



Volkswagen e-up! der her lader op koster i dag præcis det samme, som før afgiftspålæggelsen

22.08.2016 | Af Fleetwise ApS, Claus Seitzberg

Elbiler er til trods for afgifter fortsat relevante

Den gradvise indfasning af afgifter på elbiler har betydet et brat stop i salget, men langt fra alle elbiler er påvirket af afgifterne

Et gennembrud for elbiler herhjemme med progressivt stigende salgstal, er aktuelt afløst af en katastrofeopbremsning og undvigemanøvre, men behøver det at være sådan? Salget af Tesla var markant og bemærkelsesværdigt og den eksklusive elbil, er måske i virkeligheden årsagen til, at afgiftsspørgsmålet overhovedet blev aktuelt. Men en Tesla er vel næppe den mest relevante elbil for virksomheder og særligt kommuner.

De mest relevante elbiler er ikke steget i pris og derfor fortsat relevante

Flere og flere kommuner har anskaffet elbiler. Særligt i hjemmeplejen har elbilerne vundet indpas, idet elbilen er velegnet til de oftest korte og hyppige ture og faste kørselsmønstre. Et godt eksempel er Odense Kommune, hvor 100 elbiler ruller afsted hver dag og klarer de mere end 5.000 borgerbesøg, som sygeplejen, hjemmeplejen og træningsterapeuter foretager hver dag.

Og de mest relevante og købte elbiler i det kommunale er ikke steget i pris. Renault Zoe og Volkswagen e-up! koster i dag præcis det samme, som før afgiftspålæggelsen. Andre elbiler er kun begrænset påvirket af afgifterne. Elbiler er derfor fortsat relevante.

Følgende elbiler er ikke steget i pris:

Volkswagen e-up!

Renault Zoe (BtG pris)

Varebilerne:

Citroën Berlingo Electric Van

Peugeot Partner Electric Van

Nissan e-NV200 Van

Renault Kangoo Z.E.

Følgende elbiler er kun begrænset påvirket af afgifter:

BMW i3 (+15.500, +5,5 pct.)

Nissan Leaf (+16.780, 6,8 pct.)

Volkswagen e-Golf (+19.844, 6,9 pct.)

Renault Zoe (+11.500, 7,1 pct.) (BtC pris)

Kia Soul EV (+20.000, +8,5 pct.)

Fossilbilen er død, længe leve elbilen

Der findes mange myter, vrøvl og Lomborgsk logik omkring elbiler, men faktum er, at en elbil er og bliver grønnere end det fossile alternativ, uanset hvordan man vender og drejer det. Når spørgsmålet kommer til elbilers CO₂-udledning, så løfter mange pegefingern for at påpege, at en elbil forurener via den strøm der produceres. Det er rigtigt, men hvis du tror, at der ikke er indirekte CO₂-udledning fra en benzin- og dieselbil, så tænk igen. Den indirekte CO₂-udledning er 20 gange højere på en benzinbil end for en elbil. Hertil skal lægges den direkte CO₂-udledning, som for en elbil er nul. Og elbiler er de eneste biler der bliver grønnere i takt med udnyttelsen af vedvarende energi, hvor fossile biler aldrig bliver andet en grå.

Benzin og dieslbiler møder større og større modstand rundt om i verdenen med øget bevidsthed i befolkningen om fossile bilers sundhedsskadelige emissioner. Særligt dieslbiler møder afstand ikke mindst efter dieslgate og 11 millioner Volkswagen biler med snyde software og 40 gange højere NO_x-udledning på vejene i forhold til testmålinger. Dieselos er da også klassificeret som kræftfremkaldende af Verdenssundhedsorganisationen WHO.

Og modsat i Danmark er der politisk fokus på at fremme elbiler og øvrig grøn transport, heriblandt Tyskland, Norge, Holland og Frankrig, hvoraf flere overvejer dissideret forbud mod fossile biler. I en spørgeundersøgelse af Tyske Autobild, siger hele 25 pct. af respondenterne 'Ja' til at benzin- og dieslbiler bør forbydes. Så bevægelsen er i gang, spørgsmålet er bare tempoet og om Danmark er med eller ej.

Kontakt

Claus Seitzberg, telefon 4111 1229, cs@fleetwise.dk