



Skatteministeriet

20. oktober 2021
J.nr. 2021 - 7326

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 801 af 28. september 2021 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Vil ministeren med henvisning til artiklen »Sorte biler: I København bliver pluginhybrider sjældent ladet op« bragt i Politiken den 11. september 2021 redegøre for, om der er supplerende oplysninger om CO₂-udledningen fra pluginhybridbiler, som betyder, at svaret på TRU alm. del - spørgsmål 149 af 17. december 2020 bør justeres?

Svar

Med *Aftale om grøn omstilling af vejtransporten* blev beskatningen af el- og plug-in hybridbiler lempet for at accelerere udbredelsen af grønne biler i Danmark. Siden aftalen er salget af elbiler og plug-in hybridbiler steget markant.

For plug-in hybridbiler gælder der det særlige, at de både kan køre på el og fossilt brændstof. For at udnytte det grønne potentiale i plug-in hybridbiler kræves det derfor, at bilerne bliver ladet op.

I svaret på TRU alm. del – spørgsmål 149 af 17. december 2020 fremgår det bl.a., at Skatteministeriet i beregningerne af såvel brændstofomkostninger og CO₂-udledning har 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. Denne forudsætning har Bilkommissionen ligeledes lagt til grund, *jf. Bilkommissionens første delrapport*, og den bakkes op af ny data fra Ford, som viser, at 49 pct. af alle kundernes kørte km i 2021 har været elektriske¹.

I artiklen bragt i Politiken den 11. september 2021 står der, at plug-in hybridbiler i København og Frederiksberg ikke bliver ladet op i lige så høj grad som elbiler på det offentlige ladenetværk, og at plug-in hybridbiler derfor ikke bliver ladet op som de burde for at være grønne.

Som det også fremgår i artiklen, er konklusionerne draget under en række forbehold. For eksempel er der kun kigget på opladning på det offentlige ladenetværk, dvs. at der ikke tages højde for opladning foretaget derhjemme eller på arbejdspladsen.

Desuden er ladeadfærden i København og Frederiksberg ikke repræsentativ for hele Danmark, bl.a. på grund af forskelle i boligform (langt de fleste plug-in hybridbiler købes af folk, der bor i villa, parcelhus eller stuehus med mulighed for egen ladeboks) og kørselsbehov.

På baggrund af ovenstående vurderes det således ikke, at artiklen i Politiken giver anledning til at justere svaret på TRU alm. del – spørgsmål 149.

¹ [Næsten halvdelen af al kørsel i plug-in hybrid er elektrisk | Ford Motor Company](#)