



Bedsteforældrenes Klimaaktion



København, d. 29.11. 2020

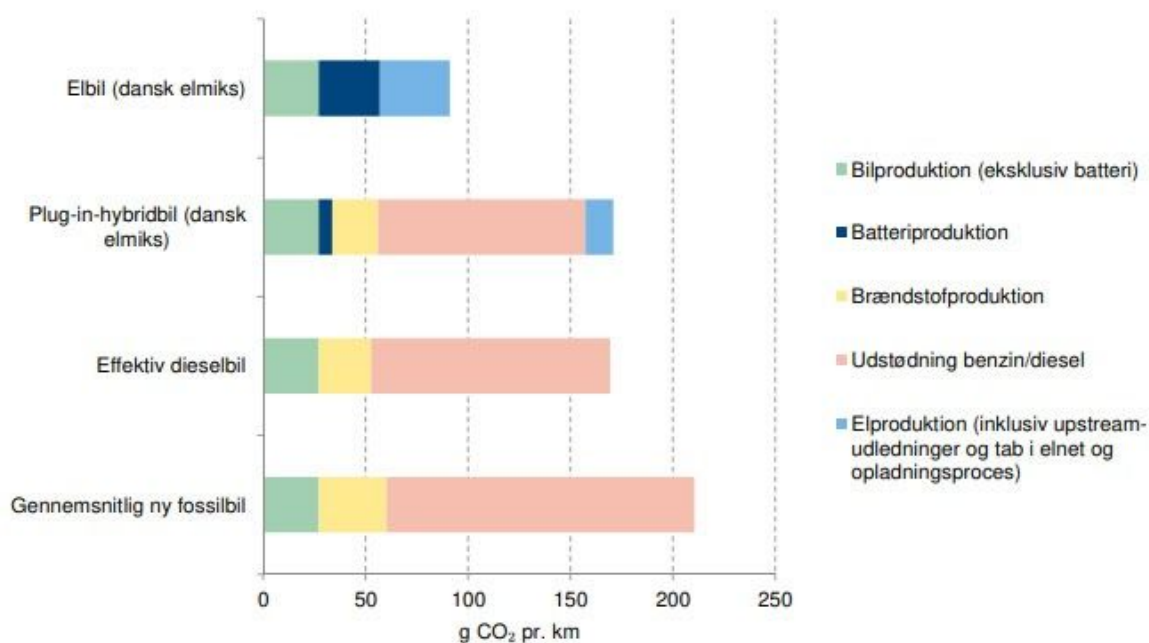
Plug-in hybridbiler (PHEV) er ikke en klimagevinst

Formålet med denne henvendelse er primært at gøre opmærksom på en undersøgelse fra NGO'en Transport & Environment, hvori det fremgår at plug-in hybrid-biler overvejende har en negativ indvirkning på reduktion af CO₂.

Vi anbefaler, at dette forhold tages med i finanslovsforhandlingerne og at hybridbiler fremover IKKE afgiftsmæssigt skal ligestilles med egentlige elbiler. De skal beskattes som andre fossile biler.

Der er i de igangværende finanslovsforhandlinger stor fokus på elbilers muligheder for at få fortrængt fossile biler. Dels performer de rigtige elbiler godt og har relativt gode klimaregnskaber. Dog må det ikke glemmes, at Klimarådet vurderer, at klimabelastningen fra vugge til grav for rene elbiler stadig er omkring halvdelen af belastningen fra en fossilbil af samme størrelse. Man må heller ikke glemme, at afgiftsfritagelsen for elbiler op til 400.000 kr. og afgiftslettelser for de dyrere belaster samfundsøkonomien meget kraftigt.

Sådan ser CO₂-regnskabet ud:



Figur 1: Global CO₂-udledning pr. km over bilens levetid

Anm.: Præcise antagelser og forudsætninger bag figuren beskrives i afsnit 4 samt i appendiks.

Kilde: Klimarådet.

Figur 1 fra Klimarådets baggrundsnotat, 2018

https://klimaraadet.dk/da/system/files_force/downloads/baggrundsnotat_-_hvor_klimavenlige_er_elbiler_sammenlignet_med_benzin-_og_dieselmotorer.pdf?download=1

Netop nu forhandler regeringen i finanslovsforhandlingerne om ambitionerne for elbilerne frem til 2030. Regeringen spillede ud med 500.000 elbiler på vejene i 2030, andre har peget på mange flere for at undgå at der i praksis bliver endnu flere fossile biler (og ikke færre) på vejene i 2030 i og med at energistyrelsen forventer stadig flere biler på vejene, dersom den nuværende trafik- og afgiftspolitik fortsætter. Spørgsmålet er om de 500.000 elbiler ikke vil blive nået uden yderligere incitament, selv med en gradvis øgning af afgifterne på elbiler.

Det er et paradoks, at fokus på transportområdet så massivt er koncentreret omkring støtte til elbiler, når det i virkeligheden handler om at udfase de fossile biler. Langt mere nærliggende ville have været at øge omkostningerne ved at købe og bruge fossile biler (og starte med at rette op på mange års billiggørelse af fossile biler) med sigte om helt at stoppe salg af helt eller delvist fossile biler i 2028 eller 2030.

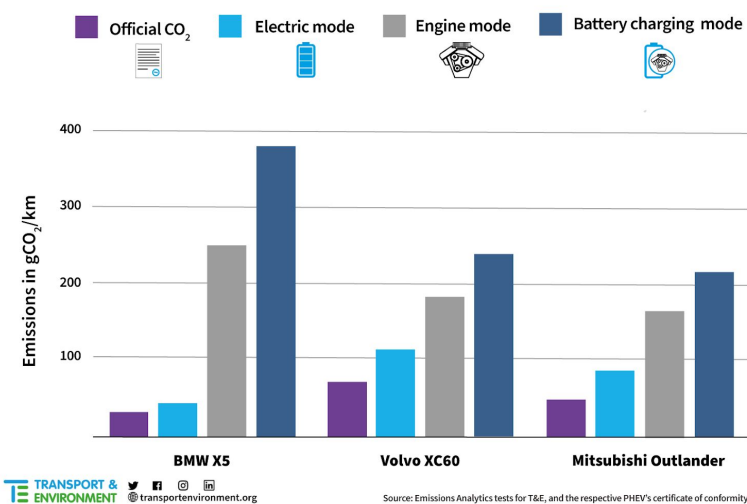
Det vil være fornuftigt hvis statsstøtte til klimatiltag i en sektor også giver dokumenterede effekter. Således må det kræves, at meget lave afgifter på elbiler også betyder at der reelt spares CO₂-udledninger. Ellers er det bare en støtte til bilister, der kan købe en fed elbil til en lav pris. Og have den som ekstra bil i husstanden, som ifølge norske erfaringer i stor udstrækning vil fortrænge brug af cykel og kollektiv transport. Derved er der ingen klimagevinst.

Ikke mindst halter det gevaldigt for en stor del af elbilerne, nemlig dem, der kaldes for plug-in hybridbiler. Det er dem, der både har elbil udstyr og fossilbil udstyr. Det gør dem ekstra tunge og der er ingen garanti for at man bruger elmotoren. Alligevel angives det i annoncer og specifikationer at de kan køre op til 50-70 km. på strøm, samt at deres CO₂-udslip for al kørslen er lille. I dag udgør salget af plug-in hybridbiler i Danmark mere end halvdelen af det samlede salg af biler forsynet med elmotorer. Og de er i vækst. Er de virkelig klimavenlige?

Klimarådet sagde i september 2018 NEJ! (Se graf ovenfor) Med dansk el-mix så var plug-in hybridbilerne ikke mere klimavenlige end en effektiv dieselbil. Men er der sket noget siden? Og med erindring om bilfabrikkernes snyd med dieselbilernes emissioner, hvordan ligger det med de virkelige udledninger, når plug-in hybridbilerne kører i den virkelige verden? Det har den anerkendte europæiske NGO Transport & Environment undersøgt, og en omfattende rapport er netop offentliggjort d. 23.11. 2020.

T&E afslører at plug-in hybridbilerne er ringere, end hidtil antaget

Official vs real-world emissions of plug-in hybrids



Plug-in hybridbiler udleder angiveligt CO₂ lige akkurat omkring den grænse, der afgør, om de kan regnes som lavemissionsbiler og dermed kan få del i de massive afgiftslettelser. Tre af de mest populære plug-in hybridbiler i 2020 udsendte imidlertid alle mere CO₂ end annonceret, når de blev testet i den virkelige verden, ligesom forskning i ældre PHEV'er har vist.

BMW X5, Volvo XC60 og Mitsubishi Outlander

udsendte 28-89% mere CO2 end annonceret, da de blev testet af **Emissions Analytics** på et fuldt opladet batteri under optimale forhold. På et tomt batteri udsendte de tre til otte gange mere end officielle værdier. Når de køres i batteriopladningstilstand, hvilket kan blive mere almindeligt, når bilister oplader inden de skal bruge elektrisk tilstand i lavemissionszoner (byer, der forbyder fossile biler i bymidten, OA), udsendte PHEV'erne tre til 12 gange mere.

Hvorfor sker dette?

Julia Poliscanova hos T&E svarer: "Plug-in-hybrider er falske elbiler, bygget til laboratorietest og skattelettelser, ikke til rigtig kørsel. Vores test viser, at selv under optimale forhold med et fuldt opladet batteri forurener bilerne mere end annonceret. Medmindre du kører dem blødt, kan CO2 udledningerne stige til himlen."

Benzinmotoren sætter ind, når der accelereres, når der bruges varme og AC, op ad bakke og naturligvis, når batteriet bliver (næsten) fladt.

Når batteriet er fladt, kan de tre plug-in-hybrider kun køre 11-23 km i motortilstand, før de overskrider deres officielle CO2-emissioner pr. km, estimerer T&E. Dette er i modstrid med den vildledende bilproducentfortælling, at PHEV'er, der sælges i dag, er velegnede til lange rejser. Faktisk skal de oplades meget oftere end batteribiler, der kører omkring 300 km på en enkelt opladning.

Julia Poliscanova konkluder: "Bilproducenter bebrejder bilisterne for plug-in-hybrid bilernes høje emissioner. Men sandheden er, at de fleste PHEV'er bare ikke er godt lavet. De har svage elektriske motorer, store, forurenende motorer og kan normalt ikke hurtigoplades." I virkeligheden kombinerer PHEV'erne det dårligste fra to bil-verdener i stedet for at kombinere det bedste.

Betydning for dansk politik

Plug-in-hybrid bilerne var velment tænkt som en overgangsløsning indtil de rigtige elbiler blev gode nok. Men

- Elbilerne er gode nok allerede nu.
- PHEV'erne vil fjerne fokus fra egentlige mere klimavenlige biler og de kører på gaderne i de næste 10-15 og har de facto holdt rigtige elbiler væk ligeså længe.
- Der skal ikke gives skattestøtte til plug-in-hybrid bilerne, når det viser sig at være en teknologisk blindgyde. De skal beskattes som fossile biler, der i øvrigt er blevet massivt afgiftsmæssigt begunstiget siden 2006 (se herunder).

- Politisk fokus skal ikke alene ligge ved elbilerne, men i højere grad vendes mod hvordan de fossile biler kan udfases hurtigst muligt og med hvilke virkemidler.

Prisudviklingen er gået klimapolitikken imod

Registreringsafgiften pr. fossilbil er - ifølge Skatteministeriet - i gennemsnit nedsat med ca. 53 % siden 2006. Det er en mere end rigelig begunstiging. I Politiken den 29. november 2020 beskriver professor Peter Birch Sørensen også, hvordan det år for år siden 2005 er blevet markant billigere og billigere at købe en personbil målt i forhold til den gennemsnitlige timeløn. Dertil må føjes, at en stor del af de biler, der købes tilmed er blevet større og mere luksusprægede.

Kilder og litteratur

Transport & Environment med helt ny test af PHEV'ere

<https://www.transportenvironment.org/press/plug-hybrids-new-emissions-scandal-tests-show-higher-pollution-claimed>

Klimarådet om indfasning af elbiler og forslag til beskatning

<https://klimaraadet.dk/da/nyheder/uden-elbiler-naar-vi-ikke-klimamaalet>

Nogen af os har i fællesskab kommenteret Elbilkommissionens rapport i Altinget 2.10. 2020:

<https://www.altinget.dk/transport/artikel/organisationer-elbilrapporten-viser-ikke-vejen-til-groen-transport>



Bedsteforældrenes Klimaaktion v/ Bolette Brødsgaard



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

v/ Poul Kattler og Kjeld A. Larsen



NOAH-Trafik v/ Ivan Lund Pedersen