

Provenu-neutral grøn omstilling i transportsektoren

7. november 2018 08:28 | Af Frank Rosager & Bruno Sander, Biogasbranchen | Tip redaktionen om en historie

En markant reduktion af transportens klimabelastning ved hjælp af biogas overses i klimaforhandlingerne.

En million grønne køretøjer i 2030 er ambitiøst, og realiseres ikke uden afgiftsmæssige tiltag, der forventes at koste et stort provenutab. Men muligheden for en markant reduktion af transportens klimabelastning uden ekstraomkostninger for staten, kommunerne eller trafikanterne med biogas overses i klimaforhandlingerne.

Læs også: [Ministre i samråd om usle boligforhold](#)

Regeringen har med klima- og luftudspillet Sammen om en grønnere fremtid taget initiativ til at bryde transportsektorens stigende påvirkning af det globale klima. Regeringen anfører to principper for målopfyldelsen:

- at skabe de rigtige rammer for en markedsdrevet og teknologineutral omstilling, der giver aktørerne incitament til at vælge de mest omkostningseffektive klimatiltag
- at sikre, at klimaindsatsen er omkostningseffektiv, så vi får mest muligt for pengene.

Implementerer regeringen disse principper i en provenuneutral justering af beskatningen af den tunge transport, kan der skabes et markedstræk, som kan give en årlig reduktion på ca. 500.000 tons CO₂ inden 2030, eller samlet ca. 2,5 mio. tons CO₂ i perioden frem til 2030.

Denne udvikling blokeres i dag af, at afgifterne på såvel brændstof som køretøjer er markant højere ved biogaskørsel end ved kørsel på benzin eller diesel.

[Vis](#)

[detalier](#)

De nuværende afgiftsforhold lever på ingen måde op til regeringens principper for rammerne i klimaindsatsen, og de modvirker at vi får mest muligt for pengene.

Store afgiftsstigninger på brændstoffer ved grøn omstilling

Importeret palmeolie, der blandes i diesel, pålægges ikke CO₂-afgift. Biogas, der leveres gennem det danske naturgasnet til gasfyldestationerne i Danmark, er derimod pålagt CO₂-afgift. Det skyldes, at SKAT ikke accepterer Energinets certifikatsystem, som ellers entydigt dokumenterer, at det er biogas, der tankes – en dokumentation, som Energistyrelsen accepterer i forhold til iblandingskravene.

Hvis SKAT indfører samme praksis – og tillid til det statslige Energinet – vil denne skævvridende afgift kunne annulleres, og det vil være uden en ekstraudgift til staten. Man tjener blot ikke en ekstra CO₂-afgift på biogas, som er et CO₂-neutralt brændstof.

Energiafgiften er ca. 17 pct. højere pr. kørt km på biogas sammenholdt med diesel, da den alene fastlægges ud fra brændstoffets energiindhold uden hensyntagen til brændstoffets klimabelastning. Derfor må kommunerne betale 17 pct. mere i afgifter, når de omstiller til CO₂ neutrale køretøjer.

SKAT har allerede i 2017 fastslået, at en ligestilling pr. kørt kilometer, og dermed i samlet afgiftsprovenu for en given buslinje kræver, at energiafgiften for biogas reduceres fra 74 til 64 kr. pr. GJ.

Omstilles der derimod til eldrevne busser, vil staten stå tilbage med et betydeligt provenutab.

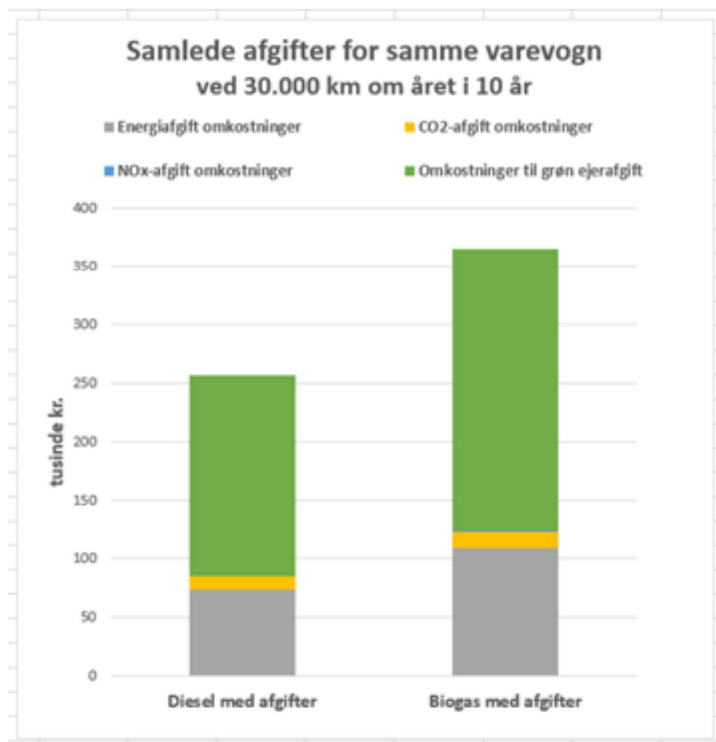
Grønne køretøjer brandbeskattes i dag

Private flådeejere (varedistributører, håndværkere, servicemontører m.v.) betaler udover de højere brændstofafgifter også ca. 30 pct. mere i grøn ejerafgift for en varebil på biogas, sammenlignet med samme bil i dieseludgave.

De samlede afgiftsforskelle er illustreret i nedenstående figur for en 3,5 tons Iveco varebil med et årligt kørselsbehov på 30.000 km.

[Vis](#)

[detalier](#)



En varevogn pålægges langt højere afgifter, når den kører på biogas end i en dieselsonversion.

For mindre køretøjer i personbils segmentet forværres billedet yderligere, da også registreringsafgifterne er markant højere for en biogasbil end dens benzin- og dieseldrevne pendant. Det frem-går tydeligt af nedenstående eksempel for samme VW UP med forskellige drivmidler.

Afgifter på	Sort	Grønne	
VW Move UP 1.0 MPI	Benzin	Biogas	E
Registreringsafgift	35.144	80.148	0
Grøn ejeravgift (10 år)	6.200	37.200	6.200
Afgifter i alt over 10 år	41.344	117.348	6.200

Afgifterne mangedobles, hvis den kører på biogas i forhold til benzin, mens staten står tilbage med et stort provenutab i elversionen.

Konsekvenserne af disse ekstreme afgiftsforskelle er, at der fortsat vælges dieseldrevne varebiler til distribution, service og entreprenørarbejde, og fortsat vælges benzin- og dieseldrevne personbiler, når det drejer sig om både private servicebiler og bilerne i den kommunale hjemmeservice.

En grøn provenuneutral omstilling kan dermed skubbes i gang ved at fastlåse såvel registreringsafgift som grøn ejeravgift for biogaskøretøjer på niveau med den fossile pendant.

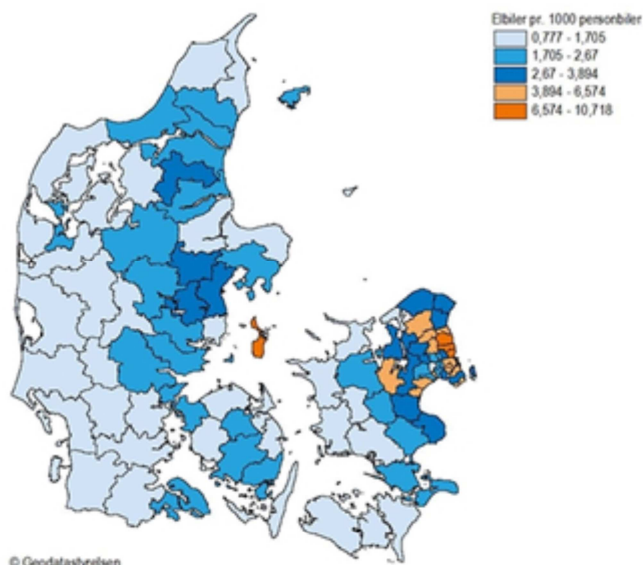
[Vis](#)

[detalier](#)

Grønne afgifter skævvrider Danmark

De tårnhøje afgifter på biogasdrevne køretøjer medfører en skævvridning af Danmark i den grønne omstilling. Kommuner i landdistrikterne, hvor afstandene er større, får en markant højere afgiftsbelastning end kommunerne i de store byer, hvor el-køretøjer bliver en mulighed.

Energy Supply viste den 6. november med tal fra Danmarks Statistik skævvridningen i udbredelsen af el-køretøjer, hvor Nordsjælland ligger 10 gange højere end landsgennemsnittet.



Kilde: Danmarks statistik november 2018.

Det er jo ikke fordi man i Vestjylland ikke ønsker en grøn omstilling eller ikke også gerne ville have en elbil. Det er bare ikke en realistisk mulighed, da elbilerne ikke opfylder borgernes, hånd-værkernes eller kommunernes kørselsbehov. Det vil biogaskøretøjer derimod kunne.

Og for staten vil det være provenuneutralt. Så hvad venter vi på?

Skive Kommune er en af de kommuner, der har valgt at gå forrest i den grønne omstilling. Kommunen har allerede investeret i omstilling af de 7 busser og over 50 køretøjer til især hjemmeplejen. Men som Skive Kommunes borgmester Peder Chr. Kirkegård (V) skriver i Altinget den 5. november:

."I en kommune som Skive med store landdistrikter, ville det ligeledes være en udfordring for vores biler i hjemmeplejen at nå rundt på el. Her fungerer vores gasbiler rigtig godt – og grønt"

[detalier](#) [Vis](#) Men afgifter på biogas er blandt verdens højeste, og spænder ben for den

grønne omstilling"

Der er biogas nok og tilskuddet kan reduceres

Den nødvendige biogasmængde er allerede tilstede i gasnettet. Der vil derfor alene være tale om at flytte anvendelsen over i transportsektoren og dermed til den klima- og miljømæssigt bedste anvendelse. Og tilmed udenfor kvotesektoren, hvor det giver de største samfundsøkonomiske besparelser.

Udover den provenuneutral grønne omstilling, vil staten desuden kunne opnå en direkte besparelse i biogasstøtten, da EU ikke tillader dobbeltincitament. Det betyder, at når biogas opfylder et iblandingskrav, kan der ikke samtidig modtages tilskud til produktionen af biogassen. Omstilles en tredjedel af den tunge transport fra diesel til biogas, vil staten kunne spare op mod en mia. kr. årligt fra 2023.

Provenu-neutral grøn afgiftsomlægning i transporten

Nedenstående tiltag vil bringe afgifterne i overensstemmelse med regeringens beskrevne principper om, at klimatiltagene skal være omkostningseffektive, så man får mest muligt for pengene:

1. Biogas leveret til transport gennem naturgasnettet fritages for CO₂ afgifter.
2. Energiafgifterne til transport ligestilles for ens transportarbejde (pr. km) ved en passende afgiftssænkning på CO₂ neutrale brændstoffer.
3. Den grønne ejeravgift for biogaskøretøjer fastlåses på niveau med den fossile pendant.
4. Registreringsafgiften for biogaskøretøjer fastlåses på niveau med den fossile pendant.

Hvad venter vi på?

[detalier](#)

[Vis](#)