



## Skatteministeriet

20. juni 2016  
J.nr. 16-0687481

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 477 af 26. maj 2016 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Brian Mikkelsen (KF).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



## Spørgsmål

I lyset af ministerens svar på SAU alm. del – spørgsmål 435 om hvad de provenumæssige konsekvenser vil være, hvis man fjerner kravet i elafgiftslovens § 6 a, stk. 1, som kun giver erhvervsskibe med en bruttotonnage på mindst 400 t. ret til afgiftsnedsettelse på landstrøm, bedes ministeren – eventuelt ved indhentelse af oplysninger fra andre ministerier – oplyse, hvad de miljømæssige- og klimamæssige konsekvenser af forslaget vil være, herunder betydningen i forhold til Danmarks reduktionsmål for de ikke-kvotebelagte sektorer.

## Svar

Hvis bruttotonnagegrænsen på mindst 400 t fjernes, vil der være et potentiale for, at erhvervsskibe under denne grænse overgår til at forbruge landstrøm i stedet for at forbruge afgiftsfri olie i en motor for at producere el.

Set ud fra en overordnet international betragtning vil en overgang til landstrøm forventes at være en klimafordel, idet udledningen ved elproduktion generelt er lavere end ved energiproduktion på olie blandt andet på grund af den store mængde vedvarende energi i det danske elsystem.

For så vidt angår udledningerne fra Danmark vil udledningen af CO<sub>2</sub> fra land principielt set øges, hvis erhvervsskibene går over til at anvende landstrøm. Der fremkommer en mindre stigning i CO<sub>2</sub>-udledningerne i de danske klimaopgørelser. Da el-produktionen er omfattet af CO<sub>2</sub>-kvotesystemet, vil der dog på lang sigt ikke være en reel klimapåvirkning, da de øgede udledninger i Danmark modsvares af færre udledninger et andet sted i kvotesystemet. Danmark har ikke klimaforpligtigelser på det kvoteomfattede område, da forpligtelsen her ligger på EU-niveau.

For de skibe, hvis udledninger tælles med i de ikke-kvotekomfattede udledninger (indlandsk erhvervssejlad) betyder skiftet, at de danske ikke-kvotekomfattede udledninger vil falde, fordi udledningerne flyttes ud af den ikke-kvotekomfattede sektor over i kvotesektoren, der reguleres i EU-regi. Er der tale om international skibsfart – der ikke indgår i den danske klimaforpligtelse – vil der ikke være en effekt i forhold til de danske klimaforpligtigelser.

Forbruger disse erhvervsskibe landstrøm i stedet for at forbruge afgiftsfri olie i en motor, vil det også betyde, at deres udledninger af NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> og partikler reduceres.

Jeg agter at fremsætte lovforslag om fjernelse af bruttotonnagegrænsen på mindst 400 t for erhvervsskibe, da det vil kunne bidrage til reducerede udledninger af CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> og partikler fra skibene.

Erhvervsmæssige skibes forbrug af elektricitet, som leveres direkte fra land, kræver relativt store investeringer i anlæg på skibet og på land. Forslaget vil fremme mere gunstige betingelser for disse anlægsinvesteringer, hvorved der kan opnås klima-, miljø- og sundhedsmæssige fordele.