

men den kan også bestå af bionedbrydelige restprodukter og affald herunder animalske stoffer. I dette lovforslag forstås biomasse som efter direktiv 2003/30/EF af 8. maj 2003 om fremme af anvendelsen af biobrændstoffer (EF-Tidende 2003, nr. L 123, s. 42).

Biomassedirektivets (direktiv 2003/30/EF) artikel 2, definerer biobrændstoffer som:

- a) »biobrændstoffer«: flydende eller gasformigt brændstof til transport, fremstillet på grundlag af biomasse
- b) »biomasse«: den bionedbrydelige del af produkter, affald og rester fra landbrug (herunder vegetabiliske og animalske stoffer), skovbrug og tilknyttede industrier samt den bionedbrydelige del af affald fra industri og husholdninger

En afgrænsning efter anvendelsen transport efter direktivet er ikke hensigtsmæssig efter danske forhold, da en sådan opdeling kan give unødvendige problemer for virksomheder og myndigheder, f.eks. for en entreprenør, der får leveret et blandingsprodukt både til brug i lastbiler og arbejdsredskaber. I stedet for bruges begrebet motorbrændstof, som allerede i dag anvendes i mineralolieafgiftsloven. Anvendelsen af afgiftslempelser efter energibeskatningsdirektivet (direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 – EF-Tidende 2003, nr. L 283, s. 51) for produkter fra biomasse er ikke begrænset til transport, hvorfor det er muligt at udvide afgiftslempelsen til at dække motorbrændstof og ikke alene transport.

Ved dette lovforslag foreslås en fritagelse for CO₂-afgift for biobrændstoffer, som anvendes som motorbrændstof. Biobrændstoffer er flydende eller gasformige og baseret på biomasse, hvor definitionen af biomasse følger direktivets definition. Det bemærkes, at denne definition ikke svarer til Miljøministeriets definition af biomasse i biomassebekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 638 af 3. juli 1997 om biomasseaffald.

Der eksisterer mange forskellige biobrændstoffer, der kan produceres på mange forskellige måder. Aktuelt er bioethanol (produceret på sukker- og stivelsesholdige afgrøder som sukkerrør, sukkerroer, majs, hvede etc.) og biodiesel (produceret på olieholdige frø som rapsfrø, solsikkefrø etc.) langt de mest udbredte biobrændstoffer såvel på verdensplan som i EU.

Der kan uden motortekniske problemer for det meste af den bestående bilpark, iblandes henholdsvis benzin og diesel små mængder biobrændstof fx op til 5 pct. For ældre biler kan der dog vise sig visse vanskeligheder. Hertil kommer problemer med at overholde nogle miljøkrav, når bioethanol tilsættes benzin.

Den foreslåede ændring

Regeringen foreslår, at CO₂-afgiften på biodiesel afskaffes, og at der gives tilsvarende afgiftslempelser for andre biobrændstoffer. Benzin er i dag ikke omfattet af det afgiftspligtige vareområde i kuldioxidafgiftsloven. Fritagelse for CO₂-afgift på biobrændstoffer, der tilsættes benzin, kræver derfor i forhold til gældende lovgivning en opdeling af energiafgiften for benzin i en CO₂-afgift og en tilsvarende reduceret energiafgift. De samlede afgifter på almindelig benzin og diesel berøres altså ikke. Der skal fortsat svares afgift af biobrændstoffer efter mineralolieafgiftsloven.

Denne løsning er valgt, fordi biobrændstoffer er tilnærmelsesvis CO₂-neutrale, og er afstemt med de øvrige virkemidler i regeringens klimapolitik.

Afgiftsrabatten vil således netop honorere biobrændstoffernes CO₂-værdi. Under de aktuelle markedsforhold (produktionsomkostninger, oliepriser osv.) skønnes det indtil videre kun i begrænset omfang at fremkalde øget forbrug af biobrændstoffer. Fremme af biobrændstoffer til transport er aktuelt ikke et omkostningseffektivt middel i klimapolitiken, jf. regeringens politik om mest miljø for pengene.

Billedet kan dog ændre sig, hvis forsknings- og udviklingsindsatsen fører til afgørende gennembrud, eller hvis f.eks. oliepriserne stiger markant. Også stigende priser på EU's kommende CO₂-kvotemarked kan bidrage til at ændre situationen.

CO₂-afgiften for benzin sættes til 22 øre/liter benzin. Det er således forudsat at benzin indeholder 3,197 kg CO₂ pr. kg benzin med en massefylde på 0,75 kg/l samt et afgiftsniveau på 90 kr./ton CO₂.

Biobrændstofdirektivet og energibeskatningsdirektivet

Fritagelse af biobrændstoffer for CO₂-afgift sker som led i gennemførelsen af direktiv nr. 2003/30/EF om fremme af anvendelsen af biobrændstoffer og andre fornyelige brændstoffer til transport. Det angivne formål med direktivet er, at disse brændstoffer skal erstatte en andel benzin og diesel, der bruges til transportformål. Direktivet opererer med vejledende mål for brugen af biobrændstoffer, som medlemslandene selv fastsætter. Biobrændstoffer er i dag væsentligt dyrere at tilvejebringe end almindelig benzin og diesel, og vil derfor ikke udbydes i større omfang uden en eller anden form for støtte.

Efter direktiv 2003/96/EF om energibeskatning kan de enkelte medlemslande give afgiftslempelser for biobrændstoffer. Denne mulighed bortfalder dog, hvis medlemslandene i henhold til EU-lovgivning skal