

# Hørings svar til lovforslag om ændring af afgift for elektricitet

Journalnummer: 13-0113636

Høringsfrist 7. marts 2014

Svar fra Vision grønne færger [www.greenferryvision.dk](http://www.greenferryvision.dk), et partnerskab af virksomheder og institutioner, der arbejder med feasibility-studie af mulighederne for design og bygning af batteridrevne færges i Danmark.

Vi har med stor interesse gennemlæst lovforslaget og baggrunden for dette.

Det er vores opfattelse, at indførelsen af lovforslagets § 6 a vil fjerne den absolut største barriere lige nu for fremkomsten af langt mere miljøvenlig færgedrift og kystnær sejlads med henholdsvis hybride fremdrivningssystemer (dieselgeneratorer i kombination med batterier) samt fuldt eldrevne skibe 100 procent batteridrevne ladet med elektricitet fra land (i vores casestudie fra bilateral aftale med SE og de eksisterende vindmøllepartsselskaber på Ærø).

Vores, skal det understreges foreløbige, case-beregninger for fire rene elfærges til og fra Ærø viser, at såfremt afgiftssystemet for el ikke ligestilles med afgiftssystemet for fossile brændstoffer til brug i skibe, vil meromkostningen ved at bruge ren grøn el fra land i forhold til at bruge dieselgeneratorer ombord være cirka 65 procent. Omvendt viser vores beregninger også, at såfremt lovforslaget gennemføres i sin nuværende form, kan der forventes en besparelse på knap 45 procent i forhold til dieseldrift, når der udelukkende ses på omkostningerne til energi. Dertil kommer miljøbesparelser fra reduktion af CO<sub>2</sub> (for ærøes færges ca. 10.000 ton per år) samt elimineringen af SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og partikler.

Ovenstående case illustrerer, at den nuværende lovgivning og afgiftsregulering på området er utilstrækkelig, og direkte modarbejder Danmarks 2050 mål for reduktion af emissioner, herunder nedbringelse af CO<sub>2</sub> udledning, da ladning af landstrøm ikke i dag kan betale sig i de økonomiske livscyklusberegninger. Det betyder, at de designvalg, der træffes i øjeblikket modarbejder disse miljømål. Det gælder f.eks. designvalg omkring færgebyggeri i Danmark som rækker mindst 30 år ud i fremtiden. Disse designvalg bygger for nuværende på en uheldig favorisering af dieselfremdrift, men giver også forkerte designvalg for hybride skibe, der typisk burde udstyres med større batteripakker, hvis ladning fra land med grøn energi blev ligestillet med ladning fra skibets dieselgeneratorsæt.

Senest har vi set, at der til den nye Strynø-færge (leveret 2013), der udelukkende sejler igennem følsomme natura 2000 områder, er blevet valgt et traditionelt dieselfremdrivningssetup til trods for, at ruten egner sig til ren eldrift, og at dette blev overvejet og regnet på i byggeriets indledende faser. Et andet eksempel er nybygningen af to havnebusser ved Faaborg værft, hvoraf en skal sejle i Stockholms Skærgård og den anden i Københavns havn. Kun for den svenske havnebus, er der blevet valgt et batteridrevet setup, mens havnebussen i København bliver dieseldrevet.

Vi er klar over, at udviklingen indenfor batteriernes energitæthed og pris først nu har gjort disse nye designvalg relevante, men ser lovforslagets § 6 a som en foreløbig løsning på nævnte problematikker. Dog vil vi gøre opmærksom på, at grænsen for afgiftsfritagelse på bruttotonnagen på mindst 400 ton jf. stk. 1, vil være uheldig for de mindre færges og havnebusser. Det samme gælder en lang række af de mange nye

crewing-både og mindre forsyningskibe, der bruges til servicering af offshore installationer og havvindmøller.

På forklaringerne til lovforslaget kan vi forstå, at grænsen på de 400 ton for erhvervsfartøjer er sat af administrative hensyn samt med inspiration fra den tilsvarende svenske EU-ansøgning om Rådet godkendelse af gruppefritagelsesordningen efter energibeskatningsdirektivets artikel 19.

En afgrænsning af fartøjstyper kunne eventuelt i stedet være den samme, som er styrende for Søfartsstyrelsens tekniske forskrifter B, D og F idet fritidsfartøjer undtages fra B, så inkluderes alle fragtskibe over en vis størrelse samt alle passagerskibe, både udenrigs-, indenrigs- og havnefærger, en vel lige så let administrativ byrde for praktisk brug. Alternativt kunne de mindre passagerskibe indskrives i bekendtgørelse af lov om afgift på elektricitet i forlængelse af lovens § 11 b stk. 2 om afgiftsgodtgørelse for kørestrøm for eltog til personbefordring.

I bemærkningerne til lovforslagets punkt 4.1 skønnes, at lovforslaget genererer en skatteudgift på 15 mio. kr., da der er tale om en "selektiv afgiftslempelse for store skibe". Vi skal understrege, at vi ikke forstår os på baggrunden for disse skatteudgiftsberegninger, men vil henlede opmærksomheden på, at afgiftslemperne i lovforslaget (herunder tilhørende skatteudgifter) vel egentlig blot flyttes fra fossile brændstoffer til elektricitet for at fremme mere bæredygtige energiformer.

Der er ikke i lovforslaget behov for at finansiere afgiftsændringen, da der blot er tale om en ligestilling af to energiformer. Reders omkostninger til skibets energi, der ikke før gav anledning til afgiftsindtægter fra dieselolie, giver stadig ikke anledning til afgiftsindtægter selvom en stor energiandel flyttes til el. Lovforslaget vil ikke skabe behov for mere energi så vidt vi kan vurdere. Tværtimod tyder meget på, at det samlede energiforbrug kan nedsættes gennem de nye mere effektive fremdrivningssetup. Samtidig tyder vores case-beregninger på, at der kan spares væsentlige offentlige udgifter for landets mange ø-færgeruter.

Vi står naturligvis til rådighed, med vores viden og erfaringer, såfremt, der er behov for uddybning af vores kommentarer i høringsvaret.

Med venlig hilsen

Lektor

Henrik Hagbarth Mikkelsen

Projektkoordinator, Vision Grønne Færger  
Marstal Navigationsskole  
Ellenet 10  
5960 Marstal  
Tlf. 62531075