

ledes 2 meget store anlæg, og i Stockholm har man i flere år haft 32 busser kørende på ren ætanol med henblik på at forbedre bymiljøet. Det er besluttet at øge antallet til over 80.

Der sker også en meget voldsom udvidelse af produktionskapaciteten til produktion af biodiesel i en række lande som Frankrig, Italien, Tyskland, Sverige, Belgien m.fl. Med GATT-aftalen er der lagt loft over produktionen af biodiesel i Europa. Det er vigtigt, at der sikres dansk landbrug en andel af den europæiske non food-rapskvote gennem iværksættelse af en dansk produktion og anvendelse.

Det er muligt at producere biobrændstoffer med kendt teknologi, men produktionsprisen for biobrændstoffer er højere end for de fossile brændstoffer, de kan erstatte. Der er derfor behov for en støtte i form af en delvis afgiftsfritagelse. Det er derfor indført i de ovennævnte lande.

Gennem en målrettet forsknings- og udviklingsindsats kan produktionsprocesserne imidlertid forbedres, hvorved produktionsomkostningerne kan reduceres og biobrændstoffernes konkurrenceevne forbedres, samtidig med at de miljømæssige forhold forbedres yderligere. I USA er produktionsprisen for ætanol således reduceret fra ca. 6 kr. pr. liter til under 2 kr. pr. liter, samtidig med at energiforbruget til destillation er reduceret med 90 pct.

Anvendelse af biomasse i transportsektoren er i Danmark hidtil vurderet at være dyrere end anden anvendelse af biomasse. Dette skyldes primært, at vurderingerne baseres på antagelser om produktionsøkonomien i gamle og eksisterende teknologier. Med de reduktioner, der kan forventes i produktionsomkostningerne, vil omkostningerne til fortrængning af CO₂ ved hjælp af biobrændstoffer imidlertid kunne reduceres ned mod niveauet for anden anvendelse af biomasse. Hertil kommer, at anvendelse af biomasse i transportsektoren medfører en betydelig reduktion i andre emissioner end CO₂. Det er derfor ikke rimeligt at pålægge CO₂-fortrængningen hele merudgiften ved biobrændstoffer i forhold til fossile brændstoffer.

Gennem en målrettet indsats vil transportsektoren kunne begynde at bidrage til de miljømæssige målsætninger, der er vedtaget. Dette kræver etablering af de økonomiske rammer for en erhvervsmæssig deltagelse i konkrete udviklingsprojekter, der kan udnytte og forbedre de miljømæssige perspektiver og skabe en platform for en dansk industriel udvikling.

Differentiering af afgifterne vil kunne give det nødvendige incitament til, at private virksomheder vil deltage i udviklingsarbejdet. Herigennem vil der kunne udvikles en ny dansk industri, som det er set

inden for bl.a. biogas, vind og kraftvarmeteknologier. Gennem en afgiftsfritagelse for biobrændstoffer vil der ske en ligestilling mellem flydende brændstoffer og anden biomasseanvendelse, vindkraft og naturgas.

Trafikministeriet har vurderet, at en stigning i benzinpriserne på 1 pct. vil reducere forbruget af brændstof og dermed CO₂-emissionen med ca. 0,4 pct. Ved tilbageførsel af denne afgift i form af tilskud til markedsføring af ætanol vil der imidlertid kunne opnås en yderligere reduktion i CO₂-udslippet på 2-3 pct. Det betyder, at den væsentligste miljømæssige gevinst for energifgifter ikke er afgiftens størrelse, men anvendelsen af det opkrævede provenu.

Biobrændstoffer kan på grund af de råvaremæssige begrænsninger kun erstatte en mindre andel af det samlede forbrug af fossile brændstoffer, men det vil alligevel kunne bidrage væsentligt til den reduktion i CO₂-udslippet, som er nødvendig for at opfylde Danmarks målsætning om en stabilisering af udslippet i år 2005.

Inden for EU's program for vedvarende energi er det målet, at biobrændstoffer i år 2005 skal dække 5 pct. af brændstofmarkedet. I praksis vil biobrændstoffer eller additiver baseret på biomasse kun udgøre en mindre andel af markedet, da der inden for en årrække alene bør iværksettes et begrænset demonstrationsanlæg til udvikling af produktionsteknologien og gennemførelse af forsøg med markedsføring. En kvote på 65 mio. liter inden for et antal demonstrationsprojekter vil give mulighed for den nødvendige udviklingsindsats.

En afgiftsfritagelse for biobrændstoffer vil svare til det system, man i øvrigt har med hensyn til biomasse og vedvarende energi, hvor der udbetales et beløb pr. produceret kilowatttime på halmbaserede kraftvarmeværker, biogasanlæg, vindmøller og naturgasfyrede kraftvarmeanlæg.

Afgiftslempelsen bør aftrappes over en årrække som foreslået i forslaget til direktiv om punktagiftsatsen for motorbrændstoffer baseret på biomasse (Skrivnerdirektivet) med henblik på at fremme virksomhedernes incitament til at reducere produktionsomkostningerne yderligere. Derigennem vil der kunne skabes en sund industri.

Der er en række industrielle danske aktører, som er interesserede i at iværksætte en produktion og deltage i det videre udviklingsarbejde, der vil kunne placere Danmark som en foregangs nation inden for biobrændstoffer på samme måde, som det er sket med andre former for vedvarende energi: vindkraft, biogas, kraftvarme.