

Klimarådet
Nikolaj Plads 26
1067 København K
Via e-mail: mail@klimaraadet.dk

Dok. ansvarlig: JDP
Sekretær: SJA/KSM
Sagsnr:
Doknr.:
11-03-2024

Kommentarer: Klimarådets statusrapport offentliggjort den 29. februar 2024

Klimarådet har fremsendt statusrapport 2024 og givet medlemmerne af Klimadialogforum mulighed for at fremsende kommentarer til rapporten. Dansk e-Mobilitet takker for muligheden og fremsender hermed sine kommentarer.

Generelle kommentarer:

Klimarådet skal have ros for at se grundigt på vejtransportens muligheder for at bidrage yderligere til den grønne omstilling. Dansk e-Mobilitet er helt enig med Klimarådet i, at teknologivalget mht. personbiler allerede er foretaget til fordel for direkte elektrificering; og det anser vi også for at være gældende mht. lastbiler.

Vi er også helt enige i, at der skal findes yderligere redskaber til omstillingen fra fossilbiler til elbiler, og jo hurtigere, jo bedre, og at dette er vigtigt for at nå klimamålene. **Det kræver dog politisk velvilje til at omlægge de nuværende bilafgifter allerede i 2024.** Et oplagt redskab er at fastfryse de nuværende registreringsafgifter frem til 2030, og herefter omlægge bilafgifterne helt til periodiske afgifter og/eller kørselsafgifter.

Dansk e-Mobilitet noterer desuden, at Klimarådet fortsat peger på, at kørselsafgifter for lastbiler bør inkludere eksternaliteter, såsom trængsel, og bemærker at det, med de nuværende rammer, vil kræve lignende trængselsafgifter for personbiler. Vi er enige i, at denne mulighed bør undersøges nærmere, men vi foreslår, at det sker i form af et ekspertudvalg, der snarest rådgiver regeringen om kørselsafgifter for personbiler.

Dansk e-Mobilitet er tillige enige i, at det kan være formålstjenligt at hæve dieselaafgiften yderligere, så den kommer på niveau med afgiften i Tyskland, og vi noterer, at Klimarådet finder, at den tunge transport i Danmark er underbeskattet.

Herudover skal bemærkes, at elektrificeringen af vejtransporten bidrager til ESR-målet, hvilket kan være relevant, hvis – i tråd med klimarådets skøn – reduktionsbehovet på dette område stiger på grund af den forventede opjustering af emissionsfaktorer til kulstofholdige jorde.

Specifikke kommentarer:

- A. Side 188n: Klimarådet anfører: ”Det er vigtigt, at markedet for opladning er overskueligt og praktisk for elbilisterne, og at effektiv konkurrence sikrer, at priserne ikke er unødvendigt høje”; hvilket vi er helt enige i. Derfor har vi, sammen med bl.a.

FDM taget initiativ til at etablere en platform, der kan skabe væsentligt mere gennemsækelighed for forbrugerne mht. ladepriser, ladeprodukter, etablerings- og skifteomkostninger med udgangspunkt i forbrugerens kørselsmønstre.

- B. Side 189m: Det anføres om prisen på el til opladning af elbiler: "(t)il sammenligning er der kun én literpris at forholde sig til, når der skal tankes benzin eller diesel" – men denne konstatering bør suppleres af oplysningen om, at elpriserne svinger hver time (og om ikke så længe hvert 15. minut), og alene af den grund er elpriserne nærmest pr. definition mere komplekse end prisen på fossilt brændstof.
- C. Side 189n: Klimarådet foreslår efter inspiration fra Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (KFST), at refusionsordningen, der fritager hjemmeladning af elbiler for elafgiften, afskaffes. Forslaget er af flere årsager problematisk, og har slet ikke de nuancer med om alternative tiltag, som KFST gennemgår i deres rapport (se boks 9.2, side 144ff i rapporten fra KFST om lademarkedet for elbiler fra december 2023).
- D. Side 189n om afskaffelse af refusionsordningen for elafgift: Vi vil på det kraftigste fraråde ensidigt at fjerne refusion af elafgiften for hjemmeladning af elbiler, og dermed gøre det dyrere at køre elbiler. Denne fordyrelse vil modvirke Klimarådets ønske om en hurtigere udskiftning af fossilbiler med elbiler, hvilket naturligvis i sig selv er uheldigt (og lidt selvmodsigende). Herudover er der andre fordele ved refusionen, som Klimarådet ikke nævner:
 - a. Danmark er førende på intelligente hjemmeladere, og det betyder, at rigtig mange elbiler samlet set er med til at mindske belastningen på elnettet via deres aftale med en ladeoperatør, der ofte sikrer, at forbrugeren lader uden for spidsbelastning (der tillige sikre refusion af elafgiften).
 - b. Den nedbragte belastning af elnettet er med til at reducere de nødvendige investeringer i elnettets kapacitet og er dermed samlet set med til at reducere elprisen for forbrugerne.
- E. Side 189n: det anføres, at der som alternativ til refusion af elafgiften kan overvejes at "... støtte udbygningen af ladeinfrastruktur i udkantsområder"; men det bør i denne sammenhæng nævnes, at ladestanderbekendtgørelsen netop har dette som et af sine formål, og at Energy Performance in Buildings Directive, der ligger til grund for ladestanderbekendtgørelsen, er ved at blive opdateret med yderligere krav til opsætning af ladestanderne, herunder også i udkantsområder.
- F. Side 189n: det anføres "... eller man kan sænke ejerafgiften for elbiler". Ejerafgiften for elbiler er dog allerede begrænset, så det har næppe den store effekt. Måske burde ordet "ejerafgift" have været "de fra 2026 stigende registreringsafgifter", jf. KFST's rapport om lademarkedet fra december 2023, boks 9.2, side 147ø.

Med Venlig Hilsen

John Dyrby Paulsen,
Direktør, Dansk e-Mobilitet