

ÆNDRING AF LOV OM AFGIFT AF NATURGAS OG BYGAS (L 18)

Energiafgiften for CO₂-neutral biogas er i dag højere end afgiften på diesel iblandet 7 pct. biodiesel. Lovforslag L18 forsøger at rette op på denne konkurrencemæssige skævvridning, men tager ikke højde for, at gaskøretøjer på trods af større miljø- og klimagevinster er mindre energieffektive end dieselskøretøjer. Konsekvensen er, at biogas – i lovforslagets nuværende form - afgiftspålægges 17,5 pct. hårdere end diesel, per kørte kilometer, selvom biogassen tilsvarende reducerer CO₂-udledningen med 147 pct. ifølge tal fra Energistyrelsen.

FAKTA OM BIOGAS

Biogas er billigere at producere end biodiesel og bioethanol, og udleder samtidig mindre NO_x og drivhusgasser. Dette skyldes bl.a. den dobbelte CO₂-gevinst, hvor biogasproduktion både reducerer landbrugets drivhusgasudledninger, og i den udstrækning biogassen efterfølgende anvendes i transporten, hvor den fortrænger fossile brændsler, opnås en dobbelt CO₂-gevinst.

Det nuværende afgiftssystem hæmmer dog anvendelsen af biogas i transportsektoren, hvor brændstoffet ellers har den største samfundsøkonomiske værdi. En fastholdelse af en afgiftsstruktur, hvor biogas - målt pr. kørte kilometer - beskattes hårdere end andre drivmidler, svækker den grønne omstilling og øger den samfundsøkonomiske omkostning ved målopfyldelsen af Danmarks iblandingskrav på 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i 2020.

En modernisering af afgiftsstrukturen, der sikrer en afgiftsmæssig ligestilling mellem diesel og biogas, målt pr. kørte kilometer, vil samtidig øge sandsynligheden for at høste de samfundsøkonomiske gevinster, der er ved at omstille den tunge transport fra diesel til biogas.

Senest har Klimarådet påpeget, at det er samfundsøkonomisk billigere at omstille dieseldrevne lastbiler til gasdrevne lastbiler end slet ikke at omstille.

Skal lovforslaget L18 sikre en lige konkurrence mellem diesel og biogas i transporten – som samtidig er provenuneutral – kan afgiftssatsen sænkes til 63,5 kr. pr. GJ. Dermed tages der højde for det øgede energiforbrug i gaskøretøjer, som ifølge Energistyrelsen er 18,9 pct. højere¹.

GÆLDENDE RET

”Det følger af lov om afgift af naturgas og bygas, at afgiften for gas, der anvendes eller er bestemt til anvendelse som motorbrændstof, udgør 297,6 øre pr. Nm³ gas (2015-niveau). Dette svarer til en energiafgiftssats på 76,2 kr. pr. GJ i 2017-satser.”

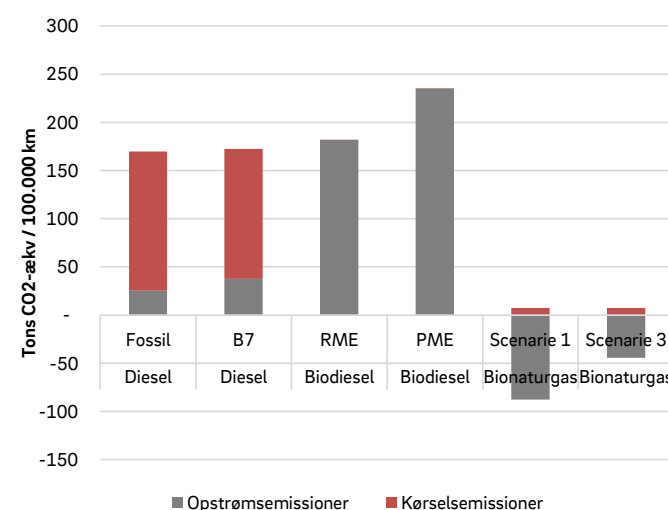
LOVFORSLAG L18

”Det foreslås, at satsen for afgiftspligtig gas, der anvendes eller er bestemt til anvendelse som motorbrændstof, ændres til 295,4 øre pr. Nm³, der svarer til en sats på 75,6 kr. pr. GJ i 2017-satser. Herved balanceres satsen for energiafgift på naturgas til transportformål ud fra energiindholdet i forhold til satserne for dieselolie og ren biogas til transportformål.”

PROVENEUTRALT FORSLAG

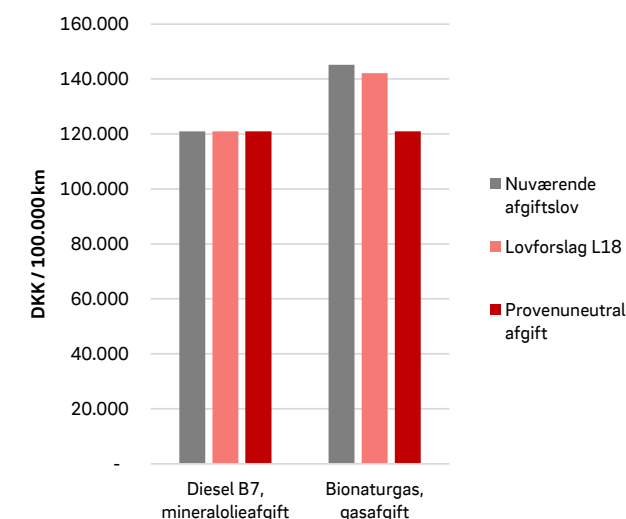
Skal der skabes en afgiftsstruktur, der ligestiller biogas og diesel med udgangspunkt i faktiske kørte kilometer, bør afgiftssatsen for biogas til transportformål være 251,4 øre pr. Nm³, svarende til 63,5 kr. pr. GJ. Denne afgiftssats tilsvarende dieselafgiften og tager højde for det faktiske energiforbrug i køretøjerne, så afgiftssatserne ligestilles i forhold til trafikarbejde.

Well-to-wheel drivhusgasudledning ved 100.000 km buskørsel



Kilde: Energistyrelsen (2016): Alternative Drivmidler 3.0.

Provenueffekt ved 100.000 km buskørsel



Nuværende afgiftsstruktur			Lovforslag L18 (i nuværende form)			Provenuneutral afgiftsligestilling		
Enhed	Diesel B7, mineralolieafgift	Bionaturgas, gasafgift	Enhed	Diesel B7, mineralolieafgift	Bionaturgas, gasafgift	Enhed	Diesel B7, mineralolieafgift	Bionaturgas, gasafgift
DKK / Nm ³	2697	3,018	DKK / Nm ³	2697	2,954	DKK / Nm ³	2697	2,514
GJ / Nm ³	35,7	0,0396	GJ / Nm ³	35,7	0,0396	GJ / Nm ³	35,7	0,0396
DKK / GJ	75,5	76,2	DKK / GJ	75,5	74,6	DKK / GJ	75,5	63,5
MJ / km	16,01	19,05	MJ / km	16,01	19,05	MJ / km	16,01	19,05
DKK / 100.000 km	120.949	145.184	DKK / 100.000 km	120.949	142.105	DKK / 100.000 km	120.949	120.949

¹ Egne beregninger baseret på Energistyrelsen (2016): Alternative Drivmidler 3.0. (2015-tal).