

# Fremskrivning af antallet af elektriske lastbiler i Danmark

Rådet for Grøn Omstillings forventninger til  
udviklingen i antallet af elektriske lastbiler i  
Danmark frem mod 2035

## HOVEDPUNKTER

- Den forventede udvikling i nysalg af el-lastbiler bliver markant undervurderet i Energistyrelsens Klimastatus og -fremskrivning 2023 (KF23).
- Meget tyder på at udviklingen af salget af el-lastbiler er 5-6 år længere fremme end antaget i KF23.
- Hvor KF23 forventede et salg på 1,5 pct i 2023 alene på grund af den tidligere støtteordning, har salget af el-lastbiler været højere end 6 pct i 2023.
- KF23 forventer, at el-lastbiler udgør 4 pct af den samlede bestand af lastbiler i 2030, mens Rådet for Grøn Omstilling forventer at el-lastbiler udgør ca. 23 pct.
- Tilsvarende forventer KF23 at 21 pct af lastbiler i Danmark er el-lastbiler i 2035, mens Rådet for Grøn Omstilling forventer at el-lastbiler udgør ca. 53 pct af bestanden.

### Indledning

Diskussionen om den nu vedtagne CO<sub>2</sub>-differentierede og kilometerbaserede vejbeskatning af lastbiler i Danmark har været meget centreret omkring el-lastbiler, da disse lastbiler er de eneste, der kan få en substantiel rabat på 75 pct.

Der har været mange misforståelser i den offentlige debat, der blandt andet har været præget af stor uvidenhed om den teknologiske modenhed af el-lastbiler.

Et gennemgående element har været, at der samlet set kun vil være 4 pct el-lastbiler i Danmark i 2030. Dette tal stammer fra Energistyrelsens Klimastatus og -fremskrivning 2023 (KF23), med forventninger for nysalg og bestand af blandt andet el-lastbiler frem mod 2035.

I det efterfølgende har vi kigget nærmere på tallene i KF23 og inddraget andre aspekter og forudsætninger, som vi forventer har betydelig indflydelse på salget af el-lastbiler i Danmark.

Vi vil samtidig komme med vores bud på en mere, i vores optik, realistisk fremskrivning af salget af el-lastbiler i Danmark i perioden 2024-2035. Vi gør opmærksom på, at en fremskrivning selvfølgelig er behæftet med en vis usikkerhed både i forhold til fremtidig nysalg og bestand.

### Klimafremskrivningen for 2023

Forventningerne for antallet af nye solgte lastbiler i KF23 er baseret på "frozen policy" fra 2022.

## "Salget af el-lastbiler var fire gange højere i 2023 end antaget i Energistyrelsens Klimafremskrivning."

Daria Rivin  
Seniorrådgiver inden for klima og transport  
Rådet for Grøn Omstilling

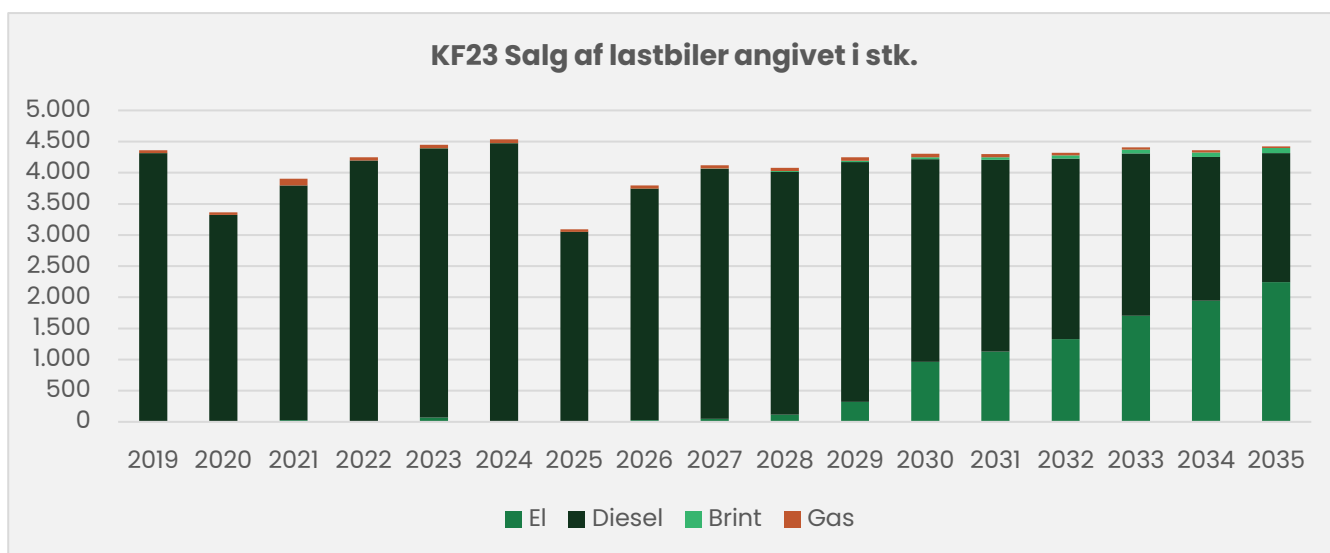
Frozen policy betyder, at man indregner allerede vedtagne reguleringer, herunder vejbeskatningen for lastbiler og, den nu forhenværende regulering om CO<sub>2</sub>-krav til lastbiler på 15 pct CO<sub>2</sub>-reduktion i 2025.

Derudover er fremskrivningen baseret på Transportministeriets Lastbilsvalgsmodel, hvori det antages, at vognmænd vælger at købe den type lastbil, der samlet set er billigst at køre i over dens levetid.

Energistyrelsens fremskrivning for nysalg af lastbiler med forskellige drivmidler, som diesel, brint, gas og el kan ses i grafen på side 2.

Som det kan ses på grafen, er forventningerne til gas- og brintlastbiler kontinuerligt lave frem mod 2035, mens diesel lastbiler forventes at være den mest solgte type lastbil helt frem til 2034 (se evt. tallene i tabellen på side 5 i bilaget).

Ifølge KF23 vil der de næste år blive solgt meget få el-lastbiler. Her forventes salget af el-lastbiler først at tage fart i 2030, mens det i 2035 forventes at el-lastbiler så småt overhaler salget af diesel lastbiler.



Kilde: Klimastatus og -fremskrivning, Energistyrelsen. Salg af lastbiler fordelt på teknologier, 2019-2035.

Kigger vi på det faktiske salg af el-lastbiler i Danmark i 2023, har salget oversteget forventningerne i KF23 med en faktor 4. Her forventedes et nysalg på 69 el-lastbiler i 2023, svarende til det antal el-lastbiler, som Energistyrelsen med puljen på 45 mio. kr. gav støtte til, tilbage i 2022.

I 2023 blev der solgt 316 el-lastbiler. Det svarer til 6,3 pct af nysalget af lastbiler i Danmark. Salg i denne størrelsesorden var først forventet omkring år 2029, ifølge KF23. Det betyder, at salget af el-lastbiler i 2023 ligger på et niveau, der i KF23 først forventes 5-6 år ude i fremtiden.

Den skæve vurdering af forventningerne til salget af el-lastbiler ses også i forventningen om, at der i 2024 vil blive solgt 0 og 6 i 2025.

### Større salgsandel i Nordeuropa end i EU

Meget tyder på, at salget af el-lastbiler kommer til at gå markant hurtigere end estimeret i KF23. Kigger man f.eks. på de europæiske lastbilproducenters forventningerne til salg af nulemissionslastbiler i EU i 2030, ser man et noget anderledes billede (se grafen til højre).

Gennemsnitligt forventer lastbilproducenterne at sælge 50 pct nulemissionslastbiler i 2030 i Europa, mens forventningerne i KF23 for salget af brint- og el-lastbiler i Danmark er helt nede på 23 pct i 2030. Det vil sige at producenternes forventninger til gennemsnittet i EU er mere end dobbelt så højt, sammenlignet med Klimafremskrivningens forventninger i Danmark.

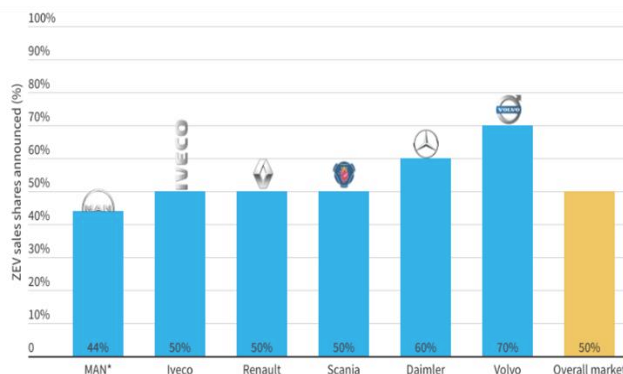
Det må antages, at lastbilproducenternes egne forventninger til salg af nulemissionslastbiler må være tæt på det, der faktisk bliver solgt i EU i 2030. Det er ikke alle lastbilproducenter, der har tænkt sig at udvikle

og sælge brintlastbiler. Fælles for dem alle er dog, at de i stort omfang udvikler og allerede i dag sælger el-lastbiler.

Nysalget af el-lastbiler var på 1,5 pct i EU i 2023. Nordeuropæiske lande som Danmark, Sverige, Norge og Holland er nogle af de lande, hvor omstillingen til el-lastbiler allerede i dag går markant hurtigere end i resten af Europa.

Derfor forventes det også fremadrettet, at nordeuropæiske lande, herunder Danmark, er et betydeligt bedre marked for el-lastbiler end gennemsnittet i EU. Lastbilproducenterne forventer derfor, at de kommer til at sælge en større andel el-lastbiler i bl.a. Danmark frem mod 2030.

Samtidig er de nye CO<sub>2</sub>-emissionskrav til tunge køretøjer i 2030, 2035 og 2040 med til at lægge en solid bund for, hvor meget lastbilproducenterne rent faktisk skal levere og sælge – hvilket i praksis bliver et markant forhøjet salg af el-lastbiler, hvis producenterne ikke skal betale ganske betydelige bøder.



Notes: The overall market averages have been estimated based on the 2019 sales share of each OEM in Europe. OEMs which have not made public announcements are assumed to only deliver enough ZEVs to comply with the current HDV CO<sub>2</sub> standards.

\*Based on MAN's announcement of 60% ZEV sales shares in the urban and regional delivery and 40% in the long-haul segment and a 20%/80% split based on the manufacturer's vehicle registrations during the reference period 2019/2020.

Kilde: Transport & Environment, baseret på data fra offentlige udmeldinger fra lastbilproducenter og ACEAs salgsandele (2019).

## Rådet for Grøn Omstillings forventninger til salg af elektriske lastbiler i Danmark

Udover de nævnte forudsætninger, der ligger i KF23 som "frozen policy" fra 2022 og vejbeskatningen af lastbiler, har vi valgt også at lægge følgende forudsætninger til grund i vores fremskrivning:

- De fleste europæiske lastbilproducenter har i 2024 el-lastbiler på markedet med en rækkevidde på omkring 500 km og modeller i relevante vægtklasser.
- Lastbilproducenternes udmeldinger om forventet salg af nulemissionslastbiler i 2030 vil være tæt på, hvad der faktisk bliver solgt. Vi forventer at der reelt kun bliver solgt el-lastbiler i Danmark.
- Salget af el-lastbiler i Danmark vil ligge betydeligt over EU gennemsnittet.
- Reviderede CO<sub>2</sub>-emissionskrav til tunge køretøjer ender på 45 pct i 2030, 65 pct i 2035 og 90 pct i 2040. Det betyder, at lastbilproducenterne skal sælge markant flere el-lastbiler for at nå målene.
- Antallet af offentlige lynladere til el-lastbiler står til minimum at blive firedoblet i 2024, foruden kravene til opsætning af offentlige ladestationer qua EU-forordningen 'Infrastruktur for Alternative Drivmidler' (AFIR).
- Flere Europæiske lastbilproducenter har offentligt udmeldt, at el-lastbiler bliver den billigste teknologi, særligt i Nordeuropa.

- Med korte afstande, fladt terræn og et godt elnet er Danmark et ideelt land til kørsel med el-lastbiler.

Der er i vores fremskrivning ikke taget højde for udmøntningen af puljen på 300 mio. kr. som regeringen har afsat på Finansloven (FL24). Puljen kan potentielt sikre et salg af omkring 600 el-lastbiler mellem 2024-2026.

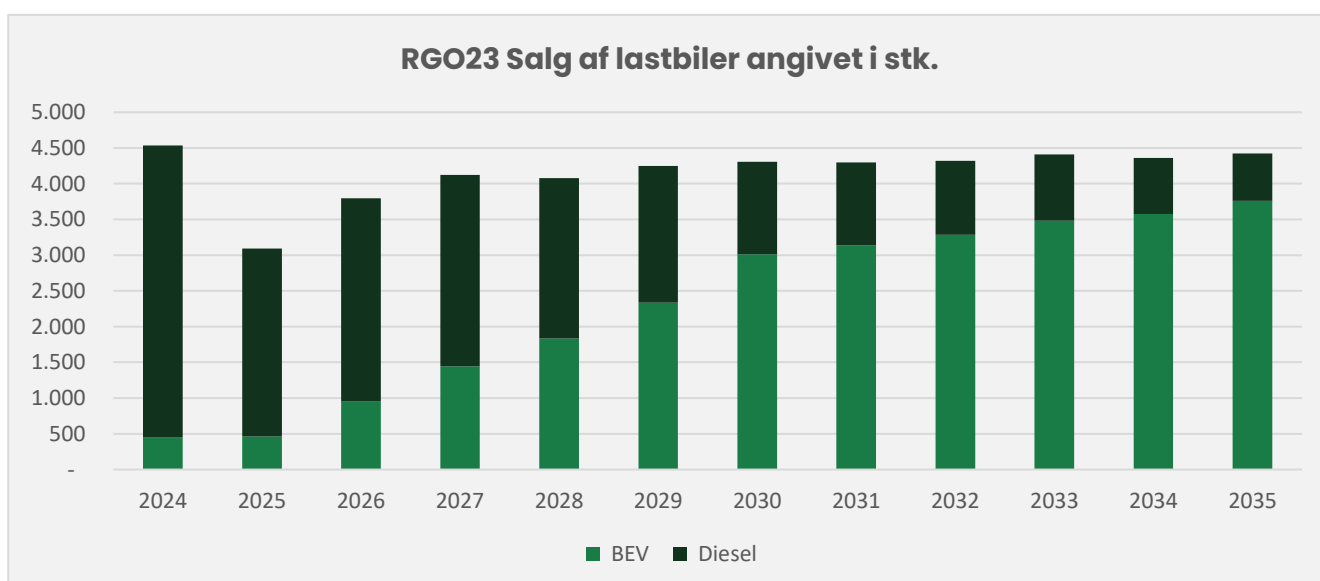
Selvom forventninger til fremtidigt salg selvfølgelig er behæftet med betydelig usikkerhed, mener vi at der er tale om et betydeligt mere virkelighedsnært bud, baseret på mere realistiske forudsætninger.

Vi tager i vores fremskrivning udgangspunkt i de samme salgstal og bestand i perioden 2024-2035, som i KF23. Vores fremskrivning forudsætter, at den økonomiske ramme for erhvervelse af el-lastbiler ikke forvrides for meget i forhold til vores nabolande.

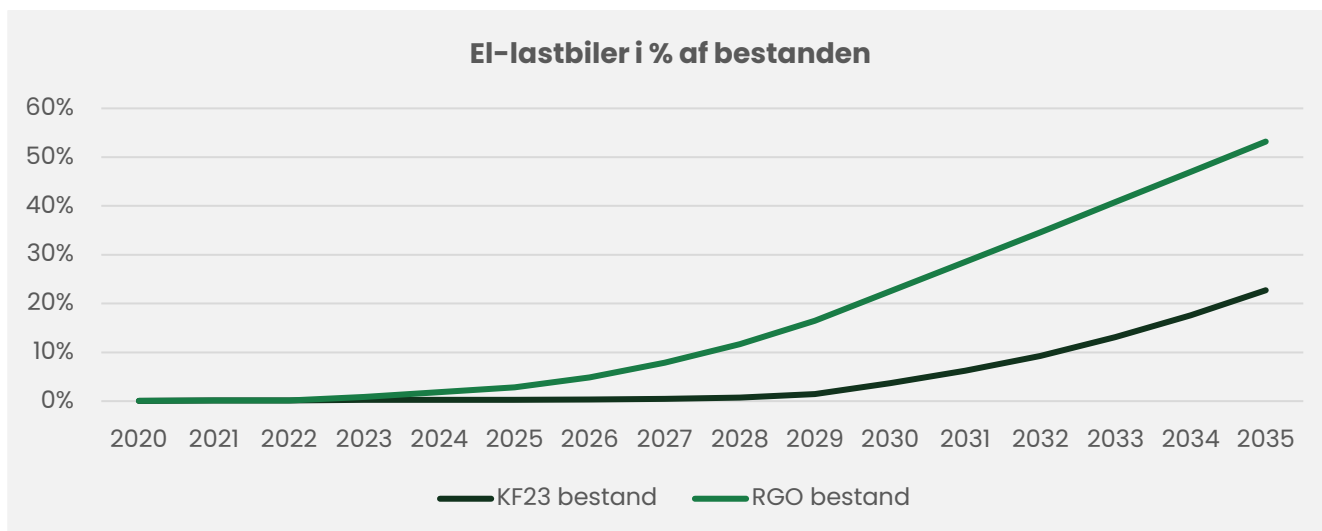
Mens KF23 først forventer, at der bliver solgt flere el-lastbiler end diesel lastbiler i 2035, forventer Rådet for Grøn Omstilling at det allerede sker omkring 2029 (se grafen nedenfor).

De forskellige forventninger til nysalg, i henholdsvis vores fremskrivning og KF23, har stor betydning for andelen af el-lastbiler i den samlede flåde, altså bestanden. Hvor KF23 som nævnt kun forventer at 4 pct af den samlede lastbilflåde i Danmark er omstillet til batteri-elektriske lastbiler i 2030, vil det ifølge vores beregninger om nysalg være omkring 23 pct af flåden, der er omstillet til el i 2030, se grafen på side 4, der sammenligner vores fremskrivninger af bestanden.

I 2035 forventer KF23, at 1 ud af 5 (21 pct) lastbiler i Danmark er en el-lastbil, hvor Rådet for Grøn Omstilling forventer at halvdelen af den samlede flåde er el-lastbiler (ca. 53 pct).



Kilde: Rådet for Grøn Omstillings egne beregninger, 2024.



Kilde: Energistyrelsens Klimastatus og -fremskrivning samt Rådet for Grøn Omstillings egne beregninger, 2024.

## Hurtig omstilling af lastbiler forude

Der er stor vilje til at være en del af omstillingen i transportbranchen, hvor mange virksomheder, transportindkøbere og vognmænd har sat ambitiøse klimamål. Samtidig er lastbilkørsel et erhverv, hvor mange lastbiler kører meget langt årligt.

Derfor vil driftsomkostningerne være betydeligt lavere med kørsel i en el-lastbil sammenlignet med en diesel lastbil, hvor dieselpriserne er markant højere og står til at stige.

Samtidig skønnes el-lastbiler at blive mere konkurrencedygtige og billigere end både diesel, gas, biogas og brint.

I og med transportbranchen er et rationelt marked, forventes omstillingen at ske betydeligt hurtigere for lastbiler end f.eks. privatbilisters skift til elbiler – særligt de lastbiler, der kører langt og internationalt.

Som det også fremgår af KF23 forventes skiftet fra f.eks. diesel til el-lastbiler at ske, når de samlede totalomkostninger ved køb af en lastbil, er positiv. Det samme forventer Rådet for Grøn Omstilling vil ske. Og med inddragelse af nye og relevante forudsætninger, som nævnt i forrige afsnit, kommer nysalget såvel som bestanden af el-lastbiler til at vokse markant hurtigere end der lægges op til i KF23.

Samlet set ser vi ind i en hurtig grøn omstilling til el-lastbiler. Den kommer ikke af sig selv, men i Danmark har vi særdeles gode forudsætninger for at være et af de lande i verden, der hurtigst får udfaset fossile lastbiler og kan være med til at vise vejen for andre.



## POLISKE ANBEFALINGER

- Der bør indføres nulemissionszoner i de større byer i Danmark – også for lastbiler over 12 tons.
- El bør tælle med i fortrængningskravet på lige fod med biobrændstoffer og biogas – dette kan fremme TCO'en for el-lastbiler.
- Der bør oprettes en støttepulje til el-lastbiler, der er differentieret efter, hvor mange km lastbilerne kører om året.

Læs vores yderligere anbefalinger til tiltag, der fremmer omstillingen til el-lastbiler [her](#).

## Kontakt

Jeppe Juul og Daria Rivin

Klima- og transportrådgivere



**Rådet for  
Grøn  
Omstilling**

Rådet for Grøn Omstilling arbejder med at elektrificere vejtransporten i Danmark og EU.

## Bilag

### KF23 Salg af lastbiler angivet i stk.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
<b>Lastbiler</b>	<b>4.450</b>	<b>4.535</b>	<b>3.091</b>	<b>3.796</b>	<b>4.121</b>	<b>4.079</b>	<b>4.246</b>	<b>4.305</b>	<b>4.299</b>	<b>4.321</b>	<b>4.409</b>	<b>4.359</b>	<b>4.424</b>
Diesel	4.323	4.476	3.043	3.712	4.013	3.898	3.850	3.254	3.080	2.895	2.606	2.306	2.072
BEV	69	0	6	29	47	114	320	964	1.127	1.330	1.702	1.948	2.241
Gas	58	59	40	49	54	53	55	56	50	45	40	34	29
Brint	1	1	2	5	7	13	20	31	41	51	62	72	82

### RG023 Salg af lastbiler angivet i stk.

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
<b>Lastbiler</b>	<b>4.535</b>	<b>3.091</b>	<b>3.796</b>	<b>4.121</b>	<b>4.079</b>	<b>4.246</b>	<b>4.305</b>	<b>4.299</b>	<b>4.321</b>	<b>4.409</b>	<b>4.359</b>	<b>4.424</b>
BEV	454	464	949	1.442	1.835	2.336	3.014	3.138	3.284	3.483	3.574	3.761
Gas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Brint	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Diesel	4.081	2.627	2.847	2.679	2.244	1.910	1.292	1.161	1.037	926	785	664

### Bestand KF23

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
<b>Lastbiler</b>	<b>43.050</b>	<b>43.386</b>	<b>42.306</b>	<b>41.949</b>	<b>41.931</b>	<b>41.891</b>	<b>42.046</b>	<b>42.288</b>	<b>42.532</b>	<b>42.793</b>	<b>43.150</b>	<b>43.443</b>	<b>43.774</b>
Diesel	42.516	42.821	41.728	41.328	41.247	41.076	40.890	40.144	39.251	38.197	36.915	35.401	33.736
BEV	129	125	127	151	191	297	607	1.556	2.650	3.921	5.513	7.273	9.220
Gas	404	437	447	461	476	488	500	511	515	511	503	487	466
Brint	2	3	4	9	16	29	48	77	116	164	220	283	353

### Bestand af el-lastbiler i %

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
<b>KF23 bestand</b>	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	4%	6%	9%	13%	17%	21%
<b>RG023 bestand</b>	0%	0%	0%	0%	1%	2%	3%	5%	8%	12%	17%	23%	29%	35%	41%	47%	53%