

Bemærkninger til forslaget

Danmark har med Transporthandlingsplanen (1990) og Trafik 2005 (1993) vedtaget en målsætning om at stabilisere transportsektorens udslip af drivhusgassen CO₂ i år 2005 på niveau med 1988 samt en yderligere reduktion på 25 pct. inden år 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 dieselolie). Transportsektoren står for ca. en femtedel af det samlede danske energiforbrug og også en femtedel af det samlede danske CO₂-udslip. Hertil kommer væsentlige sundheds- og miljømæssige problemer lokalt og regionalt, hvor transportsektoren er den væsentligste kilde til udslip af kulbrinter, kulilte, partikler, kvælstofilter 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 CO₂-udslip.

Der sker løbende en forbedring af køretøjernes brændstoffektivitet. 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 CO₂-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: alkohol (ethanol, methanol) og vegetabiliske olier har en

betydelig miljømæssig effekt gennem reduktion af udslippet af drivhusgasser og andre miljøskeadelige stoffer. CO₂-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 brændsøkonomi, 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. Hertil kommer, at de sidstnævnte løsninger 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 3,5 mia. liter ethanol årligt. Med de seneste krav til reduktion af miljøproblemerne i de større amerikanske byer vil denne produktion blive forøget til 6,5 mia. liter årligt. I Brasilien kører en tredjedel af bilparken på ren ethanol, og der er mindst 20 pct. ethanol i al benzin.

I Europa er der en stigende produktion af ethanol og additiver baseret på ethanol. I Frankrig opføres således 2 meget store anlæg, og i Stockholm kører 32 bybusser på ren ethanol med henblik på at forbedre bymiljøet. Der sker også en meget voldsom udvidelse af produktionskapaciteten til produktion af biodiesel i en række lande som Frankrig, Italien, Tyskland,