en medlemsstat tilladelse til at indføre fritagelser eller lempelser af midlertidig karakter, hvis særlige hensyn taler herfor.

Energiafgifter

Ifølge mineralolieafgiftsloven skal der betales afgift uanset typen af brændstof, der hældes på bilen. Mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 3, medfører, at biobrændstoffer til motorbrændstof beskattes efter den sats, der gælder for tilsvarende motorbrændstof. Det indebærer, at koldpresset planteolie skal beskattes som svovlfattig dieselolie, og at bioethanol skal beskattes som blyfri benzin.

Ifølge lov om kuldioxidafgift for visse energiprodukter skal der betales kuldioxidafgift af varer, der er afgiftspligtige efter mineralolieafgiftsloven. Der skal dog ikke betales kuldioxidafgift af benzin.

For planteolie, der erstatter diesel, skal der således betales både mineralolieafgift og kuldioxidafgift, og for bioethanol, der erstatter benzin, skal der betales mineralolieafgift.

Rapsolie, der anvendes som erstatning for fyringsolie, er fritaget for mineralolieafgift og kuldioxidafgift. Hvis rapsolien anvendes som brændstof i kraftvarmeanlæg, skal der dog betales afgift af den del, som bliver til varme, svarende til 60 pct. Desuden betaler forbrugerne elafgift af den strøm, der sælges gennem elværket.

Der er afgiftsfritagelse for dieselolie til busser i kollektiv trafik, hvilket medfører, at der ikke skal betales

afgift for anvendelse af biobrændstoffer til busser i kollektiv trafik. Men da produktionsprisen på såvel rapsolie som bioethanol vil være højere end produktionsprisen for dieselolie, er det alligevel billigst at anvende diesel.

Udenlandske erfaringer

I Tyskland er der ikke afgift på rapsolie som motorbrændstof. I Tyskland har man siden 1987 ombygget biler til at køre på ren planteolie. Flere tyske delstater giver tilskud på 50-70 pct. til ombygning af biler til at køre på planteolie.

I Sverige kan regeringen give nedsættelse eller fritagelse for energiskat og kuldioxidskat på brændsler, som anvendes i pilotprojekter, som har til formål at udvikle mere miljøvenlige brændsler.

Under denne ordning har ethanolet i blandingsproduktet E 85, der består af 85 pct. ethanol og 15 pct. benzin, fået skattefritagelse. Et antal tankstationer er endvidere blevet oprettet i Sverige, der giver mulighed for at blande bioethanol i benzinen. I visse andre forsøgsordninger beskattes ethanolet med 90 øre pr. liter.

I Sverige er der en lidt højere specifikation for damptrykket, idet hele Sverige er kategoriseret som arktisk område. Også Storbritannien følger samme lempede regler som arktiske lande.

Miljømæssige forhold

Ved at anvende planteolie og bioethanol i stedet for diesel opnås en række miljømæssige fordele. Mængden af svovl i udstødningen reduceres til næsten nul i modsætning til sædvanlig diesel, der har en betydelig udledning af svovl. Desuden er biobrændstoffer CO₂-neutrale. Partikelmængden for planteolie er dog den

samme som for diesel. For så vidt angår bioethanol, er der et meget lavt partikelindhold i emissionen.

Vinterraps indgår i det økologiske jordbrug, og i et konventionelt landbrug hører afgrøden ifølge Bicheludvalgets rapport til de mindst pesticidkrævende.

Det fremgår af svenske medier, at rapsolie sammenlignet med dieselolie danner ti gange så mange flygtige kulbrinter, der er kræftfremkaldende. I den svenske undersøgelse er målingerne foretaget i en ovn ved lave temperaturer og ikke i en motor. Desuden har man anvendt biodiesel, men ikke koldpresset rapsolie. Undersøgelsen giver dermed intet grundlag for at antage, at forbrænding af koldpresset rapsolie er mere sundhedsfarligt end diesel.

Økonomiske konsekvenser

Det antages, at provenutabet ved at fritage planteolie for mineralolieafgift og kuldioxidafgift helt eller delvist opvejes af det merprovenu, der følger af, at planteolie til fyringsformål pålægges mineralolieafgift og kuldioxidafgift.

Et yderligere provenutab kan eventuelt finansieres ved at forhøje afgifterne på benzin. Bilister, der anvender benzin iblandet ethanol med f.eks. 5 pct. eller 10 pct., vil sandsynligvis ikke blive påvirket af afgiftsstigningen, fordi den vil blive modvirket af en afgiftsfritagelse for den del af brændstoffet, der indeholder bioethanol. Benzinafgifterne vil kunne forøges med omkring 20 øre, uden at det fører til en afgiftsstigning for de bilister, der anvender 5 pct. iblanding af bioethanol i benzinen. Den konkrete stigning i benzinafgifterne afhænger af forslagens samlede provenutab.

Forslaget vil således kunne gennemføres, uden at det fører til merudgifter for det offentlige.

Skriftlig fremsættelse

Flemming Kofod-Svendsen (KRF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om fritagelse for energiafgifter for koldpresset planteolie og bioethanol til transportformål.

(Beslutningsforslag nr. B 165).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.