



Skatteministeriet

11. januar 2021
J.nr. 2021 - 11

Til Folketinget – Transportudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 149 af 17. december 2020 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL)

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

En ny undersøgelse fra Transport & Environment viser, at nye plug-in-hybridbiler udleder 28 – 89 pct. mere CO₂ end opgivet af bilfabrikanterne, jf. artiklen »Plug-in hybrids in new emissions scandal as tests show higher pollution than claimed«, Transport & Environment, 23. november 2020. Vil ministeren redegøre for, hvordan det vil påvirke CO₂-reduktionerne fra aftalen ”Grøn omstilling af vejtransporten”, såfremt undersøgelsen fra Transport & Environment er korrekt? Ministeren bedes i den forbindelse foretage separate beregninger med udgangspunkt i, at nye hybridbiler udleder henholdsvis 28 pct., 58,5 pct. og 89 pct. mere CO₂ end i de officielle opgørelser. Endvidere bedes ministeren redegøre for, hvad de nye tal isoleret set vil betyde for skyggeprisen fra CO₂-reduktionerne for hybridbiler i aftalen ”Grøn omstilling af vejtransporten”, hvor ministeren tillige bedes foretage beregninger af de opjusterede udledninger med førnævnte minimum-, median- og maksimumværdi fra undersøgelsen

Svar

For plug-in hybridbiler gælder der det særlige, at det er muligt at vælge, om der skal køres på el eller benzin/diesel. Dette valg har naturligvis stor betydning for CO₂-udledningen, men også for drivmiddelomkostningerne i forbindelse med brug af bilen.

Da valget mellem alternative drivmidler i skatteministeriets beregninger i lighed med Bilkommissionens sker ud fra en sammenligning af totalomkostningerne – dvs. ved bilkøb, -ejerskab og -forbrug, er det for plug-in hybridbiler nødvendigt at forudsætte, hvor stor en del af kørslen, der foretages på hhv. el og fossilt brændstof.¹ Skatteministeriet er ikke bekendt med tekniske analyser heraf, men Clever og E.ON udbyder abonnementsordninger til opladning af plug-in-hybridbiler til ca. 50 pct. af prisen på de tilsvarende produkter til elbiler.

I beregningerne af såvel brændstofomkostningerne og CO₂-udledningen er det derfor forudsat, at plug-in hybridbiler kører halvdelen af de kørte kilometer på el og den anden halvdel på den konventionelle motor. Udledningen af CO₂ pr. km fra den konventionelle motor er forudsat at svare til en gennemsnitlig konventionel bil i samme segment og med samme drivmiddel som plug-in hybridbilen.

I øvrigt kan det oplyses, at bilernes officielle målte energieffektivitet realitetskorrigeres i beregningen af såvel drivmiddelomkostningerne som i beregningerne af CO₂-udledning, så de i højere grad afspejler den faktiske energieffektivitet.²

Den nye undersøgelse fra Transport & Environment vil derfor ikke påvirke CO₂-reduktionerne fra aftalen ”Grøn omstilling af vejtransporten” eller skyggeprisen, da plug-in hybridbilernes målte brændstoffektivitet ikke indgår i disse beregninger.

¹ Jf. side 127 i [DELRAPPORT 1 Veje til en grøn bilbeskatning \(fm.dk\)](#)

² Realitetsfaktoren er baseret på ”From laboratory to road” fra ICCT.

Dertil bemærkes, at frem mod 2030 skønnes elbiler at udgøre langt størstedelen af nye nul- og lavemissionsbiler i 2030. Det skyldes bl.a., at der forventes et større prisfald for elbiler end for plug-in hybridbiler, ligesom plug-in hybridbiler forventes at udgøre en overgangsteknologi. Der er dog stor usikkerhed forbundet med at skønne over udviklingen i udbredelsen af el- og plug-in hybridbiler samt fordelingen mellem de to biltyper.