

**MOTOR-
MAGASINET**

Hovedkontor:
Marielundvej 46 E ·
2730 Herlev

Tlf. 70 11 51 00 ·
Fax 44 85 10 13

info@motormagasinet.dk

Ansvarshavende
chefredaktør:
Michael Nørfelt,
mn@motormagasinet.dk

Redaktion:
Kim Lesanner, Skive
kile@motormagasinet.dk
Terkel Spangsbø,
tsp@motormagasinet.dk
Tina Altenburg,
tinaalt@motormagasinet.dk

DTP ansvarlig:
Anne Evensen

Eksterne journalister:
Kurt Ellegaard, Odense
Hans Rømer, Vamdrup
Jens Jessen, Blåvand

Christiansborg redaktion:
Claus Djørup

Se endvidere listen over
vort branchepanel bag
i bladet

Læs friske nyheder på
Motor-magasinet's hjemmeside
www.motormagasinet.dk

Announceafdeling:
Suzanne Zabava, salgsschef
suz@motormagasinet.dk
Jan Hansen
jh@motormagasinet.dk

Tryk: Greentech Rotaprint

Abonnement:
Pris for et års abonnement
(44 numre) 695 kroner.
Pensionister og studerende
345 kroner. Tlf. 44 85 88 06
Telefontid mellem kl.
10.00-14.00.
abonnement@danskfag-
medier.dk

Udgiver:
Danske Fagmedier a/s
Marielundvej 46 E,
2730 Herlev
Tlf. 44 85 88 99

Medlem af:

Nettoplagstal for perioden 1. juli
2010- 30 juni 2011: 6.912 eksemplarer
ifølge Fagpressens Mediekontrol.
ISSN 0109-7490

Kontrolleret af:
FMK DS
FAGPRESSENS MEDIEKONTROL

Gengivelse af bladets artikler
eller dele heraf samt fotos må kun
ske med tydelig kildeangivelse
og kun efter skriftlig aftale med
forfatteren/fotografen. Kontakt
redaktøren på red@motormagasi-
net.dk. Erhvervsrettet gengivelse
af bladets annoncer er ikke tilladt.
Bladet kan ikke påtage sig ansvar
for fotos og manuskripter mv., der
indsendes uopfordret.

Spring på netavisen - og
få **M** på din smartphone
eller tablet

Scan strekkoden herunder og
få automatisk vist Motor-ma-
gasinet's website tilpasset din
håndholdte enhed. Tryk på
symbolet "firkant med pil ud",
derefter "føj til hjemmeskærm"
- og **M** vises blandt dine
øvrige apps.



(Scanner-app er påkrævet for
scanning - vi anbefaler Scanlife,
der kan hentes gratis i din tele-
fonudbyders app-store).

Gasbiler snydes for lavere afgifter

Naturgasselskaber,
landbrug og importører
håber, at et nyt energi-
forlig bliver et gennem-
brud for biogas i trans-
portsektoren.

REGISTRERINGSAFGIFT

Af Claus Djørup

I H. C. Andersens fødeby
ser man biogas som trans-
portsektorens smukke sva-
ne langt ind i næste årti,
hvis skatteminister og fol-
keting ville høre op med at
mobbe det alternative driv-
middel.

- Afgiftssystemet tager
ikke højde for gasbiler, som
slet ikke er tænkt ind i lov-
givningen. Gasbiler får ikke
det fradrag, som en meget
miljøvenlig benzin- eller
dieselbil får. Det er uhen-
sigtsmæssigt, siger adm.
direktør Bjarke Pålsson fra
Naturgas Fyn i Odense. Det
regionale gasselskab tog 14
gasdrevne køretøjer i brug
i november med tilhørende
fyldestation og kompressor-
enhed.

- Vi ønsker blot, at man
ikke straffer en miljørigtig
kørsel i forhold til benzin
og diesel. En afgiftsmæssig
ligestilling vil ikke medføre
provenutab. Det andet red-
skab er brændstofsafgifter.
Kørsel på biogas skal ikke
betale CO₂-afgift, og NO_x-
afgiften vil blive reduceret
betragteligt, da NO_x-udled-
ningen er markant mindre,
fortsætter gasdirektøren.

- Energistyrelsens egne
beregninger fra 2008 er
ved at blive opdateret. Bio-
og naturgas er det sam-
fundsøkonomisk bedste
brændstof frem til 2030, og
den konklusion gentages.
Fra 2030 vurderes elbiler
at være mest samfundsøko-



Naturgas Fyn har 14 gasdrevne køretøjer. (Arkivfoto)

nomiske, siger Bjarke Pål-
sson.

"Biogas fremstår som
det billigste drivmiddel og
naturgas som det næstbil-
ligste, hvilket skal ses i ly-
set af en forventning om en
forbedret energieffektivitet
(som for benzinbiler) samt
reduceret omkostninger til
køretøjerne," hedder det i
Energistyrelsens katalog
over alternative drivmidler.

Udsigt til bedre tilskud

- Danmark og Albanien er
de eneste lande i Europa,
hvor man ikke kan køre
på gas. Danmark har in-
frastrukturen med gasnet-
tet, men vi mangler køre-
tøjerne, så udfordringen
er afgiftsjusteringer, siger
sekretariatsleder Bruno
Sander Nielsen, Branche-
foreningen for Biogas.

- Tilskuddene til ved-
varende energi ligger på
kraftvarme eksempelvis
som elproduktionstilskud
til vindmøller og biomasse
og fritagelser for varme-
afgift til halm og træflis. I
både den tidligere og den

skal under alle omstændig-
heder ske for at kunne an-
vende biogas i bilmotorer.

Certifikat til nulafgift

Det giver en robust sikker-
hed for forsyning, for bil-
motoren kan ikke mærke
forskellen på metanmolekyler-
ne i natur- og biogas.

Det giver også mulig-
hed for at fritage biogas
for energiafgift. Systeman-
svarsselskabet Energinet.
dk er ved at udarbejde en
ordning med oprindelses-
beviser, der kan bruges til
tankning med biogas via
det eksisterende gasnet.
Det samme princip anvendes
ved salg af vind-el som
grøn strøm.

Den nuværende produktion
af biogas fra svine- og
kvæggylle, affald fra indu-
stri og husholdninger og
andre kilder kan 10-dobles,
og den mængde svarer til,
at hver fjerde eller femte
bil i den nuværende bilpark
kørte på biogas.

- Mængden af metan i
biogas kan teknisk forøges
med cirka en tredjedel ved
hjælp af brændselsceller,
når Haldor Topsøe har fær-
digudviklet en ny type "om-

vendte" brændselsceller,
som ved hjælp af overskuds-
vindmøllestrøm opgraderer
biogassens CO₂-indhold til
metan, slutter Bruno San-
der Nielsen.

Undgå særregler

Adm. direktør Bent Mik-
kelsen, De Danske Bilim-
portører, har i mange år
opfordret politikerne til at
indføre et såkaldt teknolo-
gineutralt afgiftssystem,
dvs. afgiften afhænger af
tekniske kriterier såsom
CO₂-udledning, så man
kommer uden om særreg-
ler og lapperier.

- Man beskatter gasbiler
efter nogle gamle bereg-
ningsregler, som ikke er
dækkende for de nutidige
naturgasbiler. Det er et af-
giftsmæssigt paradoks. DBI
støtter en ændring, men i
stedet for endnu en lappe-
løsning på afgiftssystemet
vil vi hellere have den store
reform, der er til fordel for
alle teknologier, siger Bent
Mikkelsen.

Næste afsnit af historien
om gasbilens forvandling
fra grim ælling skrives i
energiforhandlingerne på
Christiansborg.

DE ØMME PUNKTER

Biogas fra landbruget spiller en stor rolle i de igangværende forhandlinger om en ny flerårig energiaftale. Politikerne skal tage stilling til, om biogas skal være et middel til at gøre transportsektoren grønnere.

Derfor skal de diskutere justering af tre afgifter og opstilling af påfyldningsstationer:

For det første afgiftsberigtiges gasbiler efter en formel og ikke efter deres reelle forbrug og testresultater, og Skat har afvist at ændre dette på grund af en formulering i loven.

Dernæst får gasbiler ikke fradrag for højere km/liter (den grønne ejerafgift), da de ikke bedømmes ud fra EU-testede normer, men efter formlen.

For det tredje belægges biogas med samme afgift som naturgas, når den transporteres i naturgasnettet.

Endelig er gasbiler dyrere at producere og dermed dyrere i købsafgift end tilsvarende konventionelle biler. Det skyldes dobbelttanksystemet, da gastankstrukturen langt fra er udbygget til at klare lange ture uden en reservetank med benzin.

Motor-magasinet mener

Tag nu det ansvar

I VORES LILLE smørhul af et land må vi alle tage et ansvar – det gælder både individ, familie, virksomhed og fællesskab. Ansvar gælder eksempelvis miljø, sundhed, kvalitet, fremskridt, retfærdige regler og orden samt samfundssind. Ansvar begynder altid ved den enkelte – ingen kan sige sig fri. Nu opfordrer en trio af autobrancheorganisationer i klart sprog og helt berettiget de store forsikringsselskaber til at tage et reelt medansvar for kvaliteten af det omfattende skadesarbejde på de danske autoværksteder. De opfordrer således Tryg til at tage ansvar for kvaliteten – det er ikke nok, at værkstederne blot skriver under på, at de vil reparere efter fabrikantens anvisning.

ger. Det går ikke blot at stramme skruen i det øgede pris- og rabatpres på værkstederne.

VI FOKUSERER SKAM på kvaliteten, forsikrer Tryg i denne udgave af Motor-magasinet, hvor forsikringsgiganten omsider tager bladet fra munden og svarer på de seneste ugers omtale i autobrancheorganisationens uafhængige fagblad om Trygs forhandlinger vedrørende nye samarbejdsaftaler med autobrancheorganisationen. Vores forhandlingspartnere i autobrancheorganisationen kender vores synspunkter, og forhandlingerne foregår på møder – ikke i medierne, udtaler Trygs kommunikationschef, men læs nu alligevel med inde i avisen i denne udgave.

EN ANDEN DOMINERENDE magt i

samfundet, de danske banker, bør også tage et ansvar – ikke når det gælder kvaliteten af skadesarbejdet, men når det gælder penge til ejer- og generationsskifte i mange autobranche- virksomheder i netop disse år. Uden penge – og ansvar – kan ejerskifterne nemlig betyde døden for hundreder af forhandlere og værksteder, advarer en anden brancheorganisation. De nye, villige kræfter kan nemlig sjældent låne de penge, der skal til for at overtage de eksisterende virksomheder. Og det bringer tusinder af jobs – ofte i landets yderområder – på spil, lyder den dystre advarsel.

DERFOR – TAG ET ANSVAR, vend aldrig ryggen til, begynd hos dig selv - og lad os så løfte i flok.