



**RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK**

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N

[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)

**NOAH**  
Friends of the Earth Denmark

NOAH-Trafik  
Nørrebrogade 39  
2200 København N  
[noahtrafik@noah.dk](mailto:noahtrafik@noah.dk)

Kbh. 5. dec. 2022

## Til Folketingets partier

**NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik vil - i lyset af bl.a. Klimarådets anbefaling om brug af forbrugsbaseret klimaaftryk - opfordre Folketingets partier til at genoverveje den ensidige satsning på elbiler, som på grund af lav beskatning tømmer statskassen og tilmed har et meget stort klimaaftryk ved produktion af biler og batterier.**

En politik om, at danskere skal anskaffe sig 1 million elbiler frem mod 2030 er fuldkommen uforsvarlig. Vi har med 2.799.758 personbiler pr. oktober i år allerede rigeligt med privatbiler i Danmark. I pendlerbilerne er der i gennemsnit kun 1,05 person pr. bil og bilerne står i øvrigt parkeret omkring 96 % af tiden. En transportpolitik med fortsat vækst i antallet af privatbiler, bruges også som begrundelse for udvidelser af motorveje og nye infrastrukturanlæg, der i sig selv er skadelige for klimaet, miljøet og naturen og desuden lægger beslag på milliarder og milliarder af skattekroneer.

Elmotorer er geniale i forhold til forbrændingsmotoren, men det er bedst, hvis elektriciteten bruges direkte i f.eks. el-tog og letbaner. Selv om det er godt at få stoppet for salg af nye fossile biler hurtigst muligt, skal man ikke ligefrem fremskynde en udskiftning af den eksisterende bilpark før bilerne er udtjente. Det er meningsløst at sætte et mål for antallet af el-biler, som endda primært anskaffes af de rigeste og som ekstra bil i husstandene. Fremover vil det være godt, at udtjente fossile biler erstattes af mindre elbiler. Men når vi skal prioritere imellem anvendelse af den begrænsede mængde elektricitet fra sol og vind, vil vi minde om, at det er vigtigst hurtigt at få elektrisk drift i den kollektive trafik.

1 million elbiler af typen Volvo XC40 Recharge vil *eksempelvis* således have et klimaaftryk på ca. 25 mio. ton CO<sub>2</sub>e før de har kørt en eneste kilometer. Et meningsløst ekstra klimaaftryk.



Danmarks forbrugsbaserede årlige klimaaftryk er ifølge Klimarådet officielt opgjort til 63 mio. ton CO<sub>2</sub>e i 2020. Klimarådet efterlyser, at politikerne prioriterer at nedbringe Danmarks forbrugsbaserede klimaaftryk. Klimarådet skriver endvidere, at den kommende regering bør arbejde målrettet på at reducere klimaaftrykket fra vores forbrug, og peger på, at der de seneste år sket en hel del med udledningerne fra dansk grund, men at vi belaster klimaet meget via vores forbrug af varer fra udlandet. Danmark bør derfor ifølge Klimarådets formand, Peter Møllgaard arbejde målrettet for at mindske vores globale forbrugsaftryk - ikke mindst, hvis vi skal kalde os for et grønt foregangsland.

Heldigvis er klimaaftrykket ved bil- og batteriproduktion efterhånden godt belyst. Figuren nedenfor stammer fra en [analyse fra Volvo](#): "Carbon footprint report Battery electric XC40 Recharge and the XC40 ICE. Sidstnævnte er en benzinbil".

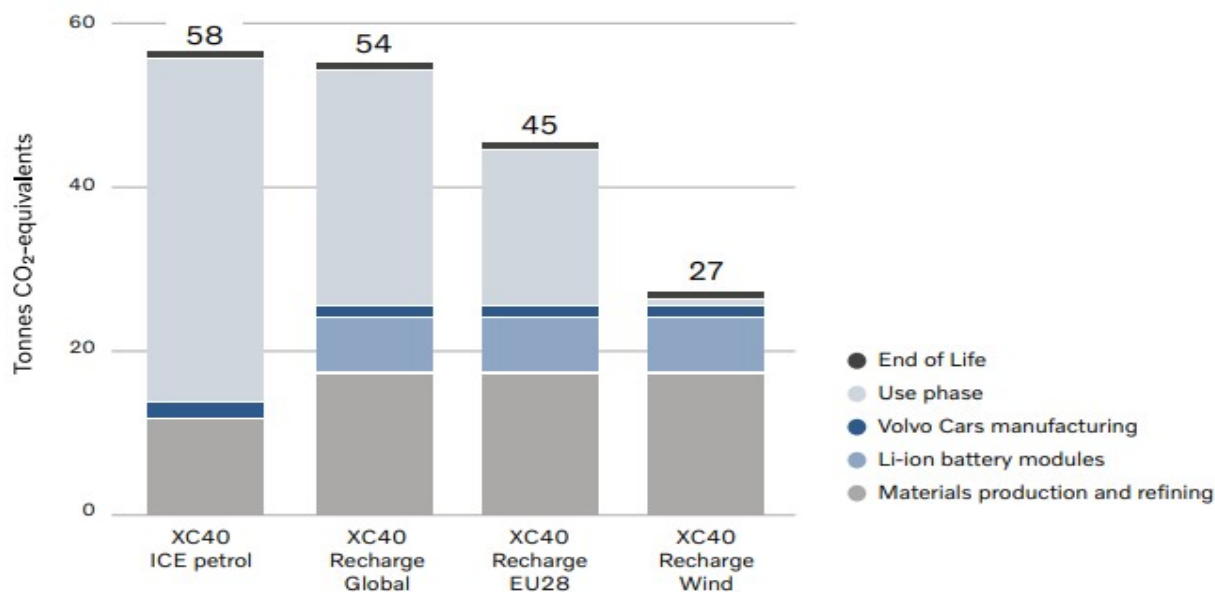


Figure 1. Carbon Footprint for XC40 ICE and XC40 Recharge, with different electricity-mixes in the use phase used for the XC40 Recharge. Results are shown in tonne CO<sub>2</sub>-equivalents per functional unit (200 000 km lifetime range).

Ifølge analysen fra Volvo er klimaaftrykket ved produktion af en XC40 Recharge ca. 25 ton CO<sub>2</sub>e. (17 ton fra materialer, 7 ton Li-ion batteri og 1,4 ton fra "samling" på bilfabrikken). Dette klimaaftryk pr. bil er altså det aftryk, som bilen har afstedkommet, når den kommer på gaden uden at have kørt en kilometer.

Vehicle type	Materials production and refining	Li-ion battery modules	Volvo Cars manufacturing	Use phase emissions	End of Life	Total
XC40 ICE Petrol	14	-	2,1	41	0,6	<b>58</b>
XC40 Recharge Global	17	7	1,4	28	0,5	<b>54</b>
XC40 Recharge EU28	17	7	1,4	18	0,5	<b>45</b>
XC40 Recharge Wind	17	7	1,4	0,4	0,5	<b>27</b>

Table 5. Carbon Footprint for XC40 ICE and XC40 Recharge, with different electricity-mixes used for the XC40 Recharge. Results are shown in tonne CO<sub>2</sub>-equivalents per functional unit (rounded values).

Der er forskellige danske målsætninger vedrørende antallet af elbiler i 2030. Der er en del partier, der opererer med 1 million elbiler i 2030.

**Hvis man bruger Volvos tal og regner med at 1 million elbiler, så er klimaaftrykket ved disse biler omkring 25 mio. ton CO<sub>2</sub>e**

Det vil klimamæssigt være fuldkommen urimeligt at belaste klimaet med et så stort klimaaftryk, når der er masser af andre muligheder for at indrette et transportsystem på en måde, så klimabelastningen reduceres.

Energistyrelsen forventer i forvejen i sin klimafremskrivning, at transportsektoren i 2035 vil udlede 8,8 millioner ton CO<sub>2</sub>e. Det er vel at mærke uden udledninger fra produktion af køretøjer og batterier, som jo ligger i udlandet.

## **Lidt om baggrunden for dagens situation på transportområdet**

I 2009 blev der indgået en "Aftale om grøn trafikpolitik". Bag aftalen stod Venstre og De Konservative, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance.

For at begrænse belastningerne fra trafikken indeholdt aftalen blandt andet disse hovedpunkter:

- **Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne.**
- **Transportens CO<sub>2</sub>-udledning skal ned.**
- **Støj og luftforurening i byerne skal ned.**
- **Cyklismen skal fremmes – valg af cyklen som transportmiddel er at foretrække, hvor det er en realistisk mulighed.**
- **Danmark skal være et grønt teknologilaboratorium for transport.**
- **Infrastruktur anlæg må ikke ødelægge uerstattelig natur.**

Tiden gik og aftalen blev ikke fulgt op - hverken af den daværende regering eller de efterfølgende.

Daværende statsminister Lars Løkke Rasmussen (LLR) blev stærkt kritiseret for manglende initiativer, da han dannede regering. Han underlød tværtimod aftalen, idet han på et par år sænkede den gennemsnitlige registreringsafgift pr. bil - uanset drivmiddel - med ca. 50 %. Disse afgiftslettelser på især de største og mellemstore biler gav en kraftig tilskyndelse til at købe store biler.

Så blev "elbilkaninen" hevet op af hatten også af LLR. da han i åbningstalen 2. oktober 2018 lancerede tanken om 1 million el- og hybridbiler i 2030. Siden da har transportdiskussionen stort set udelukkende drejet sig om elbiler og ladestander. Meget store milliardbeløb i afgifter er samfundet gået glip af for at gøre både elbiler og plug-in hybridbiler så billige som muligt. Vel at mærke oveni de nævnte generelle lettelse af afgiften på alle typer biler.

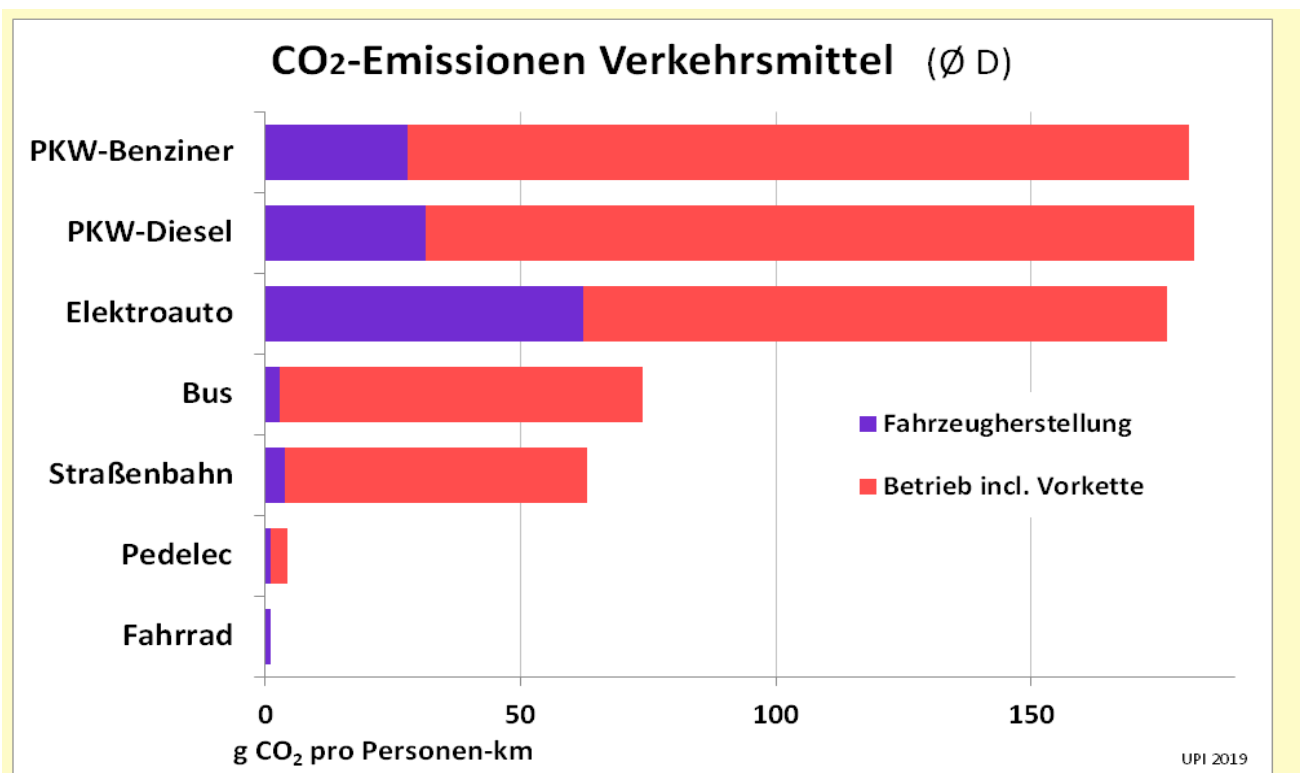
I stedet for at analysere, hvordan man kunne efterleve "Aftale om grøn trafikpolitik" nedsatte LLR en elbilkommission, med et stærkt begrænset kommissorium. Glemte var punkterne i "Aftale om grøn trafikpolitik". Mange af landets fremmeste forskere måtte så bruge tid på at diskutere et relativt lille hjørne af transportpolitikken. (Se mere i bilag nederst om bilbeskatning.)

## **Brug af biler bør sammenlignes med kollektive transportmidler, cykler og el-cykler**

Elbilkommissionen beskæftigede sig som nævnt kun med det snævre felt, som navnet viser. Derved fik LLR fuldkommen afsporet en bredere debat om indretning af det danske transportsystem.

Umwelt und prognoseinstitutet i Heidelberg (UPI) er vist de eneste, der har lavet livscyklusanalyser om transport, der også sammenligner med brug af kollektive transportmidler, elcykler og almindelige cykler. Analyserne er dog baseret på tysk elproduktion til kørsel både i elbiler og letbaner. Dansk el er generelt noget renere, når vinden blæser og solen skinner. Den udstrakte brug af biobrændstoffer trækker i modsat retning, idet de ikke på nogen måde er klimaneutrale, hvilket dog ikke fremgår af de officielle tal for emissioner fra dansk elproduktion.

Produktionsbelastningen ved produktion af kollektive transportmidler falder godt ud, fordi der er mange passagerer at dele med. Cykler og elcykler er dog allerbedst. Som man kan se i selve analysen, er der det ekstra problem med elbiler, at de erfaringsmæssigt ofte erstatter brug af kollektive transportmidler og cykler.



Der Anteil von regenerativen Stromerzeugungsanlagen ist in der Vergangenheit zwar gewachsen, er hat aber im Wesentlichen nur den Rückgang der Kernenergie kompensiert. Der Einsatz fossiler Primärenergieträger in der Stromerzeugung, der CO<sub>2</sub>-Emissionen verursacht, ist in den letzten Jahrzehnten ungefähr gleich geblieben. Dies wird auch mittelfristig bis in das nächste Jahrzehnt ähnlich bleiben.

Hele analysen kan findes [her](#).

## Brug af elbiler bør også sammenlignes med fortsat brug af ikke udtjente fossile biler med forskellige kørselsadfærd

I sammenligninger mellem elbiler og fossile biler tager man ofte udgangspunkt i 200.000 kilometers kørsel på 10 år i henholdsvis elbiler og fossile biler. For mange bilister vil det være mere relevant at tage udgangspunkt i den bil, de har allerede, og mange kører også meget mindre og burde køre endnu mindre i lyset af den globale klimasituation.

Hvis de eksisterende biler holdes i god stand og bruges fornuftigt, både hvad angår kørselsmængde, fart m.m., og man begrænser kørsel i sårbare tætte bykvarterer, bør de ikke udskiftes med elbiler, før de er udslidte. Derved udnyttes bilens store produktionsklimaaftryk bedst muligt.

Folk skal i stedet stimuleres til at bruge de eksisterende fossilbiler mindst muligt. Det samme bør gælde for elbiler, men fortællingen om de klimavenlige el-biler risikerer at stimulere flere til at køre mere. Den nuværende politik begunstiger i det hele taget i uhørt grad bilkørsel ikke mindst i el-biler.

Principperne fra "Aftale om grøn trafikpolitik" bør genoptages og opdateres med ny viden og nye erfaringer. En samtidig genopretning af beskatningsniveauet til før Lars Løkke Rasmussens seneste regeringstid vil være et helt nødvendigt skridt.

Med venlig hilsen

Rådet For Bæredygtig Trafik  
Poul Kattler  
Kjeld A. Larsen

NOAH-Trafik  
Bente Hessellund Andersen  
Ivan Lund Pedersen

## Bilag om bilbeskatning

Her er tekst fra Skatteministeriet om de store lettelser af registreringsafgiften på alle typer biler:

*"Andre lempelser af bilafgifterne. Udover ovenstående særregler for elbiler mv. er der i perioden også gennemført generelle lempelser af registreringsafgiften. I forbindelse med Finansloven for 2016 blev den høje værdiafgiftssats reduceret fra 180 til 150 pct., og med Aftale om finansloven for 2017 blev det såkaldte skalaknæk, hvor den høje afgiftssats sætter ind, forhøjet fra 84.600 kr. til 106.600 kr. (2017-niveau). I Aftale om omlægning af bilafgifterne (september 2017) indgik blandt andet en reduktion af den lave afgiftssats fra 105 til 85 pct., og skalaknækket blev forhøjet igen med 74.000 kr. til 185.100 kr. (2017-niveau). Samtidig blev fradrag for sikkerhedsudstyr omlagt, og kilometergrænsen for tillæg og fradrag afhængig af energieffektivitet blev forhøjet, ligesom tillægget for lav energieffektivitet blev forhøjet".*

Disse generelle lettelser skal ses i sammenhæng med særreglerne for elbiler, som kommer oveni de generelle lettelser.

Når der tales om indfasning af registreringsafgiften for el-biler er det altså til de nuværende meget lave afgifter.

*"Seneste forlængelser. For at undgå at registreringsafgiften på elbiler skulle stige til 40 pct. primo 2019, besluttede den daværende regering (V, LA og K) ultimo 2018 at udskyde indfasningen af registreringsafgiften for elbilerne mv. med ét år. Endvidere blev bundfradraget i registreringsafgiften forhøjet i to år til 40.000 kr. i 2019 og til 77.500 kr. i 2020. Indfasningsreglerne blev endnu engang lempet i forbindelse med Finansloven for 2020, hvor 2019-indfasningsreglerne blev fastholdt i 2020. Dermed udgjorde registreringsafgiften for elbiler 20 pct. af den samlede afgift i 2020, mens bundfradraget på 40.000 kr. blev fastholdt. Lempelserne i 2020 indebar, at elbiler med en værdi op til 400.000 kr. (inkl. moms) i praksis var fritaget for registreringsafgift."*

Kilde: Skatteøkonomisk Redegørelse 2021:

<https://www.skm.dk/aktuelt/publikationer/rapporter/skatteoekonomisk-redegoerelse-2021/>

Mere om afgiftslettelserne i Lars Løkke Rasmussens seneste regeringstid:

<https://noah.dk/nyheder/afgiftslettelser-luksusbiler-giver-provenutab-pa-ca-26-mia-kr-frem-til-2025>