

Fremtidens bilafgifter i et brancheperspektiv

Perspektiver på mobilitet og fremtidig beskatning
af lette køretøjer med udgangspunkt i det
eksisterende system for bilafgifter

Udarbejdet af ASG Digital
i samarbejde med aktører i bilbranchen

Juni 2026

Photo by Eric Weber on Unsplash

Fremtidens bilafgifter i et brancheperspektiv

Juni 2026 (mindre opdateringer august 2026)

Rapporten er udarbejdet af

- *Jacob Skjærris, Head of Automotive Tax & Projects hos ASG Digital - Cand. Merc.*

Forfatteren har arbejdet hos bilforhandlere, importør, finans og leasingselskab, i skatteforvaltningen, med rådgivning og undervisning i registreringsafgift og værdifastsættelse.

Interne samarbejdspartnere

- *Kent Bernsdorf, CEO Autosource Group*
- *Jonas Pasgaard Krogh, VP hos ASG Digital*
- *Thomas Holmboe, Head of Sales, ASG Digital*

4 leasingselskaber har bidraget til rapporten, så markedsanalysen af Roadpricing er finansieret eksternt. De har også bidraget med sparring og input, men de har ikke haft bestemmende indflydelse.

Motorstyrelsen, Skatteankestyrelsen, Autobranchen Danmark, CONCITO, Dansk Bilforhandler Union og FDM har bidraget med sparring på udvalgte områder. Jysk Analyse har gennemført analyse af danskernes holdning til Roadpricing.

Rapport trækker på offentlig tilgængelig viden og data. Særlig relevant er:

- *DTU - Transportvane Undersøgelsen og rapport om vejafgifter (2026)*
- *Folketinget – Lovforslag 129 / Lov 203 (seneste omlægning af bilafgifter)*
- *Retsinformation – Registreringsafgiftsloven, Ligningsloven mv*
- *Skatteministeriet - Skatteøkonomisk Redegørelse 2018 og 2021, samt indtægtslister*
- *Finansministeriet – Finanslove og ”Eksterne omkostninger ved kørsel, 2024”*
- *Kommission for grøn omstilling af transporten – delrapport 1*
- *EU-kommission – bekendtgørelse 2019/631, Fit for 55, Automotive Package 2025 mv*
- *Det økonomiske Råd - Beskatning af privatbilisme 2021*
- *Danmarks Statistik – Statistikbanken for transport*

Der er også trukket på viden fra ACEA, CEPOS, Mobility Danmark, DI Bilbranchen, Green Power Danmark, Drivkraft Danmark og flere medier omkring udviklingen i bilbranchen.

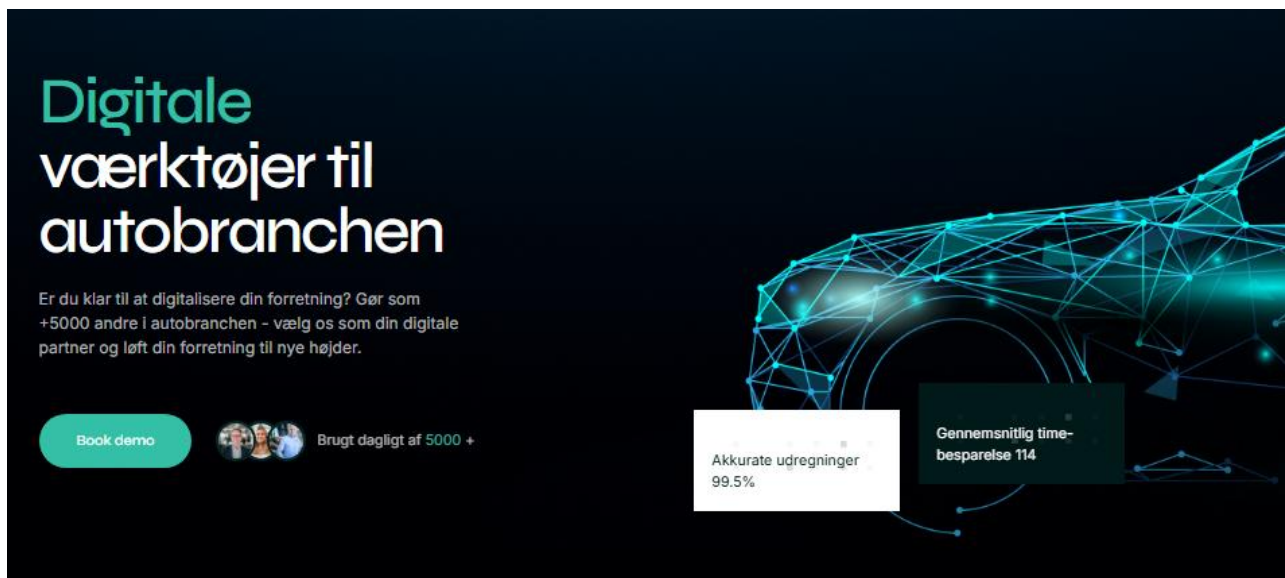
Kildehenvisninger findes bagest i rapporten.

ASG Digital

ASG Digital er et IT-selskab, der tilbyder softwareløsninger til bilbranchen særligt indenfor leasing og værdifastsættelse af køretøjer. Fokus er på at lave brugervenlige løsninger indenfor rammerne af gældende lovning og praksis med henblik på at gøre brugernes hverdag lettere og understøtte regelefterlevelse.

De gældende regler indenfor afgifter, beskatning og værdifastsættelse, som formidles af skatteforvaltningen gennem lovgivning, juridisk vejledning, styresignaler, afgørelser og domme indarbejdes i softwaren fra ASG og formidles til kunder gennem nyhedsbreve, webinarer, seminarer, vidensdeling og undervisning.

Viden formidles på hjemmesiden www.ASG-digital.dk under videns-univers, gennem online undervisning i samarbejde med LEARNTO og som seminarer eller undervisning hos virksomhederne.



Digitale værktøjer til autobranche

Er du klar til at digitalisere din forretning? Gør som +5000 andre i autobranche - vælg os som din digitale partner og løft din forretning til nye højder.

[Book demo](#)  Brugt dagligt af 5000 +

Akkurate udregninger 99.5%

Gennemsnitlig time-besparelse 114

ASG-Digital har viden om bilmarkedet og afgiftsområdet, samt en naturlig interesse i at fastholde det nuværende system i en eller anden form. Da graden af kompleksitet er vokset i både bilmarkedet og i lovgivningen, så vil det være hensigtsmæssigt at kigge på muligheder for forenkling i forbindelse med en reform af bilafgifterne.

Netop forenkling af det nuværende system er et stort ønske i både bilbranchen og i skatteforvaltningen, og den opgave ligger hos politikerne og Skatteministeriet. Dette notat skal bidrage med fakta og viden på bilområdet og dermed fungere som inspiration til en reform af afgifter på bilområdet.

ASG Digital har rakt ud til kunder og samarbejdspartnere for både sparring og sponsorater til medfinansiering af projektet, herunder gennemførelse af en ekstern markedsanalyse om danskerne holdning til Roadpricing.

Executive Summary

Danmark befinder sig i en historisk overgangsfase på bilmarkedet. Elbilernes markedsandel er primo 2026 nået over 80% af nyregistrerede personbiler, og for private købere udgør andelen endda 96 %. Den politiske målsætning om 775.000 elektriske køretøjer i 2030 blev indfriet i maj 2026 – 4 år før tid – og **inden udgangen af 2030 kan der være yderligere 1 mio. elbiler.**

Denne grønne succes har en bagside: Statens provenu fra bilafgifter er faldet fra ca. 48 mia. kr. i 2020 til skønnet ca. 24 mia. kr. i 2026 – en halvering på seks år. Det nuværende afgiftssystem er grundlæggende konstrueret til en fossil bilpark, der er under afvikling. Uden reform vil provenuet fortsætte nedad i takt med, at fossile biler udfases fra bestanden.

Seks centrale konklusioner

- 1) **Mobilet er afgørende for at samfundet fungerer, og bilen står for over 80% af kørte person km.** Offentligt transport står kun for 10%. Ændringer på bilafgifter berører derfor rigtig mange danskere. Mobilitet kan opdeles i 3 geografiske områder:

Tabel 1: Tre mobilitetszoner i Danmark

	Offentlig transport	Adgang til bil	Trængsel
Storbyer	Høj service	Under halvdelen	Ofte
Provinsbyer	Mellem service	Ca. 2/3	Sjældent
Opland	Lav service	Ca. 2/3	Nej

Kilde: Danmarks Statistik / ASG Digital

- 2) **Det eksisterende system for bilafgifter er ikke økonomisk bæredygtigt for statskassen.** Registreringsafgiften skønnes at falde til under 4 mia. kr. i 2026 mod 18,6 mia. kr. i 2020. Periodiske afgifter og energiafgifter følger samme nedadgående kurs i takt med elektrificering af nye køretøjer, mens omkring 150.000 fossile køretøjer årligt forsvinder fra bestanden af personbiler.
- 3) **De efter lovgivningen planlagte stigninger i registreringsafgiften på elbiler kan give usikkerhed i markedet uden at forøge statens provenu mærkbart.** Den værdibaserede og progressive registreringsafgift, som aktører i bilbranchen skal indhente hos kunderne på vegne af skatteforvaltningen, er kompleks og uigennemsigtig for især brugte køretøjer. Til gengæld vurderes en fjernelse af registreringsafgiften på elbiler at være unødvendig, og det kan potentielt forøge grænsehandel mærkbart.
- 4) **En forenkling af det nuværende system er både mulig og efterspurgt.** Bilbranchen, skatteforvaltningen og forbrugerne har fælles interesse i et mere gennemsigtigt og teknisk baseret system. Det er rapportens centrale budskab.

- 5) **En vægtbaseret vejafgift er rapportens primære forslag til at stabilisere statens provenu og finansiere regelforenklinger i registreringsafgiften.** En progressiv halvårlig vejafgift baseret på bilens vægt adresserer vejslid, reducerer elbilers afgiftsmæssige fritagelse og har et estimeret merprovenu på op til 8 mia. kr. årligt ved fuld indfasning i 2032.
- 6) **Roadpricing som landsdækkende model frarådes.** Administrative omkostninger skønnes at stige fra ca. 350 mio. til over 900 mio. kr. årligt, og over halvdelen af danskerne er imod. Det kan potentielt forøge afgiftstrykket på bilister med gennemsnitligt 10.000 kr. årligt og vil især ramme pendlere, som arbejder i byen og er afhængige af bilen for at få hverdagen til at hænge sammen. Målrettet trængselsafgift med aflæsning af nummerplader på udvalgte strækninger med moderat betaling i myldretid er en markant billigere og mere proportionel metode til regulering af trængsel.

Rapporten skal ses som et brancheperspektiv fra ASG Digital med støtte fra større kunder, men den er udarbejdet med inddragelse af uvildige analyser fra myndigheder og rapporter fra andre interessenter. Betydning for statens provenu er i høj grad baseret på skøn, men rapporten indeholder relevante data og kilder til at understøtte skatteministeriets egne beregninger.

Konkrete forslag til en reform af bilafgifterne:

1. **Mindre reduktion af de værdibaserede afgifter til 0–70–120 %, bortfald af bundfradrag samt fastfrysning af niveauet for nul- og lavemissionskøretøjer.**
 - a. Formålet er at kompensere for en højere ejerafgift og samtidig reducere kompleksiteten. Da provenuet fra registreringsafgiften er faldet markant i de seneste år, vurderes betydningen for statens samlede provenu at være begrænset.
2. **Indførsel af en vejafgift baseret på vægt som supplement til den grønne ejerafgift.**
 - a. Progressive satser, som især rammer tungere køretøjer.
 - b. Indfases først for biler med første registrering i Danmark fra 2027 og fra 2032 for alle personbiler.
3. **Ændring af ejerafgiften for elbiler fra CO₂-udledning til energiforbrug Wh/km.**
 - a. Elbilers forbrug varierer markant, selvom den lokale udledning altid er 0 g CO₂/km.
4. **Indførsel af en vignetordning for udenlandske biler, som en vejafgift giver hjemmel til i EU-retten.** Det kan give et provenu på omkring ¾ mia. kr. årligt.
5. **Begrænsning af krav om genberegning til personbiler.**
 - a. Det vil reducere administrationen, og det lavere provenu kan hentes ved at hæve grænsen for maksimal afgift på varebiler med en totalvægt over 3 tons til 50.000 kr.

6. **Beskatning af fri bil ændres fra 22,5% til 18% af bilens værdi, og vejafgiften tilføjes som miljøtillæg.** Beskatning efter genberegning fastsættes til maksimalt bilens vejledende nypris.
 - a. Beskatning af fri bil fastholdes på nogenlunde det aktuelle niveau, men tager mere udgangspunkt i tekniske og miljømæssige genskaber fremfor værdi.
 7. **Kravet om betaling af fuld afgift ændres til betaling af 15 % afgift** som sanktion for køretøjer uden korrekt afgiftsbetaling i forbindelse med manglende regelefterlevelse.
 - a. Nogle gange kan leasingselskabet købe bilen retur og eksportere bilen for at få 85% af afgiften retur. Andre gange er der betalt afgift på en bil, som kører i udlandet og pengene er tabt.
 8. **Lav elafgift på opladning af elbiler på 20 øre/kWh fra 2028 til og med 2034** som erstatning for den nuværende ordning med næsten fuld refusion, der ophører ultimo 2030.
 - a. En mindre del af strømmen kommer fortsat ikke fra vedvarende energi, og en moderat afgift giver samtidig incitament til at holde elforbruget nede.
 9. **Forenkling af værdifastsættelsen af brugte køretøjer,** der i den aktuelle form er uigennemsigtig.
 - a. Opdatering af regler for nypris.
 - b. Inddragelse af bilmarkedet i EU.
 10. **Mere gennemsigtighed indenfor leasing**
 - a. Arbejdsgruppe med deltagelse fra Motorstyrelsen og branchen kan evt. nedsættes
 - b. Rammer for leasing kan evt. samles, mere synlighed omkring restværdi, afskrivning og krav kan overvejes.
 11. **Fravalg af en landsdækkende Roadpricing-model,** som er dyr at etablere og drive. Hvis Roadpricing skal indføres, bør det i stedet målrettes som en trængselsafgift i områder med trængsel. Her kan erfaringer fra Norge anvendes.
-

Rapporten anbefaler en forenkling af det nuværende system, suppleret med nye elementer som vejafgift, for at sikre statens provenu – frem for en landsdækkende Roadpricing-model, som vil øge de administrative byrder og omkostninger forbundet med bilafgifter markant.

Forslag i rapporten skønnes at kunne reducere administrative byrder i både bilbranchen og skatteforvaltningen, som kan give mere vækst i bilbranchen og frigøre ressourcer i Skatteforvaltningen.

Indholdsfortegnelse

Fremtidens bilafgifter i et brancheperspektiv	Fejl! Bogmærke er ikke defineret.
ASG Digital	3
Executive Summary.....	4
Seks centrale konklusioner	4
Konkrete forslag til en reform af bilafgifterne:	5
Indledning	10
Mobilitet.....	12
DTU transportvane undersøgelse 2023.....	12
Geografisk opdeling.....	12
Bilen er det nemme og hurtige valg i hverdagen	15
Et konkret eksempel fra Malling til Aarhus	15
Begrænsninger ved offentlig transport.....	15
Samfundsmæssige omkostninger ved mobilitet	17
Trængsel	19
Klima og luftforurening.....	20
Ulykker	21
Støj.....	22
Vejslid.....	23
Delkonklusion	24
Omverden	25
CO ₂ krav fra EU	26
Elbiler og hybridbiler	28
”New Energy Vehicles” fra Kina	28
Kina dominans indenfor batterier	30
Faldende betydning af USA	31
Teknisk udvikling.....	33
Batteriteknik	35
Batterityper	36
AC-ladning.....	38

DC-ladning	39
Selvkørende biler.....	40
Stigende udbud af elbiler under 250.000 kr.	41
Det danske bilmarked	43
Registreringer 2024 og 2025	43
Aktører i den danske bilbranche.....	44
Leasing	45
Afgiftsperiode >< leasingperiode.....	47
Licensordning for leasingselskaber	48
Markedsmæssige vilkår.....	48
Motorstyrelsen.....	50
Proces ved klage over afgørelser fra Motorstyrelsen	51
De aktuelle bilafgifter	52
Overgangsordninger.....	53
Udvikling for drivlinjer	53
Periodiske afgifter.....	54
Energiafgifter.....	55
Fossil bil i forhold til en elbil	56
Beskatning fri bil.....	57
Regneeksempel fri bil	57
Statens provenu.....	58
Aktuelle udfordringer ifølge branchen	60
Holdninger i bilbranchen	60
Katalog over forslag til reform.....	65
Registreringsafgift personbiler	66
Registreringsafgift varebiler	67
Genberegning af varebiler	67
Registreringsafgift motorcykler	68
Værdifastsættelse af køretøjer	68
Værdifastsættelse af specialbiler.....	69

Nypris ved værdifastsættelse af brugte køretøjer	69
Bagatelgrænse	72
Forhøjelse af de periodiske afgifter	73
Ejerafgift efter energiforbrug for elbiler	74
Vignetordning for udenlandske lette køretøjer	75
Energiafgifter på brændstof	76
15% afgift som sanktion i stedet for krav om fuld afgift	78
Ændring af regler ved totalskade	78
Beskatning af fri bil	79
Udvikling i statens provenu fra bilafgifter	80
Provenu ved reform af bilafgifter ifølge denne rapport	81
Roadpricing	82
Flertallet af danskerne er imod Roadpricing	82
Forsøg med Roadpricing	84
Et konkret eksempel på Roadpricing	84
Forvaltning af Roadpricing	85
Anbefalinger i forhold til Roadpricing	87
Kildehenvisninger	89
Bilag og beregninger	91
Efterskrift og opmærksomheder	94



Photo by [Robin Pierre](#) on [Unsplash](#)

Indledning

Bilbranchen befinder sig i en markant transformationsfase præget af både konsolidering og grøn omstilling. Samtidig opererer branchen i et komplekst landskab af lovgivning og afgiftsstrukturer. Det nuværende afgiftssystem for afgiftspligtige køretøjer er blevet revideret ad flere omgange og fremstår i dag både komplekst og progressivt.

Den seneste større omlægning af bilafgifterne – lovforslag L129 fra december 2020 – indebar en opdeling af køretøjer i tre kategorier: nulemission (elbiler), lavemission (plug-in hybrider under 50 g CO₂/km) og øvrige køretøjer. Disse kategorier blev pålagt differentierede satser for registreringsafgift. Omlægningen har haft en betydelig effekt på udbredelsen af elbiler, særligt som følge af afgiftslemperne. Udviklingen indebærer, at den oprindelige politiske målsætning om 775.000 elektriske køretøjer i 2030 allerede blev indfriet maj 2026.

Overgangsordningerne i forbindelse med reformen har imidlertid vist sig administrativt krævende. Motorstyrelsen har i flere år arbejdet med at håndtere de afledte udfordringer, blandt andet fordi reformen ikke var fuldt afstemt med overgangen til WLTP-målenormen på europæisk plan eller med de systemmæssige begrænsninger i Det Digitale Motorregister.

Parallelt hermed er statens provenu fra bilafgifter faldet hurtigere end forventet – fra et niveau på over 50 mia. kr. i 2018 til godt 30 mia. kr. i 2025 (jævnfør Skatteministeriets indtægtslister).

I forbindelse med reformen i 2020 blev der afsat midler til en analyse af mulighederne for at indføre vejafgifter baseret på de samfundsøkonomiske omkostninger ved kørsel – ofte benævnt Roadpricing. Analysen er udarbejdet af DTU i samarbejde med Sund & Bælt.

Det blev samtidig aftalt, at der skulle gennemføres et politisk “pitstop” i 2025. I den forbindelse nedsatte Skatteministeriet en arbejdsgruppe, og debatten blev yderligere intensiveret, da Moderaterne foreslog at afskaffe registreringsafgiften på elbiler og finansiere dette via alternative afgiftsformer. Forslaget blev støttet af Mobility Denmark og DI Bilbranchen.

En politisk aftale blev først indgået i forbindelse med finansloven for 2026, hvor regeringen sammen med Det Konservative Folkeparti besluttede at fastfryse registreringsafgiften for elbiler på 2025-niveau samt udskyde udfasningen af afgiftsrabatten med ét år.

Samtidig blev det besluttet at nedsætte en hurtigt arbejdende ekspertgruppe med henblik på at opstille modeller for fremtidens bilbeskatning, herunder muligheden for en afskaffelse af registreringsafgiften på elbiler. [Regeringen nedsætter ekspertgruppe for omlægning af bilafgifter](#) Ekspertgruppen, som var på pause under regeringsforhandlingerne, består af:

- Michael Svarer (professor, Aarhus Universitet), formand

- Peter Birch Sørensen (professor, Københavns Universitet)
- Ninette Pilegaard (seniorforsker, DTU)
- Amalie Sofie Jensen (lektor, Københavns Universitet)

Ekspertgruppen har en stærk akademisk profil og betydelig indsigt i blandt andet vejafgifter. Det må dog samtidig forventes, at gruppen i mindre grad besidder praktisk erfaring med de kommercielle, juridiske og afgiftsmæssige forhold i det eksisterende system.

Skatteforvaltningen har gennemført en omfattende omlægning af ejendomsbeskatningen, som har været forbundet med betydelige implementeringsudfordringer. En tilsvarende reform af bilbeskatningen må forventes at indebære lignende risici.

Flere aktører i bilbranchen vurderer derfor, at en reform med afsæt i det eksisterende afgiftssystem vil være mere hensigtsmæssig end en fuldstændig omlægning. På den baggrund ønsker ASG i samarbejde med brancheaktører at analysere mulighederne for at forenkle det nuværende system under hensyntagen til både statens provenu og den fortsatte grønne omstilling.

Denne rapport beskriver de aktuelle rammer for mobilitet i Danmark, redegør for den teknologiske udvikling inden for elektrificering af køretøjer, gennemgår udfordringerne i det nuværende afgiftssystem og opstiller forslag til en reform, der både understøtter den grønne omstilling og bidrager til at stabilisere statens provenu fra bilbeskatningen.



Copyright: Motorstyrelsen

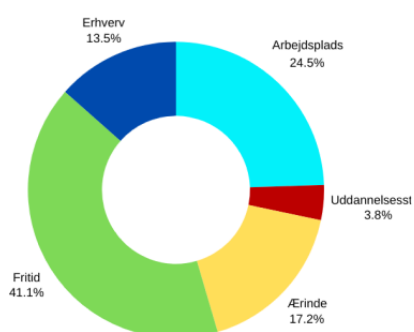
Mobilitet

DTU har gennem en årrække udarbejdet transportvaneundersøgelser, som giver et detaljeret indblik i danskernes transportadfærd. Undersøgelsen fra 2023 viser, at bilen er det dominerende transportmiddel og står for næsten 84 % af de tilbagelagte kilometer med personkørsel, mens bus og tog tilsammen kun udgør omkring 10 %. Det understreger bilens centrale rolle i danskernes mobilitet.

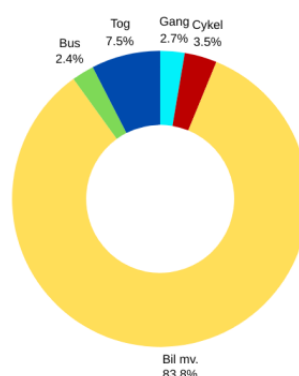
DTU transportvane undersøgelse 2023



Transportarbejde efter turformål, 2023



Transportarbejde efter transportmiddel, 2023



Transportvaner varierer dog betydeligt på tværs af geografi og befolkningsgrupper. For at forstå mobiliteten fuldt ud er det derfor nødvendigt at analysere både adgangen til bil og kvaliteten af den kollektive transport i forskellige områder.

Geografisk opdeling

Data fra Danmarks Statistik viser, at befolkningsvæksten i perioden 2008–2025 primært er sket i hovedstads- og storbykommuner, mens landkommuner har oplevet tilbagegang. Særligt unge i alderen 20–30 år flytter mod de større byer for uddannelse og arbejde.

Tabel 2: Befolkning i Danmark – udvikling 2008 til 2025

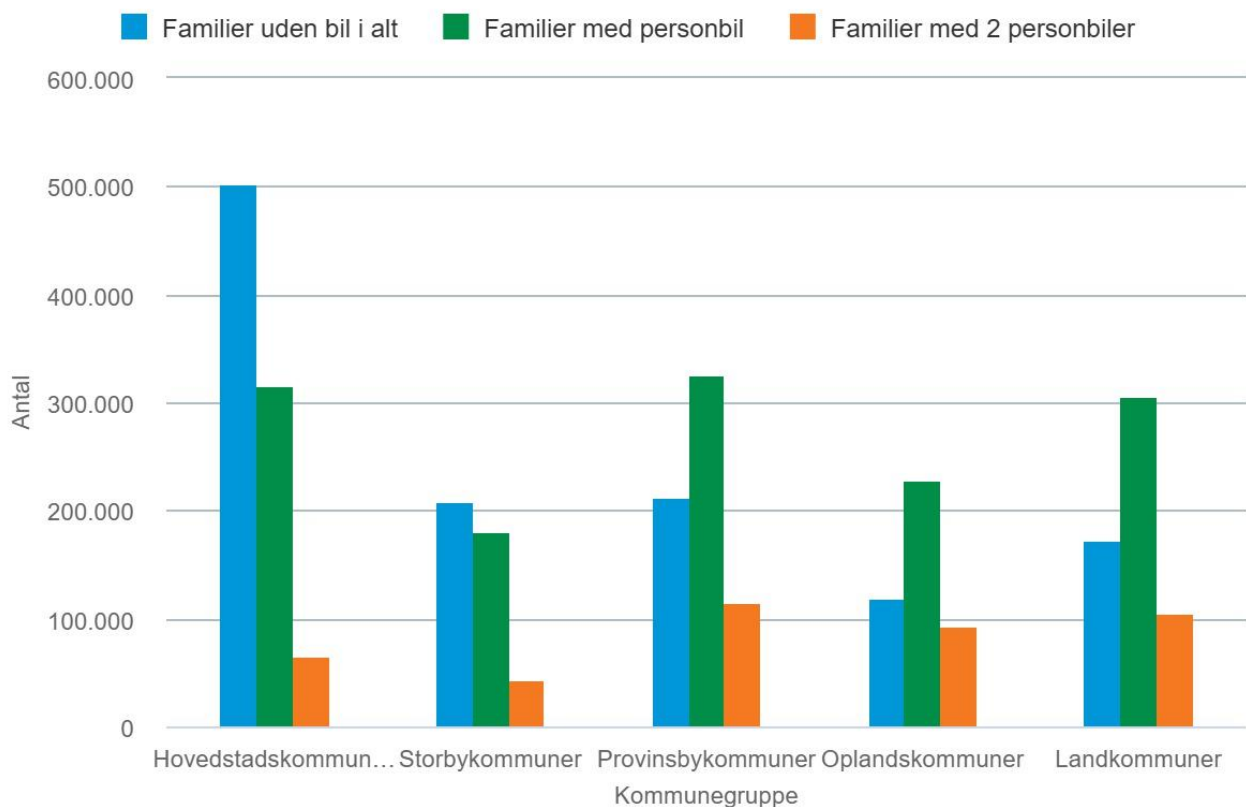
Område	Befolkning 2008	Andel 2008	Befolkning 2025	Andel 2025	Udvikling
Hovedstadskommune	1.409.354	26%	1.703.503	28%	21%
Storbykommune	680.615	12%	816.550	14%	20%
Provinsbykommune	1.253.775	23%	1.346.646	22%	7%
Oplandskommune	906.003	17%	965.480	16%	7%
Landkommune	1.226.044	22%	1.157.687	19%	-6%
Hele Danmark	5.475.791	100%	5.989.866	100%	9%

Den udvikling har direkte betydning for mobiliteten. I yderområder reduceres grundlaget for offentlig transport som følge af faldende passagertal, mens væksten i byerne øger transportbehovet og skaber trængsel.

Samtidig er bilejerskabet ulige fordelt: I hovedstadsområdet har en stor andel af husstandene ikke bil, mens flertallet i oplands- og landkommuner har mindst én bil.

Familiernes bilrådighed (faktiske tal)

Tid: 2024 | Rådighedsmønster:



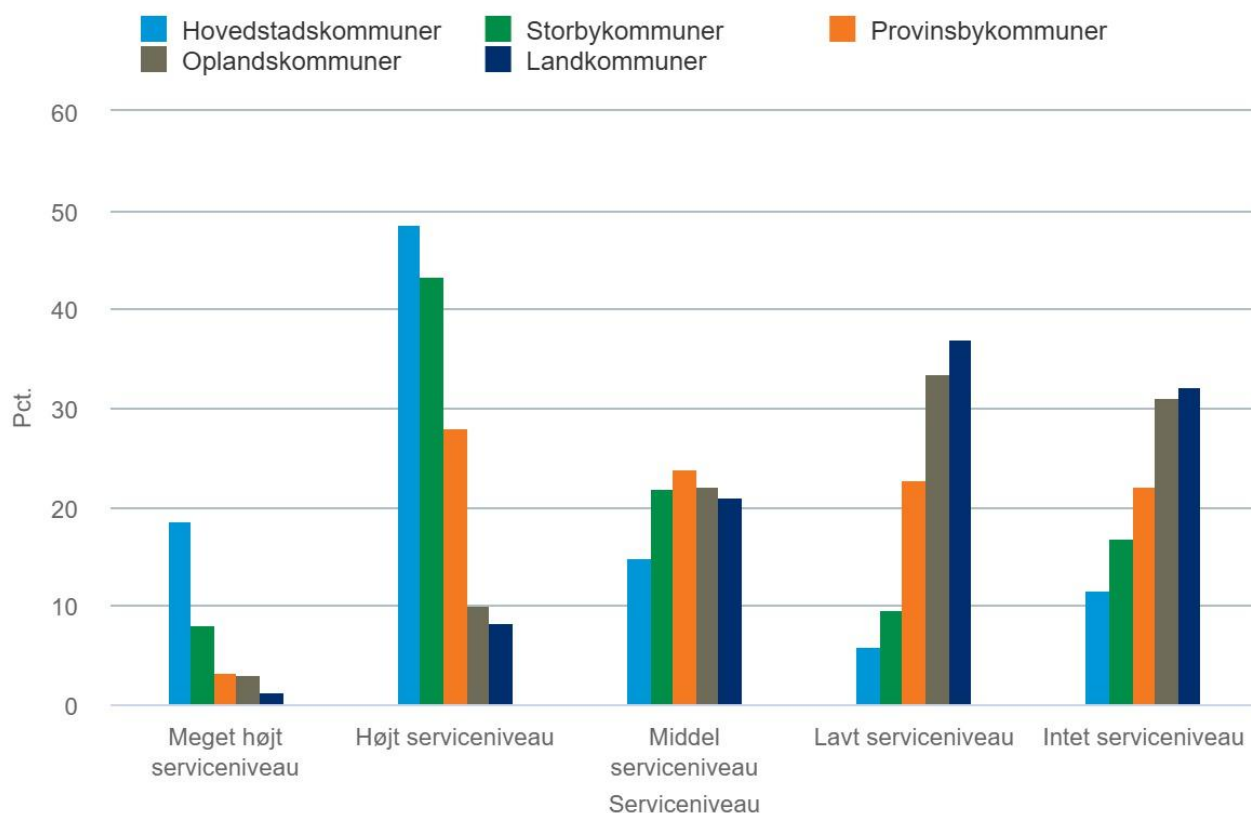
Kilde: Danmarks Statistik (tema land og by)

Kvaliteten af den kollektive transport følger samme mønster. I hovedstadsområdet har to ud af tre husstande adgang til et højt serviceniveau, mens det samme kun gælder for omkring halvdelen i større byer. I oplands- og landkommuner har to ud af tre husstande derimod begrænset eller ingen adgang til offentlig transport.

Dermed er bilen i praksis en nødvendighed uden for de større byer, mens den i højere grad er et tilvalg i byområder.

Andel af befolkningen med adgang til offentlig transport

Tid: 2023 | Kommune-gruppe:



Kilde: Danmarks Statistik (tema land og by)

På den baggrund kan Danmark overordnet opdeles i tre mobilitetszoner:

- **Storbyer** – kommuner med mindst 100.000 indbyggere i den største by
- **Provinsbyer** - kommuner med mindst 30.000 indbyggere i den største by
- **Oplandsområder** - kommuner med under 30.000 indbyggere i den største by

Tabel 3: Mobilitetszoner i Danmark - karakteristika

	Offentlig transport	Adgang til bil	Trængsel
Storbyer	Høj service	Under halvdelen	Ofte
Provinsbyer	Mellem service	Ca. 2/3	Sjældent
Opland	Lav service	Ca. 2/3	Nej

Kilde: egen tilpasning med data fra Danmarks Statistik

Adgangen til bil hænger tæt sammen med den enkeltes livsfase. Kun 11 % af studerende har adgang til bil, men de bor ofte i større byer med stort udbud af offentlig transport. Til gengæld har 73 % af lønmodtagere og 82 % af familier med børn adgang til mindst en bil.

Mobilitetsbehovet ændrer sig således efter livssituation og økonomi.

Bilen er det nemme og hurtige valg i hverdagen

Forklaringer på bilens dominans er især begrænset adgang til gode alternativer, lavere tidsforbrug og mere fleksibilitet ved transport. Bilen giver mulighed for direkte transport fra dør til dør og fleksibilitet i forhold til afgangstidspunkt.

Offentlig transport består derimod typisk af tre trin:

- 1) "First mile" fra bopæl til stoppested eller station
- 2) Transport med bus, tog eller letbane
- 3) "Last mile" fra stoppested til slutdestination.

Hertil kommer ventetid og stop undervejs.

Sammenligninger af rejsetid på Krak.dk og Rejseplanen.dk viser, at offentlig transport ofte tager væsentligt længere tid end bil.

Et konkret eksempel fra Malling til Aarhus

Transport fra Majsvænget i Malling til Aarhus Universitetshospital:

- Ca. 33 minutter og 21 km i bil ifølge Krak.dk (udenfor myldretid)
- Ca. 1 time og 11 min med bus ifølge Rejseplanen.dk

Et pendlerkort til turen koster 810 kr. for 30 dage.

Økonomisk er offentlig transport ofte en billigere transportform til pendling end bilen, da et pendlerkort i mange tilfælde koster omtrent det samme som brændstofudgiften ved bilkørsel. Det er derfor primært tidsforbruget – ikke prisen – der gør bilen attraktiv, især for familier med arbejde og børn, hvor tid og fleksibilitet er afgørende.

Begrænsninger ved offentlig transport

Offentlig transport spiller en central rolle for borgere uden adgang til bil og er samtidig den mest effektive transportform i tætbefolkede områder, hvor mange mennesker skal transporteres over korte afstande. På trods af dette udgør offentlig transport kun omkring 10 % af de samlede personkilometer i Danmark. Det kan forklares ud fra en række strukturelle forhold.

For det første er der en **økonomisk udfordring**. Offentlig transport er i høj grad afhængig af offentlige tilskud fra stat, regioner og kommuner. Eksempelvis viser årsregnskabet for Midttrafik (2024), at billetindtægter kun dækker cirka en tredjedel af de samlede omkostninger, mens resten finansieres via tilskud. Driften indebærer betydelige faste omkostninger til materiel, infrastruktur og personale. Derimod bæres størstedelen af omkostningerne ved biltransport direkte af brugerne selv. Samtidig er de offentlige

investeringer i jernbaneinfrastruktur generelt højere end i vejnettet, hvilket kan begrænse mulighederne for udbygning af den kollektive transport.

For det andet er **tid og fleksibilitet** afgørende faktorer. Offentlig transport er bundet til faste ruter og køreplaner og indebærer ofte flere led i rejsen, herunder transport til og fra stationer samt ventetid undervejs. Derudover foretages der hyppige stop for at samle passagerer op. Det medfører, at rejsetiden ofte er længere sammenlignet med bil, som tilbyder direkte transport fra dør til dør og større fleksibilitet i forhold til afgangstidspunkt. For mange pendlere og især familier med komplekse hverdagsbehov bliver tidsforbruget derfor en væsentlig barriere for at vælge offentlig transport.

Ifølge en [artikel fra Aalborg Universitet](#) kræver øget brug af offentlig transport primært forbedringer i kvaliteten – såsom kortere rejsetid, højere frekvens, bedre tilgængelighed og pålidelighed – snarere end lavere billetpriser. Særligt i byområder med høj befolkningstæthed er investeringer i kollektiv transport afgørende for at håndtere et stigende transportbehov.

Gratis offentligt transport til unge er kun en fordel, hvis der findes brugbar offentlig transport i nærheden af den unges bopæl. Det kan også have den ulempe, at unge skifter fra cykel til offentlig transport, samt at presset på den offentlige transport stiger i områder med høj kapacitetsudnyttelse.



Samfundsmæssige omkostninger ved mobilitet

”Transport af varer og mennesker er afgørende for produktion, forbrug og menneskers interaktion i samfundet. Derfor er et velfungerende transportsystem essentielt for samfundets funktion og udvikling.”

Citat fra De økonomiske Råd, beskatning af privatbilisme 2021

Køretøjer giver dog gener i form af ulykker, trængsel, CO₂-udledning, anden luftforurening, støj og slitage af infrastrukturen i forbindelse med kørslen.

Ifølge en rapport fra Finansministeriet er trængsel den største samfundsøkonomiske omkostning ved personbiltransport, især i byområder, hvor omkostningerne pr. kørt kilometer er op til fire gange højere end i landområder. Det afspejles imidlertid ikke i den nuværende bilbeskatning, som primært er knyttet til anskaffelse og ejerskab frem for faktisk brug og belastning af infrastrukturen.

Tabel 4: Eksterne omkostninger ved kørsel – by og land

	Omkostninger pr km
Personbiler på landområder	37 øre
Personbiler i byområder	144 øre
Personbiler gennemsnit	70 øre

Kilde: fm.dk (Eksterne omkostninger ved kørsel, september 2024, tabel 3.4 side 20)

Energiafgifter kan kobles til de samfundsmæssige omkostninger ved luftforurening. Samtidig er de største eksterne omkostninger for lastbiler vejslid, som er den mindste omkostning for personbiler og varebiler.

Tabel 1.1: Gennemsnitlige marginale eksterne omkostninger

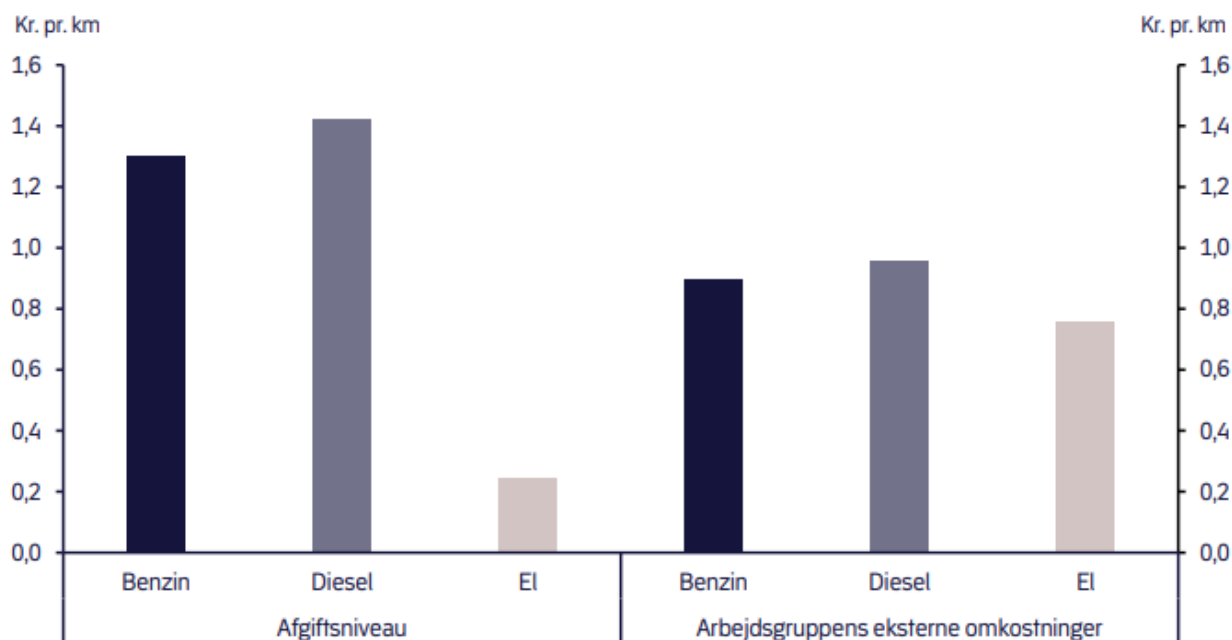
Kr. pr. km (2024-priser)	Personbil	Varebil	Lastbil
Trængsel*	0,52	0,52	1,52
Uheld	0,13	0,23	1,32
Luftforurening	0,05	0,15	0,13
Klima	0,11	0,16	0,63
Støj	0,09	0,13	0,20
Vejslid	0,01	0,02	1,54
I alt	0,92	1,21	5,34

Anm.: De marginale omkostninger kan variere betragteligt på tværs af køretøj, geografi og tidspunkt. * Opgjort for et 2022-trafikniveau. De restreerede omkostninger repræsenterer et 2023- niveau. Omkostningerne i TE har en større differentiering end denne analyse. Summen marcher ikke grundet afrundinger.

Kilde: Transportministeriet og egne beregninger.

Samtidig viser analyser, at forskellen i samfundsøkonomiske omkostninger mellem elbiler og fossile biler er relativt begrænset, mens forskellen i beskatning er betydelig. Det indikerer en skævhed i afgiftsstrukturen set fra et økonomisk effektivitetsperspektiv.

Figur 1.1: Afgiftsniveau og eksterne omkostninger opdelt på drivmiddel i 2023 for personbiler (2024-priser)



Anm: Afgiftsniveauet angiver det gennemsnitlige afgiftsniveau for nyregistrerede personbiler i 2023 opdelt på benzin, diesel og el. Afgifter udgøres af registreringsafgift, ejer- og udligningsafgift, afgift af ansvarsforsikring og brændstofafgifter (inkl. moms). Der er taget udgangspunkt i de forventede strukturelle nyregistreringer i 2023. De eksterne omkostninger angiver den gennemsnitlige marginale omkostning for bilflåden i 2023 (trængsel i 2022) opdelt på benzin, diesel og el. Antagelserne er præsenteret i Bilag 9.

Kilde: Skatteministeriet og egne beregninger

Faktorer som adgang til og omkostninger ved parkering, omfanget af offentlig transport og andre alternative former for mobilitet kan påvirke transportadfærden. Her er det værd at nævne "Park and Ride" anlægget ved Køge Nord, hvor gratis parkering tæt ved offentlig transport understøtter et skift til offentlig transport. Anlægget ligger tæt på motorvejen og uden for tætbebyggede områder, hvor plads er en knap ressource.

Netop kobling mellem forskellige transportformer er afgørende for en velfungerende mobilitet i tæt befolkede områder. Når byrummet ændres med ensretning af veje, spærring af veje og nedlæggelse af parkeringspladser, så bliver det ofte mere besværligt at være bilist. Disse tiltag kan skabe mere trængsel, hvis det ikke suppleres med mere kapacitet andre steder.

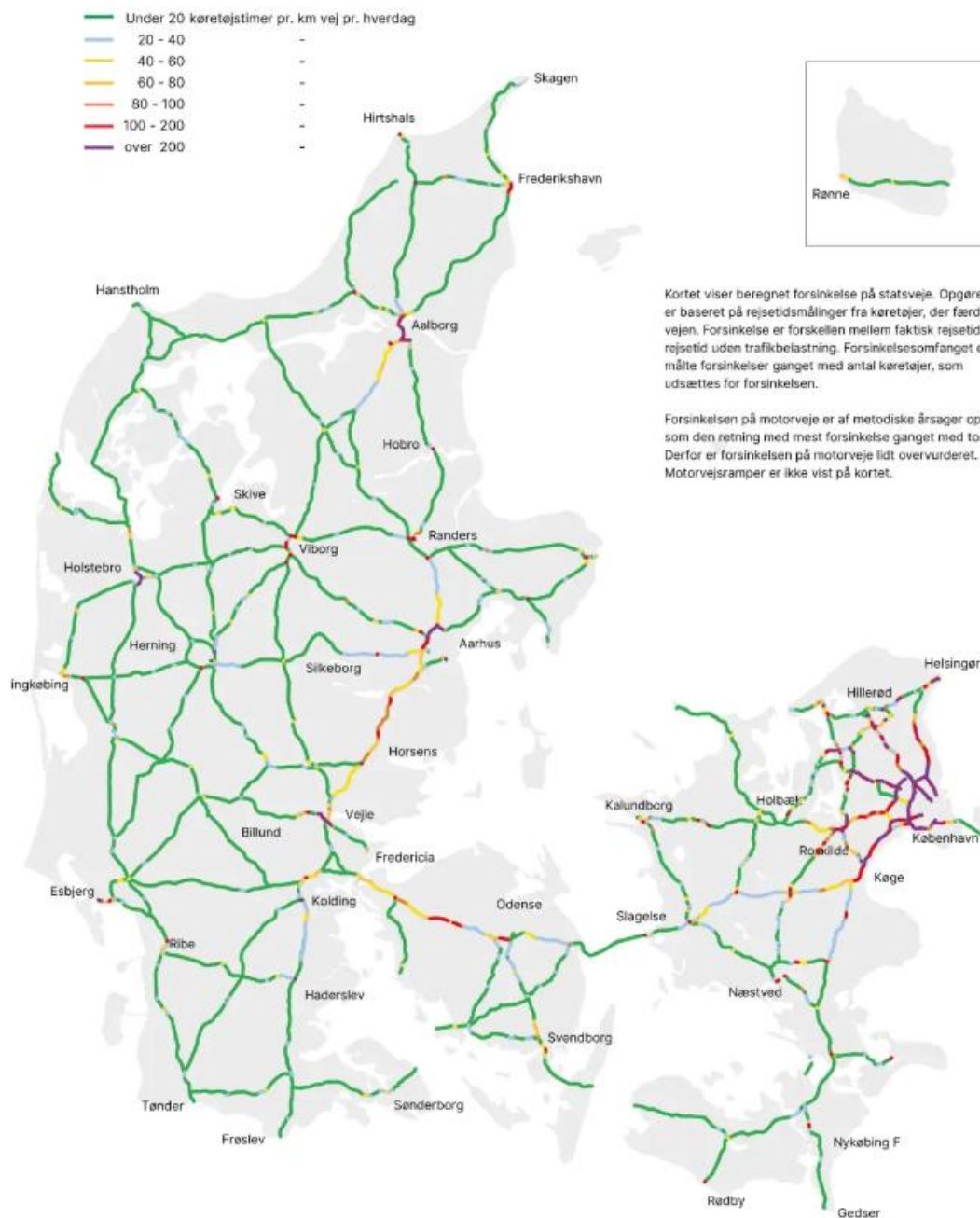
Trængsel

Trængsel opstår typisk, når trafikmængden nærmer sig vejnettets maksimale kapacitet, og ekstra køretøjer forlænger rejsetiden for alle trafikanter. Det måles i en ”Grøn Mobilitets Model” (GMM), som er Transportministeriets landsdækkende trafikmodel.

Vejdirektoratet måler trafikmængden på vejene og udgiver data på området på deres hjemmeside. Problemet er særligt udtalt i myldretiden i og omkring de større byer.

Forsinkelse på statsvejnettet inkl. Sund & Bælt, 2023

Sidst opdateret 17.10.2025



Traditionelt håndteres trængsel gennem udbygning af infrastrukturen, fx via investeringer som Infrastrukturplan 2035. I tætbebyggede områder er mulighederne for kapacitetsudvidelse dog begrænsede, og udbygning af kollektiv transport er ofte mere effektiv.

Analysen fra DTU "Forsøg med vejafgifter for personbiler, april 2026" peger på, at afgifter for kørsel (Roadpricing) kan være et effektivt redskab til at reducere trængsel, da de kan påvirke både valg af transportmiddel og rejsetidspunkt.

Klima og luftforurening

Indførelsen af miljøzoner, hvor det er forbudt at køre i dieslbiler uden partikelfilter, samt en stigende andel af elbiler i bilparken har i de senere år bidraget til at reducere transportens andel af luftforureningen. Ifølge Miljø- og Ligestillingsministeriet er brændeovne i dag den største danske kilde til luftforurening, mens en betydelig del af luftforureningen i Danmark er grænseoverskridende og stammer fra andre lande.



Foto af [Jacek Dylag](#) fra [Unsplash](#)

Luftforurening omfatter både CO₂-udledning og emissioner af sundhedsskadelige stoffer som partikler og kvælstofoxider (NO_x). I takt med at bestanden af fossildrevne biler aktuelt falder med over 100.000 køretøjer årligt, og elbilbestanden samtidig vokser, reduceres CO₂-udledningen fra vejtransporten tilsvarende. Det samme gælder udledningen af NO_x og andre forurenende stoffer fra fossile køretøjer.

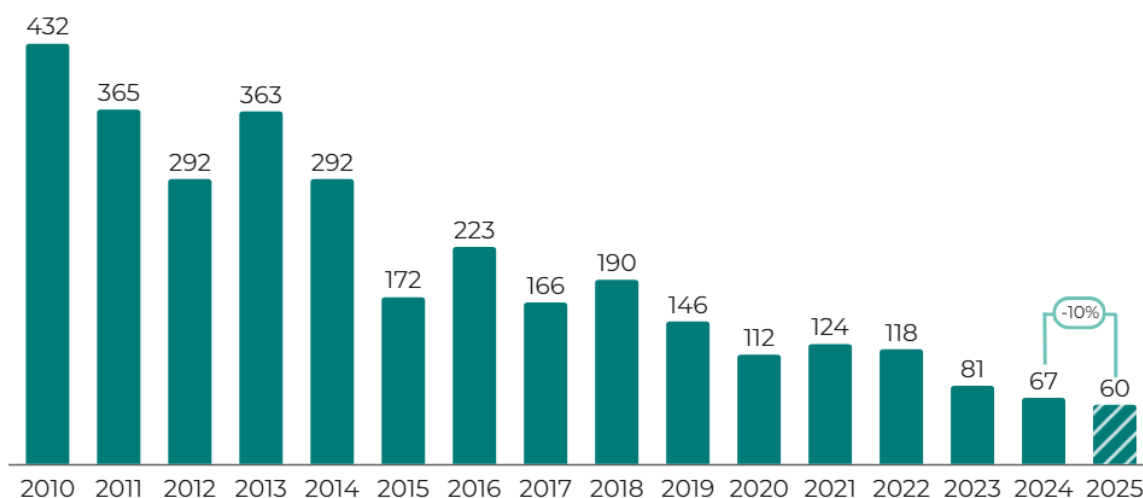
Elbiler er dog generelt tungere end konventionelle biler og derfor oftest udstyret med større dæk og kraftigere bremses. Dette medfører øget vejslid og en stigende udledning af mikroplast

fra dæk samt bremsestøv. Denne problematik har fået øget opmærksomhed i forbindelse med indførelsen af Euro 7-normen, som gælder på EU-niveau.

Andelen af vedvarende er stigende i den danske elproduktion, men der er indgået fortsat energikilder som biomasse og naturgas i perioder med lav produktion fra sol og vind. Det betyder, at fortsat er indirekte emissioner forbundet med elbilers energiforbrug.

CO₂-udledninger, når vi forbruger en gennemsnitlig kilowatt-time

Enhed: Gram CO₂ pr. kWh



Note: Tallene er et vægtet gennemsnit af Energinets Miljødeklaration på tværs af DK1 (Vestdanmark) og DK2 (Østdanmark) med 125%-metoden for alle CO₂-ækvivalenter. Tallet for 2025 er en foreløbig opgørelse.

Kilde: Energinet.

 **GREEN POWER DENMARK**

Når elbiler erstatter fossildrevne biler, vil det samlet reducere både CO₂-udledning og luftforurening, særligt lokalt under kørsel. Det understøttes af internationale studier samt den danske *Klimastatus og fremskrivning 2026*, hvor væksten i elbilbestanden er opjusteret markant i forhold til tidligere vurderinger. Faktisk er den faldende udledning fra personbiler nu den afgørende faktor i at Danmark sandsynligvis kan nå sine klimamål i 2030.

Ulykker

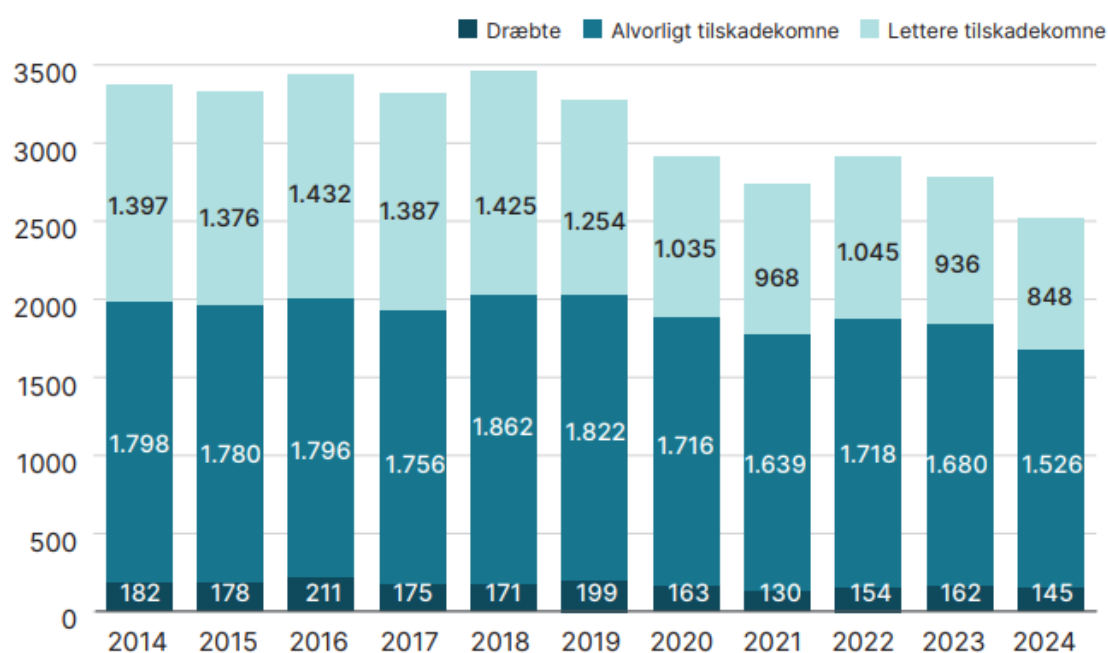
Trafikulykker med personskaade medfører betydelige samfundsøkonomiske omkostninger. Det er derfor positivt, at antallet af tilskadekomne i perioden 2014–2024 er reduceret mærkbart, ifølge Vejdirektoratet. Det er sket på trods af, at antallet af personbiler er steget med 24 % i samme periode – fra 2.278.121 til 2.827.864 – ifølge Danmarks Statistik.

Ser man i et længere tidsperspektiv, er antallet af tilskadekomne faldet markant siden 1970'erne. Indførelsen af hastighedsgrænser, øget kontrol med spirituskørsel samt generelt forbedret trafiksikkerhed har haft stor betydning for denne udvikling. En væsentlig forklaring er

den teknologiske udvikling i bilernes sikkerhed. Moderne biler er i dag udstyret med avancerede sikkerhedssystemer og høj passiv sikkerhed, hvilket har bidraget til at reducere både antallet og alvoren af ulykker.

Samme positive udvikling ses ikke i samme grad for andre transportformer som cykler og løbehjul, hvor antallet af tilskadekomne fortsat er relativt højt. Ifølge de nyeste opgørelser fra Vejdirektoratet er antallet af tilskadekomne i disse grupper næsten på niveau med personbiler, til trods for at der samlet set tilbringes langt mere tid i biler end på cykler og løbehjul.

Dræbte og tilskadekomne i alt



Kilde: Vejdirektoratet

Sandsynligheden for uheld er generelt størst i byområder, hvor trafiktætheden er høj, mens de mest alvorlige ulykker typisk sker på landeveje. Motorcykler, scootere og knallerter er desuden overrepræsenteret i ulykkesstatistikkerne i forhold til deres andel af det samlede transportarbejde.

Biler bliver stadig mere sikre og effekten på bløde trafikanter indgår i dag i EuroNCAP, som måler bilers aktive og passive sikkerhed. Samlet set må moderne personbiler i dag anses som en relativt sikker transportform sammenlignet med mange andre transportmidler.

Støj

Støj fra vejtrafik kan være en væsentlig miljøpåvirkning, særligt i tætbefolkede områder. Hvor forbrændingsmotoren tidligere var den primære støjkilde fra biler, er støjniveauet reduceret i takt med udbredelsen af moderne elbiler. Elbiler er ved lave hastigheder så støjsvage, at der i

dag er krav om kunstig lyd (akustiske advarselssystemer) for at gøre fodgængere og cyklister opmærksomme på køretøjet.

Den reducerede motorstøj kan dog have utilsigtede effekter. Der er fx indikationer på, at nogle passagerer i elbiler lettere bliver køresyge, da fraværet af motorlyd kan gøre det sværere for kroppen at forudse bevægelser.

Ved højere hastigheder er det imidlertid ikke motoren, men derimod vind- og dækstøj, der dominerer det samlede støjbillede. Især dækstøj spiller en væsentlig rolle for elbiler, som ofte er tungere og udstyret med bredere dæk for at håndtere batteriets vægt. Dette kan delvist modvirke gevinsten ved den lavere motorstøj.

Der er dog en række tiltag, som bidrager til at reducere trafikstøj generelt. De omfatter blandt andet etablering af støjskærme og støjvolde, anvendelse af støjreducerende vejbelægning samt hastighedsbegrænsninger. Samlet set afhænger støjniveauet derfor af både køretøjstype, hastighed og de lokale infrastrukturelle forhold.

Vejslid

Vejslid medfører betydelige samfundsøkonomiske omkostninger, særligt som følge af tung trafik. Erfaringer fra lastbiltransport viser tydeligt, at køretøjers vægt har stor betydning for belastningen af vejnettet. I denne sammenhæng er det relevant, at elbiler gennemsnitligt er meget tungere end fossildrevne biler, primært på grund af batteriets vægt.

Data for bilers egenvægt fordelt på drivlinje viser en markant forskel i vægtfordelingen. Mens hovedparten af benzinbiler vejer under 1.400 kg, ligger størstedelen af elbiler over 1.600 kg. Det indikerer, at elbiler bidrager mere til vejslid end lettere fossile biler.

Siden vægtafgiften blev afskaffet i 1997 for personbiler, tager afgiftssystemet ikke længere højde for forskellen i vægt for personbiler og det deraf følgende slid på infrastrukturen.

Tabel 5: Egenvægt på personbiler i Danmark fordelt på drivlinjer

Bestand 2025	Benzin	Diesel	El	Pluginhybrid
Egenvægt	1.747.652	645.131	344.439	127.565
Op til 1.000 kg	41,9%	2,6%	0,4%	0,0%
1.001-1.200 kg	29,3%	22,1%	1,8%	0,0%
1.201-1.400 kg	19,8%	28,1%	3,3%	0,4%
1.401-1.600 kg	6,9%	25,5%	8,5%	23,8%
1.601-1.800 kg	1,4%	11,7%	20,8%	43,6%
1.801-2.000 kg	0,4%	3,3%	27,8%	16,1%
Over 2.000 kg	0,3%	6,4%	37,2%	15,9%

Kilde: Danmarks Statistik (BIL10) – opgjort 1. januar 2025 – 3 højeste værdier markeret med fed skrift

Data er opgjort primo 2025, hvor bestanden af elbiler var lavere end i dag. Siden da er antallet af elbiler i bestanden steget til over 600.000 personbiler. Der er et stigende udbud af mindre

elbiler med en egenvægt under 1.600 kg, som kan bidrage til at reducere forskellen i gennemsnitsvægt mellem elbiler og fossile biler.

Delkonklusion

De samfundsmæssige omkostninger ved biltransport varierer betydeligt afhængigt af både geografi, tidspunkt og køretøjstype. Den nuværende afgiftsstruktur afspejler primært ejerskab og værdi, mens de samfundsmæssige omkostninger ved kørsel stort set kun indgår i form af energifgift på fossilt brændstof.

En omlægning af bilafgifter bør derfor sigte i retning af mere teknisk baserede afgifter, der i højere grad adresserer de samfundsmæssige omkostninger ved kørsel.



Omverden

Bilproducenterne agerer i en global verden, der bliver stadig mere dynamisk. Der har tidligere været fokus på 4 overordnede trends:

Connectivity	Biler indeholder stadig flere digitale systemer
Autonomy	Bilernes assistent systemer udvikler sig til at bliver på sigt at gøre bilerne selvkørende.
Shared	Nye ejerformer, hvor flere deles om samme køretøj
Electric	Elektrificering af bilerne

Efter flere bilfabrikker indledningsvist har investeret i alle 4 områder, så har det vist sig, at IT-selskaber er svære at konkurrere med indenfor digitalisering, at selvkørende biler kræver mere udvikling af bilen og omgivelser, at det er svært at gøre delebilsløsninger rentable, samt at elektrificering foregår mere ujævnt end forventet.

Aktuelt har de fleste bilproducenter reduceret ambitionerne indenfor selvkørende biler til at udvikle stadig bedre assistentsystemer og har trukket sig fra egne mobilitetsløsninger. Digitale ydelser har også vist sig svært at tjene penge på, når en app købt gennem f.eks. Apple kun koster få dollars og Google udvikler og leverer til flere bilproducenter. Drivlinjer er det eneste område, hvor bilfabrikkerne fortsat investerer massivt.

Og skiftet til elbiler sker primært i lande med økonomiske incitamenter af den ene eller anden slags til at understøtte elbiler eller straffe fossile biler, samt fokus på udbygning af infrastrukturen til ladning. Det er derfor få lande i Europa som Danmark og Norge, hvor elbiler dominerer, mens elbiler i 2025 havde en markedsandel under 10% i de fleste lande i Syd- og Østeuropa ifølge ACEA (bilproducenternes brancheorganisation).

Støtteordninger med social fokus i nogle lande kan give kunstigt lave priser på elbiler, som kortvarigt kan løfte salget. Disse ordninger er populære og kan hurtigt løbe tør for midler. Effekten er derfor kortsigtet og usund for prisdannelsen i markedet for elbiler.

Den ujævne efterspørgsel efter elbiler tvinger europæiske bilproducenter til at fastholde forskellige teknologier i deres modelprogram. Forskellige former for hybridbiler er aktuelt mere efterspurgt i mange EU-lande end elbiler og derfor nødvendige at have i modelprogrammet for mange bilproducenter. Den seneste model af Fiat 500 blev i første omgang kun lanceret som elbil, men nu er produktionen ændret, så den også udbydes som en hybridbil. Fiat 500 koster fra 25.000 Euro i Tyskland med elmotor og kun 20.000 Euro med hybridmotor.

Så længe den aktuelle afgiftsmæssige favorisering af elbiler fortsætter i Danmark, så kan væksten for elbiler forventes at fortsætte på det danske marked. Der kan være mulighed for at hente et lidt større afgiftsprodukt fra elbiler uden at bremse omstillingen, så længe den afgiftsmæssige favorisering af elbiler fastholdes i afgiftssystemet i et ikke uvæsentligt omfang.

CO₂ krav fra EU

En af de vigtigste faktorer i skiftet mod elbiler er EU kravet til bilproducenter om at reducere udledningen fra de solgte biler. Særligt krav fra EU til producenterne om at reducere den samlede CO₂ udledning fra de solgte nye biler, EU-forordning 2019/631, som trådte i kraft den 1. januar 2020, har haft stor betydning for skiftet til elektriske biler.

Kravene bliver strammet gradvist for at give bilproducenterne tid til at omstille deres produktion til mere miljøvenlige biler, hvor der måles ift udledning i 1990. Bøden for at overtræde grænsen for udledning af CO₂ blev sat til 95 Euro pr. gram CO₂ pr bil. Hvis en bilproducent sælger f.eks. 1 mio. biler i EU og grænsen blev overskredet med gennemsnitligt 5 gr. CO₂/km i gennemsnit, så er bøden på 3,5 Mia. kroner.

Kravene blev skærpet i 2023 med EU-forordning 2023/851, hvor kravet i 2030 var en 55% reduktion for personbiler og 50% for varebiler i forhold til 1990. Hertil en målsætning om at nå en 100% reduktion i 2035, som i praksis ville forbyde et forbud mod salg af nye køretøjer som ikke er nulemission.

Mange bilproducenter har kæmpet med at holde sig under de nuværende CO₂ grænser, som kan ses nedenfor, fordi mange købere ikke vil betale mere for elbiler, og nationale støtteordninger til elbiler er forringet i flere lande.

Tabel 6: Aktuelle CO₂ krav fra EU

	2012-2019	2020	2021-2024	2025-2029	2030
Gr. CO₂ /km	130 (NEDC)	95 (NEDC)	118 (WLTP)	93,6 (WLTP)	49,5 (WLT)

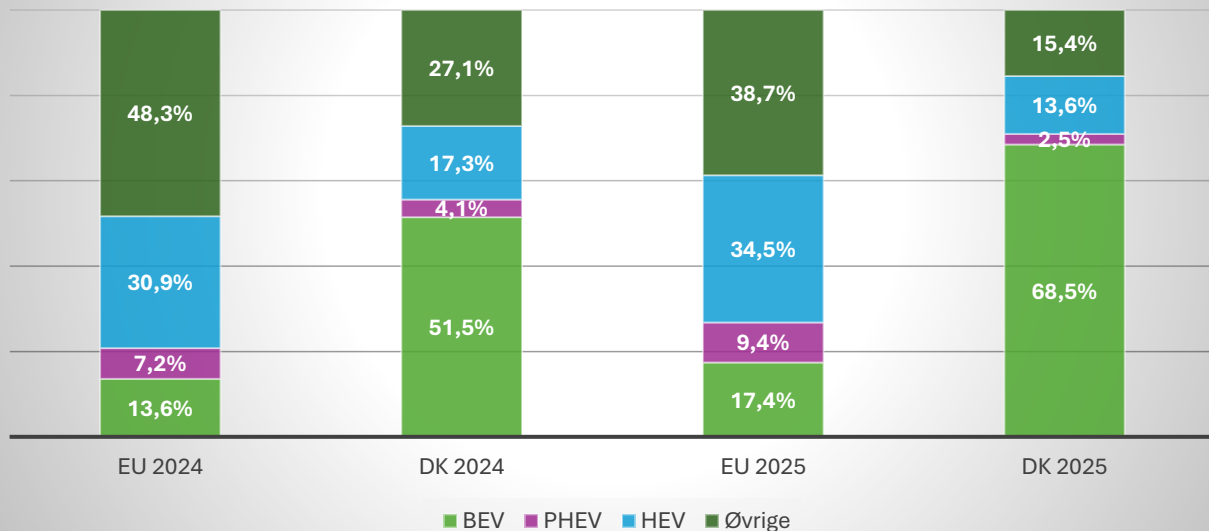
Kilde: ICCT og EU Kommissionen

I 2026 har EU kommissionen dog lavet en "Automotive Package", da udbredelsen af elbiler fortsat er begrænset i særligt den sydlige og østlige del af EU. De vigtigste elementer i den reviderede EU-lovgivning er at forbuddet mod salg af nye fossile biler i 2035 forventes ændret til et krav om 90% reduktion, at krav til varebiler sænkes, samt at der gives fleksibilitet i forhold til målopfyldelse i 2030 til 2032.

Da CO₂ grænsen sænkes markant igen allerede i 2030, så er bilproducenterne tvunget til at fortsætte med at satse på elektriske biler i håbet om at flere købere bliver klar til at skifte deres fossile bil til en elektrisk bil. Så der er fokus på at få prisen på elbiler ned, samtidig med at rækkevidde og ladning forbedres.

Ifølge ECEA var markedsandelen for nye elbiler i EU 17,4% i 2025, mens den for ikke ladbare hybrider var på 34,5%, som dermed gjorde hybrider til den mest populære drivlinje i 2025. En grafik over drivlinjer i EU og DK viser hvor langt EU er bagud i forhold til Danmark med skift til elbiler, samt at hybride drivlinjer vinder frem i EU og går baglæns i Danmark.

Drivlinjer EU & DK ifølge ACEA.auto



Kilde: ACEA.auto

Elbiler er dyrere at producere pga. batteriet og er derfor afhængig af økonomiske incitamenter i form af støtte og/eller straf til fossile biler. Lande med en relativ høj afgift på anskaffelse af bil, som Danmark og Norge, har kunnet støtte omstillingen til elbiler gennem lempelser i afgifterne, mens et land som f.eks. Tyskland anvender direkte støtte til elektriske biler og lempelser i beskatning af fri bil. Uden økonomiske incitamenter eller krav rettet mod fossile biler, er elbiler ikke konkurrencedygtige overfor fossile biler, og der er en ujævn fordeling af elbiler i EU ifølge nedenstående kort fra primo 2026 (udarbejdet af FDM med data fra ACEA)



Samtidig er elbiler afhængige af jævnlig ladning, som tager noget længere tid end at tanke en fossil bil, så en velfungerende lade infrastruktur er også afgørende for udbredelsen af elbiler. Det er dyrt at etablere og svært at tjene penge på, så udvikling af lade infrastrukturen har også vist sig at være afhængige af gunstige rammevilkår.

Lukningen af Hormuz-strædet i foråret 2026 har reduceret det globale udbud af olie med ca. 20% og løftet olieprisen markant. Højere brændstofpriser har løftet salget af elbiler i mange EU-lande. For at kompensere for det lavere udbud af olie, har flere lande frigivet en del af deres reserver af olie, så effekten på det globale energimarked kan blive langvarig. Den stigende efterspørgsel efter elbiler giver en bedre balance i EU mellem udbud og efterspørgsel. Det bremser prisfaldet på elbiler, der hidtil har kostet dyrt for bilproducenter og flådeejere. Det påvirker også det danske marked for brugte biler, da det er blevet sværere at skaffe billige brugte elbiler i udlandet.

Elbiler og hybridbiler

Med et krav om en 90% reduktion af udledning i 2035 (ift 1990 niveau), så må den traditionelle forbrændingsmotor anses som dødsdømt i næste årti som selvstændig drivlinje hos de fleste bilproducenter på det europæiske marked (men ikke i andre dele af verden). Den kan dog leve videre i en elektrisk drivlinje i en eller anden form.

Da ikke ladbare hybrider typisk udleder tæt på 100 gr. CO₂/km (fx Toyota Yaris 87 gr. CO₂/km), så vil de sandsynligvis blive udfaset efterhånden som CO₂ grænsen sænkes, mens plug-in hybrider med batterier på 20-30 kWh samt elbiler med batterier på 30-40 kWh og rækkeviddeforlænger fortsat kan indgå i programmet hos bilproducenter i 2035 og frem.

Langt hovedparten af de solgte nye biler i 2035 og frem skal være elbiler for at holde sig under CO₂ grænsen i EU. Det er allerede tilfældet i Danmark, hvor 5 ud af 6 nye personbiler i 2026 er elbiler ifølge Danmarks Statistik. Samme andel af elbiler skønnes at være nødvendig på EU-niveau i 2035, for at bilproducenterne kan klare kravet om 90% reduktion af udledning i 2035.

”New Energy Vehicles” fra Kina

Kina har arbejdet målrettet med elektrificering af køretøjer som et strategisk mål i længere tid end EU. Der har været fokus på batterier og materialer til batterier, samt gunstige vilkår for produktion af ”New Energy Vehicles” (NEV), som omfatter både elbiler, plug-in hybrider, og elbiler med rækkevidde forlænger. Det har i de seneste 10-15 år givet en markant vækst i den kinesiske udvikling og produktion af elbiler og batterier til elbiler.

Mens det kinesiske bilmarked i forrige årtusinde var domineret af joint ventures med vestlige bilproducenter og Volkswagen var markedsleder, så er magtbalancen skiftet til at kinesiske bilproducenter i 2025 for godt 2/3 af bilsalget i Kina. Samtidig er Kina vokset til at være verdens største bilmarked og verdens største eksportør af biler.

Flere elbiler fra vestlige bilproducenter er produceret i Kina, som f.eks. Dacia Spring, Tesla Model 3, Cupra Tavascan, Mazda 6e/CX6e, den forrige BMW iX3, Mini Cooper / Acemann og Smart mfl. Polestar og Volvo er ejet af kinesiske Geely, og selvom bilerne er udviklet i Sverige, så produceres flere af deres modeller i Kina.

Kinesiske biler har ændret sig fra at være kopier af vestlige produkter i forrige årtusinde, til at kinesiske producenter som f.eks. BYD, Xpeng, Geely og Chery er store bilproducenter med stigende eksport til Europa og andre dele af verden af biler, som matcher vestlige producenter på de fleste områder (udover kendskab og eftermarked). Produktudviklingen går så hurtigt i Kina, at medier og fagfolk bruger udtrykket "China speed". Helt små elbiler i Kina fra fx Wuling, vil næppe matche krav fra EU og forventninger fra den europæiske bilforbruger.

Reduktion af kinesisk statsstøtte til NEV har bremset væksten for elektriske biler i Kina, som især rammer BYD, der kun har elbiler og plug-in hybrider i modelprogrammet. De mange producenter af elbiler i Kina har givet en priskrig og en konsolidering, som kan reducere antallet af bilproducenter i Kina. Kinesiske mærker som Aywais, Maxus og Voyah har heller ikke fået succes på det danske bilmarked. Udviklingen kan give yderligere eksport af elektriske biler fra Kina til EU, som trods en ujævn udvikling fortsat har fremgang for elektriske biler.

Et eksempel på udviklingen i Kina er elektronikproducenten Xiaomi, som med SU7 og senest YU7 er stormet ind på det kinesiske marked. At designet er vellykket og bilerne minder lidt om Porsche Taycan og Ferrari Purosangue understøtter nok salget, men bilerne ser ud til at være på et højt teknisk niveau og til en moderat pris i Kina i forhold til tilsvarende biler fra vestlige bilproducenter. Mærket forventes i EU fra 2027. Da mærket taber penge på det kinesiske marked, så kan prisen i EU forventes at lande på et højere niveau.



EU indførte i 2024 en tillægstold på kinesiske elbiler oveni den hidtidige told på 10%. Tillægstolden var differentieret efter omfanget af statsstøtte til de enkelte bilproducenter:

Tabel 7: EU-told på elbiler produceret i Kina

	Ekstra told	Samlet told
Tesla	7,8%	17,8%
BYD	17%	27%
Geely Group	18,8%	28,8%
Øvrige samarbejdende OEM	20,7%	30,7%
SAIC og øvrige OEM	35,3%	45,3%

Kilde: EU-kommissionen

Det har dæmpet eksporten af kinesiske elbiler til EU, forøget den kinesiske interesse for at etablere sig med bilproduktion indenfor EU (som minimum til samling af bilerne), samt givet en øget import af plug-in hybrider fra Kina, som ofte kan være lidt billigere end tilsvarende elbiler. F.eks. er den vejledende pris primo 2026 i Tyskland på BYD Seal Touring plug-in hybrid på 43.000 Euro, mens den billigste BYD Seal sedan elbil koster 47.000 Euro.

EU forhandler i 2026 med kinesiske myndigheder om at lempe på ekstratolden mod at aftale minimumspriser. Cupra Tavascan, som er en kinesisk produceret model i VW-gruppen, er som første model blevet fritaget for tillægstolden.

Yderligere har EU kommissionen primo 2026 præsenteret en "Industrial Accelerator Act", som blandt andet målretter statslige tilskud til elbiler samlet i EU med mindst 70% lokalt indhold.

Kina dominans indenfor batterier

Ifølge "International Energy Agency" er Kina dominerende indenfor batterier til elbiler. De kinesiske batteriproducenter CATL og BYD er globalt førende og har ca. halvdelen af det globale marked. De sidder derfor også i mange elbiler på det europæiske marked. BYD har satset på LFP batterier, som er billige og robuste, og derfor kommer i stadig flere elbiler selvom energitætheden er lidt lavere end ved et NMC-batteri. Hos Tesla har modeller med "Standard Range" et LFP-batteri, mens "Long Range" modeller har et NMC-batteri.

Samtidig kontrollerer Kina op mod 90% af vigtige mineraler og metaller til batterier, som i praksis gør både EU og USA afhængig af at kunne importere disse fra Kina. Så Kina står utroligt stærkt i forhold til produktion af batterier til elektriske biler.

EU har erkendt både batterier og mineraler hertil er strategisk vigtige, men hæmmes af demokratiske processer og høje omkostninger. Svenske Northvolt, som skulle være den store europæiske spiller med bæredygtige batterier, gik 2025 konkurs på trods massive investeringer på mange milliarder (fra fx danske ATP). Virksomheder til at genanvende batterier i EU mangler også batterier og en værdikæde til produktion af nye batterier.

Volkswagen har i 2025 åbnet en batterifabrik i Salzgitter, men VW har reduceret ambitionerne i deres batteridivision "PowerCo" fra oprindeligt 6 fabrikker til nu 3 ifølge deres hjemmeside (Tyskland, Spanien og St. Thomas). Selvom kinesiske producenter sandsynligvis har lavere produktionsomkostninger, stor viden om batterier og produkter af høj kvalitet, så kan det for

flere bilproducenter være strategisk vigtigt at have mindst én egen batterifabrik og/eller en leverandør fra et vestligt orienteret land.

Det nye runde og effektive batteri i BMW's "Neue Klasse" kommer derfor både fra CATL og Eve Energy, som er del af ABB med base i München.

Faldende betydning af USA

Amerikanske biler har indtil Tesla ikke haft den store betydning eller markedsandel i EU, da amerikanske biler sjældent har solgt ret godt i EU. Mens Ford F150 i mange år har været i toppen af salgsstatistikkerne i USA, så anses en stor pickup som en nichebil i EU.

Det blev dog ændret med Tesla, som var firstmover i forhold til elbiler og i 2012 lancerede den banebrydende Model S. Den blev efterfulgt af de mindre og billigere Model 3 og Model Y, som blev topsælgere i Danmark i 2023, efter Tesla den 13. januar 2023 nedsatte bilerne med over 20%. Tesla var det mest solgte mærke i Danmark i 2023 med en markedsandel på ca. 13%.

Elon Musk var en drivende kraft i Tesla fra han kom ind i firmaet i 2004 og som CEO fra 2008. Han kom både med kapital og ekstrem fokus, som gjorde Tesla til firstmover for omstilling til elbiler. Tesla modeller er typisk relativt billige at producere, meget energieffektive, digitalt velfungerende og solgt via en overvejende online salgskanal. Samtidig har Tesla også etableret en bredt netværk af offentlige lynlandestanderne og batterier til strøm fra solceller på huse, så bilerne kan indgå i deres eget økosystem.



Copyright: Tesla

Siden 2023 er salget af Tesla faldet, og markedsandelen i 2025 var ca. 5%, som rakte til en 8. plads ifølge Mobility Danmark. Det kan skyldes Elon Musks samarbejde med Donald Trump,

at Tesla modellerne er blevet ældre, at Tesla har et smalt modelprogram, samt at udbuddet af elbiler fra andre bilproducenter vokser.

Med Teslas fald på salgsstatistikkerne falder den amerikanske indflydelse på det europæiske bilmarked, og de højere amerikanske toldsatser sætter også en kile i samhandlen med USA.

I efteråret 2025 fjernede Trump administrationen støtten til nye elbiler produceret i USA på \$7.500, hvilket dæmpede salget af elbiler i 4. kvartal 2025 i USA. Yderligere har den nuværende amerikanske administration fjernet andre emissionskrav til køretøjer i starten af 2026, så enhver for støtte og krav fra regeringen til grøn omstilling af køretøjer pt er droppet. Der kan stadig være lokale krav til køretøjer i enkelte delstater som f.eks. Californien.

De store ændringer i rammevilkår i USA er en udfordring for bilproducenterne, da de sandsynligvis er midlertidige, mens udviklingen i bilbranchen er langsigtet. Bilproducenterne er nu tvunget til at investere mere i andre drivlinjer, når salget af elbiler ikke vokser som forventet. Økonomien hos de amerikanske bilproducenter er også påvirket af historisk høje lønstigninger efter en længere strejke i 2023 og stigende priser på råvarer og dele som følge af den amerikanske told indført af Trump administrationen.

Det er pt hybridbiler, som vinder frem i markedsandel i USA, mens salget af elbiler er bremset op og lå på 5% markedsandel i starten af 2026. De amerikanske bilproducenter har derfor justeret deres drivlinje strategi for at håndtere en mere dæmpet interesse for elbiler, som typisk er noget dyrere end tilsvarende modeller med benzinmotor og lidt dyrere end hybridbiler. Ford Motor har f.eks. droppet flere planlagte elbiler og nedskrevet deres investeringer indenfor elektrificering med \$ 19,5 mia. i slutningen af 2025, GM har nedskrevet deres investering i elbiler med ca. \$ 6 mia. og Stellantis med hele EUR 22 mia.

Det eneste område indenfor mobilitet, hvor USA fortsat ser ud til at have en førerposition er indenfor kunstig intelligens (AI), hvor EU er bagefter og lysten til at bruge AI fra Kina er lille. Tesla satser fortsat på en "CyberCab", som er en kompakt og selvkørende bil. Den skal have selvkørende systemer på mindst niveau 4 for at kunne køre uden chauffør.



Teknisk udvikling

Der findes nu en række forskellige teknologier som drivlinjer i en moderne bil. Nedenfor gennemgås de gængse typer på markedet.

Tabel 8: Beskrivelse af drivlinjer i køretøjer

	Beskrivelse
ICE	Internal Combustion Engine Forbrændingsmotor med fossilt brændstof som energikilde Oftest benzin eller diesel, men det kan også være gas eller alkohol
MHEV	Mild Hybrid Electric Vehicle Mild hybrid, som er en forbrændingsmotor med en lille elmotor og et 48V batteri, som kan reducere forbruget med 10-15%.
HEV	Hybrid Electric Vehicle Fuld hybrid, dvs. en forbrændingsmotor med en lille elmotor og et mindre batteri på 1-2 kWh, som oplades under nedbremsning og kan køre korte strækninger på el.
PHEV	Plug-in Hybrid Electric Vehicle Ladbar hybrid, dvs. en forbrændingsmotor med en større elmotor og et batteri på 15-30 kWh, som både kan oplades via stik og under kørsel som en hybrid. Nyere plug-in hybrider kan køre 100-150 km på el. Parallel hybrid, som både kan køre på el og på fossilt brændstof.
EREV	Extended Range Electric Vehicle En elbil med et mindre batteri på f.eks. 30-40 kWh, som kan køre 150-200 km på el og derefter lades op af en forbrændingsmotor. Seriel hybrid, hvor elmotorer driver bilen, mens forbrændingsmotoren anvendes til opladning af batteriet.
BEV	Battery Electric Vehicles Elbil med elmotor og batteri som eneste drivlinje. Batterier fra 30 kWh i små bybiler til over 100 kWh i større biler med længere rækkevidde.
FCEV	Fuel Cell Electric Vehicle Brændselscelle motor med brint som energikilde.

Viden om de forskellige drivlinjer er vokset i de senere år. F.eks. anses brintbiler ikke som et realistisk alternativ af mange producenter, da produktion af grøn brint ikke er vokset som forventet af kommercielle årsager. Kun få producenter som BMW, Hyundai og Toyota udvikler fortsat på denne drivlinje.

Samtidig er miljøvenligt brændstof som HVO diesel og syntetisk benzin markant dyrere end traditionel benzin og diesel, der kun har et lille indhold af miljøvenlige elementer.

Undersøgelser af adfærden hos bilister har vist, at plug-in hybrider ofte kun anvendes hensigtsmæssigt, hvis bruger har let adgang til en lader og et incitament til at lade bilen. Det gælder især for private bilister med en lader i egen carport.

Erfaringer med elbiler viser, at forbruget i praksis kan afvige meget fra den officielle målenorm, og især kulde og motorvej sluger meget strøm (omkring 40% kortere rækkevidde). Da batterier

samtidig lader langsommere i kulden, og som regel kun hurtig eller lynledes op til ca. 80% SoC (batteriets kapacitet), så er små batterier i elbiler ikke velegnet til lange ture om vinteren.

Elbiler med små batterier på 30-40 kWh har brug for hyppig opladning og derfor primært er anvendelige til korte strækninger. Den lille økonomiske pendlerbil til lange ture findes derfor ikke som elbil og kommer sandsynligvis aldrig.

Den store styrke for fossile biler er, at 10 liter brændstof har et energiindhold til ca. 150 km og kan opbevares i en plasticdunk til 50 kr. Strøm til samme strækning i en elbil kræver et batteri på ca. 30 kWh, og et sådant LFP-batteri (til solceller) koster ca. 20.000 kr. og vejer ca. 250 kg.

Mange bilproducenter har indtil videre haft svært ved at tjene penge på elbiler, da kundernes lyst til at betale mere for elbiler end for en tilsvarende fossil bil har været begrænset, og elbiler derfor er afhængige af statslige økonomiske incitamenter.

I 2025 og 2026 har flere bilproducenter skruet ned for deres investering i elbiler, og fx Stellantis har i deres 2025 regnskab nedskrevet deres aktiver med 164 mia. kr. som følge af et strategisk skifte mod flere hybridbiler og genintroduktion af diesel i enkelte modeller. Aktien faldt efterfølgende med 24% som følge af den store nedskrivning ifølge Motormagasinet.

Mens verdens største bilproducent Toyota for få år siden blev kritiseret for at være langsomme til at skifte over til elbiler, så har deres fortsatte satsning på hybridbiler og langsommere indfasning af elbiler vist sig at være den rigtige strategi i et globalt perspektiv.

De fleste elbiler i prislejet 300-400.000 kr. har aktuelt typisk en officiel rækkevidde på 500-600 km (WLTP) og en lade-hastighed på under 200 kW peak. Det gør det tidskrævende at tage på længere ture om vinteren, men det kan potentielt ændre sig i de kommende år.

Den nye BMW iX3 50 med et 115 kWh batteri (brutto) og et 800V el system har over 800 km teoretisk rækkevidde og kan lade med op til 400 kW. Den vejer godt 2,4 tons og koster fra 600.000 kr. Ifølge beregninger på ev-database.org, så er rækkevidden på motorvej om vinteren 440 km ved 100% opladning. Det svarer ved ladning fra 10-80% SoC til 308 km mellem hver lade-pause, hvor den bruger 15 minutter på at lade op igen (hvis batteriet er forvarmet og der er ledige lade-standere med nok strøm).

BMW iX3 50 hører dermed til den voksende gruppe af elbiler, som kan køre på skitur ned gennem Tyskland næsten lige så hurtigt som en fossil bil. iX3 med 469 hk koster i Tyskland 18% mere end den billigste X3 med benzinmotor med 208 hk og 17% mindre end en benzindreven X3 M50 med 398 hk. BMW iX3 fås fra 520.000 kr. med et 83 kWh batteri.



Batteriteknik

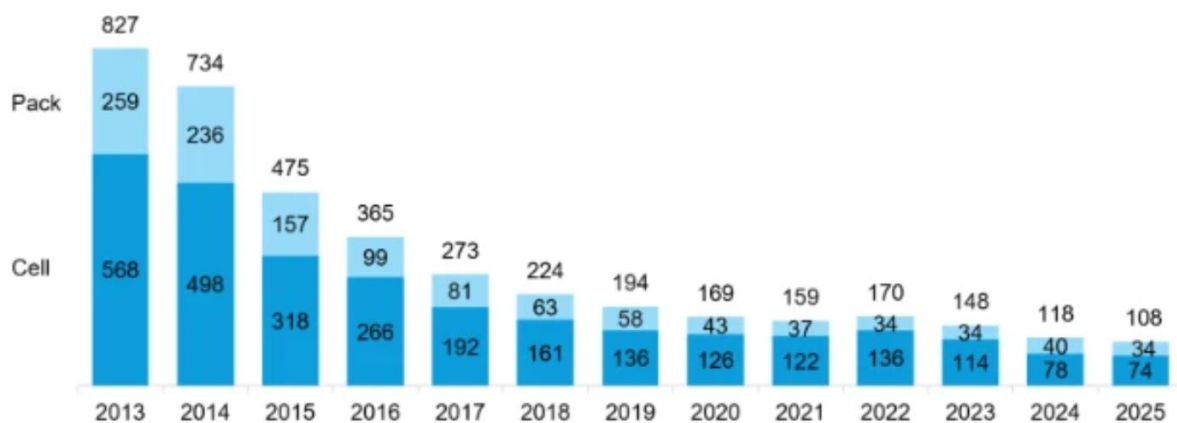
Batteriet er den vigtigste og dyreste komponent i en elbil, og der er sket en markant udviklingen gennem de sidste 10-15 år, hvor batterier er blevet både bedre og billigere.

Et 82 kWh NMC-batteri i en bil fra VW-gruppen med MEB-platform vejer ca. ½ tons og indeholder aluminium, kobber, nikkel, mangan og kobolt mv. Hertil kommer et avanceret "Batteri Management System" (BMS) til at styre batteriet, så det yder og lader bedst muligt samt holder i længst mulig tid.

Da batteriet kan udgøre omkring 1/3 af kostprisen på en elbil, så er prisudviklingen på batterier afgørende for elbilers konkurrencekraft overfor fossile biler. Nedenstående illustration fra Bloomberg NEF viser, at prisen på batterier er faldet kraftigt fra 2013, men også at prisfaldet flader ud.

Volume-weighted average lithium-ion battery pack and cell price split, 2013-2025

Real 2025 \$ per kilowatt-hour



Kilde: Bloomberg NEF, december 2025

Batteripakker er et samlet batteri inkl. kabler og batteristyring (BMS) mm. Batteriprisen er regnet som et gennemsnit for forskellige batterityper, hvor celleprisen på et LFP-batteri kan være lavere end \$74/kWh.

En anden udfordring for elbiler er vægten, som er noget højere på elbiler end på tilsvarende fossile modeller. Elbilen har udover batteriet også kraftigere komponenter, større bremses mv., og det højere materialeforbrug giver både en højere CO₂ udledning i produktionen og en højere kostpris, der afspejler sig i en højere udbudspris uden afgifter.

Tabel 9: Pris og egenvægt på forskellige drivlinjer

Model	Teknologi	Egenvægt ca.	Pris Tyskland
VW Passat 1,5 TSI	Benzin	1.600 kg	EUR 42.540
VW Passat Plug-in hybrid	Plug-in hybrid	1.850 kg	EUR 53.280
VW ID7 Tourer med 77 kWh batteri	El	2.200 kg	EUR 55.305

Kilde: Volkswagen – maj 2026 – prisen er for billigste version uden ekstraudstyr.

Selvom batterier bliver stadig bedre, så forventes fremtidens batterier også at gøre elbiler tungere end tilsvarende fossile biler. Derfor vurderes elbiler at fortsætte med at være afhængige af støtte i form af økonomiske incitamentersom i Tyskland eller straf til fossile biler som fx højere afgifter som i Danmark (eller fordyrende tekniske krav til fossile biler fra EU).

Med en stigende udbredelse af elbiler forventes bilproducenterne at kunne høste flere stordriftsfordele, der skønnes at kunne reducere, men ikke fjerne merprisen i forhold til en tilsvarende fossil bil.

Batterityper

Elbiler bruger primært **Lithium-ion batterier (Li-ion)** med en flydende elektrolytkerne, især typer som **NMC** (Nikkel Mangan Kobolt) for høj rækkevidde, og **LFP** (Lithium Jernfosfat) som mere budgetvenlige og holdbare alternativer. Men der udvikles også fremtidige teknologier som ”**Solid-state**” batterier og **Natrium-ion** batterier. Alle elbiler har desuden stadig et mindre 12V-batteri til bilens elektronik.

Tabel 10: Typiske batterier typer i elbiler

Type	Beskrivelse
NMC	Nikkel, Mangan og Kobolt ○ Fordele: Høj energitæthed, god til lang rækkevidde og performance. ○ Ulemper: Indeholder dyre metaller og mindre robust end LFP.
LFP	Jern Litium Fosfat ○ Fordele: Billigere, sikrere, længere levetid, robust, kan tåle ladning op til 100% og tåle hurtigere DC ladning, samt er mere bæredygtig end NMC pga. færre ædelmetaller ○ Ulemper: kuldefølsomhed og lavere energitæthed end NMC.

Natrium

Salt batteri

- **Fordele:** Billigt og uden litium, salt er overalt og let at udvinde.
- **Ulemper:** under udvikling og lavere energitæthed end LFP.

Solid State

Fastcelle batteri

- **Fordele:** Høj energitæthed, hurtig ladning og mere sikkert
- **Ulemper:** Under udvikling og kompleks produktion

Semi Solid State

Mere fast elektrolyt end et traditionelt li-on batteri

- **Fordele:** Høj energitæthed, hurtig ladning og mere sikkert
- **Ulemper:** Under udvikling og endnu ikke det store gennembrud

Kilde: data fra forskellige kilder fundet via Google og med AI.

Aktuelt kører de fleste dyrere elbiler med et NMC-batteri, mens billigere elbiler (og flere modeller fra Kina) har et LFP-batteri. F.eks. bruger BYD kun deres egne LFP-batterier. Da LFP-batterier er mere robuste, kan de også tåle højere ladehastigheder. Flere kinesiske elbiler kommer aktuelt med ladehastighed over 200 kW, og både BYD og CATL har også varslet endnu højere ladehastighed på næste generation af deres elbilsbatterier.

Den omfattende forskning i batterier har indtil videre givet en evolutionær udvikling, mens det store gennembrud for f.eks. fastcelle batterier endnu ikke er kommet. Ifølge Professor Dorthe Ravensbæk fra Aarhus Universitet sætter fysikken nogle grænser for batterier, der efter hendes opfattelse begrænser muligheden for en revolution på området.

Der er kommet mere fokus på vigtigheden i at afbalancere energisystemet, og batterier i elbiler kan potentielt medvirke til at udligne udsving i produktion og priser ved at lade, når produktionen fra vedvarende energi er høj, og så stå til rådighed, når produktionen af vedvarende energi falder igen. Det kaldes "V2X", hvor X kan være til elnettet (V2G), hjemmet (V2H) eller elektriske apparater (V2L).



Kilde: ewii.dk

Der er også stigende interesse for stationære batteriparker. EWII har etableret Danmarks største batteri med 43 megawatt timer (MWh) nær Hasle på Bornholm. Det kostede ca. 150 mio. kr. at etablere, fylder 1.400 m², vejer 890 tons og kan dække Bornholms energiforbrug i 1-2 timer. (En olietank på en sættevogn til en lastbil kan indeholde 36.000 liter olie, hvilket svarer til ca. 360 MWh.)

AC-ladning

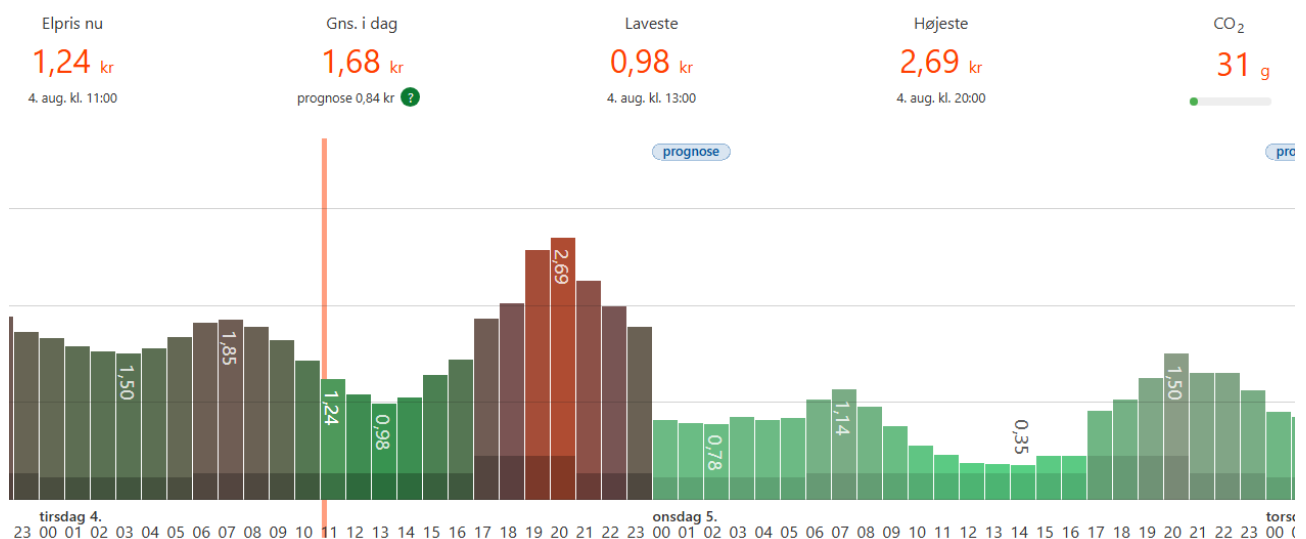
Det er optimalt, hvis en elbil kan oplades, når den alligevel står stille. Hovedparten af ladning af elbiler foregår også som destinationsladning ved egen carport, job, hoteller eller ved parkeringspladser i det offentlige rum.

Så vil det typisk foregå ved en 3 faset 11 kW AC (vekselstrøm) lader, som har brug for 16 ampere af de 25 ampere, som de fleste parcelhuse har i dag. Et tomt 77 kWh batteri kan så lades til 100% SoC på ca. 7 timer. Da der i praksis er et ladetab på omkring 10% til f.eks. temperering af batteriet og konvertering af strømmen, så tager det reelt lidt længere tid.

Ældre elbiler og plug-in hybrider lader ofte kun med en eller 2 faser, hvilket svarer til 3,6 kW eller 7,2 kW, og de lader naturligvis tilsvarende langsommere. Enkelte elbiler kan også lade med 22 kW, som nogle offentlige ladere kan levere, når der kun er en elbil tilkoblet. Men 11 kW AC-ladning er standarden for de fleste elbiler. Det koster ca. 10-12.000 kr. at etablere en 11 kW ladestander i egen carport, og det tilbydes ofte til kampagnepris af lade operatører.

Prisen på strøm afhænger af efterspørgslen og andelen af vedvarende energi i produktionen. Meget sol og vind giver en lav strømpris, mens strøm kommer fra andre kilder, når der er mørkt og vindstille. Samtidig presser en høj efterspørgsel høj kl. 17-21 ofte prisen op (kaldes ”kogespidsen”).

Variabel timepris på strøm inkl. transport, afgift og moms



Kilde: *stromligning.dk* (august 2026)

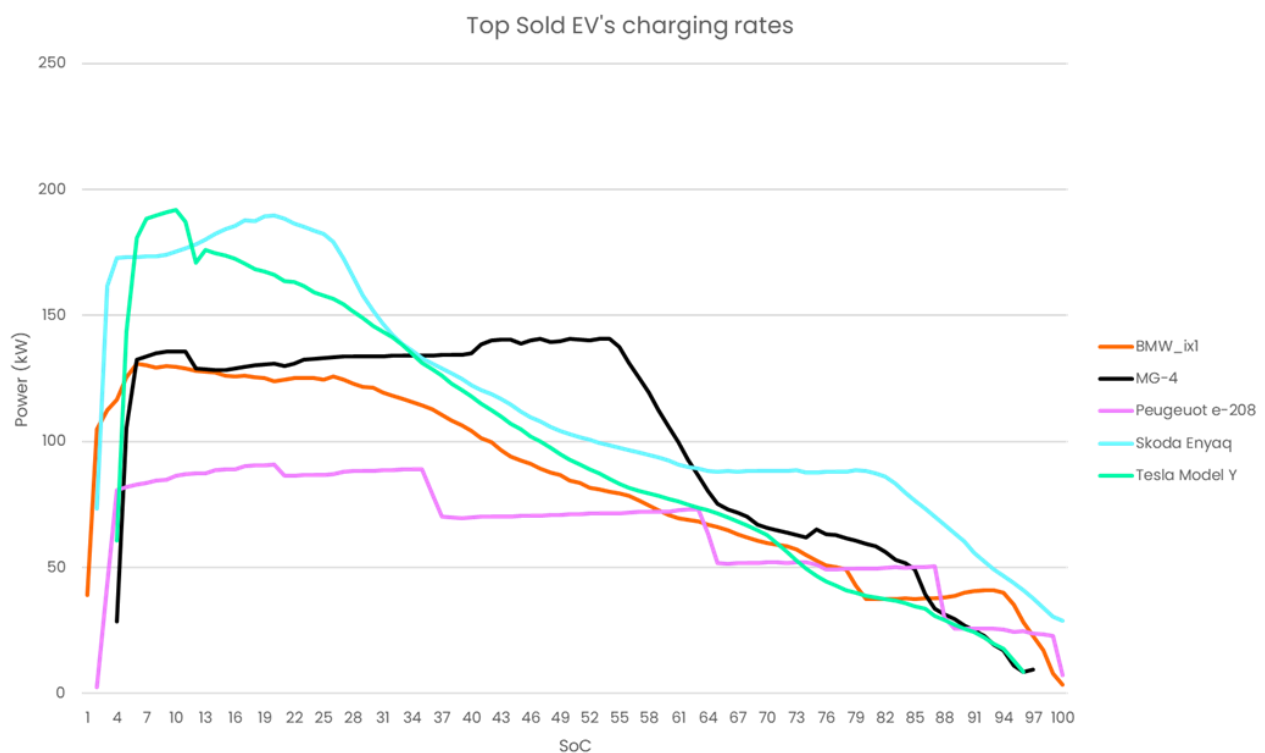
Mange ladeoperatører tilbyder intelligent ladning, når elbilen er tilkoblet i længere tid, hvor destinationsladning sker i de perioder, hvor strømmen er grønnest og prisen derfor lavest.

AC-ladning i det offentlige rum koster typisk mellem 2,5 til 3,5 kr./kWh afhængig af udbyder, og prisen ligger ofte fast uanset den svingende kostpris på strøm.

DC-ladning

Når man lader elbilen på ruten, så skal det naturlig helst gå noget hurtigere at lade bilen. Det kræver langt mere strøm, en transformer og en DC ladestander. Det koster op mod en mio. kroner at etablere en 400 kW lynlader med 2 udtag, så prisen på strøm skal være dyrere end AC-ladning for at den ekstra investering kan tjene sig hjem igen.

Da ladehastigheden falder efterhånden som batteriet lades op for at beskytte batteriet, så tager typisk omkring 30 minutter for at lade et batteri fra 10-80% SoC. Det slider på batteriet et lade helt op til 100%, og derfor begrænses ladehastigheden af bilens batteristyresystem. Ladehastigheden er højere ved større batterier og i biler med 800V elnet. LFP-batterier er mere robuste end NMC batterier og kan typisk tåle en højere ladehastighed.



Kilde: kempower.com

Til sammenligning tager det kun 2 minutter at fylde 80L benzin eller diesel på en fossil bil, hvilket giver en omsætning på over 1.000 kr. (inkl. moms og afgifter). I perioder med høj belægning kan en enkelt tankstander let håndtere 20 biler i timen og give en omsætning på 15.000 kr., hvis der tankes gennemsnitligt 50 liter til en pris på 15 kr. (inkl. moms og afgift)

DC-ladning i det offentlige rum koster ofte mellem 3 til 4 kr./kWh afhængig af udbyder, og hvis 2 biler lades i en ½ time med 60 kWh hver til f.eks. 3,5 kr./kWh, så er den samlede omsætning inkl. moms på 420 kr. for en time pr. ladestander ved fuld belægning.

Der skal være 10-15 gange så mange ladestandere som tankstandere med benzin eller diesel for at kunne servicere det samme antal køretøjer. Da omsætningen er lavere på en ladestander end på en tankstander, så tager det længere tid før investeringen er rentabel.

Selvkørende biler

Der har tidligere været store forventninger til selvkørende biler som en stor omvæltning af i bilbranchen, men det har vist sig kompliceret at få teknologien til at fungere optimalt.

Mange nye biler er på niveau 2, hvor de forskellige assistentsystemer kan understøtte hinanden, men chaufføren stadig har det fulde ansvar for kørslen. Det betyder i praksis, at bilen stort set kan køre selv på motorvej med 110 km/t, når den adaptive fartpilot fungerer sammen med bilens "Lane assist". Det kan gøre det mere komfortabelt at køre langt, men det er først på niveau 4 og 5, at der reelt kan tales om selvkørende biler.

Tabel 11: Klassifikation for assistentsystemer i køretøjer

	Beskrivelse
Niveau 0	Ingen systemer
Niveau 1	Fører assistentsystemer (som f.eks. ESC, adaptiv fartpilot mv)
Niveau 2	Delvis selvkørende
Niveau 3	Betinget selvkørende
Niveau 4	Næsten fuldt selvkørende
Niveau 5	Fuldt selvkørende

Kilde: SEA International

Man kan opleve selvkørende biler i f.eks. USA, hvor Waymo har selvkørende biler i flere byer. Men også i Kina, hvor de angiveligt findes i flere større byer. Tesla har FSD Supervised software på niveau 3, som har fået en typegodkendelse i Holland. Det koster 750 kr. i månedligt abonnement.



BMW og Mercedes har nedgraderet de selvkørende funktioner i deres luksusmodeller fra niveau 3 til niveau 2. Årsagen vurderes at være kommerciel, hvor nok kunderne ikke er villige til at betale nok for funktionen til at gøre niveau 3 økonomisk bæredygtigt.

Det danske afgiftssystem er indrettet, så der skal betales registreringsafgift på digitale ydelser som selvkørende egenskaber som anskaffes i forbindelse med køb af bilen, mens en abonnementsordning som hos Tesla er fritaget for registreringsafgift.

Da teknologien til at understøtte selvkørende biler er dyr, så vil selvkørende biler få størst betydning hvor den kan erstatte en lønnet chauffør, som ved. f.eks. taxakørsel, flextrafik og offentlig transport. Udviklingen går nu forholdsvis hurtigt, at det er sandsynligt, at der i den kommende år også kan komme selvkørende taxaer i geografisk begrænsede områder i Danmark indenfor de kommende år. Men den store forandring i mobiliteten kan ske, når selvkørende køretøjer kan fungere som offentlig transport i oplandet, hvor offentlig transport er begrænset af økonomiske årsager i dag.

Stigende udbud af elbiler under 250.000 kr.

2026 er på mange måder et spændende år for elbiler, fordi udbuddet af elbiler i prislejet under 250.000 kr. vokser mærkbart og dermed giver langt flere kunder adgang til en elbil. Nedenfor ses en liste over nye elbiler i prislejet op til 250.000 kr. Hertil kommer et omfattende udbud af brugte elbiler, hvor ca. 40% af bilerne på bilbasen.dk maj 2026 er elbiler, og godt halvdelen af dem udbydes til under 250.000 kr. (biler i parentes koster fra 250.000 kr.).

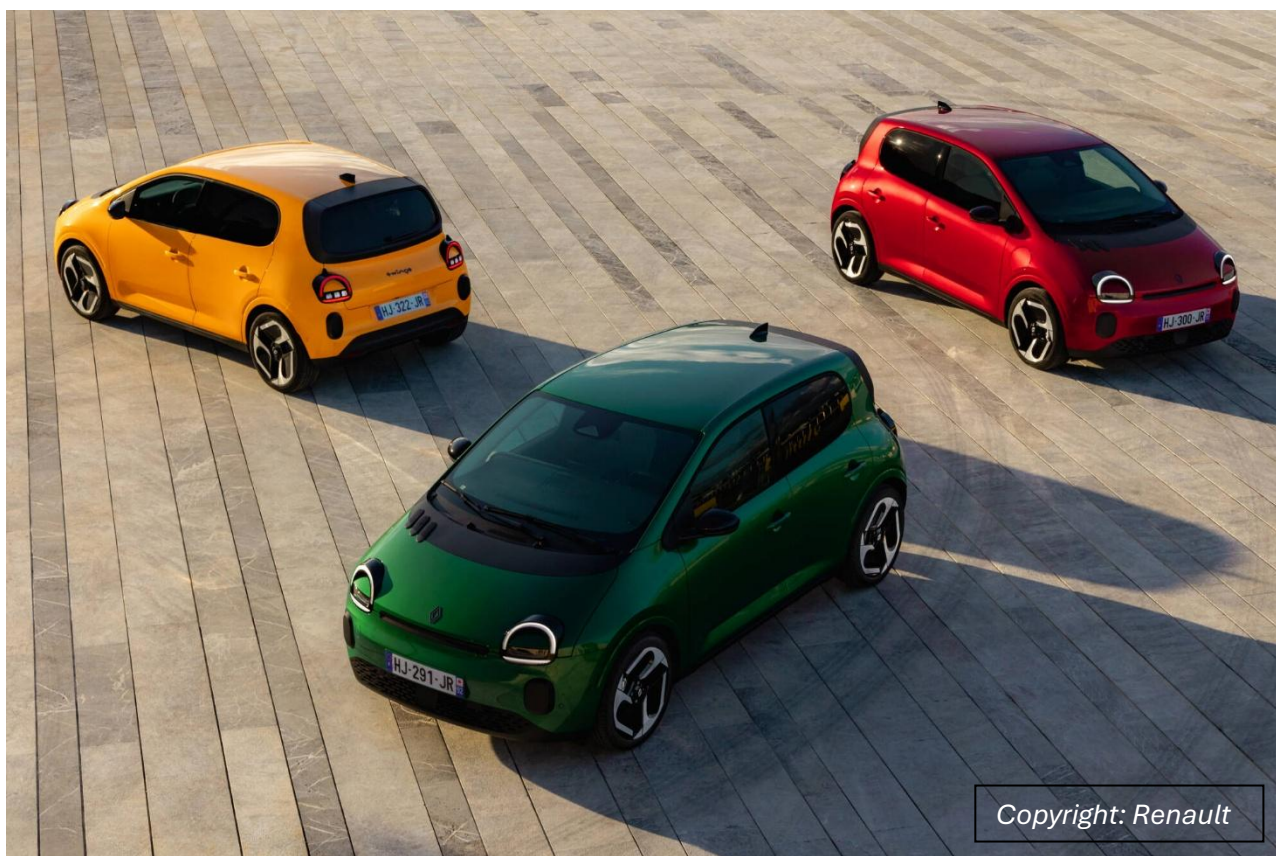
Tabel 12: Elbiler i Danmark op til 250.000 kr.

Mærke	Modeller under 200.000 kr	Modeller under 250.000 kr.
BYD	Dolphin Surf	Dolphin, Atto 2
Citroen	ë-C3	ë-C3 Aircross
Cupra	Raval	(Born)
Dacia	Spring (pt ikke i DK)	
Fiat	Grande Panda	500 e og 600 e (pt ikke i DK)
Firefly		Firefly
Ford	Kommer i 2027	Puma
Honda		E:Ny1
Hyundai	Inster	Ioniq 3
JAC	E30x	
Jaecoo		J5 EV
Jeep		Avenger (pt ikke i DK)
Kia	EV2	(EV3)
Leapmotor	B03X, B05	B10
MG	MG4 Urban	MG4, MGS5
Mini		Cooper, Aceman
Nissan	Micra	(Leaf)
Omoda		5 EV
Opel	Corsa (pt. Ikke i DK)	Frontera
Peugeot	E-208	E-2008
Renault	Twingo, 5 E-Tech	4 E-Tech, Megane, (Scenic)
Skoda	Epic	
Skyworth		K
Suzuki		E-Vitara
Toyota		Urban Cruiser
Volvo		EX30
VW	ID Polo	ID Cross, (ID3 Neo)

Kilde: hjemmesider og fagmedier

CO₂ krav og krav til sikkerhed fra EU har i praksis aflivet billige fossile mikrobiler fra markedet i EU, men krav er nu sænket for den såkaldte "E-car" under 4,2 meter, og billige elbiler skønnes at kunne løfte salget af nye biler i de kommende år til ca. 200.000 nye personbiler årligt.

Ca. 150.000 kr. ser ud til at være den nye startpris for billige elbiler som fx BYD Dolphin Surf, Citroen ë-C3 og Renault Twingo (nedenfor). Til den pris får man en bybil med et 27-30 kWh batteri og en teoretisk rækkevidde på 200-260 km. Volkswagen har annonceret "ID Every1" med tilsvarende data i 2027, Dacia kommer med en billig elbil med teknik fra Renault Twingo og Stellantis har annonceret en ny og billig Citroen 2CV som elbil i de kommende år.



Aktuelt domineres nybilsalget af elbiler i prislejet fra 300-500.000 kr. Men det stigende udbud af billige elbiler betyder, at elbiler fra 200-400.000 kr. kan forventes at dominere salget fra 2027. Det betyder, at de planlagte udgiftsstigninger på elbiler fra 2027 især rammer pendlere med behov for lang rækkevidde, store familiebilere og firmabiler, hvor der typisk er faste økonomiske rammer for TCO og beskatning.

Det danske bilmarked

Bestanden af afgiftspligtige lette køretøjer på det danske marked var ultimo 2025:

Tabel 13: Bestanden af køretøjer i Danmark december 2025

	Total	Eldrevne
Personbiler	2.914.001	540.981
Varebiler	343.976	21.317
Motorcykler	171.638	Ukendt
Samlet	3.429.615	562.298

Kilde: Danmarks Statistik

Erhvervslivet har 6,5% af alle personbiler og 79,4% af alle varebiler. Hovedparten af køretøjer i erhvervslivet er leaset, så en professionel part håndterer selskabernes flåde, og værdien af køretøjerne indgår ikke på balancen.

Motorcykler har en meget høj gennemsnitsalder på 28 år, hvilket indikerer at mange motorcykler ikke nødvendigvis bruges til daglig transport, men mere til fritidskørsel. Der registreres kun omkring 3.000 nye motorcykler årligt.

Bestanden af eldrevne personbiler er fra januar 2025 til 3 kvartal 2026 vokset med 16.500 biler pr. måned i gennemsnit, mens bestanden af fossile biler gennemsnitligt er faldet 12.000 biler pr. måned.

Registreringer 2024 og 2025

Tabel 14: Registrering af køretøjer i 2024 og 2025

	Total 2024	Heraf elbiler	Total 2025	Heraf elbiler
Nye personbiler	173.443	89.043	185.434	126.445
Brugte personbiler*	608.244	100.132	639.689	146.822
Nye varebiler	28.019	4.270	25.530	7.842

Kilde: Danmarks Statistik - *inkl. brugte importerede biler

Markedsandelen for elbiler er steget markant fra 2024 til 2025 for både personbiler og varebiler. For personbiler var markedsandelen for elbiler i 2025 på 68%, og den er steget til over 80% i 2026, hvilket vil have mærkbar betydning for registreringsafgiften, da de enten er uden registreringsafgift (elbiler med en afgiftspligtig værdi op til ca. 419.000 kr.) eller med et lavt afgiftsindhold. Et udtræk fra Motorregisteret viser en gennemsnitlig registreringsafgift på elbiler på ca. 6.000 kr. i første kvartal af 2026. Det stigende udbud af billige elbiler kan give et årligt salg på **ca. 200.000 nye personbiler, hvor 90% forventes at være elbiler i 2027.**

Registrering af nye varebiler er faldet lidt fra 2024 til 2025, og andelen af elbiler er steget til ca. 30%. Hovedparten af de nye varebiler (3 ud af 4) havde i 2025 en totalvægt på over 3 tons, hvor registreringsafgiften maksimalt kan være 47.000 kr. både før og efter genberegning.

Aktører i den danske bilbranche

De forskellige aktører i den danske bilbranche beskrives kort nedenfor:

	Beskrivelse
Importør af nye biler	Står for importen af nye biler fra bilproducenter. Nogle importører er datterselskaber til bilproducenter (f.eks. BMW, Mercedes, Tesla og Volvo). De er interesseforbundne og aftaler derfor transferpriser på biler og køretøjer efter hensyntagen til produktion, marked og lokal beskatning. Andre importører som f.eks. Semler, Wismo og NCG er privatejede og forhandler derfor prisen på biler og reservedele løbende, hvor begge parter forsøger at optimere egne interesser.
Autoriserede forhandlere af nye biler	Den hyppigst forekomme distributionsmodel er selvstændige forhandlere, der skal leve op til krav i en kontrakt mod at få forhandlingen i nye biler i et geografisk område. Som følge af stigende krav til investering og lavere avancer på nye biler, så samles mange forhandlere i dag i større kæder, mens mindre forhandler enten bliver opslugt eller lukker.
Øvrige forhandlere af nye biler	Enkelte aktører som Tesla har en direkte salgsmode, hvor de selv kontrollerer hele værdikæden. Enkelte selskaber som f.eks. Mini anvender en såkaldt agentmodel, hvor distributøren bestemmer pris mv og betaler agenten for salgsarbejde om omkostninger derved.
Forhandlere og importører af brugte biler	Forhandlere af brugte biler er typisk selvstændige selskaber, der køber biler i Danmark og udlandet. De har ikke samme adgang til biler og systemer fra en producent, men bestemmer til gengæld selv over deres forretning.
Leasingselskaber	Leasingselskaber leverer kapital til leasing af køretøjer. De har som regel adgang til leasing på forholdsmæssig registreringsafgift og står som ejere af leasingkøretøjerne. De hæfter for registreringsafgiften og er underlagt krav om genberegning af registreringsafgiften jævnfør REGAL § 9 a.
Leasingformidlere	Formidlere er enten forhandlere af nye biler, som formidler operationel leasing på vegne af en bilimportør og dennes leasingselskab efter fastlagte vilkår og mod betaling af en mindre provision. Eller forhandlere af brugte biler, som specialiserer sig i ofte dyrere biler fra udlandet som leases ud som finansiell leasing i kortere leasingperioder. De bestemmer selv ydelser og restværdi mm og har typisk et større leasingselskab til at finansiere bilerne.
Autoriserede værksteder	Et autoriseret værksted har en aftale med en bilproducent om at servicere deres mærker mod at leve op til nogle krav i forhold til udseende, uddannelse og værktøjer mv.

Frie værksteder

Et frit værksted er ikke bundet til nogle bestemte mærker, men de indgår ofte i kæder for at få hjælp til markedsføring og uddannelse mm. Den største aktør på det danske marked er FTZ, som har flere værkstedskæder som "Automester", "Carpeople" og "Din bilpartner" mfl.

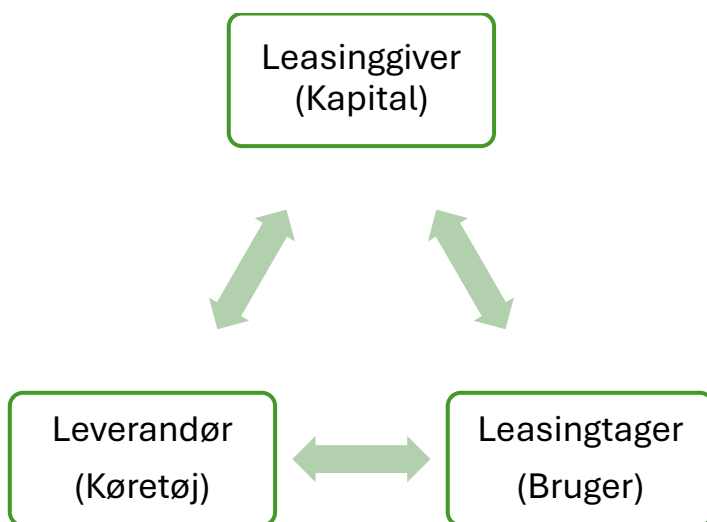
Kilde: egen tilvirkning

Leasing

Ved salg af køretøjer til en slutbruger overdrages ejendomsretten sammen med de tilhørende rettigheder og forpligtelser. Selvom der kan være garanti eller reklamationsret og sikkerhedsstillelse i form af pant eller ejendomsforbehold, er det ejeren selv, der har dispositionsretten over køretøjet, ansvaret for vedligeholdelse og risikoen for værditab.

Leasing adskiller sig herfra ved at være en finansieringsform, hvor leasingtager alene opnår brugsret til køretøjet. Leasingforholdet er et trepartsforhold mellem:

1. Leasinggiver, der finansierer og ejer køretøjet
2. Leverandør, der leverer køretøjet og ofte rådgiver kunden
3. Leasingtager, der betaler en løbende ydelse for brugsretten inden for aftalte rammer



Leasingselskaber kan, med tilladelse fra Motorstyrelsen, anvende reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens § 3 b. Det er særligt relevant for dyrere køretøjer, som eksempelvis luksusbiler, der ofte kun anvendes sæsonmæssigt og derfor kun er indregistreret i dele af året.

Myndighedernes fokus er primært rettet mod afgiftsområdet, hvor leasinggiver hæfter over for skatteforvaltningen. I den seneste tid har Motorstyrelsen øget fokus på overholdelse af frister, særligt ved afmelding af leasingkøretøjer ved afgiftsperiodens ophør. Manglende rettidig afmelding kan medføre krav om betaling af fuld registreringsafgift, medmindre leasingselskabet kan dokumentere, at forsinkelsen skyldes leasingtager, samt at

leasingselskabet har rykket leasingtager dagligt efter overskridelse af fristen for aflevering af køretøjet.

Reguleringen af leasing er ikke samlet i én lov, men fremgår af flere kilder, herunder registreringsafgiftsloven § 3 b, Den juridiske vejledning, Leasingbekendtgørelsen samt praksis i form af afgørelser og domme. Leasingselskaber skal have godkendte kontrakter og betale både afgift og rente af den ikke-betalte del af afgiften i den periode, køretøjet er registreret.

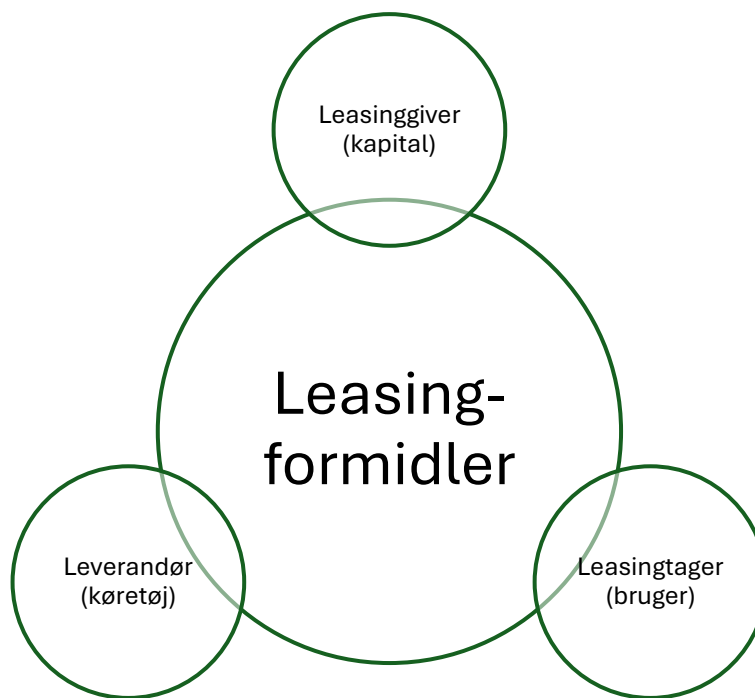
Kontraktforhold tager typisk udgangspunkt i standardaftaler som ABL 95 (Almindelige Betingelser for Finansiell Leasing) fra Finans & Leasing samt FDM og Finans & Leasings fælles standardaftale for privatleasing på operationelle vilkår. Kontrakten fastlægger rammerne for leasingtagers brugsret og forpligtelser.

Der sondres overordnet mellem operationel og finansiell leasing. Ved operationel leasing bærer leasingselskabet risikoen for restværdien, hvilket giver leasingtager større økonomisk forudsigelighed. Ved finansiell leasing påhviler restværdirisikoen derimod leasingtager, og ordningen fungerer i højere grad som en finansieringsmodel. For virksomheder har leasing desuden regnskabsmæssig betydning, idet leasede køretøjer typisk behandles som driftsmidler uden at belaste balancen.

Leasingselskaber er underlagt omfattende regulering bl.a. hvidvasklovgivningen hvad angår finansielle leasingaftaler og har derfor stor interesse i at overholde gældende regler. Større aktører har ofte specialiserede juridiske ressourcer til at håndtere krav, herunder genberegning af afgifter.

Leasingformidlere af nye biler fungerer typisk som leverandører under faste aftaler, mens formidlere af brugte biler opererer under friere rammer. Her er det fortsat leasingselskabet, der hæfter for værdifastsættelse og afgiftsberigtigelse.

Leasingtager er ansvarlig for løbende vedligeholdelse samt overholdelse af aftalevilkår, herunder rettidig tilbagelevering af køretøjet.



Der findes desuden særlige leasingformer som subleasing, hvor en forhandler videreudlejer køretøjer til slutbrugere, samt splitleasing, hvor leasingaftalen opdeles mellem en virksomhed og en privat bruger for at undgå beskatning af fri bil.

Motorstyrelsen oplyser, at leasingselskabet har ansvaret korrekt angivelse af registreringsafgiften, samt at det alene er ved kontrol af leasingselskabet, at Motorstyrelsen får viden om eventuel anvendelse af en leasingformidler.

Samlet set er leasing et komplekst område med betydeligt myndighedsfokus på afgiftsforhold og leasingselskaber, mens kontakten til leasingformidlere og leasingtagere sker via leasingselskaberne gennem aftaler, forretningspraksis og vejledning. Der kan derfor argumenteres for en mere samlet lovgivning, herunder øget vejledning til særligt formidlere af brugte biler samt klarere rammer for restværdi og afskrivning ved finansiel leasing.

Afgiftsperiode >< leasingperiode

Der er ofte forskel mellem leasingaftalens løbetid og afgiftsperioden. Det kan skyldes praktiske forhold som registrering dagen før levering til leasingtager og håndtering efter tilbagelevering. Det kan også skyldes systemmæssige forhold hos leasingselskaber, som kan være udenlandske selskaber med systemer og forretningsgange, som anvendes på tværs af landegrænser.

For at reducere risikoen for fristoverskridelser indregner nogle leasingselskaber en ekstra periode i leasingydelsen. Det kan dog være svært ved kortvarige leasingaftaler på dyre køretøjer, hvor leasingtager typisk ønsker fuld udnyttelse af afgiftsperioden.

Det ville være en fordel, hvis det systemmæssigt blev muligt at registre bilen en hverdag inden leasing- og afgiftsperioden formelt begynder, så det bliver lettere at skifte sin leasingbil. Det er allerede gældende praksis, at afmelding kan ske senest dagen efter udløb af afgiftsperioden.

Licensordning for leasingselskaber

I december 2025 fremsatte Erhvervsministeriet lovforslag L81 om indførelse af en licensordning for leasingselskaber, der udbyder leasing af køretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift. Ordningen indebar krav om tilladelse fra Finanstilsynet samt opfyldelse af en række krav vedrørende blandt andet kreditvurdering, hvidvask og ledelsesegnethed.

Lovforslaget skulle træde i kraft den 1. januar 2027, men det bortfaldt som følge af folketingsvalget. Da der fortsat er et flertal bag aftalen, så vurderes det at forslag genfremsættes – evt. i revideret form, da der i lovbehandlingen kom mange indstillinger fra forskellige politiske partier.

En mulig konsekvens er, at mindre leasingselskaber i højere grad vil overgå til at fungere som formidlere for større leasingselskaber for at slippe for krav og betaling forbundet med licensen.

Markedsmæssige vilkår

Motorstyrelsen har fokus på at en leasingaftale indgås på markedsmæssige vilkår, især for interesseforbundne parter som ansatte, ledelse og aktionærer.

Der er hos nogle leasingselskaber opstået usikkerhed omkring afgiften efter genberegning af køretøjet. Det er oplevelsen, at Motorstyrelsen ikke anerkender indregning af den returnerede afgift i forbindelse med genberegning af køretøjer på trods af, at afgiften automatisk fratrækkes ved genberegning i Motorregisteret.

Mange leasingselskaber køber biler til en lavere pris end den vejledende pris, og for at sikre registreringsafgiften afspejler markedet, bliver der i oktober 2017 indført et krav om genberegning af registreringsafgiften med udgangspunkt i udbudspriser fra markedet. Regler fremgår af Registreringsafgiftslovens § 9 a. Hvis den beregnede afgift overstiger den betalte afgift, skal afgiften reguleres, men til gengæld efteropkræves den allerede betalt afgift ikke.

Det er af konkurrencemæssige hensyn i leasingbranchen normalt ved beregning af leasingtilbud at tage højde for, at registreringsafgiften efter genberegning typisk fratrækkes den samlede afgift. Derfor må det anses som normal praksis og markedskonformt at et leasingselskab tager højde for både en kommende stigning i afgiften efter en genberegning og den returnerede afgift.

Afskrivning og restværdi er et andet område, som kan give anledning til uenighed. Nogle dyre elbiler har haft nogle voldsomme afskrivninger siden 2022. Det har givet restværdier langt under det forventede ved opstart af leasingen og derfor en alt for lille afskrivning i leasingperioden. Tabet konstateres, når bilen værdisættes efter ophør af leasingaftalen.

Omvendt kan en ældre specialbil, der kun kører få tusinde km hen over sommeren og allerede er nedskrevet meget, have en lav og stabil restværdi, hvor yderligere nedskrivning ikke giver mening.

Som reglerne er i dag ved finansiel leasing, så kan en leasingtager hæfte for hele tabet i det første scenarie. Til gengæld kan leasingselskabet ikke sætte afskrivningen til 0 kr. i det andet eksempel, da det ikke anses for markedskonformt. Hvis leasingtager totalskaber en bil, som er nedskrevet til under markedsværdi, så begrænser gældende regler muligheden for at anskaffe en tilsvarende bil til leasingtager på samme vilkår.

Der kunne eventuelt nedsættes en arbejdsgruppe med deltagelse fra Motorstyrelsen og leasingbranchen til at skitsere rammer for leasing, så de bliver mere synlige for leasingtager og giver lidt mere fleksibilitet for leasinggiver. Arbejdsgruppen kunne også kigge på afskrivning, restværdi og regler for overskudsdeling.



Motorstyrelsen

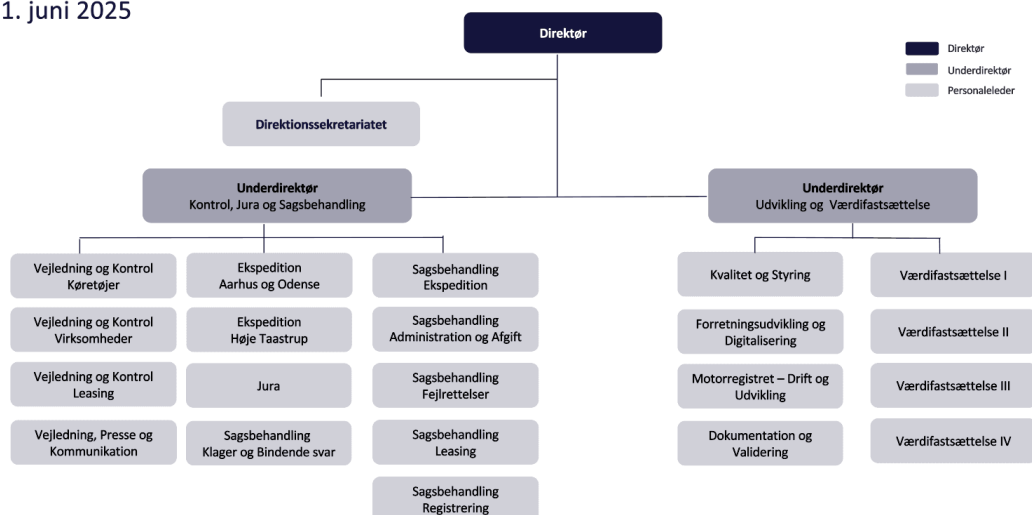
Motorstyrelsen forvalter ca. 5 mio. registreringspligtige køretøjer og afgifter på køretøjer. Styrelse har ca. 430 ansatte efter en personaletilpasning på 5% i slutningen af 2025 på tværs af styrelser i skatteforvaltningen, og den skal ifølge krav fra Rigsrevisionen kontrollere 15% af alle værdifastsættelser foretaget af bilbranchen selv. De samlede driftsomkostninger til Motorstyrelsen var i 2024 på 334 mio. kroner ifølge årsrapporten for 2024.

Motorstyrelsen har ansvaret for værdifastsættelse af køretøjer til eksport, leasing, periodiske afgifter, Det Digitale Motorregister, samt kontrol og vejledning på området.

De lukkede de fysiske Motorekspeditioner den 1. juli 2025 sparede ca. 10-15 årsværk, og der vil sandsynligvis kunne nedlægges en afdeling indenfor værdifastsættelse ved bortfald af registreringsafgift på elbiler (skønnet til 30-35 årsværk), som foreslået fra politisk side i 2025. Aktuelt forsøger Motorstyrelsen at lave så meget vejledning online som muligt.

Motorstyrelsen

Pr. 1. juni 2025



Borgere og virksomheder har i Danmark mulighed for at klage over en afgørelse fra myndigheder, her Motorstyrelsen, som skal sikre retssikkerheden. Klager over afgørelser fra Motorstyrelsen håndteres af Skatteankestyrelsen i et Motorankenævn eller i Landsskatten ved mere principielle sager.

Skatteankestyrelsen har 4 Motorankenævne, som håndterer klager over afgørelser fra Motorstyrelsen. Hovedparten af sagerne i Motorankenævnene er fortsat fossile biler og kun en lille del af sagerne er aktuelt elbiler (typisk klager over nypris). Mange sager i ankenævnene vedrører afgørelser omkring eksport af brugte køretøjer, hvor værdifastsættelsen foretages af

Motorstyrelsen. Eksport af brugte køretøjer er i den seneste år vokset kraftigt, og Motorstyrelsen har i 2025 udbetalt næsten 2 mia. kroner i afgift retur i forbindelse med eksport ifølge en artikel i Berlingske fra januar 2026.

Mens Motorstyrelsen har fokus på masseforvaltning af de mange køretøjer og regelefterlevelse blandt aktører i bilbranchen, så bruger Skatteankestyrelsen mere tid på de enkelte sager efter officialprincippet – fx nypris ved beregning af afgift på brugte biler.

Afgørelsen SKM.2024.412.LSR lægges til grund, at nyprisen er et skøn og detailprisen er anvendt, mens dommen SKM2025.557.VLR henviser til, at en standardpris kan anvendes, medmindre der findes konkrete holdepunkter for, at den ikke er markedsdannende.

Samarbejdet mellem instanser i Skatteforvaltningen er belyst i et notat fra Ombudsmanden fra 2021, der gav anledning til en justering af praksis på enkelte områder og en tættere dialog mellem Motorstyrelsen og Skatteankestyrelsen.

”Samarbejdet fungerer i dag på en god og konstruktiv måde i flere fora på flere niveauer, således begge styrelser er orienteret omkring ny praksis og refleksvirkningerne heraf. Ligeledes afklares overordnede problemstillinger, som kan have betydning for flere brugere af afgiftssystemet”

Kontorchef, Skatteankestyrelsen

Proces ved klage over afgørelser fra Motorstyrelsen

Hvis en borger eller en virksomhed er uenig i en afgørelse fra Motorstyrelsen, så er der forskellige klagemuligheder, som her nævnes i rækkefølge:

- 1) Høringsperiode på 14 dage, hvor borgeren eller virksomheden kan fremsende supplerende oplysninger til Motorstyrelsen, der kan have betydning for afgørelsen.
- 2) Klage til Motorankenævnet indenfor 3 måneder, som mod et gebyr på kigger på afgørelsen med nye øjne.
- 3) Principielle klager håndteres af Landsskatteretten, hvor der sidder jurister med både juridisk og faglig indsigt.
- 4) Næsten trin er byretten, der typisk skeler meget til afgørelsen og argumenter fra skatteforvaltningen.
- 5) Så kommer Landsretten, der typisk indkalder uvildige fagpersoner for at indsamle yderligere viden.
- 6) Højesteret tager kun principielle sager, og det er sjældent en sag når dertil.

Forvaltning af registreringsafgiften bygger på tolkning af lovgivning gennem afgørelser og domme, og Skatteforvaltningen taber indimellem sager. Det kan føre til en praksisændring og genoptagelse af sager, som har været omfattet af den hidtidige praksis. En forenkling af regler og satser for registreringsafgiften må forventes at kunne reducere omfanget af klager.

De aktuelle bilafgifter

Den aktuelle lovgivning for bilafgifter blev senest ændret i december 2020 med L129, hvor køretøjer blev opdelt efter udledning:

- Nulemission (el- og britbiler)
- Lavemission (plug-in hybrider med en udledning under 50 gr. CO₂/km)
- Øvrige køretøjer.

Samtidig blev der ændret i fradrag og tillæg. Yderligere blev ejerafgiften ændret til at være baseret på CO₂ og med årlige stigninger på 37% frem mod 2026, mens miljøtillægget til beskatning af fri bil blev forøget markant.

Tabel 15: Gældende satser i registreringsafgiften på personbiler

	2025	2026	2027*
Laveste sats	25%	25%	25%
Mellemste sats	85%	85%	85%
Højeste sats	150%	150%	150%
Lav skalaknæk	72.900	76.400	76.400
Højt skalaknæk	226.500	237.400	237.400
CO₂ tillæg lav	0-109 gr. – 280 kr.	0-107 gr. – 294 kr.	0-106 gr. – 294 kr.
CO₂ tillæg mellem	109-139 gr. – 560 kr.	107-137 gr. – 587 kr.	106-136 gr. – 587 kr.
CO₂ tillæg høj	Derover – 1.064 kr.	Derover – 1.115 kr.	Derover – 1.115 kr.
Bundfradrag alle	24.300	25.500	25.500
Indfasning nulemission	40%	40%	48%
Indfasning lavmission	65%	68%	71%
Bundfradrag nulemission	165.500	161.300	152.200
Bundfradrag lavmission	45.000	43.000	41.000
Indfasning afgift lavmission	65%	68%	71%
Bundfradrag lavmission	45.000 kr.	43.000 kr.	41.000 kr.

**skønnet uden satsregulering jævnfør regeringsgrundlag juni 2026 - der tages forbehold for fejl.*

Registreringsafgiften beregnes med udgangspunkt i den afgiftspligtige værdi, som er bilens pris inkl. fabriksmonteret ekstraudstyr, moms og mindst 9% avance. Da elbiler er dyrere end tilsvarende fossile biler uden afgift, så giver de et tilsvarende højere provenu fra moms (som i statens regnskab ikke hører under bilafgifter). Det højere provenu fra moms kan dog langt fra erstatte det markant lavere provenu fra registreringsafgiften.

Overgangsordninger

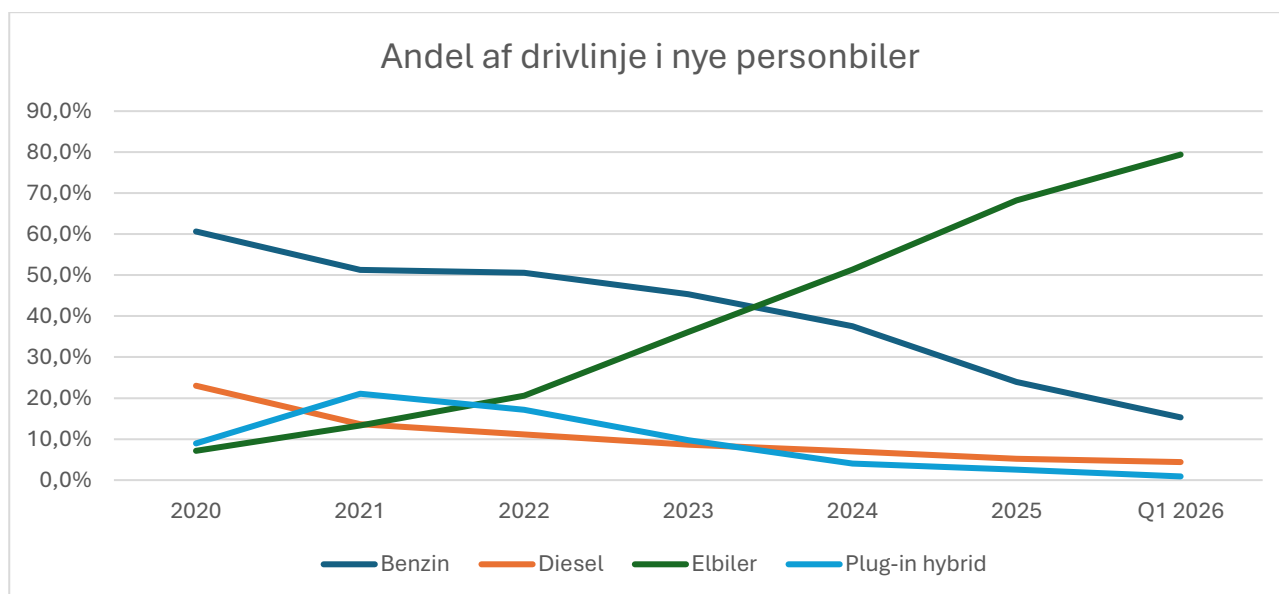
Som en del af den politisk aftale, så kom der en overgangsordning for aftaler om køb eller leasing af ny bil indgået inden lovforslaget blev fremsat den 18. december 2020 med anvendelse af afgifter og målenorm gældende på anskaffelsestidspunktet.

Den betød blandt andet, at målenormen NEDC2 (som var en kunstig beregning af forbrug i forbindelse med overgangen fra NEDC til WLTP), og som ellers kun var gældende til og med december 2020, i praksis skulle anvendes ved registrering af køretøjer i 2021, forudsat aftalen var indgået senest den 17. december 2020.

Både aktører i bilbranchen og Motorstyrelsen brugte mange ressourcer på at håndtere de mange biler på overgangsordninger, og Motorregisteret skulle opdateres til at kunne håndtere flere målenormer. Det tog 3 år indtil juni 2024 at rydde op i de afgiftsmæssige konsekvenser af overgangsordninger til stor frustration for både skatteforvaltningen og aktører i bilbranchen.

Udvikling for drivlinjer

En anden læring fra seneste omlægning er, at den stigende registreringsafgift på lavemissionsbiler var en effektiv måde at bremse salget på. Det fremgår af grafen for fordeling af drivlinjer fra 2020 til 2025, at plug-in hybrider gik fra 21% af markedet i 2021 til under 1% af nye personbiler i første kvartal af 2026.



Kilde: Danmarks Statistik (BIL53)

Den massive succes for elbiler fremgår også af grafen, og hertil kommer en omfattende import af let brugte elbiler fra udlandet.

Udviklingen understreger hvor effektivt et værktøj registreringsafgiften er til at påvirke danskernes adfærd ved valg af drivlinje i et køretøj. Det betyder også, at det vil være klogt at

fastholde en forholdsvis høj afgift på de fossile biler, som man ønsker at udfase, i kombination med en lav afgift på de mere miljøvenlige elbiler.

Det kan også konstateres, at det aktuelle afgiftsniveau på elbiler og den årlige sænkning af bundfradraget på nulemission ikke har bremset væksten i salget af dyre elbiler. Hovedparten af Porsches salg af nye personbiler i biler i Danmark i 2025 var elbiler ifølge Porsche selv.

Periodiske afgifter

Brugeren af et køretøj skal efter registrering betale en periodisk afgift på køretøjet, som typisk opkræves for ½ år ad gangen.

Tabel 16: Periodiske afgifter

Afgift	Første registrering	Baseret på
Vægtafgift	Indtil 30. juni 1997	Bilens egenvægt
Ejerafgift km/l	Fra 1. juli 1997 til 30 juni 2001	Forbrug km/l
Ejerafgift CO2	Fra 1. juli 2021	Gr. CO2/km

I forbindelse med skift af målenorm fra NEDC til WLTP, kom der flere overgangsordninger, da den nye målenorm gav et mere realistisk forbrug, som gennemsnitligt var 21% højere. Disse overgangsordninger blev anvendt på køretøjer med første registrering fra 1. september 2018 til 30. juni 2021.

Tabel 17: Målenormer for forbrug og udledning

Målenorm	
NEDC	Tidligere målenorm anvendt indtil september 2018
NEDC2	Teoretisk norm i en overgangsperiode til dec. 2020 (forlænget i DK pga. aftale om nye bilafgifter december 2020)
WLTP	Aktuel målenorm – fuldt indfaset fra 2021
Afgiftsmæssigt forbrug	NEDC, NEDC2 * 1,1 eller WLTP *1,21
Beregnet forbrug	Anvendt i en overgangsperiode fra september 2018 til maj 2021
	Forbrug på plug-in, hvor elforbrug er trukket fra

Som en del af den politisk aftale fra 2020 blev de periodiske afgifter ændret til at være baseret på køretøjers CO2 udledning fra 1. juli 2021 og hævet årligt år frem til 2026 med samlet 37%. Stigningen har også betydning beskatning af fri bil, som består af en skattemæssig værdi og et miljøtillæg på pt 7 x den årlige ejerafgift.

Da elbiler ikke har noget udledning ved kørsel, som er ejerafgiften for elbiler altid den laveste sats på 460 kr. halvårligt i 2026 uanset bilens vægt og energiforbrug. Det er det mest oplagte område at kigge på for at finde provenu i forbindelse med en omlægning af bilafgifterne.

Energiafgifter

Formålet med energiafgifter er dels af give et provenu til statskassen og dels at adressere de samfundsmæssige omkostninger forbundet med forbrug af energi. Da energiafgiften på diesel er lidt lavere end på benzin, så der er en "udligningsafgift" på ejerafgiften.

Gældende energiafgifter fremgår nedenfor for en liter benzin/diesel og en kWh strøm.

Tabel 18: Afgiftssatser forskellige brændstoftyper

	Energiafgift	CO ₂ afgift	Moms	Samlet
Benzin E10	349,2 øre/l	186,1 øre/l	133,8 øre/l	669,1 øre/l
Diesel B7	212,1 øre/l	212,8 øre/l	106,23 øre/l	531,1 øre/l
EL (nedsat)	0,8 øre/kWh	0	0,2 øre/kWh	1 øre/kWh
EL (fuld afgift)	72 øre/kWh	0	18/øre kWh	90 øre kWh

Kilde: skm.dk

Elafgiften er midlertidig nedsat til 1 øre/kWh i 2026 og 2027 i forbindelse med finansloven for 2026, hvorefter den stiger igen. Men der er også en aftale om refusion af afgift ved ladning af elektriske biler ned til 0,4 øre/kWh (ex moms) til og med 2030.

Der er markant forskel i afgiftsniveauet pr. km på de forskellige brændstoftyper:

Tabel 19: Afgift pr kørt km for forskellige typer af brændstof

	Forbrug	Afgift	Afgift pr. km
Benzin E10	15 km/l	669,1 øre/l	44,6 øre/km
Diesel B7	17 km/l	531,1 øre/l	31,2 øre/km
EL (nedsat)	5 km/kWh	1 øre/kWh	0,2 øre/kWh
EL (fuld afgift)	5 km/kWh	90 øre kWh	18/øre kWh

Kilde: egne beregninger

Der er kun CO₂ afgift på fossilt brændstof, men ca. 1/3 af strømmen i Danmark kommer ikke fra vedvarende energi. Der er derfor også udledning af CO₂ og partikler ved produktion af strøm. Det udledes ved produktionsstedet, mens den udledes under kørsel ved fossile biler.

Midlertidig sænkning af elafgiften

Den midlertidige sænkning af elafgiften i 2026 og 2027 til minimumssatsen i EU på 0,8 øre/kWh kan blive en udfordring for regeringen i efteråret 2017, når finansloven for 2028 skal forhandles. Det bliver uden tvivl en politisk og økonomisk udfordring.

Afgiften fremgår direkte på elregningen, så ændringer rammer befolkningen direkte og er meget synlige. Der kan derfor forventes et stort pres fra befolkningen, virksomheder og interesseorganisationer på at holde elafgiften nede permanent.

Men det ville kræve en permanent finansiering fra reformer eller højere skatter, som sandsynligvis vil være i omegnen af 7-8 mia. kroner årligt.

Forskellen på engangsfinansiering og permanent finansiering af politiske tiltag er lidt som forskellen på at leje et sommerhus til en ferie og at købe det.

Mulige scenarier for elafgiften fra 2028:

- Sænkningen gøres permanent – lille sandsynlighed pga. behovet for finansiering, medmindre den planlagte sænkning af momsen på fødevarer droppes pga. administrative omkostninger.
- Sænkningen forlænges et år – sandsynligt, hvis økonomien er stærk, men en politisk risikabel strategi, da det kan skabe præcedens.
- Afgiften sænkes permanent til en lavere sats – f.eks. 40 øre/kWh – meget sandsynligt
- Afgiften sænkes permanent til en lav sats – f.eks. 20 øre/kWh, samtidig med at nogle særordninger som fx med refusion ved ladning afvikles.
- Afgiften indføres gradvist igen – også sandsynligt.
- Afgiften indføres fuldt ud på det tidligere niveau – kun sandsynligt, hvis økonomien er presset, ellers ikke pga. det politiske pres.

Hvis batteriet i elbiler skal kunne indgå i en afbalancering af elnettet (V2X), så bør afgiftsregler indrettes, så det ikke spænder ben for det. Efter de gældende regler vil man i 2028 kunne lade sin elbil næsten afgiftsfrit og bagefter bruge strømmen i husstanden, så man på den måde slipper for at betale elafgift.

Fossil bil i forhold til en elbil

Den mest solgte fossile bil i Danmark primo 2026 er Nissan Qashqai 1,3 Mildhybrid med automatgear til en vejledende pris på 339.152 kr. (inkl. levering på 4.680 kr.). Den kører 15,9 km/l efter WLTP, udleder 141 gr. CO₂/km og koster 800 kr. i halvårlig ejerafgift.

Ved samme mærke kan man købe en Nissan Aria 87 kWh Engage med metallak til 338.200 kr. (inkl. levering). Den kører 5,5 km/kWh efter WLTP, udleder 0 gr. CO₂/km og koster 460 kr. i halvårlig ejerafgift.

Tabel 20: Sammenligning af afgifter på en elbil og en fossil bil

Nissan	Bil	Moms	Registreringsafgift	Samlet afgift
Qashqai	152.339 kr.	38.085 kr.	144.048 kr.	182.133 kr.
Aria	266.816 kr.	66.704 kr.	0 kr.	66.704 kr.

Kilde: Nissan.dk og egne beregninger

Selvom nyprisen er stort set identisk på de 2 biler, så udgør statens provenu fra moms på elbiler på ca. 1/3 af det samlede provenu fra benzinbilen.

Hvis bruger af benzinbilen bruger 1.000 liter benzin om året, så betales der 6.691 kr. i afgifter på benzin og hertil kommer ejerafgiften på benzinbilen på 1.600 kr. årligt. Det svarer til 690 kr. i afgifter månedligt. Til sammenligning er den årlige elafgift på 3.000 kWh på 150 kr. og ejerafgiften på 920 kr. årligt. Det svarer til blot 90 kr. i afgifter om måneden.

Den store forskel i de afgiftsmæssige vilkår for elbiler og fossile biler er et vigtigt element i at skubbe danskerne over i elbiler og samtidig forklaringen på faldet i statens provenu fra bilafgifter.

Beskatning fri bil

Hvis et firma stiller bil til rådighed, så skal brugen beskattes efter Ligningslovens § 16 stk. 4. 22,5% af bilens værdi tillægges brugers skattebetaling. Hertil kommer et miljøtillæg på 7 x den årlige ejerafgift.

Den skattepligtige værdi er 22,5% af nyprisen inkl. afgifter for biler op til 36 måneder gamle. Derefter falder bilens skattemæssige værdi til 75% af den oprindelige nypris.

For brugte biler anskaffet senere end 36 måneder fra første registrering, er den skattepligtige værdi er 22,5% af anskaffelsesprisen inkl. afgifter og omkostninger til klargøring.

Tabel 21: Værdi til beskatning af fri bil

	Værdi til beskatningsgrundlag
Købt ny	Den afgiftspligtige værdi (som fremgår af DMR)
Ny leasingbil	Den afgiftspligtige værdi indtil genberegning. Derefter genberegnet nypris (som også fremgår af DMR)
Brugt importeret bil under 36 mdr.	Den vejledende detailpris på bilen på tidspunktet for første registrering
Købt brugt bil over 36 mdr.	Købspris inkl. afgifter
Leasingbil over 36 måneder	Leasingselskabets købspris inkl. moms + registreringsafgift
Fornyelse af leasingbil over 36 mdr.	Handelspris ved værdifastsættelse.

Kilde: Ligningsloven § 16 stk. 4

Ved lange leveringstider som i 2022 og ved populære nye modeller, så kan kravet om at beskatte efter den genberegnete nypris give en stigning i beskatningen, som er ukendt på tidspunktet for bestilling og registrering af bilen.

Hvis en medarbejder i efteråret 2026 fx bestiller en BMW iX3 50 M-Sport, som pt koster 629.900 kr. i vejledende detailpris og har en lavere flådepris, så kan værdien til beskatning stige til over 700.000 kr. hvis leveringstid betyder levering og registrering i 2027, hvor den aktuelle lovgivning vil hæve registreringsafgiften på netop den bil med ca. 57.000 kr.

Kombinationen af krav om genberegning og leveringstid er en giftig cocktail, som kan hæve den månedlige beskatning af en firmabil bil med over 1.000 kr. netto månedligt, hvis en bruger rammes af både stigende priser og stigende afgifter i forbindelse med et årsskifte. Samtidig er de fleste brugere af firmabil ofte bundet i 3-4 år af aftalen, så den månedlige stigning i beskatning skal ganges med 36 eller 48 måneder for at få merbeskatningen for hele perioden.

Regneeksempel fri bil

Der tages udgangspunkt i en konkret elbil i DMR, som er leaset primo 2026 og genberegnet indenfor 3 måneder. Priser er afrundet. Den vejledende detailpris er ca. 560.000 kr.

Tabel 22: Værdi til beskatning af fri bil før og efter genberegning

	Ved registrering	Efter genberegning
Afgiftspligtig værdi	500.000 kr.	535.000 kr.
Skattepligtig værdi	112.500 kr.	120.375 kr.
Miljøtillæg	6.440 kr.	6.440 kr.
Samlet værdi til beskatning	118.940 kr.	126.815 kr.
Månedlig beskatning	9.912 kr.	10.568 kr.

Statens provenu

Der er ifølge Danmark Statistik ca. 3,4 mia. afgiftspligtige køretøjer i Danmark fordelt på personbiler (inkl. campere), varebiler og motorcykler. Hvis statens provenu fra afgifter på motorområdet skal være fx 27 mia. kr. årligt, så svarer det til gennemsnitligt ca. 700 kr./mdr. pr. køretøj samlet fra registreringsafgift, ejerafgift, energiafgift og andre bilafgifter.

Som tabellen nedenfor viser, så er statens provenu fra bilafgifter faldet markant siden 2020. CO₂ afgiften på olie og benzin er hævet i 2025, mens energiafgiften på benzin og diesel er sænket, så udviklingen i provenuet fra benzin og diesel giver ikke et retvisende billede af udviklingen. Da antallet af fossile biler falder i bestanden og nyere biler generelt er mere energieffektive, så skønnes forbruget af benzin og diesel at falde omkring 5% årligt i de kommende år.

Registreringsafgiften er faldet markant i de senere år til godt 5 mia. kroner i 2025 som følge af mange elbiler med lille afgiftsindhold og eksport af fossile biler (som betød næsten 2. mia. kr. i afgifter blev returneret i 2025 ifølge Berlingske.dk). Den tendens fortsætter i 2026.

Tabel 23: Statens provenu fra bilafgifter

DKK Mio.	2020	2021	2022	2023	2024	2025*	F26**
Olieprodukter*	9.482	9.878	9.939	9.452	9.570	5.525	5.000
Benzinafgift*	7.114	7.366	7.314	7.520	7.819	5.452	5.000
Registreringsafgift	18.637	16.304	11.581	10.715	7.191	5.129	4.000
Periodisk afgift	10.322	10.462	10.434	10.347	10.086	9.235	8.800
Ansvarsforsikring	1.444	1.429	1.143	1.404	1.557	1.629	1.700
Vejafgifter	556	570	565	560	387	-5	?
Samlet	47.555	46.009	40.976	39.998	36.610	26.965	24.500

Kilde: indtægtslister på skm.dk - *CO₂ afgift opgøres selvstændig fra 2025 **Skønnet udvikling

Registreringstal fra foråret 2026 indikerer, at stigningen i brændstofpriser som følge af konflikten i Mellemøsten og lukningen af Hormuz-strædet giver mange bilister et ekstra skub i retning af en elbil. Det kommer oveni de mange nye elbiler under 300.000 kr., som nu giver et bredt udbud af elbiler i alle prisklasser. Udviklingen skønnes at påvirke statens provenu negativt for både registreringsafgift, ejerafgifter og energiafgifter, selvom salget af nye personbiler og bestanden af personbiler forventes at stige i 2026 som følge af de stigende udbud af billige elbiler i kombination med lave afgifter på elbiler og strøm.

Historisk har det primært været køretøjernes værdi og fordelingspolitisk hensyn, som har været afgørende for registreringsafgiften på køretøjer. Men der kommer fra økonomer og trafikforskere jævnligt forslag om at indrette beskatningen af køretøjer, så de i højere grad afspejler de samfundsmæssige omkostninger ved kørsel gennem Roadpricing.

I 2025 var statens provenu fra vejafgifter for lastbiler på knap 2 mia. kroner. Forsinkelser hos Energinet rammer etablering af lade standere hos virksomhed med tung transport. Det forsinkes skiftet til eldrevne lastbiler, hvilket understøtter statens provenu fra vejafgifter.

Den faktiske udvikling for elbiler har været langt mere positiv end forventet i Skatteøkonomisk Redegørelse 2021, hvor kapital 8 handlede om "Veje til flere grønne biler". Elbiler understøtter dermed den politiske målsætning om 70% reduktion CO₂ udledning i 2030 rigtig godt.

Udfordringen er så, hvordan man kan fortsætte med at understøtte væksten for elbiler, i højere grad adressere de samfundsmæssige omkostninger ved kørsel og samtidig stabilisere statens provenu.

For nogle aktører i bilbranchen lyder det attraktivt at kunne slippe for det administrative besvær med at håndtere registreringsafgiften. Derfor vil kapitlet omkring Roadpricing gennemgå fordele, ulemper, omkostninger og bilisternes holdning til Roadpricing.

Staten har historisk dog ikke gode erfaringer med store IT-projekter, som Roadpricing ville kræve (der er denne gang dog erfaring at trække på hos Sund & Bælt fra vejafgifter på tunge køretøjer). Samtidig skønner rapporten fra DTU også, at der er store omkostninger forbundet med at drifte en landsdækkende km-baseret Roadpricing model.

Der er også andre muligheder for at indrette beskatningen af motorkøretøjer på en måde, der i højere grad adresserer de samfundsmæssige omkostninger ved kørsel og sikrer staten et provenu fra det stigende antal elbiler, som i dag er underbeskattet som følge af diverse afgiftslempelser.



Aktuelle udfordringer ifølge branchen

Lovgivning og afgifter på bilområdet fastlægges af politisk flertal med støtte fra embedsfolk fra ministerier. Motorstyrelsen forvalter bilafgifterne, mens Skattestyrelsen forvalter beskatning af fri bil. Kommissioner til at undersøge bilafgifterne består som regel af forskere og akademikere, der typisk beder om input fra interesseorganisationer, der også består af akademikere.

Lovgivning og afgifter på bilområdet er formet af de forskellige politiske aftaler, og den stigende handel på tværs af grænser bringer sammen med den grønne omstilling og EU-regler ekstra kompleksitet ind på området. Bilbranchen skal i dag navigere i så komplekse regler og afgifter, at større selskaber i dag har medarbejdere til at håndtere henholdsvis compliance og afgifter.

Kompleksiteten på området giver en høj risiko for at lave fejl, som koster penge. Derfor er der et stort ønske fra aktører i bilbranchen om at regler på motorområdet forenkles.

I de senere år har Motorstyrelsen forøget fokus på regelefterlevelse, mens der er lukket for fysiske Motorekspeditioner og muligheden for at få udleveret RAK koder (som skal bruges til registrering af bilen i DMR)

ASG Digital har rakt ud til alle kunder med et spørgeskema og interviewet enkelte større kunder for at få et indblik i deres holdning til og viden om Motorstyrelsen, Motorregisteret (DMR), afgiftsniveau og lovgivning mv

Der har været dialog med andre interessenter som f.eks. Motorstyrelsen, Skatteankestyrelsen, Aarhus kommune og flere interesseorganisationer omkring konkrete problemstillinger.

Emner for interviews var:

- Det Digitale Motorregister (DMR)
- Registreringsafgiften
- Rammer for leasing
- Generelle krav
- Samarbejdet mellem skatteforvaltning og bilbranche

Holdninger i bilbranchen

Der er hos respondenterne grundlæggende opbakning til registreringsafgiften, Motorstyrelsen og Det digitale Motorregister. Flertallet har intet ønske om at afgifter fjernes, men der er til gengæld nogenlunde enslydende budskaber fra alle aktører om at det nuværende afgiftssystem er for komplekst, tungt at arbejde med og uigennemsigtigt.

Der er hos alle aktører et stort ønske om regelforenkling af både registreringsafgifterne, værdifastsættelse af køretøjer og forvaltning af leasing.

Det Digitale Motorregister (DMR)

Systemet opfattes grundlæggende som velfungerende, selvom det beskrives som et tungt og ufleksibelt system.

Særligt efterspørges lettere adgang til data fra Motorregisteret via et såkaldt API, så virksomhedernes egne systemer kan trække på data fra Motorregisteret.

Systemet opfattes som driftsstabilt, hvilket er vigtigt, da det er afgørende for at kunne registrere biler. Derfor efterlyser nogle aktører også hurtige besked fra Motorstyrelsen i forbindelse med forstyrrelser i driften.

Nogle af udfordringerne med Motorregisteret skyldes udfordringer med data, som fx:

- Mangler i eller forkerte data ifb med oprettelse af brugt importerede biler (hvor ansvaret for synshaller ligger hos Færdselsstyrelsen)
- Forskellige nypriser på samme køretøj – som f.eks. kan være en nypris ved første registrering, en genberegnet nypris og en markedsdannende nypris i forbindelse med senere værdifastsættelser.
- Forskellige forbrug afhængig af målenorm – NEDC, NEDC2, WLTP, afgiftsmæssigt forbrug og beregnet forbrug (for plug-in hybrider).
- Manglende data på udstyr (som ikke findes i Motorregisteret).

Registreringsafgiften

Registreringsafgiften opleves som kompleks og uigennemsigtig. Der er udbredt frustration over, at registreringsafgiften giver anledning til spekulation og usikkerhed. Særligt beregning af registreringsafgiften på brugte biler anses som svær at gennemskue, da der skal anvendes en historisk nypris, som oftest er svær at finde.

Kun få i branchen ønsker at fjerne registreringsafgiften, som jo også betales af kunderne. Faktisk ser flere aktører i branchen registreringsafgiften som et værn mod konkurrence fra udenlandske selskaber. Desuden er håndtering af forholdsmæssig registreringsafgift en vigtig ydelse for mange leasingselskaber sammen med levering af kapital, håndtering af køretøjer og rådgivning af kunder.

Men der er et stort ønske om mere gennemsigtighed omkring beregning af afgiften, og gerne mere teknisk baserede bilafgifter for at reducere usikkerhed og spekulation. Eller et simpelt digitalt system, som giver en retvisende afgift i alle tilfælde. Komplexiteten i registreringsafgiften er steget i de seneste år som følge af den seneste omlægning af bilafgifter, den grønne omstilling og den stigende handel på tværs af grænser.

Konkret nævnes nyprisen ved beregning af afgiften på brugte køretøjer og værdifastsættelse af køretøjer med lille udbud i Danmark, som de største udfordringer.

Rammer for leasing

Der er stor forståelse hos leasingselskaber for at der skal være regler på leasingområdet, som er til glæde for alle seriøse parter.

Men mere fleksibilitet ift registrering og leasingaftale, mere vejledning, bedre systemer og mere fleksibilitet omkring ”markeds-mæssige vilkår” er konkrete ønsker fra leasingselskaber. Når en specialbil er nedskrevet til under markedsværdi, så giver det ikke meget mening at nedskrive yderligere på køretøjet. Enkelte eksklusive biler, som ikke bruges i det daglige, kan endda stige i pris.

Leasing omfatter flere aktører og leasingselskaberne er typisk den mest professionelle part, mens leasingformidlere og leasingtagere ikke har samme opmærksomhed på regelefterlevelse. Så der ser ud til at være et behov for at samle og synliggøre regler på leasingområdet, så der kommer mere gennemsigtighed.

Generelle krav

Der er forståelse og accept af mange krav som følge af GDPR, kreditværdighedsvurdering, hvidvask, ESG mv. Da branchen møder de stigende krav med ansættelser på området og mere automatisering, så vil den stigende mængde af forskellige krav medvirke til at konsolidering i bilbranchen, hvor antallet af mindre virksomheder kan forventes at falde.

Der er dog lidt frustration over, at frister fra Motorstyrelsen ofte er fx 14 dage og nogle gange sendes op til ferie, mens Skatteforvaltningen selv kan være flere måneder om at behandle mere komplekse og omfattende sager.

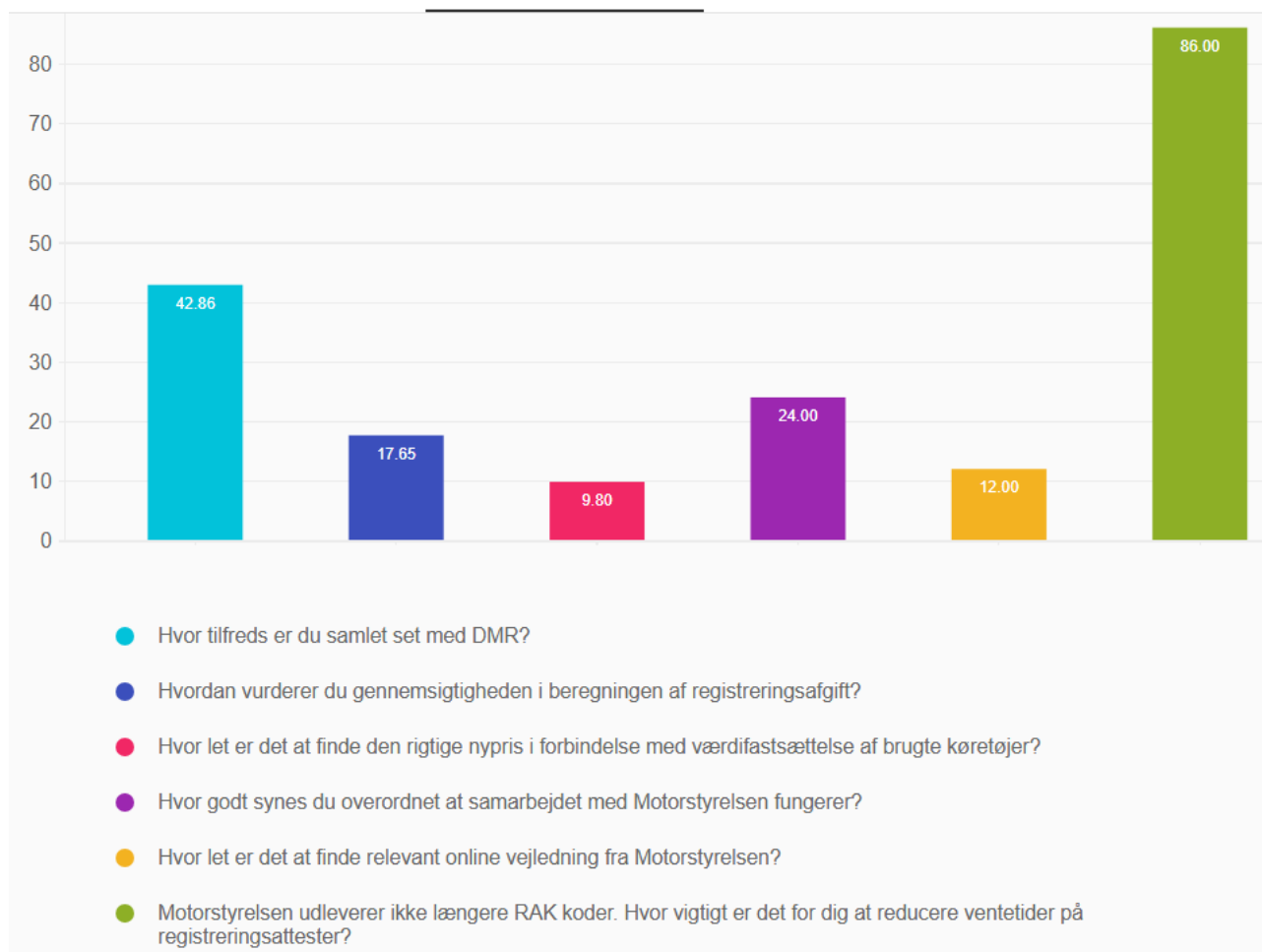
Samarbejdet mellem skatteforvaltning og bilbranche

Der fortælles om en udvikling med forringelser ift service og fleksibilitet hos Motorstyrelsen, mens kontroltrykket opretholdes, fokus på regelefterlevelse på flere områder vokser og grænser testes i forvaltningen.

Der hos nogle aktører frustration over manglende dialog, og en oplevelse af at virksomhedens synspunkter bliver ignoreret. Der er et generelt ønske om mere vejledning og dialog mellem skatteforvaltningen og branchen, samt en opfattelse af, at politikerne burde kigge på at gøre reglerne enklere og mere gennemsigtige fremfor at forøge kontroltrykket, når en enkeltsag rammer medierne.

Der berettes dog også om konkrete medarbejdere hos Motorstyrelsen, der yder en høj service og strækker sig langt for at løse et konkret problem.

Et spørgeskema med 46 respondenter fra brancheaktører giver lave scorere på gennemsigtighed, nypris og vejledning, samt et stort ønske om en løsning med adgang til RAK koder eller en digital registreringsattest. Modtagere af nyhedsbrev hos ASG har haft mulighed for at svare på spørgeskemaet.



Tilliden til myndigheder og politikere har også lidt skade som følge af loven om vanvidskørsel, hvor man kan miste sit køretøj, fordi en tredjepart (føreren) ikke overholder færdselsloven. Den betyder i praksis, at den private ejendomsret tilsidesættes. Ejer af køretøjer skal efterfølgende gøre krav gældende overfor føreren af bilen – eventuelt via domstolene – og håbe, at føreren har betalingsevne nok til at betale for køretøjet.

Formulering om ”Eventuelt strafansvar” i forbindelse med pristjek af værdifastsættelser giver også frustration, når virksomhederne som udgangspunkt forsøger at efterleve reglerne. Et typisk eksempel er anvendelse af en genberegnet nypris i forbindelse med en efterfølgende værdifastsættelse, der tilsidesættes at Motorstyrelsen ved et pristjek, hvor Motorstyrelsen anvender en noget højere anmeldt standardpris fra et lukket system, som virksomheden ikke har adgang til.

Hensigten med den oprindelige lovgivning fra 2017 var, at et køretøj skulle genberegnes med udgangspunkt i markedet på tidspunktet for genberegningen, så den genberegnete nypris afspejler markedet på det tidspunkt. Nogle virksomheder tror derfor, at anvendelse af en genberegnet nypris lever op til reglerne ved beregning af registreringsafgiften på en brugt bil.

Motorstyrelsen anvender ved et pristjek ofte en standardpris, som virksomheden så skal lede efter konkrete holdepunkter for at tilsidesætte – hvilket nogle gange kan lade sig gøre med adgang til tilstrækkelige data.

Nogle konkrete ønsker fra aktører er:

1. Reduktion af kompleksitet i afgifterne for at give mere gennemsigtighed.
2. Enklere måde at beregne registreringsafgiften på brugte køretøjer.
 - a. Konkret at den gældende metode med anvendelse af en historisk nypris enten ændres eller forbedres.
3. Mulighed for at anvende annoncer fra udenlandske databaser for give et bedre sammenligningsgrundlag for lidt mere specielle biler.
 - a. Det ville reducere muligheden for at påvirke handelsprisen gennem annoncer på biler, der prissættes ude af trit med markedet.
4. Sikkerhed i forhold til beskatning af fri bil.
5. Drop unødvendig administration som genberegning af varebiler og elbiler under afgiftsgrænsen.
6. Mere fleksibilitet i håndtering af leasingkøretøjer omkring ophør og opstart af aftaler.



Katalog over forslag til reform

Det er generelt et stort ønske i bilbranchen at gøre bilafgifter mere teknisk baserede og på sigt afvikle den værdibaserede registreringsafgift, som er både kompliceret og meget progressiv. Samtidig er der et ønske blandt mange trafikforskere om at lade bilbeskatning være mere afhængige af de samfundsmæssige omkostninger forbundet med kørsel.

Forslag i rapporten skal ses som et første skridt i retning af en mere teknisk baseret beskatning af køretøjer. De er lavet med udgangspunkt i forskellige brancheaktørers input til forslag, som vil gøre beskatningen af motorkøretøjer enklere at administrere for både branchen og skatteforvaltningen.

Der er taget udgangspunkt i følgende:

- Statens provenu fra motorområdet skal som minimum stabiliseres på samme niveau som i 2025, dvs. mindst 27 mia. årligt svarende til gennemsnitligt ca. 700 kr./mdr. pr. køretøj.
- Omkostninger til produktion af elbiler forventes fortsat at være højere end for fossile biler som følge af et større materialeforbrug. Elbiler skal derfor fortsat favoriseres afgiftsmæssigt, så den grønne omstilling af transporten kan fortsætte uhindret i Danmark. Men den afgiftsmæssige fordel skal langsomt reduceres.
- Forvaltningen skal forenkles, så det bliver lettere at forvalte for skattemyndighederne, lettere at administrere for bilbranchen og lettere at forstå for den enkelte borger.
- Der skal i højere grad tages udgangspunkt i de samfundsmæssige omkostninger forbundet med kørsel. Herunder vejslid, luftforurening og trængsel.
- Der tages højde for den store forskel i de samfundsmæssige omkostninger ved kørsel i by- og landområder.
- Den enkelte bilist skal ikke opleve en større omvæltning af sin biløkonomi.

Ved de konkrete forslag vil der være et overordnet økonomiske estimat på provenueffekt.

Skønnet tidsforbrug til systemmæssig opdatering ved en reform af bilafgifter baseret på dialog med Motorstyrelsen og vurdering fra rapport om Roadpricing:

- Ændring i satser → 1-2 uger
- Nye satser som fx en vægtafgift → 6-9 måneder
- Nye systemer som fx Roadpricing → 2-6 år (afhængig af model og kompleksitet)

Registreringsafgift personbiler

Registreringsafgiften har tidligere givet over 20 mia. kroner årligt i statskassen, men provenuet er som følge af indregistrering af mange elbiler og eksport af fossile biler faldet til godt 5 mia. kr. i 2025. Som følge af den stigende udbredelse af elbiler og eksporten af fossile biler i 2026, skønnes statens provenu at falde til under 4 mia. kroner i 2026. En forenkling af satserne med en reduceret progressivitet vil ikke have den store effekt på statens provenu og er derfor oplagt at gennemføre nu.

Der er lagt til grund, at:

- Der fortsat skal være et progressivt element i registreringsafgiften af fordelingsmæssige hensyn, men i mindre omfang.
- Elbiler kan bære et afgiftsniveau tilsvarende det aktuelle niveau på 60% for elbiler med en nypris over ca. 419.000 kr. (niveauet i 2026)
- Afgiften holdes i ro i 2027, hvor biler med første registrering i Danmark skal betale vejafgift, og bundfradraget nedsættes 10.000 kr. årligt fra 2028.
- Provenuet holdes på 3-4 mia. kroner årligt (som skønnes at være niveauet i 2026)
- Systemet gøres lidt enklere og mere stabilt.

Tabel 24: Forslag til nye afgiftssatser for registreringsafgiften på personbiler

	2025	2026	F2027	Fremover
Laveste sats	25%	25%	0%	0%
Mellemste sats	85%	85%	70%	70%
Højeste sats	150%	150%	120%	120%
Lav skalaknæk	72.900	76.400	85.000	85.000
Højt skalaknæk	226.500	237.400	237.400	Satsreguleret
Bundfradrag alle	24.300	25.500	0	0
Indfasning nulemission	40%	40%	50%	50%
Indfasning lavmission	65%	68%	80%	80%
Bundfradrag nulemission	165.500	161.300	150.000	-10.000 kr. årligt*
Bundfradrag lavmission	45.000	43.000	40.000	-5.000 kr. årligt

*Ned til 50.000 kr. i 2037, hvor det fastholdes.

CO₂ tillæg fastholdes. Der vil gradvist komme lidt mere registreringsafgift på elbiler gennem reduktion af bundfradrag. Jævnfør afsnittet omkring bilbeskatning i Skatteøkonomisk Redegørelse 2018 (figur 1.11 og tabel 3.2), så vil en sænkning af den høje sats have en høj grad af selvfinansiering på 66% som følge af dynamiske effekter. En lavere sats for registreringsafgiften vil også reducere afgift retur i forbindelse med eksport af brugte køretøjer.

Argumentet for at fastholde registreringsafgiften på alle køretøjer, er at den i praksis gør det sværere for f.eks. tyske forhandlere at sælge let brugte direkte til danske slutbrugere. Hvis registreringsafgiften fjernes på elbiler, så vil en elbil mindst 6 måneder gammel kørt mindst 6.000 km kunne sælges i Tyskland til en dansker med den tyske moms på 19%. Dvs. en let brugt elbil som i Danmark, som i Danmark ville koste 500.000 kr., koster kun 476.000 kr. i Tyskland pga. den lavere moms. Det kunne give betydelig grænsehandel af biler, som både ville give et momstab for den danske stat og medføre udflytning af arbejdspladser.

Registreringsafgift varebiler

I 2025 havde 2 ud af 3 varebiler en totalvægt på over 3 tons, som begrænsede registreringsafgiften til maksimal 47.000 kr. - også efter en eventuel genberegning.

Samtidig kan varebiler med en totalvægt op til 3 tons blive hårdt ramt en genberegning, da markedet ofte ikke er særlig stort og afgiften først beregnes med udgangspunkt i bilens pris inkl. moms, hvorefter handelsprisen ved en værdifastsættelse skal opgøres inkl. moms.

Der eksisterer således en skævvridning til ugunst for de lette og mest miljømæssige varebiler på et område, hvor den samlede provenueffekt for staten er lille.

Tabel 25: Forslag til nye afgiftssatser for registreringsafgiften på varebiler

	2025	2026	F2027	Fremover
Lav sats	0%	0%	0%	0%
Høj sats	50%	50%	40%	40%
Skalaknæk	84.000	88.100	150.000	150.000
Bundfradrag alle	33.600	35.200	0	0
Indfasning nulemission	40%	40%	50%	50%
Indfasning lavmission	65%	68%	80%	80%
Bundfradrag nulemission	77.500	76.000	75.000	-2.500 kr. årligt*
Bundfradrag lavmission	45.000	43.000	40.000	-5.000 kr. årligt
Maks afgift	47.000	47.000	50.000	Satsreguleres

*Ned til 50.000 kr. i 2037, hvor det fastholdes.

CO₂ tillæg fastholdes jævnfør gældende lovgivning.

Genberegning af varebiler

I 2025 havde 2 ud af 3 varebiler en totalvægt på over 3 tons, som begrænsede registreringsafgiften til maksimal 47.000 kr. - også efter en eventuel genberegning.

Samtidig kan varebiler med en totalvægt op til 3 tons blive hårdt ramt en genberegning, da markedet ofte ikke er særlig stort og afgiften først beregnes med udgangspunkt i bilens pris inkl. moms, hvorefter handelsprisen ved en værdifastsættelse skal opgøres inkl. moms.

Der eksisterer således en skævvridning til ugunst for de lette og mest miljømæssige varebiler på et område, hvor den samlede provenueeffekt for staten er lille. Det er ikke hensigtsmæssigt og bør derfor fjernes. Finansiering findes ved at hæve den maksimale afgift på varebiler med en totalvægt over 3 tons fra 47.000 kr. til 50.000 kr.

Registreringsafgiftslovens § 9 a. "For nye **køretøjer**, som er eller efter deres anvendelse kunne være omfattet af § 3 b ..." ændres til "For nye **personbiler**, som er eller efter deres anvendelse kunne være omfattet af § 3 b ...".
Dermed droppes genberegning af varebiler og motorcykler.

Registreringsafgift motorcykler

Tabel 26: Forslag til nye afgiftssatser for registreringsafgiften på motorcykler

	2025	2026	F2027	Fremover
Laveste sats	25%	25%	0%	0%
Mellemste sats	85%	85%	70%	70%
Højeste sats	150%	150%	120%	120%
Lav skalaknæk	22.500	23.500	15.000	15.000
Højt skalaknæk	76.200	79.800	Satsreguleret	Satsreguleret
Indfasning nulemission	40%	40%	50%	50%
Eldre nye nulemission	104.000	102.900	100.000	-5.000 kr. årligt*

*Ned til 50.000 kr. i 2037, hvor det fastholdes.

Værdifastsættelse af køretøjer

Værdifastsættelse af køretøjer handler om at finde en afgiftspligtig værdi på et køretøj med udgangspunkt i markedet, så registreringsafgift og beskatning af køretøjet afspejler køretøjets faktiske markedsværdi.

I løbet af 10 år er omfanget af værdifastsættelse af køretøjet vokset kraftigt. Det skyldes især indførsel af kravet om genberegning af køretøjer i 2017 og den voksende import/eksport af brugte biler. Men køretøjer skal også værdifastsættes ved genregistrering af køretøjer, som har kørt på forholdsmæssig leasingafgift, samt i nogle tilfælde ved udløb af en leasingaftale.

Det er forhandlere og leasingselskaber, som selv laver værdifastsættelse af køretøjerne, mens Motorstyrelsen værdifastsætter biler til eksport, vejledning og pristjek på 15% af alle værdifastsættelser.

ASG Digital tilbyder et IT-system til værdifastsættelse af køretøjer tilsvarende f.eks. Auto IT, der udbyder systemet "Estimetic", som anvendes af skatteforvaltningen. Motorstyrelsen og Skatteanstalten har også mange ansatte på området og derfor stor viden omkring værdifastsættelse.

Da biler sjældent er ens og sælges til forskellige priser afhængig af markedssituationen, så er der et element af skøn i værdifastsættelse, men ”Den juridiske vejledning” fra SKAT giver vejledning og retningslinjer på området. Der er dog også knaster på området:

Værdifastsættelse af specialbiler

Men et voksende udbud af modeller og stadig flere elbiler på markedet, så bliver det stadig sværere at finde sammenlignende annoncebiler på det danske marked for især specialbiler. Der sættes prislejet ofte af få køretøjer, som reelt udbydes til leasing, hvorfor udbudsprisen inkl. afgift ikke anvendes i praksis.

Derfor ville det være hensigtsmæssigt at kunne bredere end det danske marked i situationer, hvor det danske marked ikke rækker. Det kunne være store udenlandske databaser som f.eks. Mobile.de og Autoscout.de.

Hvis man vil værdifastsætte fx en Ferrari 360 fra 2004, så findes der maj 26 én sammenlignelig bil på det danske marked fra 2002 til 1,4 mio. kr., mens der findes 44 tilsvarende biler på Mobile.de med registrering fra 2003 til 2005, og mange biler fra 2004 i prislejet 75-90.000 Euro.

Da biler uden afgiftsindhold er lettere at sælge på tværs af grænser, mens biler med et afgiftsindhold er begrænset til det danske marked, så bør der ved anvendelse af køretøjer uden afgift fratrækkes fx 15% svarende til det afgiftsmæssige fradrag ved eksport af køretøjer. Fradraget kunne eventuelt være mindre, når køretøjer er nyt og stige med køretøjets alder, da værdien af det afgiftsmæssige indhold vurderes at falde med alderen.

Nypris ved værdifastsættelse af brugte køretøjer

Den gældende lovgivning på området blev indført med L42 i 2007 med henblik på at efterleve EU-regler og blev på daværende tidspunkt af Skatteministeriet vurderet som en regelforenklung. I det nuværende marked, præget af flere afgiftskategorier og volatile nypriser – særligt på elbiler – er det imidlertid blevet vanskeligt for aktører i branchen at fastsætte en retvisende nypris.

Dette skyldes især, at der i henhold til SKM.2014.427.HR skal fastlægges en historisk nypris inklusive fabriksmonteret ekstraudstyr samt de på registreringstidspunktet gældende afgifter. I praksis kan retvisende historiske nypriser være vanskelige at finde.

Reglerne fremgår af registreringsafgiftsloven (REGAL) § 4, stk. 6, hvorefter værdien skal fastsættes ved sammenligning med et tilsvarende køretøj, der er afgiftsberigtiget som nyt. Den afgiftspligtige værdi for sådanne køretøjer kan, med de rette værktøjer, findes i DMR, men processen er ressourcekrævende og kræver data fra flere kilder.

Efter REGAL § 9 har importører mulighed for at anmelde nypriser på køretøjer inklusive udstyr og avance. Disse priser registreres i systemet standardpriser.dk, som imidlertid er et lukket system med adgang begrænset til importører, DBI IT og skatteforvaltningen. Selvanmeldere og

importører af brugte biler har således ikke adgang. Da sidstnævnte må anses som konkurrenter til importører af nye biler, så har importører af nye biler ingen interesse i at gøre adgang til retvisende nypriser lettere for andre aktører.

Nyprisen ved første registrering afspejler ikke nødvendigvis den anmeldte nypris. Det følger dog af REGAL § 8, at der skal være en samlet avance på mindst 9 % til importør og forhandler. Der kan desuden eksistere flere standardpriser for samme køretøj (jf. SKM.2024.427.LSR), og anvendelsen heraf kan afhænge af, om importøren er interesseforbundet med producenten. I sådanne tilfælde kan der være tale om lokale salgsselskaber, hvor avancen i realiteten tilfalder producenten, under hensyntagen til gældende transfer pricing-regler.

Nypris	Beskrivelse
Nypris ved første registrering	Den værdi et nyt køretøj afgiftsberigtiges til i DMR ved første registrering.
Vejledende detailpris	Den offentligt tilgængelige nypris for et køretøj
Anmeldt nypris	Den pris et køretøj anmeldes til i standardpriser.dk
Genberegnet nypris	Tilbagediskonteret nypris efter genberegning af et køretøj

Fortolkningen af lovgivningen sker i praksis gennem afgørelser og domme, og den afgiftspligtige værdi på nye biler har været svingende siden afskaffelsen af standardprissystemet i 1996.

Nypris eksempel	Premium elbil modelår 2024 – registreret august 2023
Nypris ved første registrering	573.127 kr. (leasingselskab)
Gennemsnit i DMR	632.604 kr. (tilsvarende køretøjer, detailsolgt H2 2023)
Vejledende detailpris	750.000 kr. (inkl. lev 2023) / 706.377 kr. (inkl. lev. 2024)
Anmeldt nypris	807.412 kr. (standardpriser.dk)
Genberegnet nypris	573.127 kr. (uændret efter genberegning af leasingselskab)

Kilde: Motorregisteret og BMW.dk

Motorstyrelsen begyndte omkring 2019/2020 at anvende den anmeldte standardpris som nypris i forbindelse med værdifastsættelse af brugte køretøjer. Den praksis blev stadfæstet med dommen SKM2022.570.BR. i byretsdommen fra november 2022 vedrørende værdifastsættelsen af en BMW X5 – i en periode med ekstraordinært høje bilpriser som følge af forsyningsproblemer efter COVID-19 – fik skatteforvaltningen medhold i at anvende den anmeldte nypris fra standardpriser.dk. Det medførte en højere registreringsafgift end den af klager anvendte nypris.

Den 13. januar 2023 reducerede Tesla nyprisen markant på flere modeller, hvilket medførte et generelt fald i bilpriserne på elbiler. Flere forhandlere importerede herefter brugte Tesla-modeller fra 2022 uden at tage højde for, at det er nyprisen på tidspunktet for første registrering, der skal anvendes. Konsekvensen var, at der i praksis skulle pålægges registreringsafgift på brugte køretøjer, selv om identiske nye køretøjer var uden afgift.

Den afgiftsmæssige betydning af nyprisen på en elbil

En importør af brugte biler køber 2 identiske elbiler i udlandet og importerer dem til Danmark. Samme mærke, model, variant, drivlinje, årgang, ekstraudstyr, farve, og km-tal. Begge biler har derfor den samme handelspris ved værdifastsættelse inden registrering i Danmark. Men den ene bil er registreret en måned før den anden bil, og nyprisen på den konkrete model blev reduceret med 100.000 kr. i Danmark på netop det tidspunkt.

Når der laves en værdifastsættelse på et køretøj, så findes handelsprisen ved at finde data og udstyr på det individuelle køretøj og sammenligne med identiske køretøjer i markedet som beskrevet i vejledninger og bekendtgørelser. Afgiften bliver forskellig, da nyprisen skal tage udgangspunkt i den historiske nypris på tidspunktet for første registrering, selvom bilerne er identiske på alle andre områder og registreret med få ugers mellemrum.

Tabel 27: Registreringsafgift på identiske elbiler med forskellig nypris

	Nypris DKK	Handelspris DKK	Afgift DKK
Bil 1	500.000	250.000	15.138
Bil 2	400.000	250.000	0

Kilde: egne beregninger

På elbiler kan historiske nypriser på tilsvarende køretøjer i praksis betyde mere for registreringsafgiften end den individuelle beregning af handelsprisen på det konkrete køretøj.

Udvalgte afgørelser og domme på området

I 2024 traf Landsskatteretten afgørelse i sagen SKM.2024.412.LSR vedrørende en VW Passat med otte forskellige standardpriser fra 302.396 kr. til 424.479 kr. Her blev både de laveste flådepriser og den af Motorstyrelsen anvendte standardpris tilsidesat, og i stedet blev den vejledende detailpris på 375.855 kr. oplyst af importøren anvendt.

I 2025 fastslog Vestre Landsret i sagen SKM.2025.557.VLR, at den vejledende nypris kan fastsættes på et skønsmæssigt grundlag. Retten udtalte samtidig, at standardprisen som udgangspunkt anvendes, medmindre der er konkrete holdepunkter for, at den ikke er markedsdannende.

Samme år begyndte Motorstyrelsen at offentliggøre lister over nypriser for udvalgte køretøjer til brug ved værdiansættelse. Disse lister er tilgængelige for brancheaktører efter henvendelse.

Når Motorstyrelsen anvender anmeldte standardpriser, der overstiger både vejledende priser og de faktiske afgiftsberigtigede værdier, kan en veldokumenteret klage til Motorankenævnet eller domstolene ofte føre til en alternativ, skønsmæssigt fastsat nypris baseret på officialprincippet og gældende retspraksis.

Mulige ændringer af gældende regler

Den nuværende situation må anses for utilfredsstillende for både skatteforvaltningen og bilbranchen. Selvom lavere afgiftssatser kan reducere betydningen af nyprisen, er der behov for bedre overensstemmelse mellem lovgivning og praksis. Dette kunne eksempelvis ske ved en justering af REGAL § 4, stk. 6 ved at tilføje *”eller hvad tilsvarende køretøjer udbydes til i markedet”*, samt ved etablering af en central og åben database med vejledende priser indberettet af importørerne.

Alternativt kunne der udvikles en ny og enklere metode til beregning af registreringsafgiften for brugte køretøjer, hvor historiske nypriser ikke indgår. Det kunne gøres ved at sænke satser nævnt i REGAL § 4 stk. 6 med:

- 1% de første 36 måneder fra køretøjets registrering
- 0,5% fra måned 37 til måned 120,
- hvorefter satserne fastholdes på 22% af niveauet for en ny bil.

En sådan løsning ville indebære en væsentlig regelforenkling og reducere de administrative byrder for både myndighederne og branchen. Det ville også betyde, at afgiften ville blive beregnet efter den aktuelle markedsværdi på det individuelle køretøj og ikke efter hvad andre tilsvarende køretøjer blev udbudt til på tidspunktet for køretøjets første registrering.

Bagatelgrænse

Der findes en politisk målsætning om, at Motorstyrelsen skal kontrollere 15% af værdifastsættelser foretaget af branchen selv. I forbindelse med personalereduktioner ultimo 2025 blev det samtidig aftalt, at biler uden afgiftsindhold ikke længere skal indgå i puljen.

Når registreringsafgiften ændres for at køretøj på forholdsmæssig afgift, som er over 3 år gammel og kører på en leasingaftale med f.eks. 6 måneders løbetid, så giver en ændring i afgiften på f.eks. 2.000 kr. en ændring i leasingafgiften på blot 60 kr.

Det ville være hensigtsmæssigt med en bagatelgrænse på fx 100 kr., hvor Motorstyrelsen ser bort fra små afvigelser i registreringsafgiften ved især leasingkøretøjer.

Forhøjelse af de periodiske afgifter

Efter de gældende regler betaler elbiler den laveste sats for ejerafgiften på 460 kr. halvårligt (2026 niveau). Det gælder uanset bilens vægt og energieffektivitet. Da elbiler som følge af batteriet er væsentligt tungere end tilsvarende fossile biler, så giver de et større slid på vejene.

Ifølge data fra Danmarks statistik (fra 2025), så vejer 90% af alle benzinbiler op til 1.400 kg, mens 86% af elbilerne vejer over 1.600 kg. En progressiv vægtafgift vil både adressere samfundsmæssige omkostninger til vejslid og reducere den afgiftsmæssige forskelsbehandling af elbiler og fossile biler.

Tabel 28: Egenvægt på personbiler i Danmark fordelt på drivlinjer (samme som tabel 5)

Bestand 2025	Benzin	Diesel	El	Pluginhybrid
Egenvægt	1.747.652	645.131	344.439	127.565
Op til 1.000 kg	41,9%	2,6%	0,4%	0,0%
1.001-1.200 kg	29,3%	22,1%	1,8%	0,0%
1.201-1.400 kg	19,8%	28,1%	3,3%	0,4%
1.401-1.600 kg	6,9%	25,5%	8,5%	23,8%
1.601-1.800 kg	1,4%	11,7%	20,8%	43,6%
1.801-2.000 kg	0,4%	3,3%	27,8%	16,1%
Over 2.000 kg	0,3%	6,4%	37,2%	15,9%

Kilde: Danmarks Statistik (BIL10) – opgjort 1. januar 2025 – 3 højeste værdier markeret med fed skrift

Vægtafgiften kunne indrettes som i nedenstående tabel, som vil give en moderat beskatning af lette fossile biler (som beskattes på anden vis), samt en noget højere beskatning af de tunge elbiler. Man kunne anvende enten køreklar vægt (som fremgår af Motorregisteret) eller egenvægt (som er køreklar vægt fratrukket 125 kg til fører og væsker op til 2.500 kg):

Tabel 29: Forslag til satser for vægtbaseret vejafgift

Vægt kg	Øre/kg	Halvårlig vejafgift DKK	Fx en fast sats DKK
Op til 1.000	30	Op til 300	300
1.001-1.200	40	300 – 380	380
1.201-1.400	50	380 – 480	480
1.401-1.600	60	480 – 600	600
1.601-1.800	70	600 – 740	740
1.801-2.000	80	740 – 900	900
2.000-2.500	100	900 - 1.400	1.200
Over 2.500	120	Fra 1.400	1.600

Indførsel af en vejafgift baseret på bilens vægt ville også give hjemmel i EU-retten til at indføre en vignet ordning for udenlandske køretøjer, som findes i flere andre lande.

Af systemmæssige årsager kan en vægtafgift indføres, så den gælder for køretøjer med første registrering i Danmark fra 1. januar 2027, så både nye og brugt importerede køretøjer indgår.

Samt for alle køretøjer fra f.eks. 1. januar 2032, så de periodiske afgifter ensrettes for alle køretøjer på længere sigt.

Samtidig kunne udligningsafgiften på diesel bortfalde, da bestanden af dieslbiler falder med 5.000 personbiler om måneden, så bestanden af dieslbiler vil være mere end halveret i 2032. Samlet ville det kunne forenkle forvaltningen og give et årligt merprovenu på skønnet ca. 6 mia. kr. årligt i 2032 efter fuld indfasning.

Ejerafgift efter energiforbrug for elbiler

Mens der ved fossile biler er en sammenhæng mellem energiforbrug og udledning, så er det ikke tilfældet for elbiler, hvor en eventuel udledning sker ved produktion af strøm, som ikke kommer fra vedvarende energi. For elbiler er den lokale udledning altid 0 gr. CO₂/km.

Derfor kunne det give mening at erstatte den ejerafgiften for elbiler, så den betales efter bilens energiforbrug i stedet. Det fremgår af bilens CoC dokument og står også i Motorregisteret.

Satser kunne f.eks. indrettes som nedenfor, hvor satser er plukket fra benzindrevne biler:

Tabel 30: Forslag til satser for ejerafgift efter energiforbrug på elbiler

Forbrug Wh/km	Halvårligt afgift 2026 DKK
Op til 120	460
121-140	640
141-160	800
161-180	1.220
181-200	1.630
201-230	2.080
231-260	2.500
261- 300	2.910
Over 300	3.330

Nedenfor ses eksempler på populære elbiler, som aktuelt kun betaler 460 kr. i halvårlig ejerafgift. De nye satser kan anspore bilister til at vælge elbiler som er lettere og mere energieffektive, ramme de samfundsmæssige omkostninger ved kørsel og forøge statens provenu fra periodiske afgifter.

Tabel 31: Regneeksempler på ny periodisk afgift

Model	Køreklar vægt kg	Elforbrug Wh/km	Ny halvårlig Afgift DKK	Samlet DKK
Renault 5 52 kWh	1.564	150	600 + 800	1.400
Tesla Model 3 RWD	1.836	132	900 + 640	1.540
VW ID4 77 kWh	2.215	163	1.200 + 1.220	2.420
BMW i5 40 Touring	2.339	177	1.200 + 1.220	2.420
VW ID Buzz 286 hk	2.624	196	1.600 + 1.630	3.230

Implementering af en vejafgift baseret på egenvægt eller køreklar vægt, og hertil at tilføje energiforbrug for elbiler vil sandsynligvis tage ca. 6-9 måneder i Motorregisteret. I praksis ville de periodiske afgifter kunne stige fra 1. juli 2027, og det kan gælde for nye og brugte køretøjer med første registrering i Danmark fra 1. januar 2027.

Vignetordning for udenlandske lette køretøjer

Som nævnt giver en vejafgift baseret på vægt hjemmel i EU-retten til at indføre en vignetordning på udenlandske køretøjer ved kørsel i Danmark. Efter det gældende EU-direktiv om "Afgifter på køretøjer for benyttelse af veje" (2022/632) skal man dog huske at indrette prisen med lavere satser for nulemissionskøretøjer.

Kommissionen for grøn omstilling af persontransporten skønnede i "Delrapport 1" fra 2020 afsnit 5.4.1 at en sådan vignetordning dengang kunne give ca. 700 mio. årligt efter administrative omkostninger, samt at de var enkle og billige at indføre og kontrollere.

Satser kunne fx være som nedenfor, hvor der er rabat for elbiler og tillæg for varebiler:

Tabel 32: Forslag til satser for vignetordning

Periode	MC	Elbil	Personbil	VAN / minibus
1 dag	30 kr.	60 kr.	75 kr.	90 kr.
8 dage	40 kr.	80 kr.	100 kr.	120 kr.
1 måned	100 kr.	200 kr.	250 kr.	300 kr.
6 måneder	400 kr.	800 kr.	1.000 kr.	1.200 kr.

I Østrig er vignetten i dag en digital ordning, og man kunne eventuel lade Sund & Bælt forvalte en vignetordning efter samme principper og eventuelt med samme systemer. Den østrigske ordning har MC og biler (op til 3,5T) og valg mellem 1 dag, 10 dage, 2 måneder og et år.

1-dages vignet Kortet er gyldig straks!		€ 9,60	
10-dages vignet Kortet er gyldig straks!		€ 12,80	
2-måneders vignet		€ 32,00	
Årsvignet		€ 106,80	

Kilde: ASFINAG.at (priser maj 2026)



Energiafgifter på brændstof

En af de samfundsmæssige omkostninger ved kørsel er påvirkning af klimaet, som udgør ca. 12% af de gennemsnitlige samfundsmæssige omkostninger ved kørsel i en personbil. Fossile biler betaler forholdsvis høje energiafgifter på benzin og diesel, som adresserer netop klima, og som følge af nye krav fra EU (ETS2), så kan de forventes at stige yderligere i fremtiden.

Elbiler betaler til gengæld ingen elafgift til om med 2030 som følge af en politisk aftale omkring refusion. Elafgiften var i 2025 på 72 øre/kWh +moms, men den blev i forbindelse med Finansloven 2026 sænket til minimumssatsen i EU svarende til 1 øre inkl. moms i 2026 og 2027. Fra 2028 hæves den igen, medmindre der findes finansiering til at sænke den igen.

Andelen af vedvarende energi i energiproduktionen ligger ifølge Energinet ret stabilt omkring 2/3 af vores elproduktion, og den gennemsnitlige udledning pr kWh var ifølge GreenPowerDanmark på 60 gr. CO₂/ kWh i 2025. Produktion af vedvarende energi i Danmark forudsætter at solen skinner eller at vinden blæser. Det betyder, at den sidste 1/3 kommer fra andre energikilder som atomkraft (fra Sverige), biomasse, gas, kul og olie.

Derfor vil det være rimeligt at pålægge el ved ladning af elektriske biler en mindre energiafgift tilsvarende CO₂ udledningen ved produktion af el. Det kunne være f.eks. 20 øre/kWh +moms, når der fra 2028 igen skal betales elafgift.

For en gennemsnitlig bilist som kører f.eks. 1.500 km månedligt i en elbil med et forbrug på 5 kWh/km, så ville det give en merudgift på 125 kr./mdr. Da der i 2028 forventes at være 1 mio. elbiler på vejene, så ville 1.500 kr. årligt i elafgift for en bilist (inkl. moms) give et merprovenu på 1,5 mia. kroner.

Bestanden af fossile biler falder med over 10.000 køretøjer om måneden, og det vil det langsomt udhule statens provenu fra benzin og diesel, selvom der måtte komme højere satser som følge af fx ETS2 fra EU eller politiske aftaler.

Fra politisk side skal man på et eller andet tidspunkt forholde sig til, om man for elbiler vil adressere de klimamæssige omkostninger fra elbiler direkte gennem en elafgift på ladning. Det vil systemmæssigt være simpelt at indføre, da der udelukkende skal justeres på satser.

Når en dominerede lade operatør sælger strøm til fast pris uanset strømforbruget, så vil et fastprisabonnement i praksis binde en bruger til den lade operatør og reducere udnyttelsen af lade infrastruktur hos konkurrenter, der sælger strøm til markedspris. Når strøm sælges til en fast pris uanset forbrug, tidspunkt eller lokation for lader, så er der ingen/lille økonomisk incitament til at begrænse eller styre forbruget af strøm til elbilen.

Derfor kunne det være hensigtsmæssigt at indføre et krav om at DC-ladning ikke må sælges med negativt dækningsbidrag pr. kWh, medmindre der er tale om en kortvarig kampagne eller midlertidige prisudsving. Det ville tvinge ladeoperatører til at opgøre DC ladning separat og i praksis fjerne muligheden for at sælge DC-ladning i et fastprisabonnement uden øvre grænse.

Forbruget for 2 elbiler med forskellige profiler.

Bruger 1 kører ca. 4.000 km månedligt og har egen lader i husstanden. Han har et fastprisabonnement og en større elbil med et 100 kWh batteri, som kører omkring 4 km/kWh. Da bruger 1 har solceller på taget, så var det i december 2025 billigere at lade i det offentlige rum, da der var elafgift på ladning ved egen ladestander. Ladning skete derfor typisk ved kontoret, ved kunder og i forbindelse med indkøb. Da elafgiften faldt i januar 2026 blev 59% af strømmen ladet ved egen ladestander i carporten.

Bruger 2 kører ca. 1.000 km om måneden i en mellemstor elbil og bor i lejelejlighed uden adgang til egen lader. Hendes elbil med et 62 kWh batteri kører ca. 5 km/kWh, og hun lader oftest på hurtigladere i forbindelse med indkøb, eller ved AC ladere ved arbejdspladsen (3 timers begrænsning).

Tabel 33: Priser på opladning af elbiler for brugere med forskellig profil

December 2025	Forbrug hjemme	Forbrug ude	Pris
Bruger 1	86,6 kWh	846,9 kWh	877 kr.*
Bruger 2	0	200,1 kWh	638 kr.

*fastprisabonnement 799 kr. + 78 kr. i elafgift og moms ved ladning hjemme. Pris på abonnement er nu steget 50 kr./mdr.

Da produktionen af vedvarende energi svinger meget, så er det vigtigt at elbiler lader så meget som muligt som på tidspunkter med høj produktion af vedvarende energi. Det er lettest med adgang til egen lader, og den adfærd kan understøttes gennem prisen på strøm og gennem intelligente ladebokse i forbindelse med destinationsladning, hvor bruger sætter ønsket strømmængde og afgangstidspunkt.

Olie har et højt energiindhold og er billigt at lagre, hvilket giver forholdsmæssigt stabile priser, når markedet ikke påvirkes af krig i Mellemøsten. Men med skiftet til mere vedvarende energi, så afhænger prisen på el nu af hvor meget det blæser og solen skinner. På en solrig sommersøndag med blæst og lavt forbrug af strøm i erhvervslivet, så kan strøm være stort set gratis, mens strømmen på en vindstille og skyet vinteraften kan koste 3-5 kr./kWh, når man laver aftensmad i den såkaldte ”kogespids” kl. 17-21.

15% afgift som sanktion i stedet for krav om fuld afgift

Som reglerne er i dag, så risikerer et leasingselskab at skulle betale fuld afgift på et køretøj i forbindelse med fx en fristoverskridelse, hvor leasingselskabet ikke kan dokumentere, at det skyldes leasingtagers forhold, eller hvis et leasingforhold tilsidesættes.

Det betyder i praksis, at leasingselskabet skal sikre sig adgang til køretøjer og så eksportere køretøjet for at få registreringsafgiften retur. I forbindelse med eksport fratrækkes 15% af afgiften. Da kontrol af leasingforhold sker på bagkant, så kan et køretøj være solgt videre, måske endda flere gange. Hvis man ikke kan købe bilen tilbage, er der således betalt registreringsafgift på en bil, der ofte kører i udlandet.

Derfor ville det være mere hensigtsmæssigt at erstatte kravet om betaling af fuld afgift med en sanktion på betaling af 15% eller alternativt betaling af fuld afgift, hvis det ønskes af leasingselskabet.

Samme sanktion på betaling af 15% af den beregnede afgift kunne indføres i forbindelse med forkert brug af mandskabsvogne, som også er en kendt problemstilling i bilbranchen og skatteforvaltningen. Mange ansatte i byggeriet har en udenlandsk baggrund og begrænset kendskab til danske skatteregler.

Som reglerne er i dag, så bliver en afgiftsbelagt mandskabsvogn typisk eksporteret, hvorefter Motorstyrelsen refunderer 85% af den betalte afgift.

Ændring af regler ved totalskade

Hvis en ny bil med afgiftsindhold totalskades 1 uge efter ejer har betalt fx 200.000 kr. i registreringsafgift, så refunderes afgiften ikke. Tabet dækkes af forsikringsselskabet, der bagefter sælger den skadede bil bedst muligt.

Lad os sige, at bilen efter forsikringsselskabets vurdering af handelsværdien lander på 74% og dermed er lige under den såkaldte reparationsgrænse på 75% af bilens handelsværdi. Dermed er bilens afgiftsindhold ikke tabt. Bilens ejer får bilens værdi udbetalt (minus selvrisiko), og bilens sælges til et dansk værksted, som genopbygger bilen og sælger den i Danmark efterfølgende.

Så laver Motorstyrelsen efterfølgende en kontrol og vurderer at bilens handelsværdi er lidt lavere, så omkostninger til reparation nu udgør 76% af bilens handelsværdi. Dermed har bilen efter Registreringsafgiftslovens § 7 mistet sin afgiftsmæssige identitet, og den skal nu afgiftsberigtiges igen ved registrering i Danmark med udgangspunkt i den af Motorstyrelsen vurderede handelspris. Det er sælger af bilen, som hæfter for den ekstra registreringsafgift.

Det ville være rimeligt at sætte en form for grænse for, hvor meget registreringsafgift Motorstyrelsen kunne opkræve i ovenstående scenarie. Det ville også være hensigtsmæssigt at hæve grænsen for totalskade med 5% point, da reservedele til nye biler i dag som fx LED lygter mm er dyrere end tidligere.

Beskatning af fri bil

Selvom beskatning af fri bil hører under personindkomst under Skattestyrelsen og dermed ikke under bilafgifter, så vil det være naturligt at lade vilkår for beskatning af fri bil at indgå i en reform af bilafgifterne.

Beskatning af fri bil giver staten et ekstra provenu, som kommer oveni den øvrige beskatning af bilen. Skatteøkonomisk er det derfor hensigtsmæssigt ikke at sætte beskatningen så højt, at for mange brugere dropper firmabil til fordel for egen bil og skattefri kørepenge.

Beskatning af fri bil reguleres af Ligningslovens § 16 stk. 4 og består i dag af:

- Et værdielement på 22,5% af bilens værdi og
- Et miljøtillæg på 7 x bilens årlige ejer afgift (uden udligningsafgift på dieslbiler og privat benyttelse ved varevogne).

Det kunne være en fordel at reducere betydning af bilens værdi og forøge betydning af bilens tekniske egenskaber som udledning og vægt, så den på køretøjer med første registrering fra 1. januar 2027 ændres til:

- Et værdielement på 18% af bilens værdi og
- Et miljøtillæg på 6 x bilens årlige periodiske afgift inkl. ejeravgift og vægtafgift (uden privat benyttelse ved varevogne).

Eksempel med en elbil til 500.000 kr., som vejer 2,2 tons og forbruger 170 Wh/km:

Tabel 34: Regneeksempel på beskatning af fri bil med nuværende og nye satser

	2026 afgifter	Ny beskatning
Afgiftspligtig værdi	500.000 kr.	500.000 kr.
Skattepligtig værdi	112.500 kr.	90.000 kr.
Miljøtillæg	6.440 kr.	29.040 kr.
Samlet værdi til beskatning	118.940 kr.	119.040 kr.
Månedlig beskatning	9.912 kr.	9.920 kr.

De nye satser for beskatning af fri bil skal gælde for biler med første registrering i Danmark fra 1. januar 2027, som er omfattet af kravet af vejafgift, og for alle biler fra 2032.

Da miljøtillægget fylder mere i forslaget fordi vejafgiften indgår, så vil tunge biler med højt forbrug og CO₂ udledning kunne stige i beskatning,

Samtidig ville det give mere gennemsigtighed for bruger af fri bil, hvis værdien til beskatning efter genberegning ikke kunne overstige den vejledende detailpris på registreringstidspunktet. Dermed ville der komme en øvre grænse for, hvor meget beskatningen af en firmabil kan stige som følge af genberegning.

Udvikling i statens provenu fra bilafgifter

Da det nuværende system for beskatning af biler stort set ikke beskatter elbiler, så vil statens provenu fra bilafgifter vil forsætte nedad som følge af det faldende antal af fossile biler i bestanden. Den efter gældende lovgivning årlige stigning på dyrere elbiler, som blev skubbet et år med Finansloven for 2026, skønnes at kunne give en mindre stigning i registreringsafgiften fremadrettet. Faldet i provenu fra periodiske afgifter og fossile energiafgifter forventes at fortsætte.

At den stigende afgift på dyre elbiler ikke forventes at kunne give et stort løft i statens provenu fra registreringsafgiften, skyldes flere faktorer:

- 1) Fossile biler med et højere afgiftsindhold er ved at forsvinde fra salget af nye personbiler.
- 2) De fleste private husholdninger anskaffer en elbil under grænsen for registreringsafgift
- 3) Fradrag for nulemission fastlåses på 134.400 kr., så der kommer ikke registreringsafgift på køretøjer med en nypris under ca. 250.000 kr. Dvs. mange elbiler sælges fortsat uden registreringsafgift også på længere sigt.
- 4) De høje satser for registreringsafgift på fossile biler understøtter et fortsat højt niveau for eksport af brugte fossile biler, hvor afgiften refunderes.
- 5) En stor andel af elbiler med en nypris over 400.000 kr. registreres som leasingbiler, hvor der kun afregnes en mindre del af registreringsafgiften.
- 6) Både private og virksomheder har typisk et budget, hvor en højere afgift i praksis betyder mindre bil indenfor et uændret budget (se beregning i bilag)
- 7) Årlige stigninger i afgifter skaber usikkerhed, hvor noget salg fremrykkes for at spare afgift, mens salget efter stigningen i afgift risikerer at falde mere, så der kan være et nettotab i salg på køretøjer, hvor afgiften stiger.

Provenu ved reform af bilafgifter ifølge denne rapport

Forslag i denne rapport indføres overordnet i 3 trin:

Trin 1	Primo 2027 gælder nye afgifter for køretøjer med første registrering i Danmark, hvilket omfatter, nye person- og varebiler, nye motorcykler og brugt importerede køretøjer. Det skønnes at ligge lidt over 300.000 køretøjer årligt.
Trin 2	Primo 2028 reduceres refusion for elafgift ved ladning af elektriske køretøjer, så satsen for elafgift efter refusion er 20 øre + moms. Det giver et højere provenu i perioden 2028-2030 og et mindre provenu fra 2031 til 2034 (forudsat elafgiften hæves til niveauet som forudsat i gældende lovgivning).
Trin 3	Fra januar 2032 skal de nye afgiftsregler og gælde for alle køretøjer i bestanden. Fra den dato vil der kun være et system for periodiske beskatning af lette køretøjer.

Forudsætninger og beregninger for skøn af provenu findes i bilag bagest.

Statens provenu for registreringsafgift i 2026 skønnes ikke at understige 4 mia. kr. som konsekvens af de mange elbiler under grænsen for registreringsafgift og den store eksport af fossile biler, hvor afgiften returneres. At satserne justeres som foreslået i rapporten, skønnes kun at have lille betydning for provenuet fra registreringsafgiften, da elbiler fylder så meget i registreringerne og de lavere satser for dyrere biler forventes udlignet af dynamiske effekter.

Vejafgift baseret på vægt ca. 8 mia. kr. årligt i provenu efter fuld indfasning i 2032, men noget af effekten på de periodiske afgiftes udhules af færre fossile biler med høj ejerafgift i bestanden. Manglende data gør det umuligt at beregne faldet i periodiske afgifter som følge af faldet i antallet af fossile biler i bestanden.

Da implementering af nye bilafgifter forventes at strække sig ind i 2027, så kan der først forventes et reelt billede af betydningen for statens provenu fra 2028.

Tabel 35: Skønnet påvirkning af statens provenu for forslag

Skønnet merprovenu	2028	2032
Registreringsafgift	0 kr.	0 kr.
Vejafgift efter vægt	1,5 mia. kr.	8 mia. kr.
Energiforbrug elbiler	400 mio. kr.	2 mia. kr.
Vignetordning	750 mio. kr.	850 mio. kr.
Elafgift opladning*	700 mio. kr.	-3,6 mia. kr.
Beskatning af fri bil	0 kr.	0 kr.
Samlet skøn	+3,35 mia. kr.	+7,25 mia. kr.

**Det antages, at en gennemsnitlig elbil bruger 200 Wh/km og kører 18.000 km årligt, samt at der er 1 mio. elbiler i bestanden i 2028. Det lægges til grund, at elafgiften indfases jf gældende lovgivning, selvom det anses som usandsynligt.*

Der er stor usikkerhed forbundet med ovennævnte skøn, der tager udgangspunkt i en forventet udvikling for elbiler og gennemsnitsberegninger uden dynamiske effekter. Yderligere vurderes der at være stor usikkerhed for satsen for elafgift fra 2028.

Hvis udfasning af fossile biler fortsætter i det aktuelle tempo, hvilket skønnes realistisk, så svarer det til 140-150.000 personbiler om året. Det vil have en mærkbar negativ effekt på statens provenu fra energiafgifter, periodiske afgifter og registreringsafgift (ifb med eksport), som samlet kan ligge på flere mia. kroner årligt.

Roadpricing

Som nævnt tidligere i rapporten, så afspejler de aktuelle bilafgifter ikke de samfundsmæssige omkostninger ved kørsel. I byområder med kamp om pladsen, vil trængsel blive et stadig større problem, efterhånden som befolkningen vokser.

Tabel 36: Eksterne omkostninger ved kørsel på land og i byen

	Omkostninger pr km
Personbiler på landområder	37 øre
Personbiler i byområder	144 øre
Personbiler gennemsnit	70 øre

Kilde: fm.dk (Eksterne omkostninger ved kørsel, september 2024, tabel 3.4 side 20)

Når man kigger på de samfundsmæssige omkostninger ved kørsel for en gennemsnitlig bilist, så kan man opstille nedenstående simple regnskab på 2 bilister, der udelukkende kører i henholdsvis land og by:

Tabel 37: Eksterne omkostninger ved kørsel på land og i byen for en gennemsnitlig bilist

	Årlig kørsel	Omk./km	Omkostning
Opland	18.000 km	37 øre	6.660 kr.
By	18.000 km	144 øre	25.920 kr.

Kilde: egen tilvirkning

I praksis vil en bilist med bopæl på landet som regel også køre ind til byen og omvendt. Men det giver en klar indikation på, at de samfundsmæssige omkostninger ved kørsel er klart størst i byer og Roadpricing derfor bør begrænses til områder med trængsel, mens de øvrige samfundsmæssige omkostninger kan beskattes mere effektivt på anden vis.

Flertallet af danskerne er imod Roadpricing

For at høre danskernes holdning til Roadpricing, så fik vi udarbejdet en undersøgelse om den overordnede holdning til at indføre Roadpricing uden at sætte økonomi på, da afgiften pr. kørt km (eller tid) vil være et politisk valg.

Kun godt 1/3 af respondenterne kendte til Roadpricing allerede, og den andel vil naturligvis stige, når der på et tidspunkt kommer en debat om Roadpricing og den økonomiske betydning for den enkelte bilist bliver mere konkret. Der var overvejende modstand mod Roadpricing jævnfør tabellen nedenfor:

Hvad er din umiddelbare holdning til at indføre landsdækkende Roadpricing i Danmark, hvor bilister betaler for de kilometer de kører, og prisen kan variere efter tidspunkt og sted?

Tabel 38: Overordnet holdning til Roadpricing

	Andel
Meget positiv	4%
Positiv	17%
Hverken eller	21%
Negativ	24%
Meget negativ	28%
Ved ikke	6%

Modstanden mod Roadpricing var størst i husstande med bil og stigende med antallet af biler i husstanden. Unge mellem 18-29 og kvinder var mindst positiv overfor Roadpricing med henholdsvis 13% og 14% positive, mens accepten var højere hos mænd og stigende med alderen. Samme tendenser fremgår i rapporten om vejafgifter fra DTU.

Modstanden falder dog lidt, hvis Roadpricing begrænses til de større byer, som 47% er imod og 28% er positiv overfor.

De hyppigste bekymringer i forhold til Roadpricing er at det bliver for dyrt og at det rammer folk uden alternativer. Hvis bilafgifterne skal forøges, så foretrækker hovedparten af respondenterne en fast årlig vejafgift jævnfør nedenfor:

Hvilken model foretrækker du?

Tabel 39: Foretrukken form for merbeskatning af bilisme

	Andel
Roadpricing	16%
En fast årlig vejafgift	27%
Højere registreringsafgift	9%
Højere afgift på el og brændstof	7%
Ved ikke	41%

Undersøgelsen er gennemført af JYSK ANALYSE, blandt 1.033 danskere i perioden 17.-24. februar 2026 via et nationalt webpanel.

Data er efterfølgende vægtet i forhold til køn og alder i henhold til Danmarks Statistik, så resultaterne afspejler befolkningen i Danmark. Den statistiske usikkerhed er maksimalt ±3 procentpoint.

Forsøg med Roadpricing

Rapporten fra statens forsøg med Roadpricing, som er gennemført af DTU i samarbejde med Sund & Bælt, blev offentliggjort april 2026. Rapporten og en beskrivelse af forsøget kan findes her: [Vejafgiftsforsøg](#).

Undersøgelsen belyser bilisternes adfærd i forbindelse med Roadpricing, og konklusionen er klar, nemlig at en trængselsafgift er et **effektivt værktøj til at påvirke bilisters adfærd** og til at reducere trængsel, samt at det i dag er **teknisk muligt at indføre**.



Et konkret eksempel på Roadpricing

Der kan med udgangspunkt i satser fra [vejafgiftsforsog.dk](#) laves et konkret eksempel fra den virkelige verden. Eksemplet tager udgangspunkt i en enlig mor med bopæl i Malling, som arbejder som sygeplejerske på fuld tid på Aarhus Universitetshospital i Skejby og pendler 21 km på arbejde i en lille og ældre Ford Ka benzinbil. Den korteste rute går gennem Aarhus C.

Tabel 40: Tidsforbrug ved forskellige transportmidler

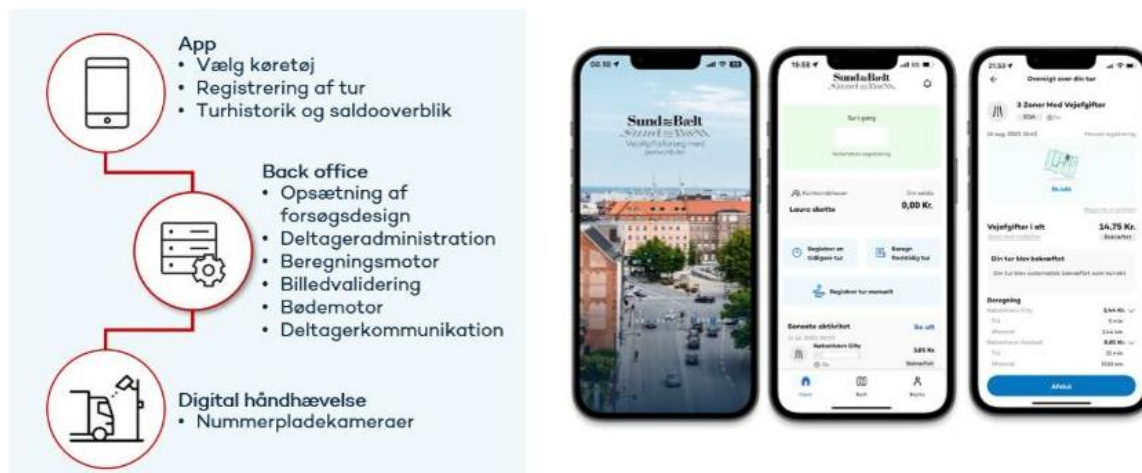
	Tidsforbrug	Bemærkning	Omkostning 1 tur
Bil	33 min	20,5 km	1,3 l benzin + øvrige omk.
Bus	1 time og 10 min	1 skift	44 kr.
Letbane	1 time og 18 min		44 kr.

Kilder: [Krak.dk](#) og [Rejseplanen.dk](#)

For hende vil et månedskort til offentlig transport være en billigere løsning end at køre i bil, men tidsforbruget diskvalificerer offentlig transport i hendes hverdag som enlig mor med fuldtidsarbejde. Hun har begrænset indflydelse på sin arbejdstid og for hende vil Roadpricing med satser fra forsøget blot være en ekstra udgift på omkring 1.000 kr. månedligt.

Mange børnefamilier vil stå i samme situation som sygeplejersken, hvor en bil er en nødvendighed for at få hverdagen til at hænge sammen, og Roadpricing derfor blot bliver en ekstra udgift.

Figur 5: Visualisering af teknisk løsning



Kilde: "Forsøg med vejafgifter for personbiler, april 2026"

Forvaltning af Roadpricing

Hvis man vil indføre Roadpricing i Danmark, så vil der blandt andet være behov for:

- Et system til at registrere kørsel for den konkrete bil – f.eks. en boks eller en App, som begge indgik i forsøget med Roadpricing.
- Et IT-system til at håndtere betaling for kørsel.
- Kameraer til at kontrollere (som Sund & Bælt allerede har i de nuværende miljøzoner).
- En betalingsmodel til at sikre betaling fra udenlandske køretøjer
- Organisation til vejledning, kontrol og gebyr ved manglende betaling.

Forsøget med Roadpricing vist, at brugere ikke var konsistente i deres brug af værktøjerne til at registrere kørslen. Der kan således forventes en del ressourcer til vejledning og kontrol ved indførsel af Roadpricing, og en boks i bilen er klart at foretrække.

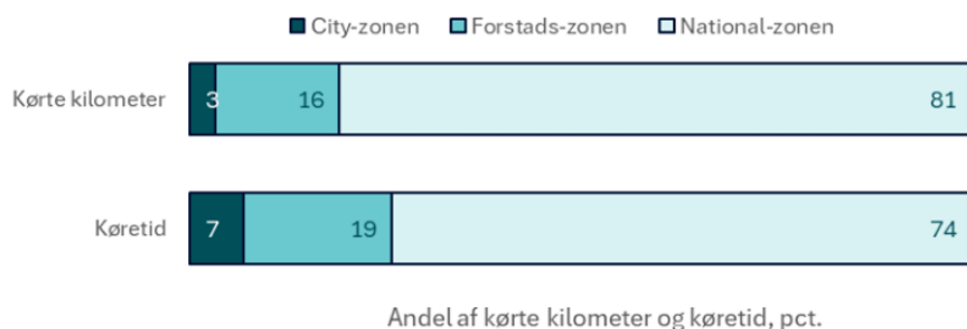
Der kan sandsynligvis findes erfaring hos både Sund & Bælt samt Rejsekortet i forhold til valg af systemer og processer. Det kan også give en indikation på omkostninger forbundet med både etablering og drift. Ifølge rapporten fra DTU om vejafgifter kan Sund & Bælts systemer til at håndtere vejafgifter for tunge køretøjer skaleres op, hvilket reducerer omkostninger og risiko markant.

Rapporten fra DTU skønner derfor at et landsdækkende system kan etableres i løbet af 5-6 år for ca. ½ mia. kroner, hvilket må anses som en lav pris for et sådant system. Ifølge professor Bent Flyvbjerg, der har skrevet bogen "Få store ting gjort", så har netop IT-projekter dog den største risiko får at overskride både budgetter og tidsplaner.

Ved en landsdækkende model med satser fra forsøget skønnes statens provenu i rapporten at være 26-33 mia. årligt, hvilket svarer til en månedlige gennemsnitlig udgift for en bilist til

Roadpricing på 800-1.000 kr. månedligt. Det ville i givet fald fordoble statens provenu fra bilafgifter som aktuelt næsten kun kommer fra fossile køretøjer.

Figur 8: Fordeling af kørsel på forsøgets tre zoner



Note: Data fra alle 2.813 deltagere i forsøget, som har registreret mindst én tur. Tur-stykker med hastigheder lavere end 5 og højere end 150 km/t er fjernet, da de ville skævvride køretid.

Kilde: DTU, Forsøg med vejafgifter for personbiler, 2026

I forsøget er kun 3% af de kørte km i City-zonen, hvor trængsel kan være en udfordring især i myldretid. Hvis Roadpricing anvendes til at reducere trængsel, så vil statens provenu derfor være begrænset. Men hvis formålet er at beskatte danske bilister, så er en landsdækkende model mest effektiv. Især da omfanget af offentlig transport er begrænset mange steder i oplandet, så bilister ikke har et reelt alternativ til bilen.

Når man kigger på regnskaber for henholdsvis Motorstyrelsen og Rejsekortet fra 2024, så brugte Rejsekortet 786 mio. kroner på lønninger, afskrivninger og andre omkostninger, mens Motorstyrelsen kun havde udgifter for 334 mio. kr. I rapporten fra DTU skønnes de årlige omkostninger til drift en km-baseret trængselsafgift at ligge i omegnen af 600 mio. årligt.

Tabel 40: Årlige omkostninger til forvaltning af bilafgifter for lette køretøjer

	Uden Roadpricing	Med Roadpricing
Motorstyrelsen*	DKK 350 mio.	DKK 320 mio.
Landsdækkende Roadpricing **	0	DKK 600 mio.
Samlet	DKK 350 mio.	DKK 920 mio.

*Udgiftsbudget for Motorstyrelsen er 344 mio. kr. på Finansloven for 2026. En forenkling af afgifter på Motorområdet skønnes at kunne reducere Motorstyrelsens omkostninger med op til ca. 10%.

**Kilde: DTU, Forsøg med vejafgifter for personbiler, 2026

Det nuværende afgiftssystem for bilafgifter må derfor anses som markant billigere at drifte end et nyt afgiftssystem baseret på Roadpricing, når den anvendte teknologi sammenlignes med Rejsekortet og med skønnet fra DTU.

Anbefalinger i forhold til Roadpricing

Stigende udfordringer med trængsel i storbyer, hvor befolkningstallet vokser, gør det oplagt at der på et eller andet tidspunkt bør indføres en eller anden form for trængselsafgift. Men det er et projekt med en betydelig stigning til statens omkostninger ved håndtering af bilafgifter, som ikke har opbakning i den brede befolkning, da betaling for kørsel kun sker ved Storebæltsbroen for private bilister.

En artikel i Jyllands Posten viser, at kun SF-overborgmesteren i København er positiv overfor Roadpricing, mens Aarhus, Aalborg og Odense klart afviser kørselsafgifter i deres byer.

Modviljen mod Roadpricing gør det ekstra vigtigt at lave en model rettet målrettet mod trængsel for at opnå accept blandt danskerne, hvis politikerne vælger at indføre Roadpricing som en del af fremtidens beskatning af biler. Samtidig kan modstanden forventes at stige, jo dyrere den enkelte bilist påvirkes af en trængselsafgift.

Samfundsøkonomisk er udfordringen, at de samfundsmæssige besparelser skal opveje de administrative omkostninger til etablering og drift, samt behovet for investering i bedre muligheder for alternativ transport. Det er svært at se, hvordan en national model skal hænge sammen i praksis, hvis der skal være en social afbalanceret prissætning af Roadpricing.

Anbefalinger til en eventuel indførsel af en trængselsafgift:

1. Undgå Roadpricing som en landsdækkende model for beskatning, da beskatning kan ske billigere med udgangspunkt i det eksisterende afgiftssystem.
2. Fokus på områder med trængsel. Som fx ringveje ved Storkøbenhavn og miljøzoner, hvor der er kameraer til kontrol. Cityzoner i rapporten om Roadpricing svarer nogenlunde til miljøzonerne.
3. Et simpelt afgiftssystem, hvor der ikke skelnes mellem mange forskellige kriterier (det gøres andre steder i afgiftssystemet).
4. Overvej simple modeller som fx nummerpladeregistrering på strækninger med trængsel (som i Norge), der er relativt billig at etablere og drifte, samt en udbredt ordning. Eller en fast pris for at køre i cityzonen i en begrænset periode.
5. Høj kvalitet af alternative transportformer i områder med Roadpricing som cykelstier, tilstrækkelig offentlig transport og "Park and ride" løsninger er vigtigt.

En km-baseret Roadpricing model vil have den største effekt på reduktion af kørsel og dermed trængsel. Men der vurderes at være store omkostninger forbundet med både etablering og drift forbundet med den såkaldte km-model, samt en vis procesrisiko ift udviklingstid og budget. Forsøget med vejafgifter viser også, at der er store udsving i brugernes registrering af kørsel, samt at især pendlere rammes hårdt.

Når pladsen er begrænset i storbyer med trængsel, så bør også det afspejles i prisen på f.eks. beboerlicenser. I Aarhus kommune faldt antallet af udstedte licenser med 22%, da prisen for en beboerlicens steg fra 500 kr. til 2.500 kr. årligt. Parkeringspolitikken bestemmes lokalt af kommunerne, men overordnede nationale rammer kan overvejes for at sikre omfanget og prisen på parkering understøtter en velfungerende mobilitet.

Aarhus kommune har også et forsøg med park and ride, hvor bilister kan parkere i Lisbjerg og køre videre med letbanen. Teknik og miljø oplyser, at en tælling 5 måneder inde i forsøget registrerede i gennemsnit 133 passagerer om dagen fra stationen mellem kl 6 og 9. Sammenlignet med passagertallene i de samme måneder året forinden, hvor der i gennemsnit var 34 passagerer, er der tale om en stigning på ca. 290%.



Kildehenvisninger

Lovgivning og myndigheder

[Delrapport 1: Veje til grøn bilbeskatning](#)

[L 129 - forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love](#) Skatteministeriet

[L 129 - 2020-21 \(baggrundsmateriale\): Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love. \(Ændring af registreringsafgiften af person- og varebiler og motorcykler, ophævelse af tillæg og fradrag for energieffektivitet, forhøjelse af brændstofforbrugsafgiften og vægtafgiften og omlægning af brændstofforbrugsafgiften til co2-baseret afgift, justering af beskatning af fri bil og forhøjet deleøkonomisk bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler, forlængelse af ordning med lav afgift på el til erhvervsmæssig opladning af eldrevne køretøjer m.v.\). / Folketinget](#)
[Orientering om fremsættelse af lovforslag om ændringer af afgifter på motorområdet – aftale om grøn omstilling af vejtransporten - info.skat.dk](#)

[Aftale om finansloven for 2026: Velfærden løftes, danskernes hverdag bliver billigere og den grønne omstilling fortsætter](#)

[Regeringen nedsætter ekspertgruppe for omlægning af bilafgifter](#)

[Indtægtsliste for 2025](#) Skatteministeriet

[Skatteøkonomisk Redegørelse 2018](#) Skatteministeriet

[Skatteøkonomisk Redegørelse 2021](#) Skatteministeriet

[Økonomi og Miljø 2021: Kapitel I, Beskatning af privatbilisme](#)

[Eksterne omkostninger ved kørsel – Nye skøn for de gennemsnitlige marginale omkostninger ved kørsel](#)

[Vejafgiftsforsøg](#)

[rapport-om-vejafgiftsforsøget-for-personbiler.pdf](#)

[Klimastatus og –fremskrivning 2024 \(KF26\)](#)

[Kefm.dk/KF26 Kapitel 23 Transportsektoren.pdf](#)

[2021-22 Egen drift-undersøgelse af 30 klagesager...](#)

[Trafikulykker for året 2024](#)

[Luftforurening - Miljø- og Ligestillingsministeriet](#)

[Kapacitet og trængsel | Vejdirektoratet](#)

EU

[Mobility and transport - Mobility and Transport - European Commission](#)

[Cars and vans - Climate Action - European Commission](#)

[Within reach: The 2025 CO2 targets for new passenger cars in the European Union - International Council on Clean Transportation](#)

[Afgifter på køretøjer for benyttelse af veje | EUR-Lex](#)

[EU Commission imposes countervailing duties on imports of battery electric vehicles \(BEVs\) from China | Access2Markets](#)

Medier og artikler

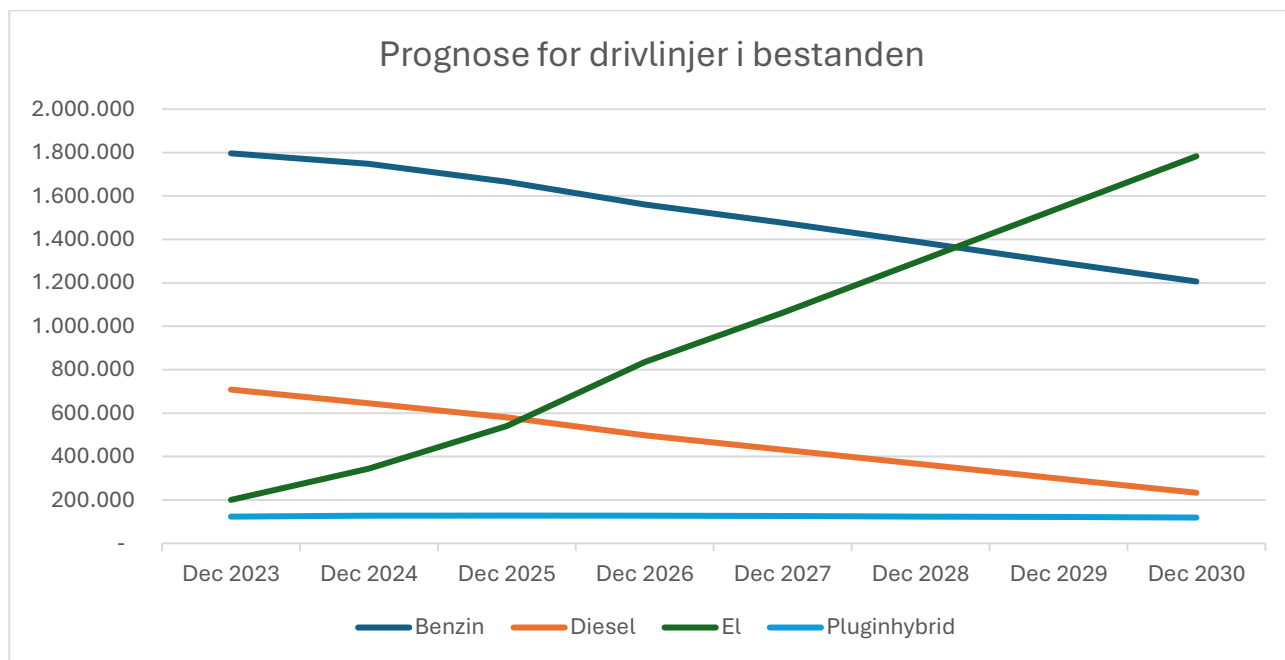
Lithium-Ion Battery Pack Prices Fall to \$108 Per Kilowatt-Hour, Despite Rising Metal Prices: BloombergNEF BloombergNEF Carrot+or+Stick.pdf Mikroplast fra dæk – hvor stort et problem er det? Zero-emissions vehicle adoption and satellite-measured NO2 air pollution in California, USA, from 2019 to 2023: a longitudinal observational study - The Lancet Planetary Health Her er den hemmelige milliardgevinst, når danskerne skifter benzinbil ud med elbil Dine Penge Business Berlingske Ford's \$19.5 billion EV writedown: five things to know Reuters Bilgiganter brænder milliarder af i historisk kovending - Jyllands-Posten Det kan mindske trængslen: Men flere af landets største byer siger nej - Jyllands-Posten Kortlægning: EU's batterisats er strandet Volkswagen indrømmer: Elbiler giver os problemer Stor efterspørgsel efter elbiler: Nu hæves priserne på brugte biler Penge DR Store hvide containere er på vej – de vil få stor betydning for elprisen - Jyllands-Posten Antallet af elbiler overgår politikernes forventning 3,5 år før tid Indland DR Trods enorm succes: Taber 39.000 kroner per solgt elbil New Dacia £15k baby prepares to make a big splash in affordable EV land Auto Express BYD and Geely earnings tumble amid China's EV downturn — fast-charging and robotaxis become survival tools - Automotive News Drama om afgifter: Prishop i sigte for elbiler fra 2027 FDM
Organisationer mv CEPOS-reform-af-bilafgifterne-27092025.pdf Hvordan bør fremtidens vejtransport beskattes? CONCITO ida-forslag-til-ny-takstreform-fuld-rapport.pdf ACEA - European Automobile Manufacturers' Association Fakta om grøn energi Green Power Denmark Electric vehicle sales fell as hybrid vehicle sales continued to rise in 2025 - U.S. Energy Information Administration (EIA) Electric vehicle batteries – Global EV Outlook 2025 – Analysis - IEA J3016_202104 : Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles - SAE International RDW explanation of European type approval Tesla with provisional validity in the Netherlands RDW
Virksomheder Midttrafik årsrapport 2024 rejsekort-rejseplan-aarsrapport-2024.pdf CITROËN BRINGS AN ICON BACK TO LIFE WITH THE RETURN OF THE 2 CV! Citroën Stellantis Media
Øvrige Vignetter Produktudvalg officiel ASFINAG-vejafgiftsshop

Bilag og beregninger

Tabel 41: Skønnet udvikling i bestanden af personbiler frem mod 2030.

	dec-23	dec-24	dec-25	dec-26	dec-27	dec-28	dec-29	dec-30
Benzin	1.796.354	1.747.648	1.664.721	1.560.000	1.476.000	1.386.000	1.296.000	1.206.000
Diesel	708.170	645.128	580.342	497.000	431.000	365.000	299.000	233.000
El	200.113	344.442	540.979	835.000	1.063.000	1.303.000	1.543.000	1.783.000
Pluginhybrid	123.064	127.563	127.853	127.000	126.000	123.600	121.200	118.800
Samlet	2.827.844	2.864.899	2.913.998	3.020.000	3.096.000	3.177.600	3.259.200	3.340.800

Data til og med december 2025 er faktiske tal, mens øvrige tal er skøn. Fremskrivning er lavet ved at tage udgangspunkt i udviklingen de seneste måneder og vurdere trends for de enkelte drivlinjer et år af gangen.



Stigninger i afgiften efter gældende regler.

Sådan vil bilpriserne stige med afgift



2026	2027	2028	2029	2030
225.000 kr.	225.000 kr.	225.000 kr.	225.000 kr.	225.000 kr.
275.000 kr.	275.000 kr.	275.000 kr.	275.000 kr.	275.000 kr.
300.000 kr.	300.000 kr.	300.000 kr.	300.000 kr.	308.366 kr.
350.000 kr.	350.000 kr.	364.339 kr.	388.880 kr.	412.366 kr.
400.000 kr.	424.780 kr.	456.339 kr.	486.880 kr.	516.366 kr.
500.000 kr.	544.707 kr.	584.633 kr.	623.541 kr.	661.394 kr.
700.000 kr.	759.707 kr.	814.633 kr.	868.541 kr.	921.394 kr.
1.000.000 kr.	1.082.207 kr.	1.159.633 kr.	1.236.041 kr.	1.311.394 kr.

Kilde: FDM.dk

Regneeksempler på elbil

Der tages udgangspunkt i en VW ID7 Style S Tourer, som er en populær firmabil. Der vælges lidt ekstraudstyr, så bilen koster præcis 500.000 kr. til eksemplet.

Den har en rækkevidde på 630 km, et forbrug på 15,7 Wh/km og en køreklar vægt på 2,3 tons



Hvis man tager udgangspunkt i den gældende lovgivning og tager højde for fastfrysning af satsregulering jævnfør regeringsgrundlaget kan afgiften beregnet nedenfor. Der er en stor stigning i afgiften på bilen i eksemplet, som dog vil blive reduceret som følge af ændret adfærd, hvis brugers budget til bil ikke ændres. I praksis vil en bruger oftest få mindre bil for sine penge uanset om bilen er købt eller leaset.

Tabel 42: Udvikling i registreringsafgift efter gældende regler

	2026	2027	2028
Bil inkl. moms	469.725 kr.	469.725 kr.	469.725 kr.
Afgift	30.275 kr.	77.690 kr.	121.305 kr.
Samlet pris	500.000 kr.	547.415 kr.	591.030 kr.

Tabel 43: Udvikling i bilpris og afgift efter gældende regler, hvis samlet nypris skal fastholdes

	2026	2027	2028
Bil inkl. moms	469.725 kr.	442.158 kr.	420.252 kr.
Afgift	30.275 kr.	57.842 kr.	79.748 kr.
Samlet pris	500.000 kr.	500.000 kr.	500.000 kr.

Kilde: egen tilvirkning efter oplysninger i Registreringsafgiftsloven, regeringsgrundlaget, Finanslov 2026 (lov 1777, dec 2025). Der tages forbehold for fejl.

Som leasingbil antages det, at leasingselskabet køber bilen med flåderabat, men at den genberegnete nypris lander på præcis 500.000 kr. Ved en leasingaftale på 36 måneder, vil der skulle betales 33% af afgiften og rente på restafgiften (pt. 3,8%), da afgiften for de første 3 måneder automatisk fratrækkes i forbindelse med genberegning. I praksis vil den samlede afgiftsbetaling ende på ca. 41% af den fulde registreringsafgift for leasing i 36 måneder.

Hvis bilen fortsat skal køre i Danmark, vil den skulle afgiftsberigtiges ved registrering på ny efter regler på det tidspunkt. Hvis de gældende regler ikke ændres, så vil brugte elbiler på sigt blive begunstiget at de lave nypriser i 2026 ved beregning af afgiften som brugt bil.

Tabel 44: Periodisk afgift efter gældende satser og forslag til nye satser

	2026	2027	Ændring
Vægtafgift	0 kr.	1.200 kr.	+1.200 kr.
Ejerafgift	460 kr.	800 kr.	+ 340 kr.
Periodisk afgift	460 kr.	2.000 kr.	+ 1.540 kr.

Det årlige merprovenu på de periodiske afgifter vil på den konkrete bil ligge lidt over 3.000 kr. årligt, hvilket med en levetid i bestanden på 15 år ville give et merprovenu på ca. 46.000 kr. i nutidskroner for hele perioden, forudsat de periodiske afgifter satsreguleres igen fra 2029. Bilen i eksemplet afspejler en gennemsnitlig elbil.

Et skift til mere teknisk baserede afgifter vil sprede bilbeskatningen bredere ud end det aktuelle system, hvor den stigende registreringsafgift kun rammer dyrere elbiler, mens billige elbiler fortsat slipper for at bidrage til statskassen.

Efterskrift og opmærksomheder

At mobilitet og afgifter er komplekse områder, er ikke overraskende. Men det er værd at huske på, at forskellige aktører ser verden fra deres eget perspektiv.

	Oplevet perspektiv
Private bilister	Ønsker mest mulig bil for deres penge og efterspørger lavere afgifter
Firmabilister	Ønsker en lavere beskatning af fri bil og have gerne have fjernet/begrænset stigning efter genberegning
Bilforhandlere og leasingformidlere	Ønsker lavere og enklere afgifter, så det bliver lettere at sælge biler
Leasingselskaber	Vil gerne beholde registreringsafgiften i en enklere form
Skatteforvaltning	Har fokus på regelefterlevelse og indsamling af afgifter
Forskere og økonomer	Har fokus på samfundsmæssige omkostninger ved transport, hvor trængsel i større byer fylder en del
Politikere	Venstrefløj har især på offentlig transport som mobilitetsløsning Højrefløj har især fokus på afgiftsniveauet
Interesseorganisationer	Varetager medlemmernes interesse

Der er mange hensyn at tage på et område, som har stor betydning for både samfundet og den enkelte dansker. Det forsøger rapporten at belyse. Det er også vigtigt, at der tages så mange hensyn som muligt, for at få en afbalanceret beskatning, der understøtter både mobiliteten og den grønne omstilling bedst og billigst muligt.

Generelle opmærksomheder:

- Forenkling af de nuværende bilafgifter står højt på ønskelisten hos både forvaltning og bilbranchen. Her tænkes primært på registreringsafgiften, hvor provenuet nu er så lavt, at en sænkning og forenkling vil have minimal provenueffekt.
- Der er bred opbakning og accept af en vejafgift baseret på bilens egenvægt, som også vil være relativ enkel at forvalte.
- Mobilitet bør altid opdeles geografisk, da den optimale transportløsning afhænger af befolkningstætheden. Trængsel er kun i og omkring større byer.
- Bilen er med stor afstand det foretrukne transportmiddel for de fleste danskere.
- Offentlig transport er på den ene side vigtig at understøtte og udbygge, men på den anden side omkostningstung og ufleksibel.
- Elbilen er i Danmark forbi det såkaldte ”tipping point”, og den står som den klare vinder som drivlinje i personbiler. Men den vil fortsat være dyrere at producere pga. batteriets vægt og pris.
- Politisk handler det om at finde en beskatning af elbiler, som stabiliserer statens provenu, er lettere at forvalte og i højere grad adresserer de samfundsmæssige omkostninger ved kørsel end det nuværende afgiftssystem.