



DET ØKOLOGISKE RÅD
FREMTIDENS MILJØ SKABES I DAG

Til:
Skatteminister Kristian Jensen
Klima- og energiminister Connie Hedegaard
Folketingets Skatteudvalg
Folketingets energipolitiske udvalg
Pressen

København den 1.2.08

Åbent brev til Skatteminister Kristian Jensen og Klima- og energiminister Connie Hedegaard

Danmark bør satse på vedvarende elektricitet i transportsektoren

En satsning på el i transportsektoren kræver 2 – 3 ændringer i lov L42 (Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler).

1. Biler drevet udelukkende ved brug af el skal afgiftsfritages for en længere periode, f.eks. 10 år for at skabe incitament til opbygning af infrastruktur.
2. Plug-in hybridbiler kører de første (mange) kilometer på opladet batteri, og ved længere ture slår de over til kørsel med konventionelt brændstof eller hybridteknologi - konventionelt brændstof kombineret med el fremstillet ud fra bremseenergi. Sådanne biler må have en lettelse i registreringsafgiften baseret på en beregnet fordeling mellem el-drift og fossil drift – samt et minimumskrav for hvor langt et opladet batteri skal kunne muliggøre ren el-drift.
3. De nyudviklede biler drevet af trykluft skal opfattes som el-biler, såfremt disse biler har samme energieffektivitet som batteridrevne el-biler. Energilagringen foregår her ved trykluft i stedet for i batteri.

Disse lovændringer skal skabe incitamenter for igangsætning af marked og infrastruktur for biler drevet helt eller delvis af el. Såfremt lovændringerne har effekt nok til at fremskynde introduktion af disse biler kan afgiftsfritagelser m.m. tages op til genovervejelse mhp. aftrapning.

En ”aftrapningsaftale” vil desuden øge incitamentet til at reagere hurtigt.

EU-Kommisionens fremlagte klima- og energipakke fra den 23.1.08 aktualiserer en sådan omlægning af registreringsafgifterne af to grunde:

- A. Forslaget til ændring af EU's CO₂ kvotehandelssystem betyder, at de kvoteomfattede sektorer (herunder el-sektoren) udtages af national kvotetildeling, mens de resterende sektorer (herunder transportsektoren) forbliver et nationalt anliggende, hvor der stilles krav om reduktion af udledning af drivhusgasser – for Danmark 20 % i 2020 i forhold til 2005.

Flyttes energiforbrug (benzin og diesel) fra den nationale sektor til den EU-omfattede sektor (el) vil dette være med til at opfylde danske reduktionskrav på en effektiv måde.

- B. Forslaget til fordeling og opfyldelse af det vedtagne EU-krav om 20 % VE i EU i 2020 omfatter krav til transportsektorens brændstofforbrug. I direktivforslagets kapitel 3 skrives dette som et krav til at ”Landene skal sikre, at andelen af energi fra vedvarende energikilder i transporten i 2020 er mindst 10 % af det samlede slutforbrug i hvert medlemsland.

Denne formulering er ikke konsekvent anvendt af Kommissionen, men åbner op for, at el fra vedvarende energikilder som vindmøller kan anvendes i transporten til at opfylde VE kravet for sektoren. Herved undgås/reduceres det problematiske krav om anvendelse af biomasse i transportsektoren, idet biomassen anvendes mere effektivt i kraftvarmesektoren.



El i transportsektoren som virkemiddel for opnåelse af regeringens mål for reduktion af udledning af CO2 fra transportsektoren med 25 % i 2030 set i forhold til 2001

Regeringen har indskrevet dette mål i sin bæredygtighedsstrategi fra 2002. Sammen med forbedret brændstofeffektivitet, omlægning til kollektiv transport og cykel/gang vil omlægning fra anvendelse af fossil energi til el i transportsektoren være et afgørende element for opfyldelse af målsætningen

El i transportsektoren som virkemiddel for indpasning af mere VE i det danske energisystem.

Anvendelsen af el som drivmiddel i transportsektoren åbner op for nye muligheder for indpasning af yderligere fluktuerende el-produktion i det danske energisystem. Både batterier og trykluft kan oplades/fyldes ud fra et prisstyret system, således at bilerne anvender el, når det er billigst. Energisystemet får samtidig et el-aftag, når der er mest el til rådighed, og elektriciteten derfor er billigst.

Ligeledes vil anvendelsen af elektriciteten fra vindmøllerne være med til at stabilisere prisen for el – samt mindske behovet for eksport til udligning i norsk vandkraft og mindske behovet for dansk balancekapacitet.

Det Økologiske Råd skal derfor varmt anbefale at Folketinget gør det attraktivt at anvende el i den danske transportsektor – ved at gennemføre de ovennævnte afgiftsfritagelser og - reduktioner for biler, som helt eller delvist anvender el som drivmiddel.

Med venlig hilsen

Søren Dyck-Madsen
Energi- og klimamedarbejder i Det Økologiske Råd