



Ringkøbing, den 15. januar 2021

Til Skatteministeriet

**Hørings svar vedrørende forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love (jnr. 2020 – 7586)**

I Elbilforeningen FDEL er vi generelt glade for forliget om bilafgifter m.v. Det skaber ro om afgifterne og sikrer, at elbilsalget ikke igen går i stå.

Vi er dog – på klimaets og miljøets vegne – kede af, at plug-in-hybrider fortsat står til at få meget store afgiftsfordele. Plug-in-hybrider er også fossibiler, og internationale undersøgelser viser, at de ikke er så grønne, som de ifølge WLTP-standarden skulle være.

Vi anbefaler derfor en hurtigere udfasning af afgiftsfordelene for plug-in-hybrider, end lovforslaget lægger op til. Dette uddybes på de følgende sider.

Elbilforeningen står gerne til rådighed for spørgsmål.

Med venlig hilsen

**Elbilforeningen FDEL**

Anna Hilden, formand

anna.hilden@fdel.dk

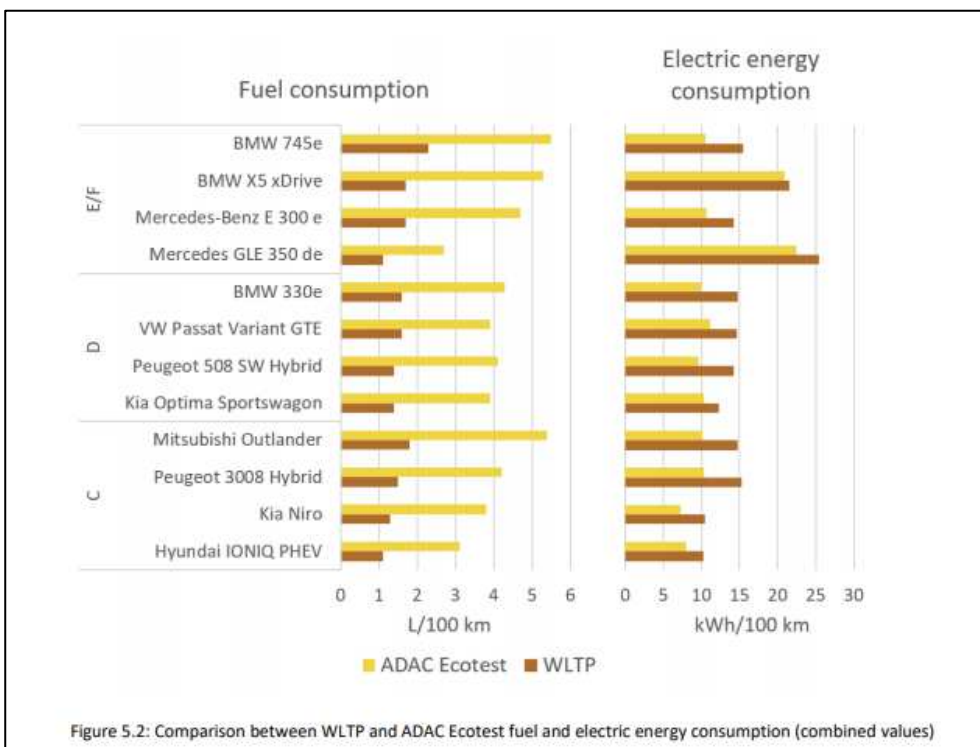
Tlf.: 3035 8856

*Elbilforeningen FDEL er de danske elbilisters forbrugerorganisation. Vi arbejder for flere elbiler på de danske veje og for den grønne omstilling af transporten. FDEL har ca. 1200 betalende medlemmer og mere end 4500 følgere i hele Danmark. Se mere på [www.fdel.dk](http://www.fdel.dk) og følg os på Facebook, Twitter, Instagram, YouTube og LinkedIn.*

## 1. Baggrund: Plug-in-hybrider er ikke så grønne, som WLTP-standarden viser

I WLTP-standarden beregnes plug-in-hybriders CO<sub>2</sub>-udslip ved en kompliceret metode, der bl.a. anvender en såkaldt *utility factor*, som angiver, hvor stor en del af de kørte kilometer, der foregår på el. De værdier, der anvendes i beregningen, er baseret på nogle antagelser om kørselsmønstret, som desværre har vist sig at være langt fra realistiske. Resultatet er, at standardens udslipstal for plug-in-hybriderne bliver kunstigt lavt.

Flere internationale undersøgelser viser således et langt højere gennemsnitligt brændstofforbrug pr. km for plug-in-hybrider, end standarden angiver. Se for eksempel denne sammenfatning fra den europæiske organisation Transport & Environment fra september 2020: <https://www.ifeu.de/wp-content/uploads/ifeu-Oeko-TE-2020-PHEV-Report-Market-Technology-CO2.pdf>. Her refereres bl.a. en undersøgelse udført af den tyske automobilorganisation ADAC, hvor plug-in-hybriders reelle forbrug sammenlignes med WLTP-forbruget, se nedenstående figur. Det fremgår, at forbruget for dette udsnit af tyske plug-in-hybrider i praksis ligger 2-3 gange højere, end standarden angiver.



Plug-in-hybrider er altså i realiteten langt fra så grønne, som beregninger baseret på WLTP-standarden vil vise. Af denne grund mener Elbilforeningen principielt, at plug-in-hybrider ikke bør have afgiftsmæssige fordele.

## 2. Forslag til indfasning af afgifter for elbiler og plug-in-hybrider

Ifølge lovforslaget skal registreringsafgifterne på elbiler og plug-in-hybrider (i lovforslaget biler, der udleder mere end 0 g CO<sub>2</sub>, men under 50 g CO<sub>2</sub> pr. km, paragraf 5c) indfases i det generelle afgiftssystem som følger (procent af fuld registreringsafgift):

	2020	2021	2025	2030
<b>Elbiler (BEV)</b>	20	40	60	80
<b>Plug-in-hybrider (PHEV)</b>	20	45	65	80

Der foreslås desuden et øget bundfradrag i registreringsafgiften for elbiler og plug-in-hybrider samt et fradrag pr. kWh batteristørrelse.

I Elbilforeningen mener vi, at afgiftsfordelene for plug-in-hybrider skal ned, da de erfaringsmæssigt udleder langt mere CO<sub>2</sub> og langt mere lokal forurening, end de officielle WLTP-tal angiver, se afsnit 1 ovenfor.

Helst så vi, at afgiftsbegunstigelserne for PHEV falder helt væk, men for at undgå chokvirkninger i markedet anbefaler vi blot en langt hurtigere indfasning af afgifterne som følger:

	2020	2021	2025	2030
<b>Elbiler (BEV)</b>	20	40	60	80
<b>Plug-in-hybrider (PHEV)</b>	20	60	100	100