

Det er primært husholdninger med høje indkomster, der kører elbil

Økonom Line Andersen og analysechef Otto Brøns-Petersen

d. 8. december 2025

Salget af elbiler er de forgangne år eksploderet. Mange kommuner begunstiger elbilsejere med bl.a. bedre parkeringsforhold. Samtidig indeholder bilbeskatningen betydelige rabatter i både registreringsafgift og ejerafgift. I dette notat viser vi, at det i langt overvejende grad er husholdninger med de højeste formuer og indkomster, der kører elbiler. Det er derfor primært denne gruppe, der har draget fordel af politikernes favorisering af elbiler. Den store afgiftsrabat på elbiler i forhold til konventionelle biler indebærer desuden store samfundsøkonomiske tab. Det anbefales at afskaffe registreringsafgiften for alle biltyper.

Kontakt

Line Andersen

Økonom

line@cepos.dk

Telefon 22 27 17 21

CEPOS

Afgiftsrabatter har skubbet betydeligt til elbilers udbredelse

Selvom der er gode argumenter for beskatning af bilkørsel, er beskatningen i dag helt skæv i forhold til bilerne eksterne omkostninger. Andersen og Brøns-Petersen (2025) finder, at benzin- og dieslbiler er overbeskattede, mens elbiler er markant underbeskattede. Bilafgifterne bør svare til de eksterne omkostninger, der er forbundet med kørsel – som luftforurening, drivhusgasudledning, støj, vejslid, uheld og trængsel. I dag er afgifterne meget lidt målrettede, da de i langt højere grad hviler på anskaffelse og ejerskab (registreringsafgift og ejerafgift) fremfor på kørslen, hvor de eksterne omkostninger opstår.

I 2020 blev aftalen om grøn omstilling af vejtransporten¹ indgået. Her blev aftalepartierne enige om at sænke indfasningen af registreringsafgiften for elbiler, så den udgjorde 40 pct. i perioden 2021-2025. Herefter skulle indfasningsprocenten øges med 8 pct.-point om året til 80 pct. i 2030, mens fuld indfasning er planlagt til 2035. Selv fuld indført er der også en betydelig afgiftsbegunstigelse af elbiler. I 2020-aftalen blev det aftalt, at partierne skulle mødes til et såkaldt 'pitstop' i 2025, hvor der skulle tages endelig stilling til indfasningsprofilen for registreringsafgiften frem til 2035. Der blev imidlertid aldrig indkaldt til pitstop. Derimod blev det i Finansloven for 2026 vedtaget at udskyde den højere registreringsafgift for elbiler med et år. Samtidig blev regeringen og Det Konservative Folkeparti enige om at nedsætte en hurtigtarbejdende ekspertgruppe, der skal analysere forskellige modeller for en fremtidig omlægning af bilbeskatningen. Ekspertgruppen skal senest afrapportere i andet halvår af 2026².

Udover lavere registreringsafgift for elbiler er også ejerafgiften differentieret efter køretøjets CO₂-udledning.

Andersen og Brøns-Petersen (2025) foreslår en reform af bilafgifterne, der har til formål i højere grad at sikre, at afgifterne svarer til de eksterne omkostninger ved kørsel:

- Afskaf registreringsafgiften for alle biltyper
- Reducer brændstofafgifterne, når brændsler indgår i EU's kvotesystem
- Reducer elafgiften til EU's minimumsniveau permanent
- Fjern ejerafgiften og indfør trængselsafgifter, når teknologien er moden

Registreringsafgiften er særligt uhensigtsmæssig. Afgiften er ikke oplagt til at finansiere offentlige udgifter, da den forvrider både arbejdsudbud og forbrugssammensætning. Det samme provenu kan derfor opnås gennem f.eks. indkomstskatter, men med mindre

¹ Kilde: https://fm.dk/media/bq0pojjud/aftale-om-groen-omstilling-af-vejtransporten_a.pdf

² Kilde: <https://fm.dk/media/qluaqowg/aftale-om-finansloven-for-2026.pdf>

forvridning. Registreringsafgiften er heller ikke oplagt til at føre fordelingspolitik med. Selvom bilforbruget er højere for højere indkomster, er bilforbrug ikke et præcist mål for indkomst. Fordelingspolitiske hensyn varetages derfor mest oplagt gennem indkomstskatterne. For en uddybning henvises til Brøns-Petersen (2024).

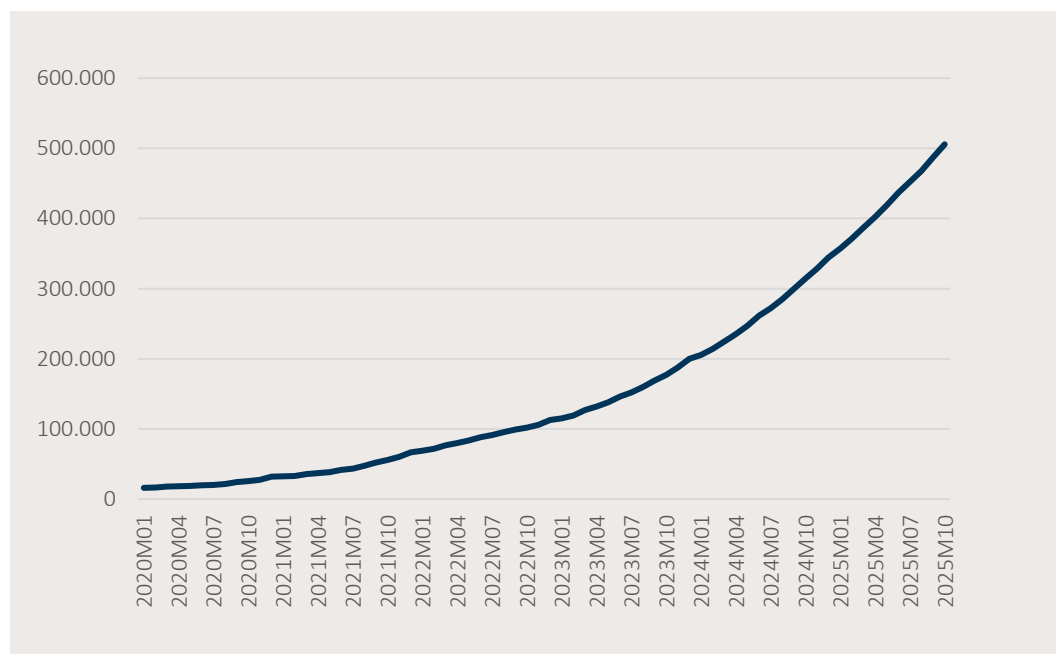
Klimahensyn er heller ikke et godt argument for den store afgiftsbegunstigelse af elbiler. Klimabelastning udgør blot op til 12 pct. af de eksterne omkostninger – afhængig af drivmiddel. Langt størstedelen af de eksterne omkostninger ved kørsel er derimod udgjort af trængselsomkostninger.

Den samfundsøkonomiske omkostning – skyggeprisen – ved den samlede afgiftsbegunstigelse af elbiler er 5.500-6.300 kr. per ton fortrængt CO₂. Det er langt højere end f.eks. den vedtagne CO₂-afgift på 750 kr./ton i 2030 (Andersen og Brøns-Petersen, 2025).

Denne politiske favorisering af elbiler i form af afgiftsrabatter har gjort elbiler til et økonomisk attraktivt valg sammenlignet med benzin- og dieselmotorer. I oktober 2025 var der 505.701 elpersonbiler i Danmark. Bare i 2025 er bestanden steget med 41 pct. I oktober 2020 er bestanden af elbiler 30 gange større sammenlignet med januar 2020. Figur 1 viser udviklingen i elbilbestanden i Danmark siden 2020.

Figur 1

Antal elbiler (personbiler) i Danmark 2020-2025



Anm.: Bestand af elbiler i husholdninger og erhvervene

Kilde: Statistikbanken.dk tabel BIL54

I dette notat anvendes data fra Danmarks Statistisk registre for brugere af personbiler, herunder elbiler, i hele landet og i de fire største byer - København, Aarhus, Odense og Aalborg - til at undersøge, hvordan elbilbrug fordeler sig blandt danske husholdninger med

forskellige sociale og økonomiske karakteristika. Med udgangspunkt i data fra Danmarks Statistisk personregistre belyses forskelle i elbilsbrugere fordelt efter formue, indkomst og arbejdsmarkedstilknytning. Data for bilbrug er tilgængeligt indtil ultimo 2024, mens indkomst-, formue-, og socioøkonomiske data ved analysens udarbejdelse senest er tilgængelige indtil ultimo 2023. Som udgangspunkt er det hensigtsmæssigt at sammenligne data i samme år. Det er dog ikke tilfældet her. Brugen af elbiler i husholdninger ændrer sig markant fra år til år. I ultimo 2023 var 158.000 husholdninger elbilsbrugere. I ultimo 2024 var det tilsvarende tal 274.000 husholdninger. For denne analyse vil det altså være hensigtsmæssigt at bruge de nyeste tilgængelige tal for elbilbrug. Fordelingen af husholdninger på formue- og indkomstdeciler samt arbejdsmarkedstilknytning kan selvsagt ændre sig fra år til år. Ikke desto mindre vurderes disse data fra ultimo 2023 at være repræsentative for fordelingen i ultimo 2024, og det er almindelig standard at fremskrive indkomstdata mv. fra senest statistikdækkede år.

Figur 1 viser, at antallet af elbiler er steget betragteligt siden ultimo 2024.

De undersøgte data viser, hvorvidt en husholdning er bruger af en bil og om husholdningen er bruger af en elbil. At være bruger af en bil kan både dække over, at husholdningen er registreret som ejer, at den leaser en bil eller har stillet bilen til rådighed af f.eks. en arbejdsgiver. De undersøgte data viser ikke noget om, hvor mange biler en husstand har tilknyttet. Det er dog ikke væsentligt for denne analyse, der blot søger at illustrere fordelingen af elbiler i husholdningerne fordelt på indkomst, formue og arbejdsmarkedstilknytning.

Gennem Danmarks Statistiks registre har vi identificeret elbilsbrugere i danske husholdninger. I ultimo 2024 var 273.980 husholdninger registreret som elbilsbrugere. Til sammenligning var omkring 2 mio. husholdninger registreret som bilbrugere. 14 pct. af husholdningerne med bil havde i 2024 dermed mindst en elbil.

Der er ikke flere elbiler i de store byer

Flere kommuner har vedtaget politik, der har til formål at fremme elbiler. Argumenterne herfor er bl.a. klimahensyn. Stort set alle kommuner har reduktionsmål for kommunens drivhusgasudledninger. Og det er langt fra hensigtsmæssigt. Klimaproblemet er globalt og bør løses på højst mulige niveau. I Danmark er det derfor hensigtsmæssigt, når EU fastlægger klimapolitikken. Selvstændig national og kommunal klimapolitik i tillæg til EU's klimapolitik øger omkostningen ved den grønne omstilling, samtidig med, at der ikke tages højde for de store lækageeffekter, som national og kommunal klimapolitik medfører (Brøns-Petersen og Andersen, 2025).

Både Københavns kommune og Odense kommune har foreslået – og til dels vedtaget – lavere hastighedsgrænser for at begrænse drivhusgasudledninger fra transporten. Brøns-Petersen og Andersen (2023b) finder, at lavere hastighedsgrænser i Københavns kommune koster op til 98.000 kr. per ton sparet CO₂. Det er langt over den ellers aftalte CO₂-pris på 750 kr. i grøn skattereform. Tilsvarende for Odense finder Brøns-Petersen og Andersen (2023a), at skyggeprisen er op mod 52.000 kr. per ton sparet CO₂.

Lavere hastighedsgrænser fremmer dog ikke elbiler, da hastighedsgrænser gælder for alle drivmidler. Der findes derimod en række andre kommunale politikker, der har til formål at fremme elbiler.

Flere kommuner har som erklæret mål at øge elbilsandelen i kommunen som led i opnåelse af de kommunale klimamål. I Greve kommunes klimaplan er målet, at der i kommunen skal være 30 pct. elbiler i 2030. Ligeledes fremgår det, at antallet af kørte kilometer i kommunen skal reduceres med 10 pct, for at nå det samlede klimamål i kommunen³.

I Sønderborg kommune er målsætningen, at 95 pct. af alle nyregistrerede biler skal være eldrevne og at 35 pct. af bilparken er eldrevne i 2029. Ligeledes har kommunen som ambition, at der ikke skal være flere biler per indbygger end i dag (red. 2024)⁴. Hvilke konkrete tiltag der iværksættes for at nå disse målsætninger, fremgår ikke af handlingsplanen.

Tilsvarende har Aarhus kommune en ambition om at ville være en af de førende elbilkommuner i Danmark. Her er ambitionen, at 40 pct. af alle personbiler i 2030 skal være elbiler. For at nå disse mål har Aarhus kommune bl.a. igangsat en række tiltag. Der er bl.a. en tilskudspulje til, at erhvervskøretøjer kan udskiftes til brint, gratis parkering til rene elbiler og grøn parkeringspolitik med fokus på reduceret biltrafik og fremme af elbiler⁵. Gratis parkering for elbiler er dog ophørt ved udgangen af september 2025⁶.

Flere kommuner tilbyder parkeringsfordele til elbiler for at fremme elbiler. Odense kommune har en målsætning om, at 40 pct. af bilerne i kommunen i 2030 skal være elbiler. Derfor har man i kommunen bl.a. reserveret en del af pladserne til elbiler⁷.

I Københavns kommune findes ligeledes parkeringspladser reserveret til el-køretøjer⁸. Det samme er tilfældet i Kolding kommune⁹.

Fra marts 2023 til december 2024 gennemførte Københavns kommune et forsøg med en grøn trafikvej på Stefansgade. Det betød, at gennemkørsel med benzin- og dieselskøretøjer var forbudt. På baggrund af evalueringen blev det besluttet, at vejen ikke permanent skulle etableres som en grøn trafikvej. Evalueringen viste, at forbuddet generelt ikke blev overholdt og derfor ikke virkede efter hensigten¹⁰.

³ Kilde: <https://greve.dk/klima/nyheder/klimanyheder/8-af-bilerne-i-greve-kommune-er-elbiler>

⁴ Kilde: https://sonderborgkommune.dk/sites/default/files/2024-08/Handleplan%20for%20gr%C3%B8n%20omstilling%20af%20persontransport_opdateret.pdf

⁵ Kilde: <https://aarhus.dk/demokrati/politikker-og-planer/trafik-mobilitet-og-infrastruktur/strategi-for-tank-og-ladeinfrastruktur-fossilfri-bilisme-i-aarhus-vores-faelles-ansvar>

⁶ Kilde: <https://aarhus.dk/borger/trafik-og-parkering/parkering/spoergsmaal-til-parkeringsordning-for-nul-emissionsbiler-elbiler>

⁷ Kilde: <https://www.odense.dk/borger/trafik-og-veje/parkering/el-biler-ladestationer>

⁸ Kilde: <https://www.kk.dk/borger/parkering-trafik-og-veje/parkering/elbiler-og-ladestandere>

⁹ Kilde: <https://www.kolding.dk/borger/trafik-og-veje/parker/trafik-og-mobilitet/parkering/regler-for-parkering>

¹⁰ Kilde: <https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/Teknik-%20og-%20Milj%C3%B8udvalget/m%C3%B8de-28042025/referat/punkt-9>

I 2024 blev indgået en politisk aftale, der giver alle landets kommuner mulighed for at oprette en nulemissionszone, hvor kun fossilfri køretøjer må køre¹¹.

Flere kommuner vil nu indføre nulemissionszoner. I Aarhus kommune har politikerne vedtaget et forsøg med en nulemissionszone i midtbyen. Forsøget igangsættes i 2027¹². Også i Københavns kommune er en ny nulemissionszone vedtaget. Det er planen, at indre Vesterbro dækkes af zonen¹³.

I Aalborg kommune overvejer man også at gennemføre restriktioner for biltrafikken, herunder at etablere en nulemissionszone, for at opnå det lokale klimamål¹⁴.

Ovenstående gennemgang af kommunernes særordninger for elbiler er blot et uddrag af de kommunale ordninger og dermed ikke et udtømmende overblik.

Af tabel 1 fremgår fordeling af hhv. alle biltyper og elbiler i de fire største byer i Danmark. Det tyder ikke på, at der er en over- eller underrepræsentation af elbiler sammenholdt med det generelle bilforbrug i byerne. F.eks. ligger 3,4 pct. af landets husholdninger med bil i Odense, mens det tilsvarende tal for elbiler er 3,2 pct.

Tabel 1

Fordeling af bilbrug i Danmark

	Andel af landets husholdninger med bil	Andel af landets husholdninger med elbil
København	6,2%	6,1%
Odense	3,4%	3,2%
Aarhus	5,3%	6,2%
Aalborg	3,8%	3,7%

Kilde: CEPOS beregninger baseret på Danmarks Statistiks personregistre

Elbiler køres i høj grad af husholdninger med høj formue og indkomst

Data viser tydelige forskelle i elbilbrug i Danmark, når man ser på husholdningernes formue, indkomst og arbejdsmarkedstilknæytning.

Bilforbruget generelt er tydeligt knyttet til husholdningernes formueniveau. Blandt husholdninger i 2. formuedecil¹⁵ har 21 pct. af husholdningerne mindst en bil tilknyttet.

¹¹ Kilde: <https://mim.dk/nyheder/pressemeddelelser/2024/februar/kommuner-faar-mulighed-for-at-indfoere-nulemissionszoner-fri-for-benzin-og-dieselkoeretoerjer>

¹² Kilde: https://aarhus.dk/media/i3wbrqaa/endeligt-indsatskatalog-groen-mobilitetsplan_0925_web.pdf

¹³ Kilde: <https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/Borgerrepr%C3%A6sentationen/m%C3%B8de-21082025/referat/punkt-16>

¹⁴ Kilde: <https://www.aalborg.dk/om-kommunen/politikker-strategier-og-planer/introduktion-til-klimaplan#overskrift8>

¹⁵ 1. formuedecil adskiller sig fra den øvrige trend blandt formuedeciler. Det skyldes bl.a., at husholdninger med elbiler i 1. formuedecil har relativt høje indkomster. Derfor sammenlignes den anden laveste med højeste formuedecil.

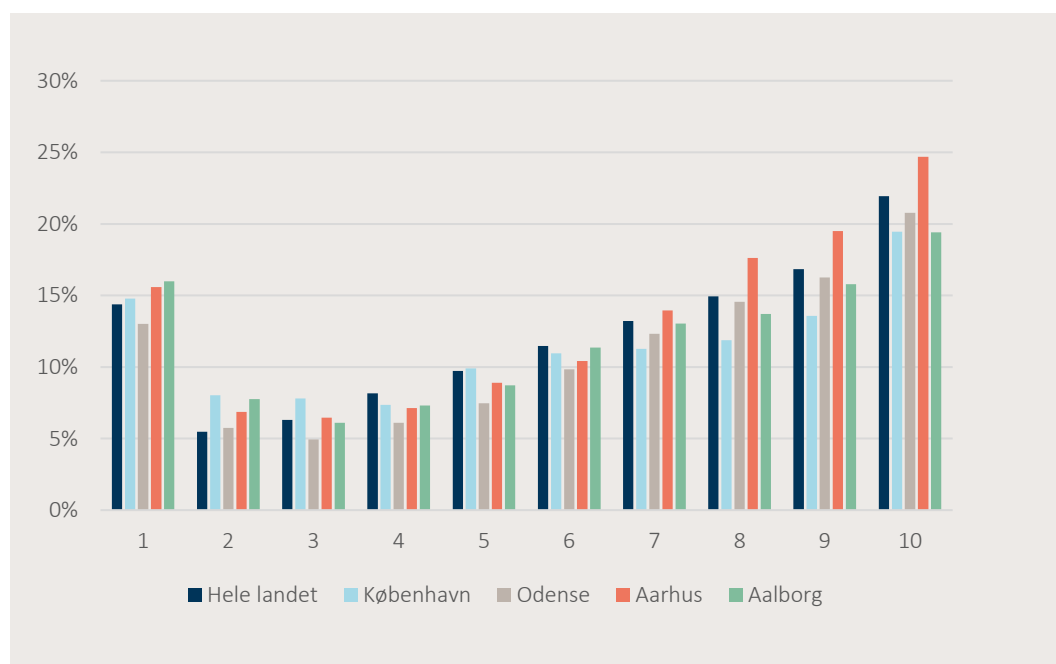
Tilsvarende for husholdninger i 10. formuedecil har 91 pct. af husholdningerne mindst en bil tilknyttet.

Også elbiler er knyttet til formueniveauet. Af figur 2 ses det, at husholdninger med elbil som andel af husholdninger med bil generelt er markant højere for husholdninger med højere formue sammenlignet med husholdninger med lavere formue. Når man ser på elbilbrug som andel af det samlede bilforbrug, tager man implicit højde for, at husholdninger med høj formue og indkomst generelt har højere tendens til bilforbrug.

Andelen af elbiler er 4 gange højere for husholdninger i 10. formuedecil sammenlignet med husholdninger i 2. formuedecil i hele landet. Der er ikke store forskelle på fordelingen af elbiler i de fire største byer sammenlignet med hele landet.

Figur 2

Andelen af bilbrugere, som kører i elbil - fordelt på formuedecil



Anm.: 1. formuedecil adskiller sig fra den øvrige trend blandt formuedeciler. Det skyldes bl.a., at husholdninger med elbiler i 1. formuedecil har relativt høje indkomster.

Kilde: CEPOS beregninger baseret på Danmarks Statistiks personregistre

Et tilsvarende mønster ses, når elbilsbrugere fordeles efter husholdningernes indkomstniveau, se figur 3. Særligt højindkomsthusholdninger kører i elbil, mens elbiler udgør en mindre andel for lav- og middelindkomstgrupper. Tendensen er ensartet på landsplan og i de fire største byer.

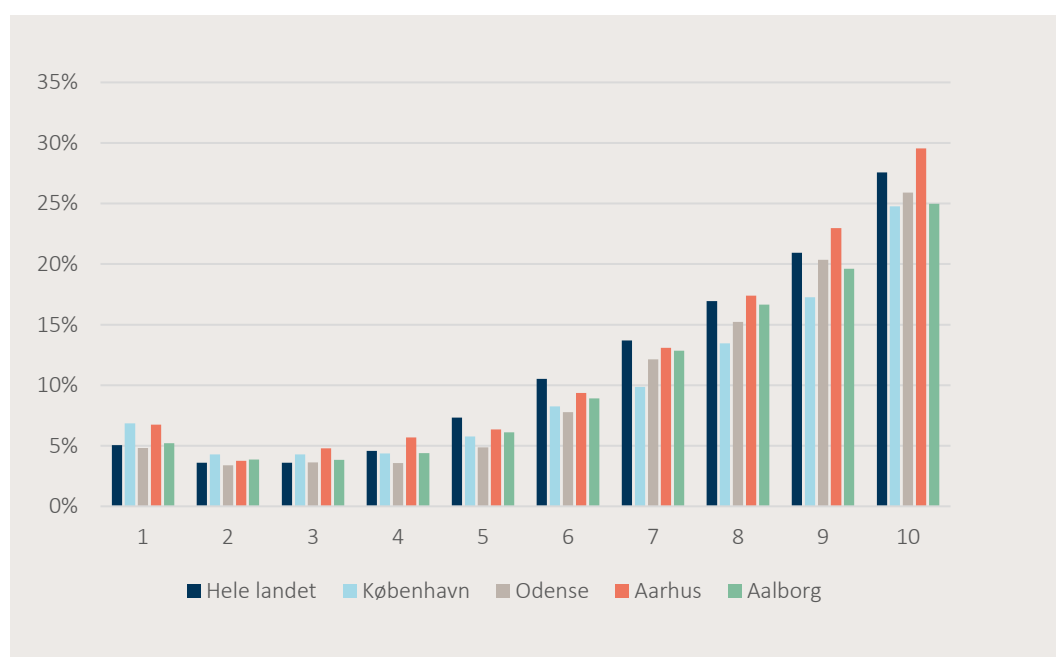
På landsplan er hyppigheden af husholdninger med en elbil som andel af husholdninger med en bil knap 8 gange højere for husholdninger i 10. indkomstdecil sammenlignet med husholdninger i 2. indkomstdecil.

Samlet set udgør husstande i 9. og 10. indkomstdecil 49 pct. af alle landets husholdninger med en elbil. Elbiler er altså i høj grad koncentreret omkring husstande med høj formue og indkomst.

I analysen tages der ikke højde for, at en husstand kan have flere biler. Hvis husholdninger med højere indkomster også har flere biler per husstand og dette større bilforbrug i højere grad er elbiler, vil tallene i denne analyse undervurdere, i hvilket omfang elbilerne er koncentreret hos de husholdninger med de højeste indkomster og formuer.

Figur 3

Andel elbilsbrugere af det samlede bilforbrug i husholdningerne - fordelt på indkomstdeciler



Kilde: CEPOS beregninger baseret på Danmarks Statistiks personregistre

Elbilbrugernes arbejdsmarkedstilknytning

I husholdninger med elbil er arbejdsmarkedstilknytningen for familiemedlemmet med højest indkomst typisk en lønmodtager. På landsplan udgør 76 pct. af husholdninger med en elbil husholdninger med en lønmodtager, hvor lønmodtageren har den højeste indkomst i husholdningen. Betragter man andelen af elbiler i husholdninger med bil generelt i de enkelte grupper, har husholdninger med en lønmodtager med ledelsesarbejde den højeste elbilsandel (31 pct.). Også husholdninger med selvstændige er mere tilbøjelige til at køre i en elbil sammenlignet med andre grupper. Dette mønster går igen for de fire største byer.

Opsummering

Elbilbrug i Danmark er i høj grad koncentreret blandt økonomisk stærke husholdninger og personer med fast tilknytning til arbejdsmarkedet. Det er i betydeligt omfang husholdninger med høje formuer og indkomster, der kører i elbil, mens

lavindkomsthusholdninger, studerende og personer på overførselsindkomst i mere begrænset omfang kører i elbil. Samlet peger analysen på, at elbiler primært er et fænomen for de økonomisk bedst stillede husholdninger – både i de største danske byer og på landsplan.

Afgiftsrabatter til elbiler viser sig at modvirke skattesystemets almindelige omfordelende effekt. Det er i langt overvejende grad husholdninger med høje indkomster og formuer, der drager fordel af den politiske favorisering af elbiler.

Overordnet er bilafgifterne skæve og for høje for benzin- og dieslbiler, mens elbiler er underbeskattede. Derfor foreslår vi i Andersen og Brøns-Petersen (2025) en bilreform, der indeholder følgende elementer:

- Afskaf registreringsafgiften for alle biltyper
- Reducer brændstofafgifterne, når brændsler indgår i EU's kvotesystem
- Reducer elafgiften til EU's minimumsniveau permanent
- På længere sigt, bør ejerafgiften fjernes og der bør indføres trængselsafgifter, når teknologien er moden

Registreringsafgiften er særligt uhensigtsmæssig, da den hverken er oplagt til at finansiere offentlige udgifter eller til varetage fordelingspolitiske hensyn. Dertil illustrerer analysen, at afgiftsbegunstigelsen af elbiler generelt er kommet husholdninger med de højeste formuer og indkomster til gode. Derfor bør registreringsafgiften afskaffes for alle biltyper, frem for at rabatten på registreringsafgiften til elbiler fortsætter.

Referencer

- Andersen, Line, og Otto Brøns-Petersen. 2025. "CEPOS' bilreform: et opgør med skæve og høje afgifter". CEPOS. <https://cepos.dk/artikler/cepos-bilreform-et-opgor-med-skaeve-og-hoje-afgifter/>.
- Brøns-Petersen, Otto. 2024. "Arbejdspapir 81: Registreringsafgiften er overflødig og bør afskaffes". CEPOS arbejdspapir. CEPOS. <https://cepos.dk/artikler/arbejdspapir-81-registreringsafgiften-er-overflodig-og-bor-afskaffes/>.
- Brøns-Petersen, Otto, og Line Andersen. 2023a. "Hastighedsnedsættelser i Odense er dyr og ineffektiv klimapolitik". CEPOS notat. CEPOS. <https://cepos.dk/artikler/hastighedsnedsaettelser-i-odense-er-dyr-og-ineffektiv-klimapolitik/>.
- . 2023b. "Kommunal klimapolitik er dyr symbolpolitik". CEPOS. <https://cepos.dk/artikler/kobenhavns-kommunale-klimapolitik-er-dyr-og-skadelig-symbolpolitik/>.
- . 2025. "Sådan bør klimamål for 2035 fastlægges". CEPOS. <https://cepos.dk/artikler/sadan-bor-klimamal-for-2035-fastlaegges/>.