

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.