

Til
Energi-, forsynings- og klimaminister
Lars Christian Lilleholt
Stormgade 2-6
1470 København K

Energi-, Forsynings- og Klimaudvalget
Christiansborg
1240 København K

1. februar 2018

Ministeren kommenterer den 21. december 2017 på det vedlagte materiale i forlængelse af mit foretræde den 23. november 2017, jf. EFK alm. del - bilag 47. Som det fremgik af foretrædet, var et af mine budskaber i det væsentligste, at Biobrændstofloven diskriminerer elektricitet, idet elbilernes bidrag til iblandingsforpligtelsen, gives bort gratis til benzin- og dieselleverandørerne. Det gør den grønne omstilling unødigt dyr for samfundet og forvrider konkurrencen mellem de forskellige energiformer i vejtransporten.

Det glæder mig derfor, at ministersvaret hverken anfægter, at Biobrændstofloven i sin nuværende form skævvrider konkurrencen mellem energiformerne (flydende, gasformig og elektrisk) i transportsektoren, rigtigheden af de vedlagte beregninger eller de betydelige samfundsøkonomiske gevinster i 2018 og 2019, der vil være ved at inkludere elektricitet i ticketsystemet.

Jeg vil dog gerne benytte anledningen til at opklare nogle af de misforståelser, der indgår i svaret.

Ticketsystemet er effektivt og formålstjenesteligt

Ministeren giver udtryk for at være enig i, at ticketsystemet er en effektiv handelsmekanisme, der billiggør målopfyldelsen for olieselskaberne og forhindrer overimplementering af EU's mindstekrav inden for transporten. Dette er en korrekt vurdering. Det underer derfor, at svaret samtidig påstår, at ticketsystemet bør udelukke visse teknologier (f.eks. el fra elbiler) for at undgå overimplementering og meromkostninger.

Et ticketsystem, der både inkluderer biotickets og e-tickets, er ikke væsensforskelligt fra et ticketsystem, der blot inkluderer biotickets. Tværtimod vil inklusionen af e-tickets gøre målopfyldelsen mere teknologineutral, markedsbaseret og omkostningseffektiv. Tre egenskaber, som ministeren tidligere har givet udtryk for, bør være retningsgivende for energipolitikken, og som også regeringens Energikommission har fremhævet som væsentlige principper. Eftersom e-tickets har samme formål, funktion og effekt som biotickets, synes det overraskende, hvis ministeren mener, at der skulle være en effektmæssig forskel på de to typer tickets.

Værdisætningen af e-tickets kommer til at ske efter samme mekanisme som biotickets

I svaret vurderes det, at e-tickets vil have en meget lav værdi, som ikke vil have en fremmende effekt på VE-andelen i transporten. Eftersom e-tickets har nøjagtig samme funktion som biotickets, så virker denne vurdering usandsynlig. I et marked med fri prissætning er det

forventeligt, at tickets (som er én enhed vedvarende energi, målt i GJ) som udgangspunkt har samme værdi og dermed samme pris. Selv hvis det antages, at værdien af e-tickets skulle blive ekstraordinær lav, vil effekten være, at olieselskaberne kan opfylde sine VE-forpligtelser tilsvarende billigere. I stedet for at diskriminere mellem e- og biotickets, kan man med fordel se dem som udtryk for VE-tickets.

En øget anvendelse af VE-el øger ikke udfordringen med at opfylde CO2-reduktionskrav

Det hævdes, at inklusionen af VE-el i det nuværende iblandingskrav vil medføre, at udfordringen ved at opfylde CO2-reduktionskrav i de ikke-kvotefattede sektorer (særligt transportsektoren) bliver større. Årsagen skulle være, at VE-andelen i el er højere end iblandingskravet på 5,75 pct., hvilket skulle føre til en overimplementering af VE-kravet. Dette ræsonnement overser dog, at e-tickets – ligesom biotickets – handles i eksakte energimængder, hvor der kan tages højde for varierende VE-andele.

At en øget andel af VE-el i transportsektoren skulle besværliggøre opfyldelsen af CO2-reduktionskravet i transportsektoren er ligeledes et svært forståeligt ræsonnement. En energienhed vedvarende energi er en energienhed vedvarende energi uanset kilden. Kun hvis man skelnede mellem faktiske udledninger og regulatoriske udledninger (CO2-udledninger, som de registreres i EU's VE-direktiv), ville VE-el i transporten, teoretisk set, kunne øge den faktiske CO2-udledning på kort sigt, og i så fald kun fordi VE-el tilskyndes via en fem-dobbelt tælling i VE-direktivet. Dette ræsonnement overser dog for det første, at importeret biodiesel ifølge EU-Kommissionens Globium-studie udleder op til tre gange så meget CO2 som fossil diesel, og for det andet, at elbiler er markant mere energieffektive end fossilbiler, hvorfor en større andel af VE-el i transporten samtidig vil sænke transportens samlede energiforbrug og deraf afledte CO2-udledning. Det bør ligeledes noteres, at elektricitet anvendt i transporten produceres inden for EU's kvotemarked. Af samme årsag definerer Skatteministeriet også elbiler som værende CO2-neutrale (eftersom omkostningen ved CO2-udledninger fra elproduktion neutraliseres via CO2-kvotepriisen).

Lovgivningen bør ændres for at skabe et frit marked uden diskrimination af elbiler

Det fremhæves i svaret, at elbiler fremmes på anden vis og at VE-el derfor ikke bør inkluderes i ticketsystemet. Her vil jeg minde om, at de seneste opgørelser over elbilparken viser, at der er færre elbiler ved udgangen af 2017 end ved årets begyndelse, og at kun ca. 9.200 personbiler er elektriske, mens der er ca. 2,5 mio. personbiler, som er fossildrevne. Det danske elbilsalg har stået i stampe de seneste to år.

Eftersom talrige analyser, bl.a. fra Klimarådet og Energikommissionen, fremhæver elbiler som et af de mest oplagte omstillingselementer, så virker det paradoksalt at ville fastholde den nuværende diskrimination af elektricitet i ticketsystemet. Klimarådet påpeger ligeledes, at indfasning af elbiler er samfundsøkonomisk billigere end flydende biobrændstoffer på vejen hen imod et lavemissionssamfund i 2050.

Den ulige konkurrencesituation for virksomheder, der leverer energi til vejtransporten, er uholdbar og påfører virksomhederne forskellige og unødvendige begrænsninger i forhold til iblandingsforpligtelsen. Det burde være muligt for de enkelte olie- og energiselskaber frit at kunne vælge, hvordan de billigst leverer målopfyldelsen i forhold til iblandingskravet, hvilket samlet set også vil gøre det billigere at være dansk billist.

Biobrændstofloven i sin nuværende form diskriminerer elektricitet på en sådan måde, at den værdi, som kommer fra VE-el i vejtransporten, overføres til benzin- og dieselbilister uden

kompensation herfor. Denne situation er både konkurrenceforvridende og gør den grønne omstilling unødigt dyr.

Jeg håber, at udvalget og ministeren vil overveje situationen yderligere, herunder mulige skridt til mere lige konkurrencemæssige forhold mellem de forskellige leverandører af drivmidler til vejtransporten.

Vores anbefaling er, at Folketinget inkluderer elektricitet i ticketsystemet – af samme årsag som biogas blev inkluderet forrige år. Som det fremgår af høringsnotatet, så var årsagen, at biogas og gasselskaber var blevet en del af vejtransporten, hvilket man ikke havde forudset, da Biobrændstofloven oprindeligt blev vedtaget i 2009. Elektricitet og el-leverandører er sidenhen også blevet en del af den danske vejtransport.

Hvis noget af ovenstående giver anledning til uddybende spørgsmål, står jeg naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen

Peter Bjerregaard
Market Regulation Manager
E.ON