



J.nr. 2022 - 727

Kontor:
Miljø, Energi og Motor
[MEM]

Samrådsspørgsmål I

- Tale til besvarelse af spørgsmål I den 10. februar 2022.

Spørgsmål I

Mener ministeren, at det er rimeligt og klimamæssigt forsvarligt at fastholde, at aftalen ”Grøn omstilling af vejtransporten” af 4. december 2020 indgået mellem regeringen (Socialdemokratiet), Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten og skatterabatten til pluginhybriddbiler ikke genbesøges før 2025, når der ses så markante forskelle mellem forudsætningerne for aftalen og virkeligheden?

Svar

Jeg vil gerne indlede med at takke for invitationen til dette samråd om vejtransportaftalen fra december 2020 og bilsalget i 2021, som er mit første samråd som minister.

Jeg glæder mig til samarbejdet med udvalget og vil bestræbe mig på at sikre en god og åben dialog og på at servicere udvalget så godt som muligt.

Inden jeg besvarer selve spørgsmålet, vil jeg med det samme sige, at jeg er fuldt ud opmærksom på den kritik, der er af, at et notat fra Vejdirektoratet om plug-in hybridbiler ikke er blevet offentliggjort.

Da Skatteministeriet blev bekendt med Vejdirektoratets notat og konklusionerne heri, var Skatteministeriet selv på vej med en analyse af plug-in hybridbilernes grønne aftryk, som umiddelbart viste et andet billede.

Det var derfor Skatteministeriets faglige vurdering, at der var brug for at undersøge området til bunds, inden nye tal med et tilstrækkeligt fagligt fundament kunne lægges frem. Og derfor satte Skatteministeriet en ny omfattende undersøgelse i gang for at få et grundigt og fyldestgørende indblik i plug-in hybridbilers grønne aftryk.

Jeg ser frem til at modtage resultaterne fra denne undersøgelse.

Men i lyset af den udlægning af forløbet, som kommer til udtryk i dag, finder Skatteministeriet det ærgerligt, at Skatteministeriet, Transportministeriet og Vejdirektoratet ikke allerede dengang offentliggjorde notatet med en tilkendegivelse af de forbehold, der var. Samtidig kunne Skatteministeriets egen analyse også være offentliggjort.

Regeringen har kun et ønske om, at drøftelserne - som alle andre drøftelser - foregår på et så oplyst grundlag som muligt.

Men det er samtidig en faglig afvejning, hvornår der foreligger et ”oplyst grundlag”, fx om data, der indgår i notatet, er repræsentativt, og modellen giver forståelige resultater.

Jeg vil nu svare på samrådsspørgsmålet.

Status på salg af grønne biler

Regeringen, RV, SF og EL blev som nævnt i december 2020 enige om at omlægge bilafgifterne for at øge udbredelsen af el- og plug-in hybridbiler. Aftalen var baseret på et grundigt forarbejde af Kommissionen for

grøn omstilling af vejtransporten – nedsat af den forrige regering (V, LA og K).

Med aftalen blev det skønnet, at der ville være 775.000 grønne biler i 2030, og at den samlede aftale ville medføre en CO₂-reduktion på 2,1 mio. ton i 2030.

Der blev samtidig aftalt et pit-stop i 2025, hvor aftalepartierne skulle gøre status på bilsalget og drøfte initiativer, der kan sikre indfrielse af ambitionen om 1 mio. grønne biler i 2030.

Før aftalen var de grønne biler udsat for lidt af en slingrekurs, hvor afgiftsrabatter blev forlænget årligt. Flere kritiserede især, at der ikke fra politisk side var et tydeligt signal til branchen og borgerne om, at partierne gerne ville de grønne biler.

Aftalen er derfor et vigtigt skridt på vejen i den grønne omstilling af vejtransporten, som samtidig sikrer stabile, forudsigelige og trygge rammer for både branchen og bilkøbere.

Selv om aftalen kun er et år gammel, kan vi allerede nu se, at den har virket. Danskerne har vist, at de gerne vil tage et grønnere bilvalg, når bare vi gør det billigere og nemmere, og gode rammer for branchen samtidig understøtter udbuddet af grønne biler.

I 2021 blev der solgt ca. 25.000 nye elbiler og ca. 40.000 nye plug-in hybridbiler. Det betyder, at mere end hver tredje nye bil på vejene kan køre på el.

Det er langt over forventningen. I 2020 – før omlægning af bilafgifterne – blev der solgt 14.000 nye elbiler og 18.000 nye plug-in hybridbiler.

Flere grønne biler er grundlæggende godt for klimaet.

Men jeg havde selvfølgelig gerne set, at der var blevet solgt flere elbiler end plug-in hybridbiler til glæde for klimaet.

Plug-in hybridbiler anses for at være en overgangsteknologi i forhold til rene elbiler. Den udvikling understøtter vi i afgiftssystemet, hvor

afgifterne for plug-in hybridbiler allerede er steget i år og også vil stige fremover.

I 2022 er afgifterne på en gennemsnitlig plug-in hybridbil steget med knap 10.000 kr., mens afgifterne på en elbil er omtrent uændret.

På den måde bliver det mere attraktivt at købe en elbil i forhold til en plug-in hybridbil.

Og så er det værd at nævne, at der for den enkelte bilejer er mange penge at spare ved at lade bilen op med el fremfor at tanke den med fossilt brændstof. Det gør, at eldelen bør blive brugt meget.

Det er derfor forventningen, at der fremover fortsat vil blive solgt rigtig mange elbiler, mens der vil blive solgt færre plug-in hybridbiler. Denne forventning understøttes af salgstal for januar måned, hvor der er indregistreret ca. halvanden gange så mange elbiler som plug-in hybridbiler.

Plug-in hybridbiler skønnes at være et alternativ til diesel- og benzinbiler – ikke elbiler

Salgstallene tyder på, at købsalternativet til en plug-in hybridbil i dag er en benzin- eller dieselbil fremfor en elbil. Antallet af benzinbiler er faldet markant, og antallet af dieslbiler er stort set halveret fra 2020 til 2021.

Det følger desuden af de forudsætninger, som indgår i Skatteministeriets bilmodel.

For mange borgere kan en plug-in hybridbil være en fornuftig mellemvej mellem en elbil og en konventionel benzin- eller dieselbil.

De borgere, der er bekymrede for, om de hurtigt og nemt kan få ladet deres bil op i tilstrækkelig grad, kan med hybridteknologien få nogle praktiske erfaringer med elektrisk kørsel frem for at vælge en konventionel benzin- eller dieselbil.

Og hvis vi lagde fuld afgift på plug-in hybridbilerne, er det da også forventningen, at langt størstedelen vil gå tilbage til en fossil bil. Det vil isoleret set være dårligt for klimaet.

Er plug-in hybridbiler grønne?

Og så er der den meget væsentlige diskussion, om plug-in hybridbiler reelt er grønne.

Det er en diskussion med mange nuancer.

Der gælder jo det særlige for plug-in hybridbiler, at de både kan køre på fossilt brændstof og på el. Derfor er bilerne kun grønne i det omfang, de lades op og kører på el og forbruger mindre fossilt brændstof.

I den sammenhæng er det værd at bemærke, at Danmark er et land med beskedne afstande, og derfor har vi grundlæggende gode forudsætninger for at bruge bilerne grønt.

Men vi kommer ikke uden om, at der er forskellige undersøgelser af danskernes brug af plug-in hybridbiler. Det er godt, og dem skal vi læse

og tage alvorligt. Nogle undersøgelser tegner et grønt billede af bilerne og andre et mindre grønt billede.

Bilkommissionen forudsatte i sin rapport, at kørslen i en plug-in hybridbil var halv på el, halv på benzin.

Med udgangspunkt i denne opgørelse udleder en gennemsnitlig plug-in hybridbil ca. 82 g CO₂ pr. km. Det er i øvrigt samme forudsætning, der ligger til grund for Energistyrelsens seneste klimafremskrivning, og som også er forudsætningen bag CO₂-skønnet i Bilkommissionens beregninger og *Aftalen om omlægning af bilafgifterne*.

Men det er klart, at det er et område, der er forbundet med stor usikkerhed, da det afhænger af den enkelte bilejers kørselsmønster og ladeadfærd, som i øvrigt også afhænger af ladeinfrastruktur.

Der er på det seneste lavet en række undersøgelser om spørgsmålet, som kommer frem til forskellige resultater.

Skatteministeriet har på baggrund af data fra Clever A/S i efteråret 2021 udarbejdet en analyse, der viser, at plug-in hybridbiler i gennemsnit oplades dagligt, og det indikerer, at der bliver kørt grønt. Analysen er baseret på opladningsdata fra 2,8 mio. opladninger kombineret med husstandsdata. Analysen er dog aldrig blevet offentliggjort.

Det skyldes, at Skatteministeriet i samme periode blev bekendt med, at Vejdirektoratet under Transportministeriet var ved at udfærdige et notat vedrørende ca. 1.300 plug-in hybridbiler og deres skønnede faktiske CO₂-udledning pr. km.

Vejdirektoratet finder frem til, at udledningen for en gennemsnitlig plug-in hybridbil udgør ca. 97 g CO₂ pr. km. Altså ca. 20 pct. mere end Bilkommissionen skønnede i 2020, og som der er lagt til grund i aftalen om den grønne omstilling af vejtransporten.

Analysen baseret på data fra Clever og notatet fra Vejdirektoratet når til to forskellige konklusioner. De er dog samtidig baseret på to forskellige tilgange til måling af hybridbilernes grønne aftryk.

Skatteministeriet satte herefter i november en større undersøgelse i gang i samarbejde med Danmarks Statistik i form af en spørgeskemaundersøgelse udsendt til alle private brugere af plug-in hybridbiler i Danmark (ca. 60.000 borgere).

Som jeg indledte med, har det været Skatteministeriets faglige vurdering, at der var brug for mere viden på området, og at denne kunne tilvejebringes med undersøgelsen fra Danmarks Statistik.

Det fælles udgangspunkt er jo at få undersøgt og kende plug-in hybridbilernes grønne aftryk til bunds.

Der har været rejst spørgsmål til min forgængers viden om notatet fra Vejdirektoratet. Jeg har fået oplyst, at min forgænger aldrig har fået forelagt notatet fra Vejdirektoratet og heller ikke har fået forelagt en sag om dette notat. Det samme gælder de udledningstal for CO₂, der omtales i notatet.

Da Skatteministeriet igangsatte undersøgelsen med Danmarks Statistik,

blev min forgænger kort mundtligt gjort opmærksom på eksistensen af notatet fra Vejdirektoratet. Det skete bl.a. som baggrund for udsendelse af den store spørgeskemaundersøgelse.

Jeg vil gerne gentage, at Skatteministeriet finder det ærgerligt, at Skatteministeriet, Transportministeriet og Vejdirektoratet ikke allerede dengang offentliggjorde notatet med en tilkendegivelse af de forbehold, der var, ligesom Skatteministeriets analyse baseret på data fra Clever også kunne være offentliggjort.

Det er dog samtidig vigtigt at sige, at notatet fra Vejdirektoratet er udarbejdet ca. 1 år efter, at *"Aftale om en grøn omstilling af vejtransporten"* blev indgået og derfor selvfølgelig ikke har spillet nogen rolle heri.

Her og nu ser jeg derfor frem til, at vi får en god faglig drøftelse af plug-in hybridbilernes grønne aftryk. Jeg vil derfor også indkalde partierne til drøftelser i starten af marts, når den nye undersøgelse baseret på data fra Danmarks Statistik foreligger.

Og så for at svare meget konkret på spørgsmålet – skal vi vente til 2025 før aftalen genbesøges?

Der er gået ca. 14 måneder, siden aftalen blev indgået. Fagligt set er det nok lidt for tidligt at konkludere noget på baggrund af den korte periode. Det skal også ses i lyset af, at 2021 har været et usædvanligt år med Corona-nedlukning og generelle forsyningsproblemer.

Men det er klart, at vi skal have en drøftelse af plug-in hybridbilers grønne aftryk.

Jeg ser derfor frem til at få lejlighed til at dykke ned i området sammen med partierne.

Og så glæder jeg mig til et godt og konstruktivt samarbejde med udvalget.

Tak for ordet.