

UDENRIGSMINISTERIET

Den 6. maj 2009

Miljø- og planlægningsudvalget
spørgsmål 422 af 28. april 2009
til skriftlig besvarelse (Alm.
del)

Spørgsmål 422 fra Miljø- og planlægningsudvalget til udenrigsministeren:

'Vil ministeren redegøre for hvilken "vifte af teknologier", som er blevet anvendt i forbindelse med valg af biltransport for deltagerne i klimakonferencen, jf. pressemeddelelse fra Udenrigsministeriet, samt hvordan denne "vifte af teknologier" gør det muligt at nedbringe CO₂-udledningen fra såvel selve konferencen som fra transportsektoren?'

Svar:

Hovedkomponenten i transportløsningen ved COP15 er kollektiv transport. Hertil kommer dedikeret biltransport af navnlig deltagende stats- og regeringschefer samt dedikerede busser. I den pressemeddelelse af 2. april 2009, som der henvises til, nævnes følgende løsninger, der er repræsenteret blandt de sponsorerede biler: Hybrid, brint, brændselsceller, biogas og 2. generations bioethanol. Hertil kommer diesel og benzin, herunder med teknologier, der giver relativt lavt brændstofforbrug og lav CO₂-udledning. Som det fremgår af nedenstående oversigt over sponsorerede personbiler ligger flådens gennemsnitlige CO₂-udledning på ca. 113 g/km, dvs. betydeligt under ikke blot det aktuelle faktiske gennemsnit for nye biler i EU på ca. 160 g/km, men også det frivillige mål om et flådegennemsnit på 140 g/km. Dette vil også være tilfældet, når der korrigeres for udledning knyttet til fremstilling af den anvendte brint, og som der p.t. ikke er truffet beslutning om. Muligheden er til stede for, at flåden overholder selv de skærpede og bindende EU flådekrav på 120 g/km, når disse er fuldt indfasede i 2015. I lyset af den standard og det sikkerhedsniveau, de sponsorerede biler repræsenterer, indebærer den valgte løsning en betydelig reduktion i forhold til den CO₂-udledning, der ville have været fra konferencen, såfremt der ikke havde indgået de nævnte teknologier. En udbredelse af disse mere CO₂-effektive teknologier vil alt andet lige medføre en nedbringelse af CO₂-udledning fra transportsektoren.

COP15: Personbilløsningen – CO ₂ udledning og brændstoføkonomi			
Type	Antal	CO ₂ (g/km)	Brændstof
BMW Hydrogen 7	10	5	27,8 km/kg ¹
BMW 520d	10	136	19,6 l/km
Mercedes-Benz S 400 Hybrid	12	186	12,5 l/km
Mercedes-Benz E 350 BlueTec	4	183	14,9 l/km
Mercedes-Benz E250 CDI	4	139	16,7 l/km
Mercedes-Benz B-Class Fuel Cell	2	0	(ej oplyst) ¹

¹ Brint. CO₂ tal for brintbilerne er de af producenterne oplyste og medtager ikke CO₂-udslip ved fremstilling af brinten. Brinten forventes fremstillet med grøn energi efter en endnu ikke fastlagt metode, hvorfor præcise udledningstal herfor ikke kan oplyses.

Mercedes-Benz S 420 CDI Guard	10	280	10,6 l/km
Insight Honda	10	101	22,7 l/km
Volvo S80	30	64	9,9 l/km ²
Volvo S80	20	129	20,4 l/km
Volvo V70	10	64	9,9 l/km ²
I alt:	122		
Gennemsnit per bil		113,8	

² Volvos flexifuel modeller kører på 2. generations bioethanol, hvilket efter det af Volvo oplyste indebærer CO₂-udledning på netto 64 g/km.