

MINISTEREN

Dato 7. december 2006
J nr. 004-U03-10

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Enerkipolitiske Udvalg
Christiansborg
1240 København K

Enerkipolitisk Udvalg har i brev af 21. november 2006 stillet mig følgende spørgsmål 14 alm. del, som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 14:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 17/11-06 fra H2 Logic, jf. EPU alm. del - bilag 60."

Svar:

Det er en meget positiv indsats Hydrogen Link Danmark gør for at udvikle og fremme anvendelsen af brint på transportområdet. Regeringen finder, at der på længere sigt er lovende perspektiver for anvendelse af brint til mange forskellige formål, herunder kraftvarmeproduktion og transport.

Hydrogen Link Danmark anfører, at deres anbefaling har til formål at sikre, at principperne i de fremtidige støtterammer for bæredygtige brændstoffer indeholder en hensigtsmæssig håndtering af brint.

I fortsættelse heraf fremsættes en række konkrete anbefalinger, herunder bl.a. at der i forbindelse med strategierne for brintteknologi og brændselsceller over de næste fire år afsættes 120 mio. kr. specifikt til forskning, udvikling og demonstration i hydrogen og brændselsceller indenfor transport.

Med hensyn til anbefalingen vedrørende forskning, udvikling og demonstration kan jeg nævne, at brintstrategien udpeger transportområdet og opbygning af infrastruktur, herunder distribution og fyldeanlæg for brint til transportformål, som et af de løfterige indsatsområder. Derudover udgør brintstrategien et samlet prioriteringsredskab i forbindelse med udmøntning af offentlig støtte.

Der er dog ikke i strategien taget stilling til fordelingen af fremtidig offentlig støtte inden for de prioriterede områder, herunder hvad behovet er i relation til transportformål.

Jeg har noteret mig Hydrogen Link Danmarks anbefaling som i muligt omfang vil indgå i det videre arbejde med opfølgningen af strategierne for brintteknologi.



logi og brændselsceller. Muligheden for på længere sigt at anvende brint til transportformål vil også indgå i den analyse af perspektiver for alternative drivmidler, som gennemføres af en tværministeriel arbejdsgruppe som opfølgning på Energistrategi 2025.

Endvidere er der i brintstrategien angivet et forslag til organisering af den fremtidige indsats. Dette forslag er efterfølgende fulgt og har ført til etablering af en national brint- og brændselscelleplatform med deltagelse fra de væsentligste danske interessenter på området. Som anført af Hydrogen Link Danmark er netværket på vej til at blive forankret i denne platform.

For så vidt angår materialets anbefalinger vedrørende afgifter, har skatteministeren følgende bemærkninger, hvortil jeg kan henholde mig:

”Hydrogen Link er et nationalt netværk for forskning, udvikling og demonstration af hydrogen- og brændselscelleteknologi. Formålet er at fremme en dansk infrastruktur af hydrogentankstationer og at udbrede anvendelsen af brændselscellekøretøjer.

Hydrogen Link definerer bæredygtige brændstoffer som energibærere, der kan anvendes som brændstof og som er produceret ud fra vedvarende energikilder. Hydrogen Link har en række anbefalinger som vedrører afgifter på bæredygtige brændstoffer:

- Registreringsafgiften, ejerafgiften og brændstofafgifterne bør afhænge af størrelsen af emissionerne samt energitabet. Helt konkret anbefales, at hydrogen/brændselsceller afgiftsfritages i første omgang frem til 2015. Afgiftsfritagelsen kan konstrueres på samme måde som fritagelsen for elbiler.
- Der bør udarbejdes en langsigtet målsætning om at bæredygtige brændstoffer skal udgøre en bestemt andel af brændstofferne. Afgifterne skal løbende reguleres for at opnå denne målsætning.
- Der laves en støtteordning til hydrogen brændselscellekøretøjer.

Først vil jeg gerne udtrykke stor respekt for den indsats, som Hydrogen Link lægger for dagen i bestræbelserne på at fremme brændselsceller og lignende som brændstof, og jeg har stor forståelse for ønsket om afgiftsfritagelse som et af flere midler til at opnå målene.

Hvad angår ejerafgiften for personbiler, så er den i princippet afhængig af brændstofforbruget. I ejerafgiftsloven sondres mellem benzinbiler, dieslbiler og elbiler. Sidstnævnte er fritaget for afgift. Der er ikke taget højde for personbiler med en anden teknologi. I det øjeblik, der kommer en hydrogenbil, skal der tages stilling til, hvordan den afgiftsmæssigt skal indpasses.



Andre køretøjer end personbiler betaler vægtafgift.

Registreringsafgiften er baseret på bilens værdi, helt uafhængig af hvilken brændstoftype, der anvendes. En undtagelse er dog elbiler, der er afgiftsfritaget. Ud fra et miljøøkonomisk synspunkt er det mere end tvivlsomt, om det kan betale sig med en lempelse af afgiften for hydrogenbiler. Det statslige provenutab ved en lempelse eller fritagelse for afgift vil være større end den miljømæssige gevinst. Ud fra en miljømæssig betragtning opnås de største resultater, hvis incitamenterne til at vælge biler med små emissioner gælder generelt og ikke for et mindre antal køretøjer med en bestemt teknologi.

Hvad angår energiafgifterne er der ikke nogen sats specielt for brændselsceller eller hydrogen. I stedet vil afgiften blive beregnet svarende til den sats, der gælder for tilsvarende motorbrændstof. Som med registreringsafgiften gælder, at det set ud fra et miljøøkonomisk synspunkt er mere end tvivlsomt, om der er den store gevinst ved en afgiftsnedsettelse.

Dermed ikke sagt, at der ikke kan ske afgiftsreduktioner eller fritagelser for hydrogenkøretøjer, men det skal i så fald ske af andre hensyn. F.eks. er afgiftsfritagelserne for el-drevne køretøjer begrundet i, at en større andel af el-drevne køretøjer vil flytte emissioner ud af byerne.

Jeg er i den forbindelse positiv overfor nærmere at undersøge, om der kan gælde en lignende sammenhæng, der kan begrunde tilsvarende afgiftsfritagelser for hydrogendrevne køretøjer.”

Med venlig hilsen

Flemming Hansen