

København den 22. oktober 2026

Til Folketingets Transportudvalg

Bilers - herunder elbilers - store klimatryk skal frem i lyset. Ingen biler bør være fritaget for registreringsafgift.

Siden 2008 er beskatningen af privatbiler blevet kraftigt reduceret. Hvis denne politik fortsætter vil væksten i bilparken fortsætte – og få bilernes klimaafttryk til at blive større og større. Bilers fulde klimaafttryk, inkl. belastningen ved produktion af bilen, bør fremgå af bilreklamer/salgsmateriale og indgå i transportpolitikken. Eksempelvis har en stor bil som en Polestar 5 allerede udledt 23,8 ton CO₂e når den står hos forhandleren – altså uden at have kørt én eneste kilometer. En mindre elbil som en Volvo EX30 har udledt 14,8 ton CO₂e som ny.

Biler udgør en stor del af danskernes forbrug og klimabelastning. Alle ved at biler, der bruger fossile brændstoffer, udgør en stor klimamæssig belastning. Men når det drejer sig om elbiler markedsføres de som om de var rene og uden miljøbelastning. I tekstreklamer og i de mange reklamer i TV forbindes elbiler med udtryk som ”grøn omstilling”, ”klimaneutral”, ”klimavenlig”, ”CO₂-neutral” m.m. Udmeldinger fra politikere og bilbranchen i forbindelse med omtale af de høje salgstal er også krydret med lovprisninger om elbiler som en redning for klima og miljø. Elbiler er generelt meget store, kraftige, tunge og adskiller sig stort set kun fra andre biler ved ikke at have udstødning fra en forbrændingsmotor. Ellers medfører elbiler de samme belastninger som andre biler. Man undlader simpelthen at oplyse hvad der ligger bag produktionen af elbiler og deres batterier. En produktion der belaster klima, miljø, natur, vandforbrug og som forbindes med ekstremt dårlige arbejdsforhold i eks. miner m.m. Nu ser vi kun på den **klimamæssige** belastning.

Bilerne

Elbiler er som nævnt normalt ret store og tunge. Vægten svinger mellem ca. 1500 kilo og op til 3000 kg. En Polestar 5 er en stor bil, der vejer 2444 kilo og deraf vejer batteriet 475 kilo. En Volvo EX30 vejer omkring 1900 kilo.

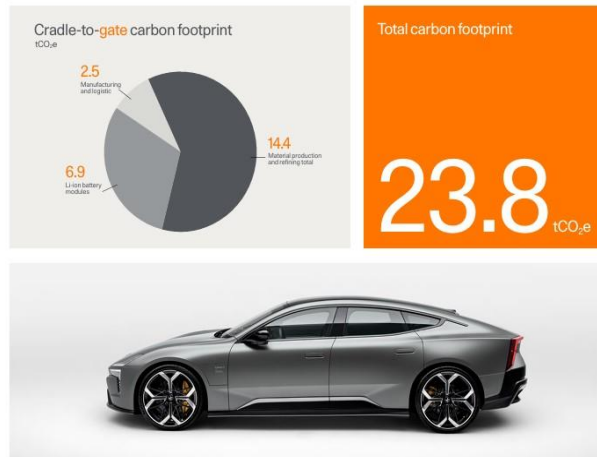
Det er vigtigt at se på klimabelastningen ved produktionen. En Polestar 5 har således udledt omkring 23,8 ton CO₂e når den står klar hos forhandleren uden at have kørt en eneste kilometer. Se bilag 2. Tallet for en Volvo XC 40 ligger på ca. 24 ton. En Volvo EX30 har udledt omkring 14,8 ton CO₂e

Carbon footprint To car handover

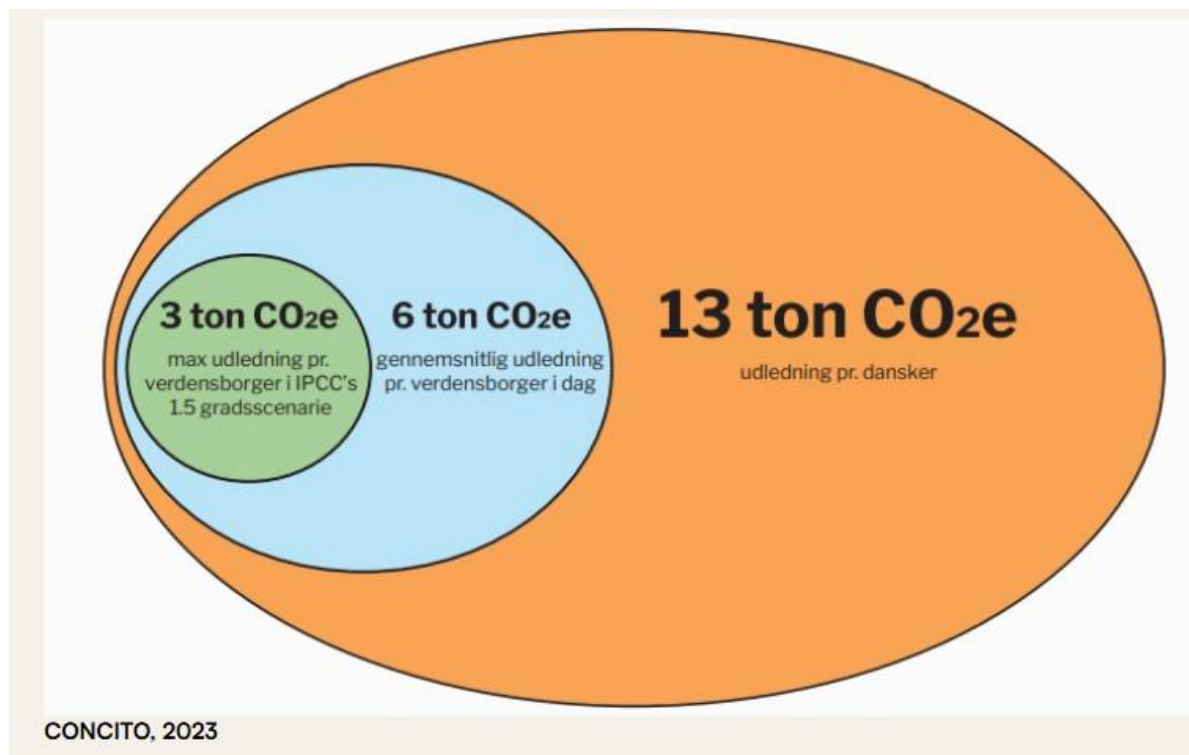
The cradle-to-gate carbon footprint represents all processes occurring up until the point the vehicle arrives at the dealership for customer handover. When the Polestar 5 reaches its customer, the average carbon footprint totals 23.8 tCO₂e.

The largest share, 60%, comes from various materials extraction and production such as aluminium, steel, copper, plastics, electronics, and rubber used in the vehicle including the battery modules. Li-ion battery modules are the next biggest contributor, responsible for 23% of the impact. Logistics account for 10%, while less than 1% comes from the manufacturing processes occurring in the assembly plant thanks to the use of renewable electricity.

The carbon footprint from logistics varies depending on which market the Polestar 5 is shipped to. The total figure of 23.8 tCO₂e include the average logistics emissions across all markets.



En Volvo XC 40 Recharge har som nævnt medført et udslip på ca. 24 ton CO₂e som ny. Se bilag 1, hvor der også er tal for en fossil Volvo XC40 ICE benzinbil, som belaster mindre i produktionsfasen, men mere i brugsfasen. For at forstå størrelsesholdene vedrørende klimabelastningen ved produktion af biler og batterier kan man sammenligne med nedenstående tal fra CONCITO. F.eks. svarer 24 ton altså til den maksimale acceptable udledning fra 8 verdensborgere pr. år, hvis jorden ikke skal overstige 1,5 gradsscenariet. Eller 4 med nuværende klimabelastning pr. verdensborger pr. år. Eller nær ved 2 danskeres årlige udslip.



NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik vil – i lyset af bl.a. Klimarådets anbefaling om brug af forbrugsbaseret klimaaftryk – opfordre Folketingets partier til at genoverveje den ensidige satsning på elbiler.

De fleste elbiler betaler ingen registreringsafgift og belaster derfor samfundsøkonomien kraftigt og har tilmed som nævnt et meget stort klimaaftryk ved produktion af biler og deres batterier.

Se mere om konsekvenserne af afgiftslettelserne siden 2008 på alle personbiler og fritagelsen for registreringsafgifter for næsten alle elbiler i bilag 4.

I stedet må der satses benhårdt på at støtte brugen af kollektiv transport, cykler, elcykler m.m.

I bilag 3 er en analyse fra UPI - Heidelberg, hvor man sammenligner CO₂-udslippet ved brug af biler med forskellige kollektive transportmidler, cykler og elcykler.

Der er forskellige danske målsætninger vedrørende antallet af elbiler i 2030. Der er mange partier, der opererer med et mål om mindst 1 million elbiler i 2030.

Allerede i september i år nåede vi op over 700.000 elbiler i Danmark. Hvis man bruger klimabelastningen fra Polestar 5 har disse biler udledt omkring 16,6 millioner ton CO₂e før de har kørt én eneste kilometer. Hvis det var 700.000 Volvo EX30 elbiler ville udledningen være på omkring 10,4 millioner ton CO₂e.

Hvis man bruger tal for Polestar 5 og regner med 1 million elbiler, så er klimaaftrykket ved produktion af disse biler være omkring 23,8 mio. ton CO₂e. Se bilag 2. Hvis det var mindre biler som en Volvo EX30 ville udledningen fra produktion af en million elbiler være omkring 14,8 millioner ton.

Energistyrelsen forventer i forvejen i sin klimafremskrivning, at transportsektoren i 2035 vil udlede 8,8 millioner ton CO₂e. Det er vel at mærke uden udledninger fra produktion af køretøjer og batterier.

Stop i stedet væksten i antallet af biler

Vi har med 2.974.283 personbiler pr. oktober i år allerede rigeligt med privatbiler i Danmark. I pendlerbilerne er der i gennemsnit kun 1,05 person pr. bil og bilerne står i øvrigt parkeret omkring 96 % af tiden.

En transportpolitik med fortsat vækst i antallet af privatbiler, bruges også som begrundelse for kraftige udvidelser af motorvejsnettet og udbuddet af parkeringspladser. Bygning af disse anlæg er i sig selv skadelige for klimaet, miljøet, naturen og koster milliarder og milliarder af skatte kroner.

Elmotorer er at foretrække i forhold til forbrændingsmotoren, men det er bedst, hvis elektriciteten bruges direkte i f.eks. el-tog og letbaner.

Vi ønsker at få stoppet for salg af nye fossile biler i Danmark gerne før EU foreslår. Men man skal ikke fremskynde en udskiftning af den eksisterende bilpark før bilerne er udtjente. Det må være slut med at sætte et mål for antallet af el-biler, som endda primært anskaffes af de rigeste og ofte som ekstra bil i husstandene.

Fremover vil det være godt, at udtjente fossile biler erstattes af mindre elbiler i forening med udbredelse af elcykler og – hvor muligt – kollektiv trafik. Men når vi skal prioritere imellem anvendelse af den begrænsede mængde elektricitet fra sol og vind, vil vi minde om, at det er vigtigst hurtigt at få elektrisk drift i den kollektive trafik.

Med venlig hilsen
NOAH-Trafik
Ivan Lund Pedersen
NOAH-Trafik@noah.dk

Rådet for Bæredygtig Trafik
Poul Kattler
poul@kattler.dk

BILAG 1

Oplysninger om Volvo XC40 elbil og XC40 ICE benzinbil

En Volvo XC 40 Recharge har medført et udslip på ca. 24 ton CO₂e som ny. Se skema nedenfor, hvor der også er tal for en fossil Volvo, som belaster mindre i produktionsfasen men mere i brugsfasen.

Kilde: "Carbon footprint report Battery electric XC40 Recharge and the XC40 ICE.

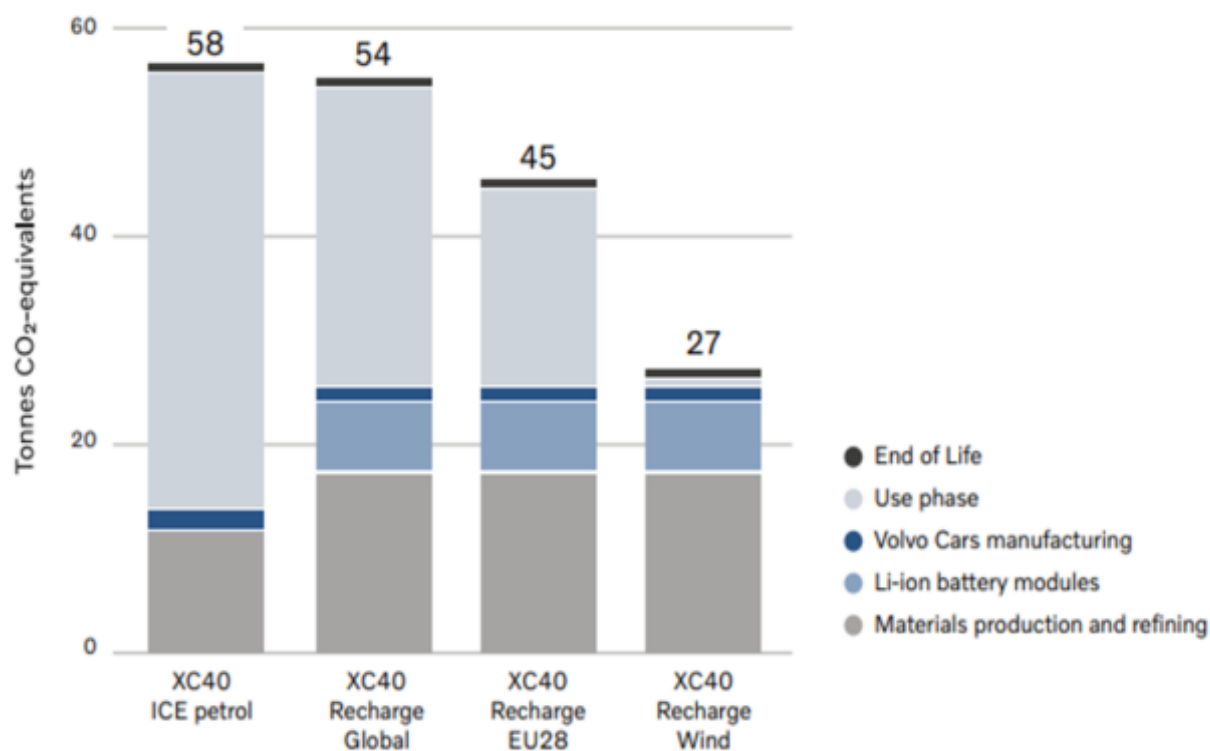


Figure i. Carbon Footprint for XC40 ICE and XC40 Recharge, with different electricity-mixes in the use phase used for the XC40 Recharge. Results are shown in tonne CO₂-equivalents per functional unit (200 000 km lifetime range).

Illustration fra Volvos rapport.

BILAG 2

Her mere om Polstar 5. Analyse fra vugge til grav samt tekniske specifikationer for køretøjet.

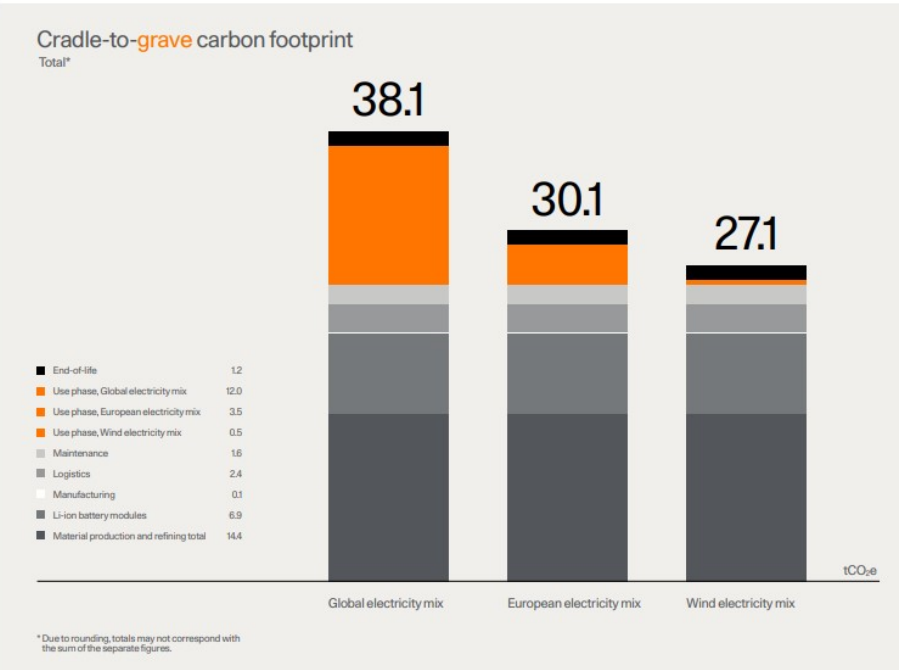
Carbon footprint During lifetime

The cradle-to-grave carbon footprint is calculated based on all processes occurring over an assumed 200,000 km lifetime of the Polestar 5, including end-of-life treatment.

The carbon footprint of the use phase is highly dependent on how the electricity used to charge the Polestar 5 is generated.

Using the global average electricity mix, the GHG emissions from the use of the vehicle results in 12.0 tCO₂e, while the European average electricity mix results in 3.5 tCO₂e. Customers can make significant reductions to their climate impact by charging with renewable electricity, charging exclusively with wind power electricity results in 0.5 tCO₂e.

Both the Global and European electricity mixes include carbon intensity reductions that are estimated to occur during the assumed 15-year lifetime of the vehicle. Data sourced from the International Energy Agency (IEA) according to their STEPS Scenario.



For the cradle-to-grave calculations we add on and include: • Use phase. Electricity consumed during assumed 200,000 km of driving over 15 years. • Maintenance. Parts replaced during the vehicle lifetime. • End-of-life. Dismantling and disposal of the vehicle

Technical details	Dual motor
Powertrain	Electric
Drive type	All wheel drive
Power	550 kW (748 hp)
Max speed	250 km/h
0 - 100 km/h	3.9 s
WLTP range	678 km
Energy consumption, WLTP	17.8-18.3 kWh/100 km
Battery capacity (gross)	112 kWh
Battery modules weight, (Chemistry)	476 kg, (NMC)
Vehicle weight in study	2 444 kg

BILAG 3

Der er kun få analyser der sammenligner brug af biler med forskellige drivmidler med brug af kollektive transportmidler, cykler og elcykler.

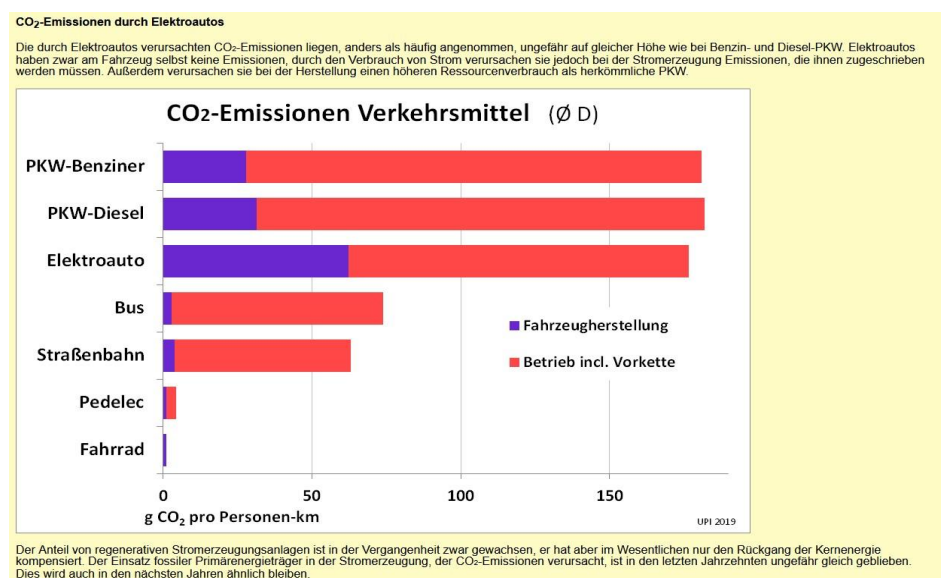
Her en analyse fra UPI - Umwelt -und Prognose-Institut i Heidelberg.

https://www.upi-institut.de/upi79_elektroautos.htm

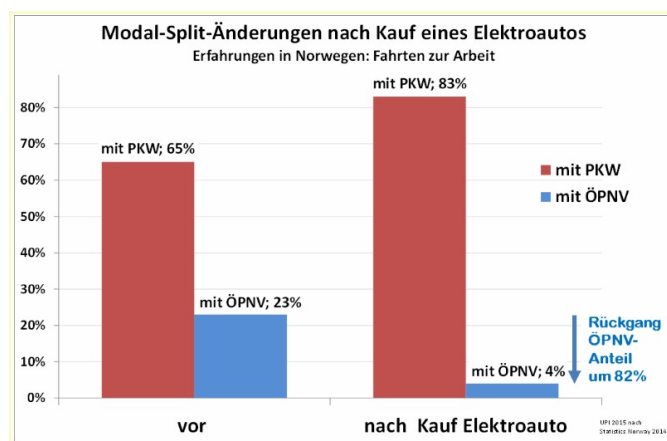
Det skal dog bemærkes at analysen bygger på tysk elproduktion. Den danske elproduktion er meget renere, men den producerede strøm i Tyskland bruges jo også i den kollektive trafik.

De kollektive trafikmidler bruges af mange i en lang periode. Derfor deles belastningen ved produktion og brug af transportmidlerne af mange mennesker. Cykler og elcykler vejer kun 12 til 25 kg. Derfor udgør fremstilling af køretøjer en meget lille post. En Polestar 5 vejer som nævnt ca. 2.444 kg. En Volvo EX30 vejer ca. 1900 kilo.

På basis af erfaringer fra Norge viser analysen også, at udbredelsen af elbiler betyder at trafik overføres fra kollektive transportmidler til elbiler.



På basis af erfaringer fra Norge viser analysen også, at elbilejere bruger deres biler betydeligt oftere end kollektiv transport, cykler eller gang for at komme på arbejde. Efter køb af elbil faldt brugen af kollektiv transport til pendling således med over 80 %.



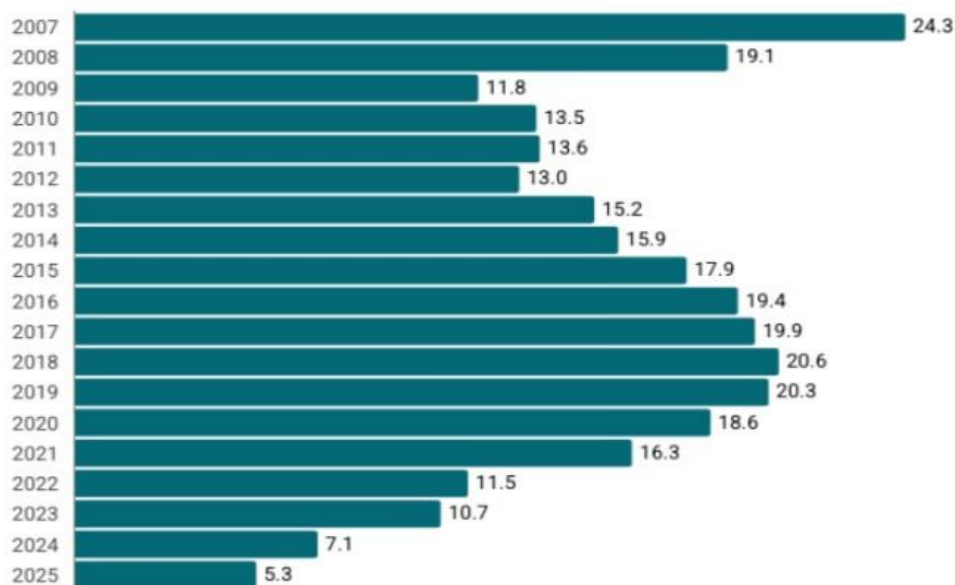
BILAG 4

Oplysninger om ændringer af bilbeskatningen

Her ses en opgørelse der viser udhulingen af registreringsafgiften siden 2007 for alle personbiler uanset drivmiddel.

Hvis man sammenligner afgiftsbeløbet for perioden fra 2008 og frem til 2025 med afgiftsbeløbet i 2007 har samfundet - i løbende priser - fået reduceret indtægten fra registreringsafgiften med 167,7 mia. kr. i nævnte periode.

Årlige indtægter til staten fra registreringsafgifter i mia. kr.



Ifølge Politiken den 30. september 2026 forventer Skatteministeriet, at der i 2026 kun kommer 2,7 milliarder ind i Registreringsafgift.

Concito har beregnet, at staten går glip af ca. 145 milliarder over en 10-årig periode ved at ved at give forskellige begunstigelser til elbiler. Kilde: Politiken den 26. september 2025

En ny beregning viser, at lave afgifter på elbiler koster statskassen 145 milliarder kroner over et årti. Organisationer og politikere opfordrer regeringen til at indføre et nyt skattesystem for biler.

»Det er ikke holdbart«: Elbilister har fået en skattelettelse på 145 milliarder

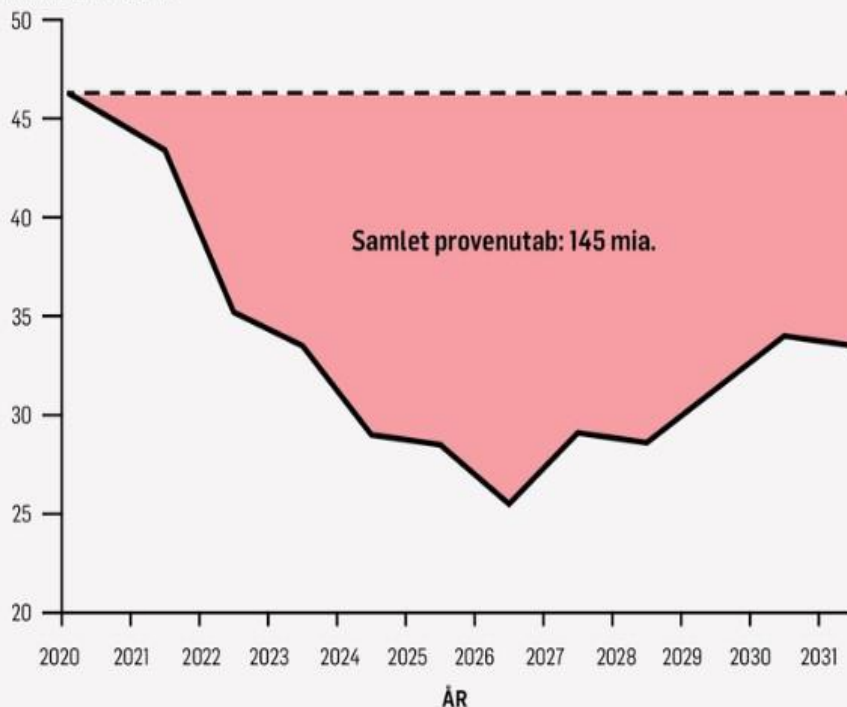
Citat fra artiklen:

»Ud fra et klimaperspektiv er det ikke hensigtsmæssigt. Vi skal rette bilskatterne, så vi bedre udnytter det transport-

Statens indtægter fra personbiler

Det samlede provenu fra registreringsafgift, ejeravgift, afgift på ansvarsforsikring samt afgifter på benzin- og diesel til personbiler. Provenutabet er beregnet ud fra en fortsat indtægt på 46,3 milliarder kroner som i 2020.

MILLIARDER KRONER



Kilde: Concito på baggrund af data fra Finansministeriet, Skatteministeriet, Klimaministeriet, Energistyrelsen, Vejdirektoratet og DTU.

Grafik: Christine Cato

system, vi har, frem for at udbygge det med flere biler, større biler og flere vejbaner«, siger Søren Have.

Citat slut. Kilde. Politiken den 26. september 2025

<https://politiken.dk/klima/art10561065/Elbilister-har-f%C3%A5et-en-skattelettelse-p%C3%A5-145-milliarder>

Politiken den 30. september 2026

ANALYSE | MAGNUS BREDSORFF

Elbilsuccesen koster staten så dyrt, at det er svært at fatte

Kilde: <https://politiken.dk/del/n0KFelAHTzSg>