

Ved vurderingen af, om biobrændstoffer bør anvendes til transportmidler, er det ikke nok bare at se på brændstoffets karakteristika i relation til brændværdi og lignende. Der er andre væsentlige hensyn. Det gælder eksempelvis også de motortekniske forhold. Som det er i dag, koster omstilling til biobrændsel ca. 15.000 kr. pr. bil. Man må også være sikker på, at biobrændstoffet kan lagres, distribueres og sælges i det eksisterende system uden større ændringer af anlæg eller i driften.

Endelig vil jeg pege på de miljømæssige forhold. Hvilke forurenende stoffer indeholder biobrændstoffet, hvilken emission har brændstoffet ved forbrændingen, og hvilken indvirkning har det på sundhed og på miljø?

Det er ikke en helt enkel problemstilling, der er tale om. Der er mange forhold, der spiller en afgørende rolle for afgørelsen af, hvilke brændsler og brændstoffer der er mest hensigtsmæssige at benytte til henholdsvis opvarmning og motordrift, set ud fra såvel en rent miljømæssig synsvinkel som set ud fra et samlet samfundsmæssigt synspunkt.

Brugen af flydende biobrændstoffer har været undersøgt grundigt i et forsøgsprogram, der blev startet i 1995 af bl.a. Energistyrelsen og Miljøstyrelsen. Konklusionen af undersøgelserne var, at brugen af biobrændstoffer i transportsektoren er en meget dyr måde at reducere CO₂-udslippet på. Den bedste udnyttelse af de relativt få biobrændstoffer, der er til rådighed, opnås derfor ikke ved afbrænding i biler, men derimod i varmeproduktion ved afbrænding i kraftvarmeværker i stedet for kul.

Når man overvejer sådan et tiltag som det foreslåede, kan man derfor ikke alene fokusere på det, der umiddelbart ser ud til at være positivt, man er også nødt til at se på ulemperne.

Man må derfor ikke se bort fra de miljømæssige omkostninger, der er forbundet med fremstillingen og anvendelsen af planteolier og bioethanol. Det er meget energikrævende at dyrke, høste og presse de afgrøder, der danner baggrund for planteolieproduktionen, og desuden kræver dyrkningen tilførsel af store mængder sprøjtemidler og gødningsstoffer, som forårsager forurening af miljøet.

Hvis vi forudsætter, at 5 pct. af det nuværende benzin- og dieselolieforbrug erstattes af afgiftsfri planteolier, vil provenutabet blive ca. 800 mio. kr. Desuden betyder forøgelsen af planteolieproduktionen fortrængning af landbrugsarealer til fødevarerproduktionen.

Også finansiering af forslaget er problematisk. For det første er planteolier dyrere end mineralolier, så af konkurrencemæssige årsager kan der næppe hentes mange afgiftskroner dér. Det er så benzinen, der må holde for.

I Skatteministeriet har vi beregnet, at der skal ske en forhøjelse af benzinprisen på 32 øre pr. l. Det vil bringe den danske benzinpris over det tyske niveau, hvilket de fleste nok er enige med mig i er uheldigt.

Jeg vil endvidere gøre opmærksom på, at en permanent dansk afgiftsfritagelse for biobrændstoffer til motordrift vil være i strid med EU-retten. Afgifterne på brændsler til motorkøretøjer reguleres af EU's mineraloliedirektiv, som fastslår, at der skal afkræves afgift af alle produkter, der anvendes som motorbrændstof. Dette inkluderer også biobrændstoffer til motordrift, som skal beskattes med samme sats som det mineralolieprodukt, der erstattes. Kun hvis Rådet med enstemmighed giver tilladelse til afgiftslempelse, kan der gives afgiftsfritagelse for et motorbrændstof til brug for et midlertidigt forsknings- og pilotprojekt.

Jeg er helt enig med forslagsstillerne i, at det er vigtigt, at man til stadighed gør en indsats for at mindske CO₂-udslippet, og at den, der forurenar, skal betale for miljøbelastningen.

Regeringen har netop offentliggjort sin handlingsplan for begrænsning af transportsektorens CO₂-udslip, og som det fremgår, vil regeringen nedsætte en arbejdsgruppe, der skal vurdere og komme med forslag til, hvilke skatte- og afgiftsmæssige tiltag der skal til for at opnå en reduktion af transportsektorens CO₂-udslip på ca. 2 pct. i 2010. Gruppen skal afslutte sit arbejde i oktober 2002.

De senere års tilpasninger af energi- og bilbeskatningen er foretaget i takt med den teknologiske udvikling. Lavere brændstofafgifter på de mindst forurenende drivmidler og den grønne ejeravgift præmierer netop dem, der vælger den bedste og mest miljøvenlige løsning på deres transportbehov. Den danske trafikpolitik satser desuden primært på en øget anvendelse af kollektiv trafik.

Forureningen fra landevejstransporten er i de senere år blevet stærkt reduceret. Benzinens indhold af giftigt bly er helt fjernet, benzen-indholdet er reduceret fra 5 pct. til under 1 pct., og dieseloliens svovlindhold er minimalt. Også øget brug af katalysatorer mindsker bilernes forurening.