

26. maj 2026

Lavere benzinafgifter svækker udbredelsen af elbiler

Eksempelberegning for en families valg mellem benzinbil og elbil

Kontakt

Afdelingsdirektør
Ulrik Beck
E-mail: urb@ceri.dk
Tlf.: +45 31 40 87 05

Kommunikationschef
Tina Birkkjær Nikolajsen
E-mail: tbn@ceri.dk
Tlf.: +45 27 28 27 33

Senior ledende analytiker
Solveig Prag Blicher
E-mail: sbl@ceri.dk
Tlf.: +45 53 71 53 85

Analytiker
Nicole Varmark Bach

Rapportens hovedkonklusioner

- El er billigere som drivmiddel end benzin, selv når man regner på sidste års el- og benzinpriser. Elbiler er derfor billigere end benzinbiler per kilometer, når man kun betragter udgifterne til brændsler.
- Hvis man sænker benzinafgifterne, bliver benzin billigere og gevinsten ved en elbil bliver derfor mindre. En sænkelse af benzin- og dieselaftgifterne gør det derfor mere attraktivt for danskere at beholde deres eksisterende benzinbil frem for at købe en ny elbil.
- Det viser vi i denne analyse gennem et konkret eksempel, hvor en fiktiv familie overvejer at erstatte deres fem år gamle benzinbil med en ny elbil.
- Familien i vores eksempel vil med nuværende regulering spare penge ved at udskifte deres benzinbil med en elbil. Det skyldes først og fremmest, at elbilen er billigere i brændstof per kørte kilometer. Hvis benzinaftgifterne sænkes til EU's minimumsniveau, vil det derimod ikke kunne betale sig for familien at købe en elbil.
- Elbilen er mere attraktiv for familien, hvis de kører mere, og mindre attraktiv for familien, hvis de kører mindre.
- Transportsektoren er i dag en af de sektorer, hvor der forventes den største omstilling, og er derfor afgørende for at nå Danmarks klimamål. En permanent sænkelse af afgifterne på benzin og diesel kan hæmme denne udvikling.
- Der findes bedre politiske værktøjer, hvor man hjælper danske familier med at håndtere de stigende energipriser og samtidig understøtter Danmarks klimamål. Et eksempel kunne være en model, der minder om de tidligere fødevarerchecks, hvor man undgår at tilskynde til højere forbrug af benzin.

Om CERI – Climate & Energy Research Institute

CERI er en grøn tænketank, der styrker beslutningsgrundlaget for den grønne omstilling gennem uafhængige analyser af Danmarks klima-, energi- og miljøpolitik. CERI arbejder ud fra en præmis om, at en langsigtet og holdbar omstilling kun lykkes, hvis beslutningerne træffes på et solidt samfundsøkonomisk grundlag.

CERI spiller sine analyser ind i den offentlige debat og på Christiansborg for at bidrage til beslutningsprocesserne om den grønne omstilling på en konstruktiv måde.

1. Elbiler bliver mindre attraktive, når benzin bliver billigere

Partier forslår at sænke afgiften på benzin og diesel

Under den seneste valgkamp har flere partier foreslået at sænke eller helt afskaffe benzin- og dieselaftgifterne, ikke mindst som reaktion på de store stigninger i benzin- og dieselpriiser som følge af krigen i Iran og lukningen af Hormuz-strædet. Disse prisstigninger øger særligt leveomkostningerne for husstande, der bruger benzin- og dieslbiler. Fx har Dansk Folkeparti foreslået at sænke afgifterne og momsen på benzin og diesel til EU's minimumsniveau. Det vil ifølge partiets egne beregninger koste 5,8 mia. kr. årligt. Lignende forslag er kommet fra Venstre, Danmarksdemokraterne og Borgernes Parti.¹

DF stiller forslag under regeringsforhandlinger

Under regeringsforhandlingerne har Dansk Folkeparti fortsat med at presse på for at få sænket afgifterne ved bl.a. at stille et beslutningsforslag. Beslutningsforslaget kom dog aldrig til afstemning i folketingsalen, fordi det kun blev støttet af Borgernes Parti og Danmarksdemokraterne.²

Lavere afgifter gør benzinbilen mere attraktiv

I denne analyse viser vi, hvordan elbiler bliver mindre attraktive for en familie, hvis benzin- og dieselaftgifterne sænkes. Helt konkret beregner vi betydningen af Dansk Folkepartis forslag for en fiktiv families valg mellem at beholde deres benzinbil eller købe en ny elbil.

Overførsler kan hjælpe trængte husholdninger

Hvis man politisk har et ønske om at hjælpe husholdninger, der er presset af stigende benzin- og dieselaftgifter, kan det gøres på andre måder, der for det første er mere målrettet de fattigste husholdninger og for det andet ikke øger udledningerne fra transportsektoren. Et eksempel kunne være en model, der minder om de fødevarerchecks, som blev vedtaget inden valget. En sådan model har desuden den fordel, at den ikke løser et midlertidigt problem med et permanent tiltag. For selv hvis en afgiftsnedsættelse præsenteres som midlertidig, kan det være politisk vanskeligt at hæve afgifter igen, når de først er blevet sænket.

1.1 Eksempel: Elbilen er billigere at køre for familien Hansen

Elbiler er billigere per km

Det er betydeligt billigere at lade en elbil op end at købe benzin. Det skyldes både selve prisen på olie og benzinaftgifterne. Hvis man regner med oliepriserne fra 2025, og altså inden de nuværende prisstigninger pga. krigen i Iran, er elbiler stadig billigere per kilometer end en benzinbil. Sammenligner man fx udgifterne til at køre i en benzindreven VW Golf med en elektrisk VW ID, kan man se, at uanset hvor stort er kørselsbehov man har, vil elbilen være billigere i rene kørselsudgifter, dvs. udgifter til benzin og el, jf. figur 1.1.

DK har højere afgifter end EU's minimum

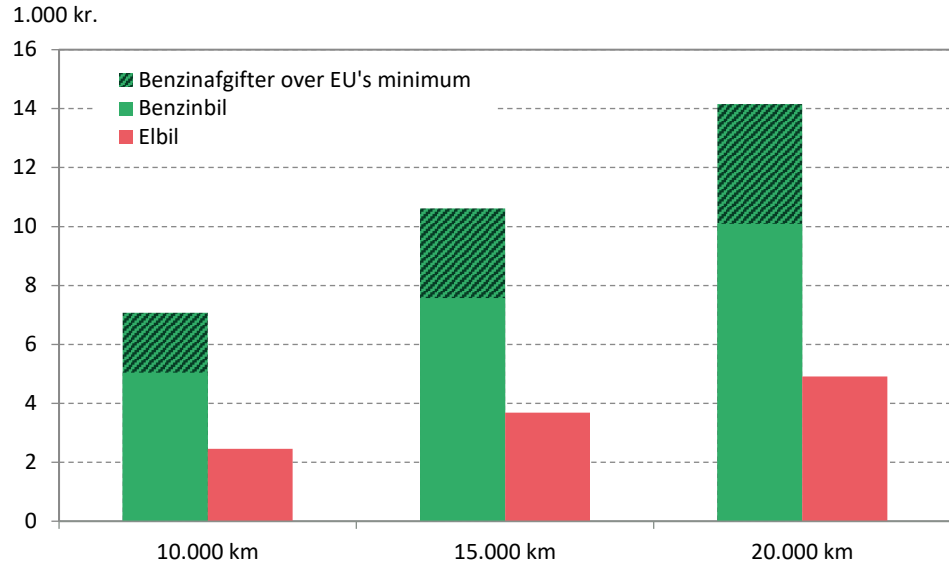
De nuværende danske benzinaftgifter er højere end EU's minimumsniveau tillader, og dansk benzin er derfor dyrere end hvis benzinaftgifterne var på niveau med EU's minimum. Selv hvis Danmark sænkede afgifterne og momsen til EU's

¹ <https://klimamonitor.dk/nyheder/politik/article19100157.ece> og <https://www.venstre.dk/nyheder/venstre-vil-banke-afgiften-pa-benzin-og-diesel-i-bund-resten-af-aret>

² https://www.bt.dk/politik/kaempe-nej-til-forslag-om-billigere-benzin-ieg-er-dybt-dybt-skuf-fet?gaa_at=eafs&gaa_n=AWetsqestg5Urvjv9H80v9mfCDrbvRerZ7pWAl-O1m4d7J31BudnwTqQo2x5-&gaa_ts=69e766ec&gaa_sig=MhUEr1Qdr912lzCfxDB02zUk1fSlacuAMgouVPP3S3Z0LLD_aPvY-eJx3a1rt7A2UTRwKZdrNMTxdwZH6xCiug%3D%3D

minimum, som forslået af DF, er elbilen stadig billigere end benzinbilen, når man kun kigger på de rene kørselsomkostninger, jf. figur 1.1.

Figur 1.1 Årlige udgifter til hhv. el og benzin ved forskellige kørselsbehov



Anm.: Udgifter til hhv. benzin og el til opladning opdelt efter årligt kørselsbehov. Se boks for antagelser om bilmodel mv.

Kilde: Egne beregninger.

Danskerne vælger en elbil når de køber nye biler

Der er allerede mange danskere, der vælger at købe en elbil. Faktisk er knap 80 pct. af de nye biler, der bliver købt, elbiler. Det afspejler, at elbiler for langt de fleste danskere kan betale sig i dag, når man står over for valget mellem at købe en ny elbil eller en ny fossilbil.³

Hvor attraktiv er en elbil, hvis man ejer en benzinbil?

Rigtig mange danskere ejer dog allerede en benzinbil, og står derfor over for et andet valg: Skal de fortsætte med at køre i deres nuværende benzinbil eller investere i en ny elbil? Det er en væsentlig anden beslutning, end hvis man under alle omstændigheder skal købe en ny bil. Biler taber nemlig populært sagt værdi med det samme, de kører ud af forhandleren, hvilket gør det relativt billigere at beholde den bil, man allerede ejer. Selvom nye elbiler er et godt køb, sammenlignet med nye fossilbiler, er det derfor mindre åbenlyst, om det kan betale sig at sælge en fossilbil, som man allerede ejer, frem for at skifte til en ny elbil.

Familien Hansen overvejer at købe en elbil ...

Forestil dig fx familien Hansen, der ejer en fem år gammel VW Golf og overvejer at erstatte den med en elbil i tilsvarende størrelse. Familien bruger bilen til indkøb og weekendture, og kører i gennemsnit ca. 10.000 km om året.

Vi forestiller os nu, at de overvejer at sælge den gamle benzinbil på brugtbilmarkedet, for så at købe en ny elbil. På den måde vil familien kunne spare penge på brændstof i dagligdagen, men skal til gengæld betale for den nye elbil, hvilket familien vil finansiere gennem et billån. Familien tænker ti år frem, når de træffer beslutningen, fordi det er det antal år, de regner med at deres gamle bil vil kunne

³ 78 pct. af nyregistrerede biler i sidste kvartal 2025 og første kvartal 2026.

Elbiler er mere attraktive for dem, der ikke ejer en bil

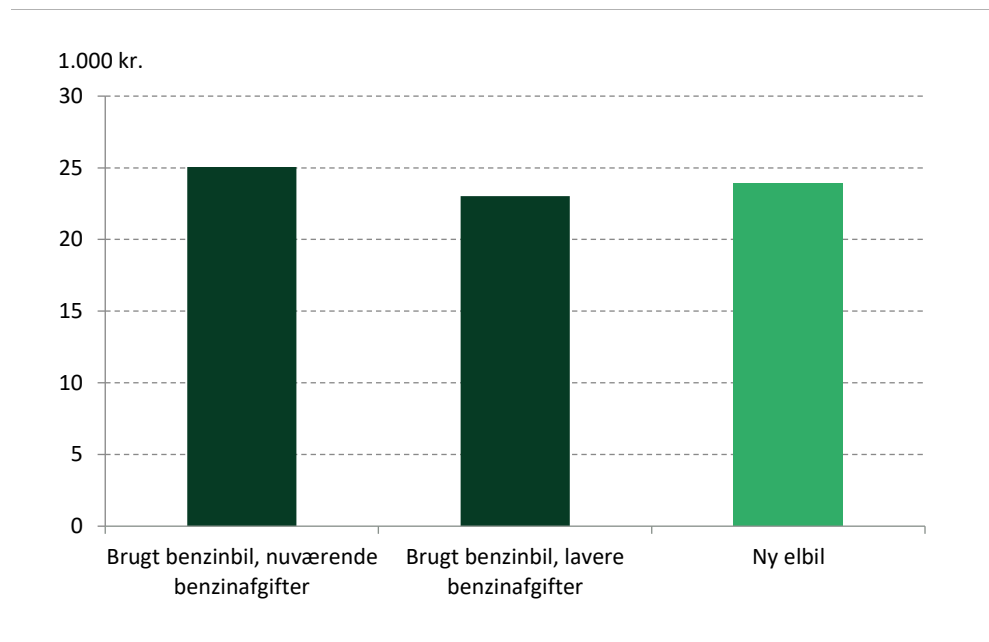
Elbilen vil spare penge for familien Hansen ...

køre endnu, inden den skal skrottes. Det passer med, at biler i Danmark i gennemsnit har en levetid på 15 år.

Fordi familien allerede ejer en benzinbil, regner vi altså på et relativt konservativt eksempel. Hvis familien stod mellem at købe en ny elbil eller en ny benzinbil, havde elbilen set mere attraktiv ud. Vores eksempel kan også fortolkes som en familie, der ikke allerede ejer en bil, men overvejer enten at købe en brugt benzinbil eller en ny elbil.

Med nuværende benzin- og dieselaftgifter kan det godt betale sig at købe en elbil for denne fiktive familie, jf. figur 1.2. Hvis familien beholder deres benzinbil, vil de i gennemsnit skulle bruge ca. 25.000 kr. om året på bil og benzin, hvorimod elbilen kun vil koste dem knap 24.000 kr. i gennemsnit om året. Besparselsen fra de daglige kørselsomkostninger og den højere værdi af elbilen om ti år, opvejer altså familiens ekstraudgifter til billån. Her tages der også højde for forskellene i afgifter, forsikring og reparationsomkostninger mv. for familien.

Figur 1.2 Familien Hansens gennemsnitlige årlige omkostninger ved benzin og elbil



Anm.: Gennemsnitlige årlige omkostninger (tilbagediskonteret). Inkluderer udgifter til el, benzin, grøn ejerafgift, reparation, vedligeholdelse, dæk, forsikring, finansiering, restværdi af bil mv. Se metodeafsnit for antagelser.

Kilde: Egne beregninger.

... men ikke hvis afgifterne sænkes

Hvis benzin- og dieselaftgifterne bliver sænket, vil det blive mindre attraktivt for familien at købe en ny elbil, fordi det bliver billigere at køre i en benzinbil. Hvis benzinaftgifterne og moms på benzin sænkes til EU's minimumsniveau, som forslået af Dansk Folkeparti, vil det kunne betale sig for familien at beholde deres fem år gamle VW Golf, jf. figur 1.2. Gevinsterne ved billigere kørsel opvejer nu ikke længere den ekstra udgift familien har til billån. På den måde kan lavere benzinaftgifter få familien til at beholde sin benzinbil i længere tid fremfor at skifte til en elbil. Investeringen i en ny elbil er simpelthen for stor til at kunne tjene sig hjem på det relativt få antal kilometer som familien kører.

1.2 Elbiler er mest attraktive for dem, der kører længst

Elbiler betaler sig bedst for dem, der kører længst

Når en husholdning skal vælge mellem at investere i en elbil eller beholde deres gamle benzinbil, afhænger deres beslutning naturligvis af, hvor meget de kører. Jo længere man kører, jo bedre kan det betale sig at købe en ny elbil fordi kørselsomkostningerne er lavere.

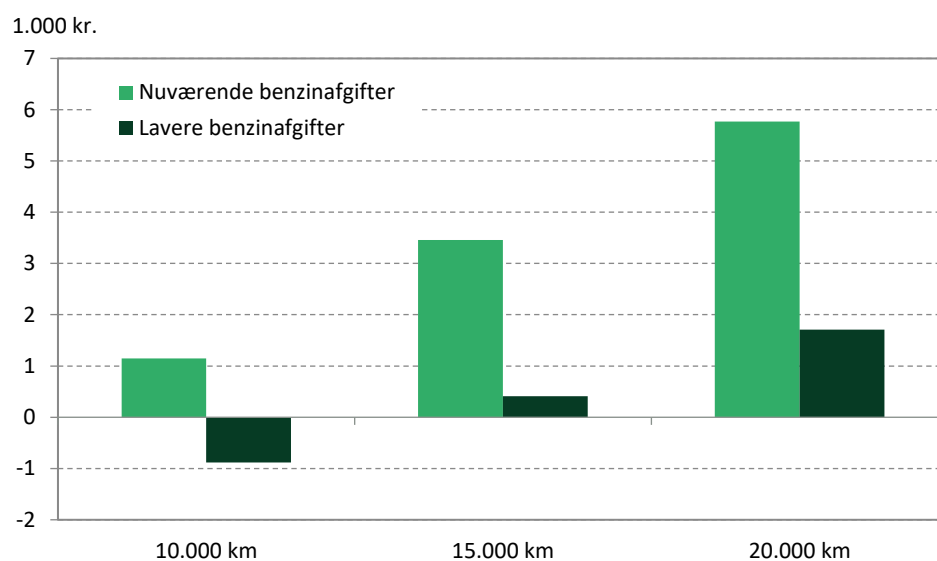
Gevinst ved gennemsnitlig kørsel

Derfor forestiller vi os igen familien Hansen, men nu har de et højere kørselsbehov og kører 15.000 km om året, hvilket ca. svarer til landsgennemsnittet for danske biler.⁴ I så fald vil elbilen bedre kunne betale sig ift. at beholde benzinbilen, jf. figur 1.3. Familien kan spare 3.500 kr. årligt, og med lavere benzinafgifter vil de have ca. de samme udgifter ved at købe en ny elbil eller beholde deres benzinbil.

Gevinst ved mere kørsel end gennemsnittet

Hvis familien Hansen derimod kører 20.000 km om året, hvilket er mere end landsgennemsnittet, vil elbilen være endnu mere attraktiv. Med nuværende afgifter vil de kunne spare knap 5.800 kr. om året, og selv med lavere benzinafgifter vil elbilen være en god investering for familien.

Figur 1.3 Familien Hansens årlige gevinst ved at skifte til en elbil, afhængig af kørselsbehov



Anm.: Gennemsnitlige årlige omkostninger (tilbagediskonteret). Inkluderer udgifter til el, benzin, grøn ejerafgift, reparation, vedligeholdelse, dæk, forsikring, finansiering, restværdi af bil mv. Se metodeafsnit for antagelser.

Kilde: Egne beregninger.

1.3 Lavere benzin- og dieselaftgifter kan øge Danmarks CO₂-udledninger

Lavere afgifter vil øge CO₂-udledninger ...

Lavere benzin- og dieselaftgifter vil øge de danske CO₂-udledninger. Som eksemplet ovenfor demonstrerer, vil de lavere afgifter svække omstillingen til elbiler, fordi det vil kunne betale sig for flere husstande at beholde deres gamle benzinbil frem for at købe en ny elbil. Det vil øge Danmarks CO₂-udledninger fra

transportsektoren, selvom effekten ikke vil være 1:1 og afhænger af påvirkningen på brugtbilmarkedet.

... også selvom bilerne kan sælges brugt

Brugtbilmarkedet kan dæmpe klimaeffekterne af, at flere danskere udskifter deres gamle benzinbil med en elbil. Når mange danskere sælger deres benzinbiler, kan det presse priserne på brugte biler ned og gøre det mere attraktivt for danskere uden bil at købe en brugt benzinbil. Denne effekt modvirkes dog af, at brugtbilmarkedet i stigende grad er internationalt. En del af de brugte danske benzinbiler bliver derfor solgt til udlandet frem for at blive solgt billigere i Danmark.⁵ Det internationale brugtbilmarked må derfor betyde, at antallet af benzinbiler i Danmark falder, når det bliver mere attraktivt for danskerne at udskifte benzinbilen med en elbil.

Billigere benzin gør at bilejere kører mere

Lavere benzin- og dieselaftgifter vil svække incitamentet til at spare på benzin og diesel. Når priserne er høje, vil nogle danskere måske vælge at tage toget eller cyklen, hvorimod billigere benzin gør det billigere at vælge bilen. Derudover gør lavere benzin- og dieselaftgifter det mere attraktivt for grænsehandlende at tanke i Danmark frem for i Tyskland eller Sverige, hvilket dog afhænger af, om vores nabolande også reducerer deres afgifter.

Tidligere analyser viser betydelig klimaeffekt

Da et bredt flertal i Folketinget vedtog at hæve dieselaftgiften i 2024 med 50 øre, anslog Skatteministeriet, at det ville reducere de årlige CO₂-udledninger med 0,4 mio. ton i 2025 og 0,3 mio. ton i 2030. Dansk Folkepartis forslag om en afgiftslempe er over tre gange så stor, og omfatter både benzin og diesel. Forslaget vil derfor øge udledningerne ganske betydeligt, og dermed gøre det endnu sværere for Danmark at nå sine klimamål. CONCITO har tidligere beregnet, at en afgiftslempe for benzin og diesel til EU's minimumsniveau vil øge Danmarks udledninger med 2,4 mio. ton i 2026.⁶ Klimaeffekterne skal dog ses i lyset af, at de højere oliepriser i sig selv må forventes at reducere udledningerne.

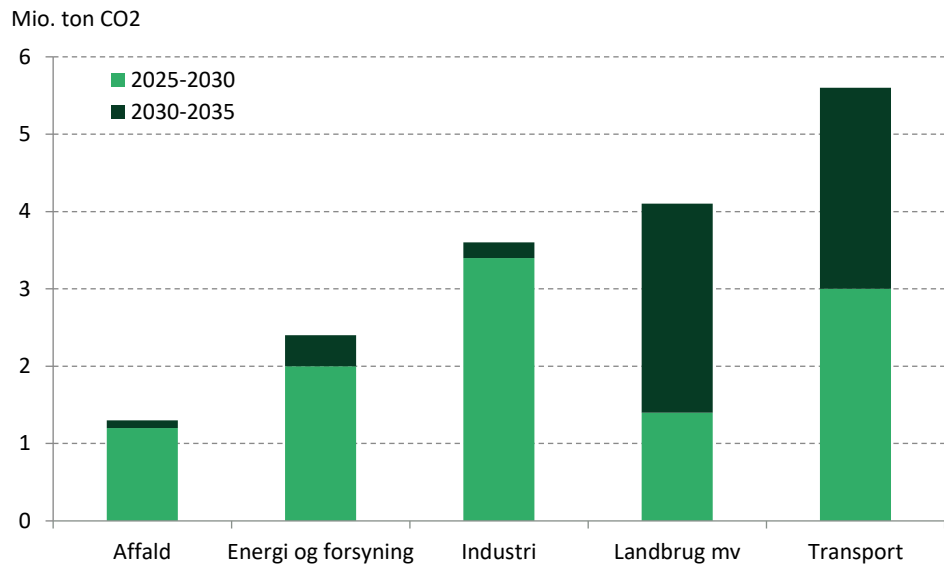
Transportsektoren er afgørende for at nå klimamål

Lavere benzin- og dieselaftgifter vil derfor svække udviklingen i transportsektoren, der ellers på nuværende tidspunkt vil være den sektor, der bidrager mest til at reducere Danmarks udledninger frem mod 2035, jf. figur 1.4. Det skyldes bl.a. at flere, som vores eksempelfamilie i disse beregninger, vil beholde deres fossilbiler fremfor at skifte til en elbil, hvilket øger Danmarks udledninger.

⁵ Motorstyrelsen rapporterer om både stigende eksport af brugte biler ud af Danmark <https://motorst.dk/media/etdouf1p/ars-rapport-2024-motorstyrelsen.pdf>.

⁶ <https://concito.dk/analyser/fossile-braendstoffer-goer-os-saarbare-gevinsten-lander-andres-lommer>.

Figur 1.4 Danmarks CO₂-reduktioner 2025-2035 med nuværende politik



Anm.: Klimafremskrivningen 2025 er korrigeret med resultatet fra seneste CCS-udbud, hvor det er antaget at 0,5 mio. ton vil fanges fra affaldssektoren og 1,4 mio. ton vil fanges fra industrien.

Kilde: Egne beregninger på baggrund af Klimastatus og Fremskrivning 2025

1.4 Metode og antagelser i eksempelberegning

Målet med vores eksempelberegning er at portrættere, hvordan valget mellem at beholde sin gamle benzinbil eller købe en ny elbil kan se ud. Der tages udgangspunkt i benzinpriserne fra 2025, og altså inden de seneste prisstigninger, som kan forventes at være af midlertidig karakter.

Vi har valgt at tage udgangspunkt i en fem år gammel Volkswagen Golf, der kører på benzin, og en ny Volkswagen ID.3, der kører på el. Vi beregner de tilbagediskonterede gennemsnitlige årlige omkostninger med en tidshorizont på 10 år.⁷

Når vi beregner effekten af lavere afgifter, regnes på Dansk Folkepartis forslag der inkluderer, at:

- Sænke moms på benzin og diesel til EU's minimumsniveau på 15 pct.
- Sænke benzin- og dieselaftgifterne til EU's minimumsniveau.

Valg af biler

Vi har valgt at tage udgangspunkt i en fem år gammel VW Golf VIII med ti års restlevetid, fordi det var en populær benzinbil tilbage i 2021, og den forventede levetid på personbiler er ca. 15 år.⁸ Vi har valgt, at den nye elbil skal være i samme størrelse som den gamle benzinbil, hvilket passer med at VW ID.3 Max også er i

⁷ FDM har for nylig udgivet en lignende analyse, som viser at, det kan betale sig for familier at skifte til elbil, hvis de kører over 25.000 km om året. I vores analyse fremstår elbilen væsentligt billigere. Forklaringen er, at FDM antager en lavere salgspris på den gamle benzinbil, end vi gør baseret på et gennemsnit fra brugt-bilmarkedet. Hvis vi justerer vores salgspris, får vi ca. det samme resultat som FDM. <https://fdm.dk/nyheder/nyt-om-trafik-og-biler/analyse-elbilen-nu-billigere-for-flere-bilister>.

⁸ <https://www.dst.dk/da/Statistik/udgivelser/NytHtml?cid=51081>.

mellemklassen samtidig med, at den tilhører samme bilmærke. Den koster 330.000 kr. hos en forhandler i dag.⁹

Finansiering og ejerafgifter

Vi antager, at den gamle benzinbil kan sælges til 190.000 kr. i dag, hvilket svarer til gennemsnitsprisen på brugte VW Golf fra 2021 på Bilbasen.dk.¹⁰ For at få råd til den nye VW ID.3 Max til 330.000 kr., antages familien Hansen at tage et billån på 140.000 kr. med en løbetid på 8 år og en samlet tilbagebetaling på ca. 175.000kr, hvilket er prisen på et konkret billån hos Danske Bank.¹¹

FDM oplyser, at de i deres beregninger operer med, at en elbil typisk har 47 pct. af købsværdien efter 5 år og herefter taber ca. 10 pct. af værdien om året. På den baggrund antager vi, at elbilen kan sælges til ca. 92.000 kr. efter 10 år, mens benzinbilen sælges til en skrotpræmie på 2.770 kr.

Derudover betales en halvårlig grøn ejerafgift på hhv. 1220 kr. for benzinbilen og 460 kr. for elbilen.¹²

Kørselsomkostninger

Benzinbilen kører 19,1 km på literen til gennemsnitsprisen på benzin i 2025 med nuværende benzinafgifter. I scenariet med lavere benzinafgifter sænkes CO₂-afgifter og momssatsen til EU's minimumsniveau, som forslået af Dansk Folkeparti.¹³ Den nye elbil kører 5,7 km pr. kWh, hvilket er inklusiv et ladetab på 10 pct. Vi antager, at familien Hansen lader 80 pct. derhjemme og 20 pct. ude til to forskellige elpriser.¹⁴ De vælger desuden at købe en ladeboks til 5.995 kr. inkl. elaftale til 49 kr. om måneden.¹⁵

Service, reparation og forsikring

FDM har anslået, at de årlige vedligeholdelsesomkostninger for en fem år gammel benzinbil er ca. 9.000 kr.¹⁶ Herefter antager vi, at omkostningerne stiger med 5 pct. årligt.

Ved køb af en ny elbil tegnes et Autoriseret Service og Reparationsabonnement til en fast pris på 3.100 kr. om året de første fem år.¹⁷ Herefter er de årlige reparationsomkostninger ca. 6.000 kr. for elbilen, hvilket svarer til, at elbiler anslås at være 36 pct. billigere at servicere end benzinbiler.¹⁸ Herefter øges omkostningerne 5 pct. årligt, ligesom for benzinbilen.

⁹ [ID.3 - Volkswagen Odense - Semler Mobility.](#)

¹⁰ April 2026.

¹¹ [Nordania Finans - Online Kreditansøgning.](#)

¹² [Periodiske afgifter Motorstyrelsen.](#)

¹³ [https://www.dr.dk/nyheder/politik/df-foreslaar-saenke-benzin-og-dieselpriser-i-en-fart.](https://www.dr.dk/nyheder/politik/df-foreslaar-saenke-benzin-og-dieselpriser-i-en-fart)

¹⁴ Elpriser til ude- og hjemmeladning er baseret på [https://fdm.dk/beregnere/ladeloesning.](https://fdm.dk/beregnere/ladeloesning)

¹⁵ [https://norlys.dk/opladning/forbrugsafregnet/.](https://norlys.dk/opladning/forbrugsafregnet/)

¹⁶ [Hvad er driftsomkostningerne ved en brugt bil? - Bilbasen Blog.](#)

¹⁷ [Volkswagen Serviceabonnement | Tegn en serviceaftale i dag.](#)

¹⁸ [https://fdm.dk/nyheder/nyt-om-trafik-og-biler/2025-02-ny-analyse-her-er-elbiler-ogsaa-billigere-end-benzinbiler.](https://fdm.dk/nyheder/nyt-om-trafik-og-biler/2025-02-ny-analyse-her-er-elbiler-ogsaa-billigere-end-benzinbiler)

Herudover tegnes en forsikring til 6.612 kr. om året for benzinbilen og 7.116 kr. for elbilen.¹⁹ Årlige dækomkostninger er en smule højere for elbilen ved 1300 kr. om året sammenlignet med 900 kr. om året for benzinbilen.²⁰

Diskonteringsfaktor

Vi tilbagediskonterer familiens udgifter og gevinster med en årlig realrente på 3,5 pct., svarende til Finansministeriets samfundsøkonomiske rente. Tilbagediskonteringen afspejler, at familien har en præference for forbrug i dag frem for om ti år, og at de alternativt kunne have investeret deres penge i stedet.²¹ En lignende antagelse blev fx brugt af Klimarådet i deres analyse af elbiler fra 2016,²² hvor Finansministeriets samfundsøkonomiske rente dog var på 4 pct.

Husholdningernes diskonteringsrente er generelt et omdiskuteret emne blandt økonomer, og nogle studier peger på, at husholdningerne reelt har en langt højere diskonteringsrente, hvilket kan ses ved, at de fx ikke laver ellers rentable investeringer.²³ En højere rente ville gøre elbilen mindre attraktiv, sammenlignet med benzinbilen, fordi en del af gevinsten ved elbilen kommer efter ti år, hvor bilen kan sælges. De beskrevne dynamikker i analysen vil dog være de samme, hvor lavere afgifter på benzin og diesel gør en elbil relativt mindre attraktiv, og hvor elbiler er relativt mest attraktive for familier med et højt kørselsbehov.

¹⁹ [Beregn pris på din bilforsikring | FDM.](#)

²⁰ [Dækhotel - Volkswagen Service Ejby.](#)

²¹ https://fm.dk/media/ewl4qvh/dokumentationsnotat-for-den-samfundsøkonomiske-diskonteringsrente_7-januar-2021.pdf.

²² [baggrundsnotat - bilmodeller.pdf.](#)

²³ Se fx Allcott og Wozny (2014). [GASOLINE PRICES, FUEL ECONOMY, AND THE ENERGY PARADOX on JSTOR.](#)