

# Politisk platform for Elbilforeningen i Danmark 2026-2028

## Indledning

Elbilforeningen i Danmark er både en forbrugerorganisation og en miljøorganisation. Miljø- og klimakrisen vi står overfor, kalder på nye nuludslips-løsninger. Afbrænding af fossilt brændstof skader både miljøet og er til store sundhedsfarer for mennesker, dyreliv og naturen.

Derfor arbejder Elbilforeningen i Danmark for elektrisk mobilitet som en del af løsningen for, at Danmark skal blive et nuludslips-samfund. Vi skal gøre alt vi kan for at hele bilparken i Danmark skiftes ud til elektriske køretøjer så hurtigt som mulig.

Elbilforeningen vil arbejde for et nyt politisk mål om at alle nye biler som sælges i Danmark i 2028, skal være elektriske biler.

En elbil som erstatter en dieselbil vil årlig fjerne emissioner af CO<sub>2</sub> med cirka to ton, og vil bidrage til at reducerer emissioner af partikler og NO<sub>x</sub>. Elektrificering af transporten vil også være meget energieffektivt.

Overgangen til elbiler, elvarebiler, elbusser og ellastbiler fjerner alle direkte emissioner fra køretøjer og vil gøre vejtransport emissionsfri. De samme løsninger kan også bruges inden for skibsfart og den maritime sektor, i entreprenørmaskiner og luftfart.

Elektrificering muliggør overgangen til vedvarende energi i transportsektoren, fordi den samtidig udfaser fossil energi i elsystemet. Både verden og Danmark har brug for en betydelig udvikling af vedvarende energi så dagens fossile energiforbrug kan erstattes, samtidig med at værdifuld natur bevares.

### **Elbilforeningen i Danmark mener at:**

- Alle som har brug for en bil, skal vælge elbil. Ladning skal være enkelt og forbrugervenlig både hjemme og på vejen.
- Alle nye biler som sælges i EU i 2035, skal være elektriske biler. Derefter skal nybilsalget hvert år kun være elbiler indtil bilparken er elektrificeret i 2050.

- Alle nye biler som sælges i Danmark i 2028, skal være elektriske biler. Derefter skal nybilsalget hvert år kun være elbiler indtil den danske personbilpark elektrificeret senest i 2045.
- Alle varebiler som sælges i Danmark i 2030 være elektriske varebiler. Derefter skal varebilsalget hvert år bare bestå af elbiler helt frem til at hele varebilparken i Danmark er elektrificeret.
- Det skal altid kunne betale sig at købe og bruge en elbil fremfor fossilbiler.

## Elbilpolitik nationalt

Købs- og forbrugsafgifter skal sikre at elbilen fortsat altid er det billigste valg for forbrugeren, for at sikre den grønne omstilling. En fremtidig omlægning af bilbeskatningen skal sørge for dette.

Elbiler er fortsat dyrere at producere end sammenlignelige bilmodeller med forbrændingsmotorer. Denne barriere for at vælge miljøvenlige biler må ikke fjernes ved for hurtig indfasning af nye typer afgifter på elbiler. Det skal altid kunne lønne sig at købe en elektrisk bil frem for en sammenlignelig fossil bil.

Det vil også være vigtigt i fremtiden, at købsafgifter struktureres på en sådan måde, at alle nye biler og varebiler er emissionsfrie biler. Når hele nybilsalget er elektrificeret, vil det stadig være naturligt at indfase øgede afgifter på nye elbiler. Men ændringer skal undersøges, varsles i god tid, foretages gradvist og styres med det mål, at nul-emissionsteknologi altid skal vinde prismæssigt.

Forureneren betaler-princippet er et godt og etableret princip i dansk skattepolitik. Overordnet bør bilbeskatning reformeres til et afgiftssystem fra som i dag at være værdibaseret (procent af bilens pris) til teknisk baseret (bilens tekniske egenskaber). Relevante tekniske kriterier er energiforbrug og lokal CO<sub>2</sub>-udledning. På denne måde vil også ladbare-hybrider udfases af det danske bilmarked. Det er dokumenteret at ladbare-hybrider forurener betydelig mere end producenterne oplyser. Og ladbare-hybrider er ikke længere at betragte som fremtidens miljøvenlige teknologi.

Ved at reformerer og simplificerer bilbeskatningssystemet på nye biler vil også forbrugers valg af teknologi direkte påvirkes. Hvis forbrugeren vælger en ny elbil frem for en bil på fossile brændstoffer, forhindres emissioner i op til to årtier på danske veje fremover.

**Elbilforeningen i Danmark mener at:**

- Alle nye biler som sælges i Danmark i 2028, skal være elektriske biler. Derefter skal bilsalget hvert år bare bestå af elbiler helt frem til at hele personbilparken i Danmark er elektrificeret senest i 2045.
- Registreringsafgiften på fossile biler må være højere i årene som kommer for at gøre elbiler mere konkurrencedygtige i pris.
- Bilbeskatning reformeres fra at være værdibaseret (procent af bilens pris) som i dag til teknisk baseret (bilens tekniske egenskaber). Relevante tekniske kriterier kan for eksempel være energiforbrug, lokal CO2-udledning og vægt.
- Rabatten på registreringsafgiften og bundfradraget for ladbare hybrider fjernes fra 1. januar 2027.
- Skatte- og afgiftssystemet må indrettes således at elbilandelen i erhvervs- og leasingmarkedet også bliver hundrede procent i 2028.
- Den løbende årlige ejerafgift på biler kan øges da dette blandt andet vil tilskynde til udfasningen af ældre fossilbiler.
- Ved eventuel indføring af road-pricing/vej- og trængselsafgift skal det altid betale sig at vælge elbil. Bompengeteknologi med nummerpladegenkendelse bør indføres da dette vil være den mest modne og bedste teknologi til at accelerere brugen af miljøvenlig transport og til at regulerer trængsel i byområder.
- I alle offentlige udbudsprocesser omkring vare- og tjenesteydelser, skal der være krav om emissionsfrie køretøjer i 2028. Den offentlige indkøbspolitik for at vælge nulemissions person- og varebiler skal yderligere udvides til også at have en effekt på vare- og godstransport. Miljø- og nulemissionskrav skal have en stærk vægtning i alle offentlige udbudsprocesser.
- Myndighederne skal stille krav således at det for alle nye taxitilladelser som godkendes af Færdselsstyrelsen skal være eltaxier fra 1. januar 2027.
- Biludlejebranchen bør indenfor få år kun tilbyde elbiler til danske kunder men også til turister og udenlandske besøgende som lejer bil.
- Statslige organisationer med ansvar for eksport og investeringer bør sammen med ladebranchen hjælpe hinanden med at udbrede danske, nordiske og europæiske lade- og teknologiløsninger knyttet til elektrisk mobilitet ude i verden.

## Europæisk bilpolitik

Rammerne for det marked for de biler, ladeløsninger og andet, som danskere er del af besluttet i fælleskab i Europa. Danske ministre stemmer i Rådet, og danskerne vælger medlemmer af Europaparlamentet, der beslutter disse regler. Fremtidens transportsystemer og transportløsninger for borgere og virksomheder er elektriske. Danmark vil nyde god gavn af en veludbyggede elektrisk infrastruktur i transportsektoren

i Europa. Danske elbilister skal kunne køre udenfor Danmarks grænser i Europa lige så let som det i dag er at køre en fossilbil.

Danmark er i 2025 det EU-land, der har den højeste andel af elbiler i nybilsalget. Det er vigtigt for den grønne omstilling i hele vejtransportsektoren, at Danmark er et foregangsland i EU. Danske beslutningstagere skal være progressive og ikke være til hinder for EU-lovgivning og regulering som kan fremskynde den grønne omstilling i vejtransporten.

Det er vigtigt, at forbrugere i Europa og internationalt bliver drivkræfter for elektrificering af transport. Som medlem af den globale elbilorganisation GEVA (Global EV Alliance) kan søge at koordinere politik med elbilforeninger i andre EU-lande og bidrage og nyde glæde af til kapacitetsopbygning i samarbejdet med elbilejerorganisationer i andre lande. Ved at deltage i europæiske og internationale samarbejdsprojekter og i relevante forsknings- og udviklingsprojekter inden for elektrisk mobilitet kan Elbilforeningen i Danmark bidrage til og nyde glæde af med ekspertise, der accelererer den grønne omstilling.

#### **Elbilforeningen i Danmark mener at:**

- EU's udledningskrav til bilindustrien må ikke svækkes men styrkes. Forbuddet mod biler med fossile forbrændingsmotorer fra 2035 skal fastholdes.
- I opdateringen af loven, der regulerer lynladere ("Alternative Fuel Infrastructure Regulation) AFIR) skal det sikres vi har forbrugervenlig og harmoniseret betaling i hele Europa. Loven bør ændre navn så den omtaler opladning som det normale, fx road energy infrastructure regulation.
- De nye emissionskrav til Euro 7-dæk er vigtige. De skal sikre udviklingen af dæktyper med lavere emissioner, og kravene bør gradvist strammes.
- Danmark skal arbejde for strengere miljøkrav og ordentlige arbejdsforhold i produktionen af køretøjer og batterier, og kræve gennemsigtighed i producenternes produktionskæder.
- Forbrugere og offentligheden bør have ret til god information om, hvordan biler fremstilles. Dette gælder blandt andet forbruget af råvarer og produktionen, der foregår på en etisk forsvarlig måde.

## Lokalpolitik som reducerer emissioner

Det er lokalt at borgerne vil opleve gevinsterne af elektrificeringen af transporten. Borgerne vil opleve mindre støj, renere luft og dermed også bedre folkesundhed.

Selvom der kommer flere og flere elbiler på vejene må vi huske på at langt størstedelen af de nuværende biler på vejene er fossile. Mange bilister skal i løbet af de kommende år skifte deres bil til en elbil. Derfor må også kommunalpolitikken kunne hjælpe bilisterne på vej til dette. Kommunerne må fremtidssikre sin infrastruktur til at alle lokale og regionale busser, vare- og servicetransporten samt personbiltransporten skal blive elektrisk.

Det er ikke et mål for Elbilforeningen i Danmark at der skal komme flere biler på vejene. Men for dem som har brug for en bil, skal det være en uden emissioner. I byer hvor der er trafikalt pres, skal andre klimavenlige løsninger som elektrisk offentlig transport, cykel og gang også prioriteres.

### **Elbilforeningen i Danmark mener at:**

- Kommunerne skal bruge deres indkøbsmagt til kun at efterspørge emissionsfri transport af både varer og tjenester i forbindelse med offentlige udbud.
- Nogle kommuner har store indkøbs- og spisemuligheder tæt ved motorvejsfrakørsler og andre gennemgående hovedveje. Den fysiske planlægning her bør tage hensyn til at bilister på en ladepause nemt skal kunne gå til disse muligheder.
- Kommunerne må få lovhjemmel til at oprette såkaldte nulemissionssoner for vare- og tjenestetransport i byerne.
- Kommunerne og staten må sørge for at der laves mange flere pendlerparkeringspladser med lademuligheder således at flere elbilister kan køre fra egen bopæl til en pendlerparkeringsplads for at tage offentlig transport videre til og fra arbejde.
- Elbilister skal kunne lade der de bor. For elbilister uden tilgang til egen parkeringsplads, må kommunerne kunne tilbyde et tilfredsstillende alternativ. Offentlig-privat samarbejde skal understøtte dette.
- Kommunerne bør differentiere mellem pristakst for fossile biler og elbiler på kommunale bestemte parkeringspladser og parkeringsområder.

## Forbrugervenlig og tilgængelig ladning til alle

Flere og flere dansker vælger elbil og dette kræver at det både bliver muligt for elbilisterne at lade hvor de bor og på offentlige tilgængelige hurtig- og lynladere i hele landet. Med et så veludbygget elnet som i Danmark må manglende lademuligheder ikke blive en barriere for at alle kan vælge elbil uanset hvor de bor.

Lademarkedet i Danmark er en jungle, den er uigennemsigtigt, der er dårlig konkurrence i markedet og er karakteriseret ved dårlig forbrugspolitik. Tiden er overmoden for at lademarkedet i Danmark reguleres således at det at lade en elbil – om det er hjemme eller ude – sikre bedre vilkår og gennemsigtighed for forbrugerne. Samtlige anbefalinger fra Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens analyse af lademarkedet (december 2023) bør gennemføres.

Det danske offentlige tilgængelige ladenetværk er ikke tilstrækkeligt udbygget endnu og dette kræver meget højere grad af udbygning af ladenetværket på primært kommercielt grundlag. Dette forstyrres af prismodeller, der kobler ude- og hjemmeladning sammen (bundling), som gør at der opstår ladekø ved nogen infrastruktur, mens andre ikke kan konkurrere. Elbilister i Danmark vil i stigende grad efterspørge større ladeparker hvor det også er muligt at benytte sanitære faciliteter og spise.

### **Elbilforeningen i Danmark mener at:**

- Regulering skal sikre at uigennemskelige abonnementsordninger hos ladeoperatørene ikke skal være muligt.
- Ændring af momsreglerne således at incitamentet for virksomheder der udbyder serviceaftaler, som er koncernforbundet med elselskaber fjernes.
- Nye regler, branchestandarder, hos bilforhandlerne som skal give forbrugeren bedre og reel oversigt over alle omkostninger både på kort og lang sigt ved valg af abonnementsløsning efter disse er blevet reguleret.
- Varigt forbud mod bundling af ydelser på hjemme- og udeladning.
- Alle offentligt tilgængelige hurtig- og lynladere må være universelt udbygget således at alle selv kan lade.
- Strøm til opladning købt direkte fra et elhandelsselskab skal have lav afgift på lige fod med strøm købt gennem en udbyder.
- Efter norsk lovmodel fra 2020, må Folketinget indfører en sådan ny lov, som giver alle beboere i andels- og ejerforeninger laderet. Dette betyder at enhver, der har parkeringsrettigheder i en boligforening eller ejerforening, vil have en lovfæstet ret til at få installeret en ladestander, med bestyrelsens samtykke. Bestyrelsen kan kun afvise dette, hvis der er en saglig grund, såsom planlægning af et større, fælles ladeanlæg. Beboere med egen parkeringsplads kan ansøge om at få

installeret deres egen ladestander, mens de, der kun har ret til at parkere på fællesarealer, kan kræve, at bestyrelsen installerer en ladestander på et passende sted.

- For ladere som endnu ikke har synlig skiltning med pris fra vejen må dette på plads. Der er europæisk lovkrav (AFIR), om at ladere over 50 kW have fysisk synlig pris per kWt på skærm, eller klistermærke. På ladere under 50 kW er en QR-kode som viser til hjemmeside eller lignende tilstrækkelig.

## Varebiler

For at Danmark skal reducere sine emissioner i vejtransporten og særlig i de større byer, er det afgørende at også varebiler, busser, lastbiler elektrificeres. Særlig de store og tunge fossile varebiler som ofte står i tomgang og som kører i de større byer er en kilde til væsentlige lokale emissioner af CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub>.

I 2024 var andelen målt på nyregistreringer af varebiler således at 72,2 procent var diesel varebiler og 16,1 procent var elvarebiler. Så langt i 2025 (t.o.m. september) er de samme tal hhv. 60,6 procent dieselvarebiler og 35,7 procent elvarebiler. Elvarebiler er fortsat dyrere teknologi sammenlignet med fossile varebiler. Men teknologisk er elvarebilerne snart lige så gode hvis ikke bedre end de fossile alternativer. I løbet af de næste par år kommer der mange flere nye modeller af elvarebiler som vil have bedre rækkevidde, bedre ladeeffekt, mere lastekapacitet og bedre teknologiske løsninger. Endvidere har elvarebiler også lavere driftsomkostninger end dieselvarebiler.

Men for at elvarebiler reelt skal kunne være konkurrencedygtige med tilsvarende fossile alternativer, kræver det nye politiske virkemidler.

### **Elbilforeningen i Danmark mener at:**

- Alle varebiler som sælges i Danmark i 2030 være elektriske varebiler. Derefter skal varebilsalget hvert år bare bestå af elbiler helt frem til at hele varebilparken i Danmark er elektrificeret.
- Anskaffelsesprisen for en elvarebil skal reduceres. Dette kræver at registreringsafgiften differentieres mellem elektriske og fossile varebiler således at det elektriske alternativ giver en tilsvarende eller billigere anskaffelsespris i forhold til det fossile alternativ.
- Det skal blive nemmere for en arbejdstager at kunne lade sin elbil eller elvarebil – som arbejdstager har fået sat til rådighed af arbejdsgiver – hjemme eller ved egen bopæl.
- Der bør være krav om, at varer og tjenester, der købes af den offentlige sektor, leveres ved hjælp af nul-emissionskøretøjer inden 2028.

- Personbiler, varebiler, busser og lastbiler som købes ind af den offentlige sektor, skal være nul-emissionskøretøjer. Strengere krav herom bør meldes ud i god tid inden ikrafttræden og bør træde i kraft senest i 2028.

## Forbrugerrettigheder

Elbiler giver forbrugere og bilister nye muligheder, men repræsenterer også noget nyt og er en ukendt teknologi for mange. Elbiler er digitale, hvor apps og mobilbaseret ladestyring er centrale elementer. Forbrugerne fortjener god information om elbilen og de tjenester, de køber, og hvordan de fungerer i praksis.

Forbrugerne skal have en reel ret til information om deres batteris tilstand. Information om batteritilstand vil blive forbedret for nye biler gennem den nye Euro 7-forordning, men skal udvikles yderligere. I dag er situationen uklar, da nogle bilproducenter og bilimportører nægter at beskæftige sig med batteritilstandstests til andre end deres egne. Der bør udvikles en fælles international standard for, hvordan man tester og sammenligner batteritilstanden i elbiler.

Forbrugernes lovfæstede ejerskab og adgang til data genereret af deres egen bil er nedfældet i persondataforordningen, men skal følges op i praksis. Det er vigtigt, at forbrugernes privatliv beskyttes, og man skal kunne reservere sig mod at dele data. Data fra bilen kan bidrage til værdifuld værdiskabelse, både socialt og kommercielt, og bilens ejer skal kunne bestemme, om og hvordan disse data deles. Dette er ikke tilfældet i praksis i dag.

Hvis elbiler skal have en lang levetid og dermed blive så bæredygtige som muligt, skal de kunne repareres på en så økonomisk gunstig måde som mulig. Det er derfor vigtigt at holde priserne på reservedele nede, og viden og ekspertise om vedligeholdelse og reparation af elbiler skal øges.

I et massemarked må man forvente, at stordriftsfordele vil reducere priserne på nye dele til elbiler. Samtidig bør der sørges for faciliteter til genbrug af dele, uden at dette påvirker bilens funktionalitet eller garanti. Når der dukker eksempler op på, at dele- og reparationsomkostninger til relativt nye elbiler overstiger bilernes markedsværdi, svækker det teknologiens omdømme. Markedet skal udvikles, så køb og ejerskab af en elbil uden for garanti ikke indebærer en overhængende risiko for store økonomiske tab.

I mange tilfælde er det fejl i individuelle celler i batteriet, der udløser udskiftning af hele batteripakker. En grundig batteritilstandstest kan bruges til at bestemme, hvilke celler der fejler. Dette gør det muligt at udskifte individuelle dele af batteriet i stedet for at hele batteripakken skal fjernes og udskiftes.

### **Elbilforeningen i Danmark mener at:**

- Elbilere skal modtage klare og let forståelige oplysninger om bilens egenskaber, herunder ensartede oplysninger om batteri, rækkevidde og reel ladehastighed.
- Det er vigtigt, at forbrugernes ret til at få adgang til data, der er skabt af deres egen bil, og retten til selv at bestemme, hvem de vil dele disse data med, følges op i praksis.
- For at forbedre forbrugerrettighederne bør der udvikles en standard for batteritilstandstest for hele bilindustrien.
- Det skal blive lettere og billigere at reparere og udskifte dele på elbiler, herunder at bruge brugte dele, uden at dette påvirker garantien.
- Det bør blive en branchestandard, at alle brugtbilforhandlere dokumenterer batteritilstanden på de biler, de sælger.