



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 28. november 2005  
J.nr. : 004-322

Miljø- og Planlægningsudvalget har i brev af 17. november 2005 stillet mig følgende spørgsmål 47 alm. del, som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål 47:**

”Hvor stor en afgiftsnedsættelse er der brug for på biobrændsler med det aktuelle prisniveau på hhv. biobrændsler og diesel/benzin for at neutralisere merprisen for biobrændsler? De anvendte forudsætninger bedes oplyst. Hvor meget vil prisen for en liter benzin/diesel stige med det aktuelle omkostningsniveau for hver procent, som man pålægger branchen at iblande af biobrændsler ved et uændret afgiftsniveau?”

**Svar:**

Da der aktuelt ikke er noget nævneværdigt forbrug af biobrændstoffer til transport i Danmark, er det meget vanskeligt at vurdere, hvad merprisen for biobrændstoffer sammenlignet med almindelig benzin og diesel ville være for forbrugeren på tankstationen eksklusiv alle afgifter og moms.

Denne merpris afhænger for det første af selve produktprisen for biobrændstoffer af fabrik (eller fra import) sammenlignet med prisen på benzin/diesel af raffinaderi (eller fra import). For det andet afhænger merprisen af meromkostningerne ved den videre håndtering i forsyningssystemet, evt. iblanding i benzin henholdsvis diesel, transport, avancer osv.

Oliebranchens Fællesrepræsentation har vurderet, at markedsføring af større mængder biobrændstof i Danmark, hvor forsyningssystemet ikke er indrettet til biobrændstoffer, i givet fald kræver betydelige investeringer i lagring og håndtering på raffinaderier, ved depoter og på tankstationer, men der foreligger på nuværende tidspunkt ikke sikre vurderinger.

Oliebranchens Fællesrepræsentation skønner samtidig, at når først omkostningerne til de nødvendige ekstra investeringer er afholdt, vil der formentlig næppe være mærkbart større løbende omkostninger til håndtering af

biobrændstoffer i forsyningssystemet, men vurderingen er usikker, da det ikke har været afprøvet i praksis under danske forhold.

Hvis der forudsættes en råoliepris på 60 USD per tønde og en dollarkurs på 6 DKK/USD, vil priserne på benzin og diesel ab raffinaderi skønsmæssigt ligge på gennemsnitligt niveau på 2,7-2,8 kr. ab raffinaderi.

Hvis det forudsættes, at bioethanol kan importeres fra Brasilien til 3 kr. per liter inklusive transportomkostninger og told, svarer det til en merpris på ca. 2 kr. per liter benzinækvivalent, når der korrigeres for, at energiindholdet i ethanol er 64 pct. af energiindholdet i benzin.

Hvis det forudsættes, at dansk produceret biodiesel koster 4,2 kr. per liter ab fabrik, svarer det til en merpris på ca. 1,8 kr. per liter dieselækvivalent, når det korrigeres for, at energiindholdet i biodiesel er 91 pct. af energiindholdet i benzin.

Hertil kommer, at de nævnte investeringsomkostninger med henblik på håndtering af biobrændstofferne i brændstofforsyningssystemet, i hvert fald på kortere sigt, formentlig ville kunne forøge den samlede meromkostning betragteligt. Disse investeringsomkostninger skønnes at være ret uafhængige af iblandingsprocenten, således at selve investeringsomkostningerne per liter blandet brændstof må forventes at aftage med iblandingsprocenten.

En tilbagevenden til en mere moderat råoliepris eller højere biobrændstofpriser end forudsat som følge af stigende international efterspørgsel kunne forøge meromkostningen mærkbart.

Usikkerhed om de fremtidige markedsvilkår kunne eventuelt betinge, at det ville være nødvendigt at afgiftsfritage biodiesel helt for at få den ønskede effekt på efterspørgslen, ligesom bioethanol skulle have en tilsvarende afgiftsfordel korrigeret for forskelligt energiindhold. For at forhindre efterspørgslen efter biobrændstoffer i at vokse ud over den ønskede målsætning, ville det være nødvendigt med en mængdemæssig begrænsning på afgiftsfordelen.

Ved iblanding af 1 pct. biobrændstof (opgjort efter energiindhold) i benzin/diesel ville literprisen under forudsætning af en samlet meromkostning på 2-3 kr. per liter benzin/dieselækvivalent isoleret set stige med ca. 2-3 øre ekskl. moms. per liter benzin/dieselækvivalent (dvs. korrigeret for biobrændstoffernes lavere energiindhold).

Med venlig hilsen

Flemming Hansen