



2. oktober 2017
J.nr. 2017 - 5408

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 553 af 30. august 2017 (alm. del).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen

Spørgsmål

Er ministeren enig i, at i det omfang at batteribiler i Danmark bidrager til en lavere CO₂-udledning, skyldes det import af kernekraft, jf. konklusionerne i kronikken ”Batteribiler er ikke løsningen på fremtidens miljøudfordringer”?

Svar

Jeg mener, at såfremt produktionen af elbiler sker inden for EU's CO₂-kvotesystem, eller produktionen på anden vis er CO₂-reguleret, så vil elbiler være et godt og klimavenligt alternativ til konventionelle biler. Desværre foregår en væsentlig del af produktionen af elbiler uden for EU's CO₂-kvotesystem, hvilket bl.a. også gælder for produktionen af Tesla.

Elbiler har desuden den fordel, at de flytter miljøforureningen væk fra bymiljøer, hvor der er mange mennesker, hen til elværker, hvor det er lettere at regulere forureningen. I det omfang elbilerne ”kører på vindmølle-el”, reduceres den samlede miljøforurening yderligere.

I kronikken ”Batteribiler er ikke løsningen på fremtidens miljøudfordringer” i Maskinmesteren, august 2017, henvises bl.a. til en svensk undersøgelse, der viser, at der ved produktion af et batteri til elbiler udledes forholdsvis meget CO₂. Af kronikken fremgår ligeledes, at kul, naturgas og kernekraft udgør en væsentlig del af brændslerne til det el, der forbruges i Danmark. Kernekraft indgår i sammensætningen, da der er taget højde for import af el fra vores nabolande.

Skatteministeriet har ikke kendskab til de samlede CO₂-udledninger forbundet med produktion af de enkelte biler eller batterier. Det er imidlertid ikke den isolerede udledning af CO₂ ved bilproduktion eller elproduktion, der er afgørende for, om elbiler er en del af løsningen på klima- og miljøudfordringerne. Det er heller ikke afgørende, i hvilken grad kernekraft er blevet anvendt til elproduktion i vores nabolande.

Vi har i Danmark forpligtiget os til bindende klimapolitiske målsætninger, der er fastsat i EU. Indsatsen for at reducere CO₂ sker i henholdsvis EU's CO₂-kvoteordning og i de ikke-kvotefatte sektorer. I det kvotefatte område opnås EU's reduktionsmål per definition som følge af kvotesystemets natur. For de ikke-kvoteregulerede sektorer kræver det nationale initiativer at nå målsætningerne. Danmark har fx meget høje samlede afgifter relateret til CO₂-udledninger fra benzin- og dieselmotorer, hvilket bidrager til at reducere CO₂-udledningen fra det danske ikke-kvotefatte område.

Udskiftes en benzin- eller dieselmotor med en elbil, bruges der mindre benzin og diesel i Danmark. Det medfører et fald i de danske CO₂-udledninger uden for det kvotefatte område. Elbiler udleder ikke direkte CO₂. CO₂-udledningen fra elbiler er knyttet til udledningen forbundet med produktionen af den el, der anvendes til opladning af batterierne. Hvis der anvendes vedvarende energi, vil CO₂-udledningen være nul. For elektricitet, der er produceret i den kvotefatte sektor, vil de samlede CO₂-udledninger på EU-plan ikke påvirkes på sigt, idet antallet af CO₂-kvoter ikke påvirkes af ændringer i det

danske elforbrug. Et skifte fra benzin- og dieslbiler til elbiler er dermed et skridt i retning af at indfri danske forpligtigelser i den ikke-kvoteomfattede sektor. Hvordan elproduktionen er sammensat af fossile brændsler, kernekraft eller vindmølle-el mv. er i den forbindelse ikke relevant.

Sker produktionen af biler inden for EU's kvoteordning, har det ligeledes ikke betydning for den samlede udledning af CO₂, om produktionen af elbiler er forbundet med isolerede større CO₂-udledninger end ved produktionen af benzin- eller dieslbiler. Den samlede maksimale udledning af CO₂ er bestemt af antallet af kvoter.

Produktion af benzin-, diesel og elbiler eller andre varer uden for EU bidrager negativt til klimapåvirkningerne, i det omfang der anvendes fossile brændsler til produktionen. Denne udledning bør ideelt set også omfattes af et kvotesystem eller anden regulering, hvis der skal sikres en lavere global udledning af CO₂.

Idet elbiler ikke udleder skadelige stoffer, når de kører, bidrager de desuden ikke til en lokal luftforurening, hvilket særligt er til gavn for luftkvaliteten i bymiljøerne. Hertil kommer, at elbiler støjer mindre, hvilket også særligt er en fordel i forhold til bymiljøerne.

Et skifte fra biler, der kører på benzin og diesel, til elbiler medfører således isoleret set et bidrag til at opfylde danske klimapolitiske forpligtelser, hvortil kommer den nævnte reduktion i visse andre eksterne omkostninger ved elbilkørsel. Disse virkninger skal dog ses i sammenhæng med såvel omkostningerne ved fremstilling og drift af elbiler samt elbilers brugsværdi (fleksibilitet mv.) sammenholdt med konventionelle biler.