



**SKATTEMINISTERIET**

Skatteudvalget  
SAU alm. del - Svar på Spørgsmål 81  
Offentligt

J.nr. 2005-260-0247

Dato:

MODTAGET

- 3 JAN. 2006  
10.30  
Den Centrale Indlevering

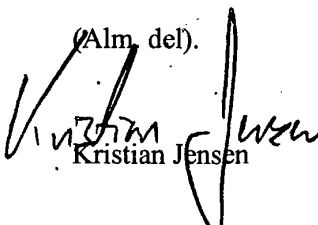
- 2 JAN. 2006


Til

Folketingets Skatteudvalg

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 81 af 1. december  
2005.

(Alm. del).

  
Kristian Jensen

  
John Fuhrmann

**Spørgsmål:** Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 21. november 2005 fra Ole Stein vedrørende biobrændsel, jf. alm. del – bilag 49.

**Svar:** Jeg er blevet bedt om at kommentere henvendelsen fra Ole Stein vedr. biobrændsler. Vedlagte svar er sendt til Ole Stein, og jeg har ingen yderligere kommentarer.



## SKATTEMINISTERIET

Ole Stein  
Ole.stein@privat.dk

### Skatteministeren

Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Telefon 3392 3392  
Fax 3314 9105

CVR-nr. 17146815  
EAN-nr. 5798000033757

[www.skm.dk](http://www.skm.dk)

J.nr. 2005-260-0247

Kære Ole Stein

Tak for din henvendelse vedr. biobrændstoffer.

Regeringen har ikke aktuelle planer om at lempe eller fjerne afgifterne på biobrændstoffer til transport, udover den fritagelse fra CO<sub>2</sub>-afgift der allerede er gennemført. Ifølge oplysningerne, der stammer fra EU-Kommissionen, og som vi (og Miljøstyrelsen) holder os til, er CO<sub>2</sub>-fordelen den eneste miljømæssige fordel, der reelt er ved at benytte biobrændstoffer. Baggrunden for denne holdning er, at konventionel benzin og diesel bliver stort set bly- og svovlfrie og med emissionsgrænser, der strammes til mere end 90 pct.'s nedsættelse af de mest konventionelle emissioner, hvormed biobrændstoffer i fremtiden kun vil have en lille, om nogen, fordel i forhold til fossil benzin og diesel.

Baggrunden for at regeringen har valgt ikke at fritage biobrændstoffer til transport fra energiafgift er, at dette er en meget dyr måde til reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet, der som nævnt er den eneste miljømæssige fordel ved brug af dette. En afgiftsfritagelse for biobrændstoffer til transport vil betyde en CO<sub>2</sub>-reduktionsomkostning pr. ton på ca. 1600 kr. for benzin og ca. 1000 kr. for diesel. Dette kan gøres meget billigere ved hjælp af andre metoder, bl.a. ved brug af biobrændstoffet til kraftvarmeproduktion, hvor der allerede er fuld afgiftsfritagelse, og hvor ca. 4,5 pct. af elektriciteten og ca. 14 pct. af fjernvarmen allerede nu produceres ved brug af biomasse, og andelen har været konstant stigende siden 1994.

Herudover skal det bemærkes, at det tværministerielle udvalg angående implementering af EU's biobrændstofdirektiv konkluderede, at i det omfang energiafgrøderne dyrkes på brakarealer, vil der opstå andre miljøproblemer, bl.a. i form af øget gødskning, der forurener det danske vandmiljø. Og anvendes almindelig landbrugsjord til dyrkning af energiafgrøder, vil dette ske på bekostning af fødevarerproduktionen, hvormed der opstår konkurrence mellem energiafgrøder og fødevarerproduktionen, hvilket ikke synes hensigtsmæssigt – der skulle nemlig opstå en situation, hvor fødevarerproduktionen fortrænges af energiafgrøder i et for stort omfang.

Set i forhold til en eventuel dansk produktion, er en afgiftsfritagelse for biobrændstoffer til transport, til sikring af et dansk hjemmemarked, ikke nødvendigvis ensbetydende med, at danske producenter får en markedsandel på det danske marked. Grunden er, at en afgiftslempelse ikke kan forbeholdes danske producenter, og at vi handler på et globalt marked. Dette betyder, at så længe der er udenlandske producenter, der kan levere bioethanol billigere end danske producenter kan, i øjeblikket er det typisk brasiliansk, vil det være dem der tager markedsandelen på et eventuelt dansk marked. Brasiliansk bioethanol kan, på trods af at der pålægges told, fås til ca. 3 kr./l., hvor danske producenter, ifølge vores nyeste oplysninger, kan producere til omkring 3,30 kr./l. Danske producenter vil dermed ikke kunne afsætte deres produktion alligevel, og projekterne er dermed ikke rentable. Danske producenter skal dermed være konkurrencedygtige på det globale marked for at kunne afsætte deres produkter – dansk hjemmemarked eller ej, og er de danske producenter konkurrencedygtige, er der intet til hinder for, at de afsætter dette på det globale marked, dvs. afsætter deres produkter til udlandet. Hvis de danske producenter ikke kan afsætte deres produkter, er der ingen nye arbejdspladser i dansk bioethanolproduktion, og derfor ingen nye skatteindtægter for statskassen.

En dansk afgiftslempelse giver altså ikke nødvendigvis en rentabel dansk produktion af biobrændstoffer. Det kan dog nævnes, at der i øvrigt allerede er en dansk produktion, idet Emmelev Mølle producerer biodiesel, og afsætter dette på det globale marked.

Det skal herudover bemærkes, at det ikke er korrekt, at der ikke gøres noget for miljøet i Danmark, bl.a. er der nedsat et tværministerielt regeringsudvalg, der skal se på mulighederne for at fremme alternative (og mere miljøvenlige) drivmidler til transport, og herunder vil også spørgsmålet om biobrændstoffer og brintbiler blive behandlet grundigt. Udvalget skal have afsluttet sit arbejde ultimo 2006. Regeringen gør i det hele taget meget for at fremme biobrændstoffer, både gennem støtte til forskning og udvikling vedr. biobrændstoffer, og derudover er der netop på Finansloven afsat 60 mio. kr. over 3 år til gennemførelse af forsøgsordninger, så en eller flere afgrænsede "flåder" af køretøjer (fx kollektiv transport, køretøjer i den offentlige sektor) skal anvende en vis mængde biodiesel.

Jeg håber dette giver et tilfredsstillende svar på din henvendelse.

Med venlig hilsen

Kristian Jensen