

Bemærkninger til forslaget

Almindelige bemærkninger

Olieforbruget vokser kraftigst i transportsektoren i Danmark så vel som i resten af verden. I EU-15 forventes CO₂-emissionerne at vokse med 50 pct. i perioden 1990-2010 til 1.113.000.000 t. Olieafhængigheden er på 98 pct. i transportsektoren i EU. De små gevinster i energieffektiviteten i nye bilmodeller spises op af væksten i transportarbejdet. Der er derfor behov for både at forbedre transportens energieffektivitet, minimere unødvendigt transportarbejde gennem satsning på bedre kollektiv trafik m.v. og i videst mulig udstrækning at erstatte olie med andre brændsler.

Dette beslutningsforslag handler primært om transportsektorens brændstofforbrug og potentialet for at erstatte en del af olien i transportsektoren med fornybar energi i form af biobrændsler. Biobrændslerne kan skaffe et pusterum i en mellempriode frem til det tidspunkt, hvor olien og forbrændingsmotorerne er erstattet af brændselsceller og »zero emission«-teknologier med el og brint som energibærere i hovedparten af transportarbejdet.

Man kan ikke løse transportsektorens miljøproblemer alene ved hjælp af biobrændstoffer. Biobrændsler kan bidrage med brændsler, der i et vist omfang kan betegnes som CO₂-neutrale. Men produktionen af biobrændsler vil potentielt optage store arealer og påvirke naturens mangfoldighed, hvis de produceres direkte på afgrøder og ikke kun på restprodukter. Det er derfor vigtigt, at råstofferne belastning minimeres. Socialistisk Folkeparti mener, at biobrændsler skal produceres ud fra organiske restprodukter og organisk affald fra landbrug, jordbrug, industri og husholdninger og ikke på basis af etårige energiafgrøder, med mindre væsentlige dele af afgrøden anvendes til foder eller fødevarer. SF mener derudover ikke, at biobrændstofferne skal afgiftsfrigtages ud over differentiering i forhold til CO₂- og energiindhold. Transporten er uanset brændselsvalg årsag til mange andre omkostninger ud over klimapåvirkningen, som begrunder en fortsat afgift. I stedet foreslås påbud om mindsteindhold af biobrændstof i benzin og diesel.

Afgrøder til produktion af biobrændstoffer vil optage 4-13 pct. af det samlede landbrugsareal i EU-25 afhængigt af afgrødevalg og den teknologiske udvikling, hvis målsætningen på 5,75 pct. skal nås. Raps er den mest arealkrævende afgrøde, og anvendelse af biodiesel vil kræve filtre på dieselmotorer for at fjerne partikelforureningen. Erstatning af hele dieselforbruget i Danmark med biodiesel vil således kræve 30-40 pct. af det nuværende landbrugsareal, hvorimod anvendelse af restprodukter som halm, resttræ m.v. til produktion af bioætanol og dimetylæter (DME) ikke i samme grad har et areal- og dermed et biodiversitets- og sprøjtemiddelproblem som biodiesel.

Regeringen bør arbejde for at fjerne handelsrestriktioner, også når det gælder alternativer til olie. Dette vil betyde større import af ætanol, sandsynligvis fra Brasilien. Ætanol kan i dag fremstilles til en pris af 3,75 kr./l i EU. Et projekt om en fabrik i Sønderjylland regner med en pris fremover på 3,40 kr./l. Det er på grundlag af raps, sukkerroer m.v. Til sammenligning kan Sverige importere ætanol fra Brasilien til knap 3 kr./l leveret i svensk havn inklusive omkostninger, forsikring og fragt. Det omfatter 0,76 kr./l i told. Eksklusive told ville prisen altså være ca. 2,20 kr./l.

Med en råoliepris på 60 USD/tønde er benzinprisen fra raffinaderi på 2,70 kr./l. Ætanol har imidlertid en mindre brændværdi end benzin. Nævnte benzinpris svarer til en pris på 1,72 kr./l ætanol. Da ætanol er fritaget for CO₂-afgift, skal der lægges 22 øre til denne omregnede benzinpris, der så bliver på 1,94 kr./l.

Konklusionen er:

- Brasiliansk ætanol er konkurrencedygtigt, selv om EU opfører sig groft protektionistisk også i dette spørgsmål.
- Hvis man fjernede tolden, ville der næsten ingen prisforskel være. Et krav om 10 pct. ætanol (opgjort som brændværdi) vil koste ca. 1,60 kr. + moms pr. tankfuld (40 l x 10 pct. x prisforskel på 26 øre x 1/0,64 (korrektur for energieffektivitet)).

Det bemærkes i øvrigt, at tilsætning af ætanol til benzin vil overflødiggøre tilsætningsstoffer som MTBE og andre stoffer, der i dag tilsættes for at kom-