



## Til transportministeren og skatteministeren

### Brev til skatteministeren om permanent lav elafgift til elbusser

Kære Benny Engelbrecht og Morten Bødskov

Regeringen har den 22. april 2020 indgået en aftale med Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Alternativet om Klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik og en grøn buspulje til regionale busser og øer. Målet med klimasamarbejdsaftalerne er at lægge en så konkret og ambitiøs plan for grøn omstilling af den samlede kollektive bustrafik som muligt. Med aftalerne vil landets fem største kommuner blive fyrtårne for omstillingen af den kollektive bustrafik, og det er parternes håb, at alle kommuner og regioner på sigt vil indgå lignende aftaler. Ministeren vil invitere kommunerne til drøftelser i foråret 2020.

Fra kommunal side vil vi gerne kvittere for initiativet. Det er i tråd med KL's CO2-udspil og vores ønske om, at staten fremmer alternative drivmidler i den kollektive trafik. Fra KL deltager vi derfor gerne i de videre drøftelser om klimasamarbejdsaftalerne.

Det fremgår af aftalen, at aftaleparterne vil mødes igen i september for bl.a. at drøfte, hvorvidt yderligere tiltag er nødvendige. I den forbindelse vil KL gøre opmærksom på, at en grøn omstilling af den kollektive trafik kan fremmes yderligere, hvis der findes en permanent løsning for en fast lav afgift for el til elbusser.

Energibeskatningsdirektivet (2003/96/EF af 27.10.2003) er i den henseende en sten på vejen. Direktivet opererer med en positivliste over transportmidler, der er omfattet af EU's minimumssats for elafgifter. Listen omfatter bl.a. tog og metro, men ikke elbusser. Det følger af direktivet, at medlemsstaterne kan give hel eller delvis afgiftsfritagelse eller afgiftslempelse for "energiprodukter og elektricitet, der anvendes til personbefordring og godstransport med jernbane, metro, sporvogn og trolleybus." Når direktivet ikke nævner elbusser, kan det skyldes, at elbusser ikke var på markedet i 2003.

I Danmark er udfordringen hidtil håndteret ved en særordning i "L 74 A Forslag til lov om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love". Her defineres strøm til opladning af elbusser som processtrøm og kan derfor købes til EU's minimumssats.

Dato: 6. maj 2020

Sags ID: SAG-2020-01978  
Dok. ID: 2903251

E-mail: LJO@kl.dk  
Direkte: 3370 3374

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 1 af 2



Ordningen udløber imidlertid ultimo 2021. Herfra er det igen usikkert, hvilken elpris trafikselskaberne skal tage udgangspunkt i, når de vurderer deres investering i nye busser. Usikkerhed om elafgiften i investeringsperioden skaber usikkerhed om rentabiliteten ved en grøn omstilling af busstrafikken. Med kontraktperioder på op til 12 år, vil det derfor være hensigtsmæssigt at skabe ro om rammevilkårene for investeringer i elbusser.

Når regeringen og aftaleparterne skal overveje yderligere tiltag, der kan fremme en grøn omstilling af den kollektive trafik, vil KL derfor foreslå, at 'elbus' tilføjes energibeskatningsdirektivets positivliste. Alternativt kan regeringen skabe ro om rammevilkårene for investeringer i elbusser ved at fjerne udløbsdatoen for den danske særordning.

Begge dele vil styrke trafikselskabernes investeringssikkerhed og fremme en grøn omstilling af den kollektive trafik.

Med venlig hilsen

Jacob Bjerregaard  
Formand for KL's Miljø- og Forsyningsudvalg

Dato: 6. maj 2020

Sags ID: SAG-2020-01978  
Dok. ID: 2903251

E-mail: LJO@kl.dk  
Direkte: 3370 3374

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 2 af 2