

til samme pris som blyfri 95 oktan benzin. Det er efter forslagsstillernes mening et godt initiativ. Men salget har været begrænset, hvilket peger på, at det er nødvendigt med en politisk beslutning for at sikre det markedstræk, der skal sikre investeringer i biobrændstoffer. Vi finder det heller ikke relevant at fremme salget gennem afgiftslettelser ud over den fritagelse for CO₂-afgift, som allerede gælder. Yderligere afgiftslettelser vil være en dyr og unødvendig løsning.

Forslagsstillerne har en forventning om, at andengenerationsbiobrændstoffer, når de kommer på markedet, vil være konkurrencedygtige, men finder det samtidig vigtigt, at regeringen forbereder en politik for, hvordan det sikres, at det bliver andengenerationsbrændstofferne, der kommer til at blive dominerende på markedet.

Bemærkninger til forslagets enkelte punkter

Ad 1. EU's biobrændstofdirektiv

Ifølge EU's biobrændstofdirektiv skal medlemslandene sikre, at en minimumsandel af biobrændstoffer og andre fornyelige brændstoffer markedsføres i deres lande. Dette er reelt blevet til en anbefaling af, at medlemslandene sikrer en minimumsandel på 2 pct. pr. 31. december 2005 og 5,75 pct. pr. 31. december 2010. Den danske regering har meddelt Europa-Kommissionen, at den danske målsætning er 0,1 pct., hvilket formentlig vil føre til en sag mod Danmark for ikke at leve op til direktivet.

Ifølge direktivet er det muligt at påbyde olieselskaberne, at en bestemt andel af salget skal være biobrændstoffer. Spørgsmålet om, hvorvidt biobrændstoffer skal tilsættes samtlige tankanlæg med en vis procentandel, eller om der f.eks. skal udbydes forskellige produkter, herunder E85 (85 pct. bioætanol og 15 pct. benzin) er op til en forhandling. E85 kan kun anvendes i biler, der er tilpasset dette brændstof. I Sverige kører et stigende antal biler på E85.

Førstegenerationsbiobrændstoffer er ikke CO₂-neutrale, og perspektivet er derfor ikke at blive hængende i denne teknologi, men at sætte skub i en udvikling, hvor andengenerationsbrændstofferne kommer på markedet hurtigst muligt. Der er desuden ganske stor forskel på miljøgevinsten ved forskellige typer af biobrændstoffer. Raps, der kan anvendes til produktion af biodiesel, er en meget arealkrævende afgrøde. Dette kan illustreres ved, at erstatning af hele dieselforbruget i Danmark med biodiesel produceret på raps vil forudsætte, at 30-40 pct. af det nuværende landbrugsareal anvendes til dette formål, hvorimod anvendelse af restprodukter som halm og flis til produktion af bio-

ætanol og dimetylæter (DME) ikke i samme grad har et areal- og dermed et biodiversitets- og sprøjtemiddelproblem. Det Europæiske Miljøagentur vurderede i 2004, at det vil beslaglægge mellem 4 pct. og 13 pct. af det samlede landbrugsareal i EU-25, hvis der skal tilsættes 5,75 pct. biobrændstoffer under forudsætning af, at de udelukkende produceres i EU og med førstegenerationsteknologier. Det laveste tal er vurderet på baggrund af en lige blanding af sukkerroer og træmasse, det højeste tal på baggrund af raps, der ud fra alle parametre (kunstgødning og brug af pesticider) er et dårligt valg til produktion af biobrændstoffer. Det er derfor vigtigt, at regeringens forhandling med olieselskaberne sker på baggrund af en vurdering af, hvilke biobrændstoffer der har den bedste miljøeffekt.

Der er udmærkede argumenter for, at afgrøderne og/eller restprodukterne til biobrændstoffer primært bør komme fra nærområderne, og EU's lande har gode muligheder for at byde på store mængder af restprodukter og energiafgrøder, der ikke belaster biodiversiteten. Men det er samtidig vigtigt, at brugen af biobrændstoffer ikke anvendes som argument for at opretholde en beskyttelsestold over for producenter i andre lande som f.eks. Brasilien, der i dag er storproducent af bioætanol. Regeringen bør derfor arbejde for, at den nuværende told fjernes, ligesom regeringen har arbejdet for at undgå EU's told på tøj og sko.

Ætanol fremstilles i dag til en pris på ca. 3,75 kr./l i EU. Nogle investorer regner med en pris fremover på 3,40 kr./l. 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.

Ætanol er i dag kun marginalt dyrere end benzin, som følgende prisseksempl illustrerer: Ifølge transport- og energiministerens svar af 7. april 2006 på spørgsmål nr. 6 til beslutningsforslag nr. B 20 er benzinprisen fra raffinaderi på 2,70 kr./l ved en råoliepris på 60 USD/tønde. 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 for at gøre den sammenlignelig med den afgiftsbelagte benzinpris. Break even-prisen på ætanol er altså i dette prisseksempl 1,94 kr./l, hvilket kun ligger 26 øre under den brasilianske ætanolpris inklusive fragt og eksklusive told. Det skal bemærkes, at den konkurrencedygtige pris ikke kan anses som et udtryk for miljømæssigt uforvarselige dyrkningsmetoder i Brasilien.