



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 – København K

Kerteminde d. 6. november 2015

Sendes på mail til [juraogsamfundsoekonomi@skm.dk](mailto:juraogsamfundsoekonomi@skm.dk) og [nk@skm.dk](mailto:nk@skm.dk)  
Skatteministeriet j. nr. 15-1604999

**Vedr. hørings svar – Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love (Indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.)**

**Foreningen af Danske Elbilister, FDEL** er en forbrugerorganisation for elbilister. FDEL har hverken kommercielle eller partipolitiske interesser. FDEL har til formål at udbrede kendskabet til elbiler og påvirke samt understøtte løsninger, der gør det let og attraktivt at køre elbil – og dermed aktivt hjælpe til med at fremme den grønne omstilling i Danmark.

**FDEL har følgende hørings svar til det fremsendte lovforslag.**

Vi mener, at man skal fremme udbredelsen af elbiler af en række miljømæssige årsager.

En elbil forurener ved kørsel hverken med CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, partikler, reaktive metaller platin og rhodium (fra katalysatorer) eller støj. En stor del af energien fra opbremsninger tilbageføres til bilens batteri i stedet for at afsættes i friktionsbremserne. Det tæller både i CO<sub>2</sub>-regnskabet og giver en væsentlig reduktion i partikeludledning (bremsestøv).

Strømmen, som produceres i Danmark, stammer i høj grad fra vedvarende energikilder. I 2020 skønner Elselskabernes Brancheforening at andelen vil være 84%. I det omfang strømmen produceres på kraftvarmeværkerne, er energieffektiviteten meget høj, fordi spildvarmen udnyttes, og udledningen af partikler er minimal på grund af store og effektive rensningssystemer. Tilmed kan elbilerne lade om natten, hvor der ofte findes overskudsproduktion af strøm, som Danmark i perioder må betale for at komme af med.

Lovforslagets intention er over en 4-årig periode at pålægge samme afgifter på elbiler som på benzin- og dieslbiler. Vi mener at lovforslaget diskriminerer elbiler, med det resultat at elbilerne får ekstra afgifter sammenlignet med benzin og dieslbiler (se note 1). Vi mener, at en afgiftsmæssig sidestilling med benzin- og dieslbiler sker for tidligt og vil stoppe det aktuelle, spæde opsving i elbilisme.

Elbiler produceres i relativt lille antal og med relativt nyudviklet teknologi. Derfor vil elbiler i en årrække være dyrere at producere end tilsvarende benzin- og dieslbiler.

Vi mener ikke, at lovforslaget i sin nuværende form ligestiller elbiler. Vi mener, at Danmark bør vente med at tage stilling til, hvornår en fuldstændig ligestilling med benzin- og dieslbiler skal ske, f.eks. til der opnås en vis volumen i markedet for elbiler. Det, mener vi, sker omkring 50.000 elbiler.

### **Vi skal på baggrund af ovennævnte anbefale:**

At man udsætter lovforslaget til udbredelsen af elbiler og ladesystemer har nået en fastlagt kvote på f.eks. 50,000 elbiler.

Hvis man fastholder forslaget, vil vi anbefale at følgende indarbejdes i lovforslaget:

1. At energifgiften på 1 KWh til fremdrift af biler gøres ens uanset om den leveres i form af diesel, benzin, brint eller el.
2. At anvende de officielle EU-normer for hvor langt en bil kan køre - NEDC (New European Driving Cycle), når energiforbruget beregnes og inkludere det i beregningen for beskatningen.
3. At beregning af registreringsafgift med el som drivmiddel sidestilles med metoderne for de andre drivmidler og derfor inddrager et estimat for den reelle CO<sub>2</sub>-udledning fra EL produktionen. Det bør ske efter samme målestok, som er brugt for de andre drivmidler. Altså at det skal gives samme nedslag i registreringsafgiften for at udlede mindre end 150 g CO<sub>2</sub>/km, uafhængigt af drivmiddel.
4. At man fra grundlaget for afgiftsberegningen giver fradrag for elbilens fremdriftsbatteri i lighed med fradrag for sikkerhedsmæssige forbedringer som ABS, airbag mv. Begrundelsen er dels at prisen på batteriet er relativ høj og at det ikke kan sidestilles med "luksus" ekstraudstyr, men en nødvendighed for driften af bilen. Afgiftsreduktionen kunne fastsættes til et beløb pr. KWh i elbilens fremdriftsbatteri.
5. At man i lovens CO<sub>2</sub>-beregninger indregner den samlede CO<sub>2</sub>-udledning fra brændstofferne medtaget den CO<sub>2</sub>, der udledes såvel ved produktion og transport af brændstoffet og den CO<sub>2</sub>, der udledes under fremdrift af bilen. Herunder løbende justering i forhold til den del af elproduktionen der produceres med vedvarende energikilder.

Vi er selvfølgelig til rådighed for en uddybning af vores synspunkter.

Med venlig hilsen på vegne af FDEL's bestyrelse

Asger Grønkjær, Formand

### **Note 1: Elbiler diskrimineres i den nye aftale om registreringsafgift.**

Formålet med aftalen er at afgiftsbelægge elbiler på lige fod med diesel- og benzinbiler. Vi mener, at elbilerne frem mod 2020 udsættes for en langt hårdere afgiftsbelægning end tilsvarende benzin- og dieslbiler.

Afgiftsreduktionen beregnes ikke med samme målestok.

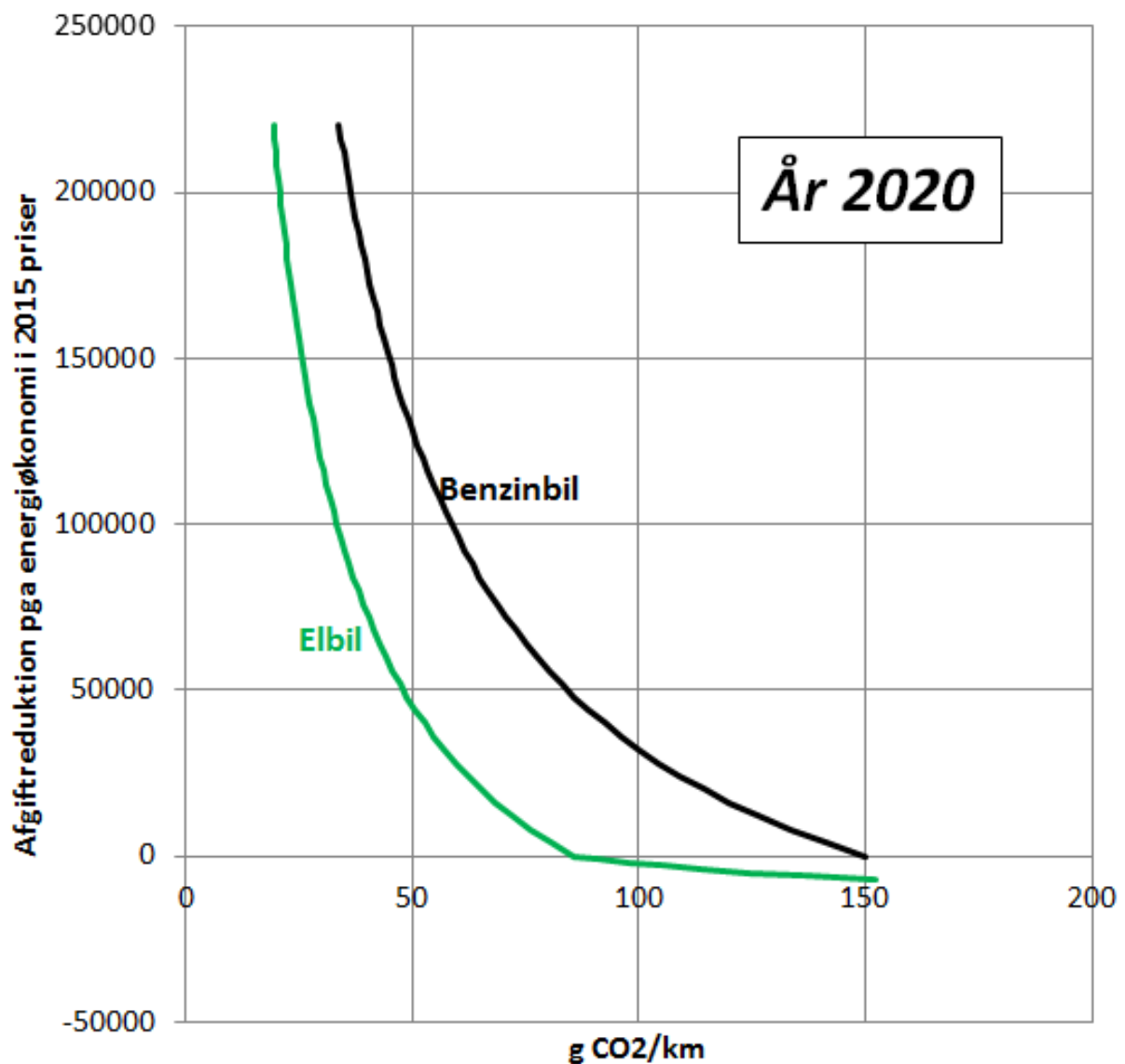
Tærskel-referencen for afgiftsnedslag for benzin- og dieslbiler er hhv. 16 og 18 km/l. Begrundelsen er, at der ved denne energiøkonomi udledes 150 g CO<sub>2</sub>/km, for hhv. benzin- og dieslbiler. I det nye lovforslag står der i §2 stk.2, at naturgas- og biogasdrevne biler kan omregnes til diesel ud fra g CO<sub>2</sub>/km. Man har således brugt CO<sub>2</sub>-udledning som omregning mellem de forskellige energikilder benzin, diesel, naturgas og biogas. Dette passer fint med, at formålet med denne afgiftsreduktion er at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen. Men elbilernes afgiftsreduktion beregnes kun ud fra energieffektivitet uden hensyn til CO<sub>2</sub>-udledning.

***Det er derfor faktisk forkert, at elbiler er kommet ind i afgiftssystemet på lige vilkår, da man her alene har brugt energi-ækvivalenter som reference uden hensyn til den reelle CO<sub>2</sub>-udledning fra el-produktionen.***

I Bemærkninger til Lovforslag afsnit 6, side 19 nævnes under miljømæssige konsekvenser, at lovforslaget vil sikre indfasning af elbiler og dermed understøtte mindre CO<sub>2</sub>-udledning. Hvis det er målet, så skal man også se på, hvordan og med hvilken udledning af CO<sub>2</sub> elbilernes strøm produceres. Det indgår slet ikke i beregningen af afgifterne for elbilerne, hvorfor vi påpeger at elbiler reelt diskrimineres.

For at vise hvor voldsom diskriminering elbiler vil blive udsat for i 2020, hvor registreringsafgiften er fuldt indfaset, har vi beregnet afgiftsreduktion efter gældende regler for drivmidlerne benzin og el og som funktion af den samme CO<sub>2</sub>-udledning (g CO<sub>2</sub>/km).

Se figuren på næste side.



Figuren viser, at en meget økonomisk benzinbil, der f.eks. udleder 80 g CO2/km, får 45.000 kr. mere i afgiftsreduktion end en elbil, der udleder samme mængde CO2.

Elbilens CO2-udledning reduceres af flere faktorer. Dels er produktionen som nævnt i stigende omfang baseret på vedvarende energi. Dels lader elbiler altovervejende om natten og dermed typisk med endnu lavere CO2-udledning til følge. Undersøgelser viser, at elbilister lader 95% af forbruget om natten. En benzin- eller diesebil udleder ikke mindre CO2, hvis man tanket om natten.

Yderligere CO2-reduktion vil kunne opnås med smartgrid-ladestandere. Opladning optimeres til at foregå præcis på tidspunkter med høj produktion af CO2-neutral vindmøllestrøm. Smartgrid-styring af strøm skal udvikles i de kommende år. Elbiler kan spille en væsentlig rolle i at drive denne udvikling, såfremt der er et tilstrækkeligt antal elbiler på vejene. Dette begrundes en fortsat fritagelse af energifgifter for strøm til opladning af elbiler.

## Afgiften på den energi der bruges til fremdrift af bilen.

Om 5 år betaler elbilerne MERE i afgift end benzin- og dieselmotorer. En liter benzin giver ca 5,50 kr. i afgift og indeholder 9 kWh energi. Når en elbil køber 9 kWh betales der ca 10,20 kr i afgift. FDEL kan ikke forestille sig nogen regering i Danmark ønsker at "stå på mål" for denne politik i International sammenhæng. Det synes desuden inkonsistent at husstande med elvarme skal have afgiftsreduktion på el, mens husstande med elbil ikke skal have det.

Hvis målet med afgiftsstrukturen er at lave en fair løsning baseret på energieffektivitet, kan man ikke vælge at se bort fra hele processen med at udvinde, raffinere og distribuere benzin og diesel. Olieelskaberne bruger i runde tal 6 kWh energi på at raffinere en liter benzin. Dette bør medtages i beregningen.

## Note 2: Om beregning af ækvivalent "km/l" for elbiler ud fra CO2-udledning

Den ækvivalente "km/l"-værdi er et udtryk for hvor mange km/l en benzin-/dieselbil skal køre for at give samme CO2-udledning som elbilen.

Hvor langt kører en elbil egentlig "pr.liter" og hvor mange gram CO2 "udledes" pr. kørt kilometer? Det kan vi udregne, når vi har tal for CO2-udledning ved elproduktion i Danmark.

Når kulstof i benzin-/dieselbil reagerer med ilten i luften, dannes der CO2. Det betyder, at mængden af dannet CO2 på vægtbasis er større end den mængde benzin/diesel der forbrændes.

Forbrænding af 1 liter benzin skaber en CO2 udledning på 2400 gram.

Tilsvarende skaber forbrænding af 1 liter diesel en CO2 udledning på 2700 gram.

En benzinbil med et normeret forbrug på 16 km/l udleder således  $2400/16 = 150$  g/km.  
En dieselbil med et normeret forbrug på 18 km/l udleder tilsvarende  $2700/18 = 150$  g/km.

Produktion og distribution af benzin og diesel er absolut ikke CO2-neutral. Flere kilder peger på at den virkelige CO2 udledning er ca. 50 % højere end den direkte udledning under kørsel.

Det elektriske forbrug for en elbil findes ud fra den normerede NEDC-rækkevidde i km og tilgængelig batterikapacitet.

Beregning af elektrisk forbrug ud fra NEDC-værdien modsvarer den beregning af km/l der foretages for benzin/diesel.

Elektrisk forbrug i Wh/km bliver:  $[\text{tilgængelig kapacitet i kWh}] * 1000 / [\text{NEDC i km}]$ .

Eksempler:

For Renault ZOE er værdien  $22*1000/210 = 105$  Wh/km

For Tesla Model S 70D (tilgængelig batterikapacitet ca. 66 kWh) er værdien  $66*1000/442 = 149$  Wh/km.

Ifølge ENERGINET.DK har den gennemsnitlige udledning i 2014 været ca. 300 g/kWh.

Prognosen for 2020 siger et fald til 150 g/kWh p.g.a stigende andel af vindenergi i elproduktionen.

En Renault ZOE vil i 2014 have en km/l værdi på  $2400/300 \cdot 1000/105 = 76$  km/l  
I 2020 vil samme bil køre  $2400/150 \cdot 1000/105 = 152$  km/l

En Tesla Model S 70D vil i 2014 have en km/l værdi på  $2400/300 \cdot 1000/149 = 54$  km/l  
I 2020 vil samme bil køre  $2400/150 \cdot 1000/149 = 107$  km/l

Mange oplader deres elbil om natten hvor andelen af vindenergi ofte kan være meget stor og dermed resultere i endnu højere "km/l"-værdier.

Andelen af fossilt brændsel til elproduktion i Danmark desuden er faldende (i 2020 skønner energiproducenternes brancheforening, at den er 16%). Det betyder, at elbilen år for år kører flere "km/l" og dermed bliver stadig mere CO<sub>2</sub>-venlig sammenlignet med benzin-/dieselbiler.