



MINISTEREN

Transport- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 24. oktober 2019
J. nr. 2019-4515

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Boligudvalget har i brev af 27. august 2019 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

Spørgsmål nr. 33:

Med henblik på at understøtte en faktabaseret debat og politisk beslutningsproces vedrørende omstillingen til grøn transport vil ministeren oversende en komplet oversigt over samtlige personbiler, lastbiler, varebiler og busser, der sælges på det danske marked, med angivelse af emissioner og CO₂-aftryk fra vugge til grav (dvs. inklusive produktion og miljørigtig skrotning og ikke kun selve kørslen) for hvert enkelt køretøj? Oversigten bedes udarbejdet, som emissionstallene (CO₂ og andre emissioner) for de forskellige mærker og modeller, så de er sammenlignelige pr. kørt kilometer - også på tværs af forskellige typer af køretøjer, herunder benzindrevne, dieseldrevne, elbiler, biogasbiler, brintbiler, hybridbiler osv.

Svar:

Der foreligger ikke en sådan oversigt over emissioner og CO₂-aftryk fra vugge til grav for samtlige køretøjer på det danske marked. Jeg vil derfor henvise til følgende tre kilder, som kan bidrage til at belyse spørgsmålet:

- 1) Klimarådet har i deres baggrundsnotat '*Hvor klimavenlige er elbiler sammenlignet med benzin- og dieslbiler?*' til rapporten '*Flere elbiler på de danske veje*¹ undersøgt, hvor klimavenlige elbiler, der kører på de danske veje, er sammenlignet med traditionelle benzin- og dieslbiler. Figur 1 fra notatet er gengivet nedenfor, hvoraf det kan ses, at elbiler, der anvender dansk produceret elektricitet, udleder betydeligt mindre CO₂ end dieslbiler, og at plug-in-hybridbiler har nogenlunde samme udledning som effektive dieslbiler.

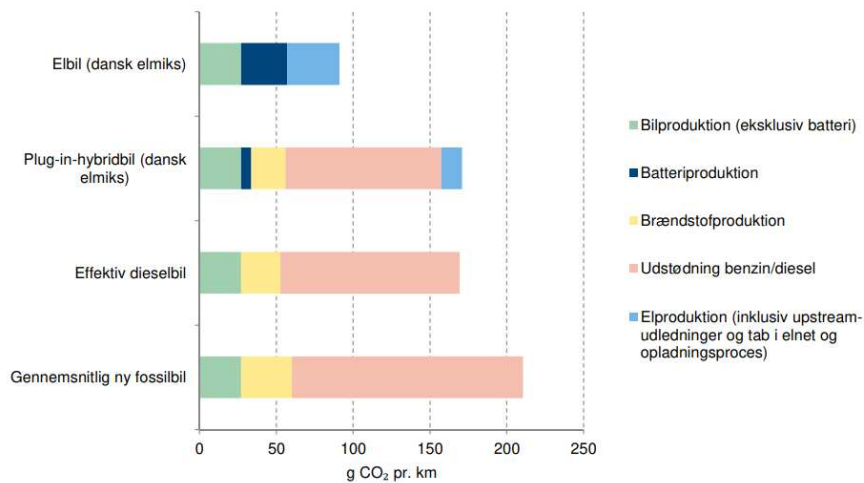
De præcise antagelser og forudsætninger bag figuren beskrives i Klimarådets baggrundsnotat.

¹ <https://klimaraadet.dk/da/nyheder/analyse-flere-elbiler-paa-vejene>



Figur – Global CO₂-udledning pr. km over bilens levetid

Side 2/4



Kilde: Klimarådet

- 2) I Energistyrelsens rapport 'Alternative Drivmidler'² fra 2016, som dokumenterer resultater fra *Alternativ Drivmiddelmodellen (AD modellen)*, kan man finde en række figurer, der sammenligner drivhusgas-emissionerne fra person-, vare- og lastbiler samt busser ved anvendelse af forskellige drivmidler. Resultaterne indikerer, at særligt brug af biogas og el vil føre til store reduktioner i CO₂-udledningerne sammenlignet med de konventionelle drivmidler.

I analysen medtages emissioner forbundet med produktion og anvendelse af drivmiddel og transportmidlet, mens skrotning af køretøjet ikke medtages.

For at kunne sammenligne de forskellige drivmidler indenfor en given type af transportmiddel er der anvendt standardiserede transportmidler. Det betyder, at f.eks. en elbil og en benzinbil er tilnærmelsesvist ens i modellen konstruktionsmæssigt bortset fra de dele, der relaterer sig til bilens drivlinje. Analysen er altså ikke foretaget på basis af konkrete køretøjer, der findes på det danske marked.

Desuden er der indlagt en række forudsætninger om blandt andet teknologiudviklingen og alternativ anvendelse af drivmidlerne for f.eks. biogas. Forudsætningerne beskrives nærmere i rapporten.

- 3) Færdselsstyrelsen har som følge af EU-reglerne om energimærkning siden 2000 indplaceret alle nye benzin- og dieseldrevne biler på det danske bilmarked, herunder også almindelige hybridbiler, i energiklasser på baggrund af bilernes typegodkendte brændstofforbrug. Det er således muligt at finde information om blandt andet energiklasse og

² <https://ens.dk/service/fremskrivninger-analyser-modeller/modeller>



brændstofforbrug for de benzin- og dieseldrevne person- og varebiler, der sælges i Danmark på følgende link:

Side 3/4

<http://www.bilviden.dk/Energi-og-miljo/Hvor-langt-p%C3%A5-literen.aspx>

Det bemærkes, at tunge køretøjers energiforbrug ikke opgøres efter samme metode som personbiler, fordi de typisk opbygges individuelt til at opfylde konkrete behov. Derfor gennemgår de ikke samme brændstofforbrugsmåling i forbindelse med typegodkendelsen, og de fremgår derfor ikke af hjemmesiden.

Der findes heller ikke oplysninger om nye plug-in hybrid- og elbilers energiforbrug på hjemmesiden. Det skyldes blandt andet, at EU's regler om energimærkning kun gælder for personbiler med forbrændingsmotorer.

Herudover skal det nævnes, at det er vanskeligt at lave en umiddelbar sammenligning mellem energiforbruget for diesel- og benzinbiler med energiforbruget for køretøjer, som kører helt eller delvist på el. Det skyldes bl.a., at andelen af kørte kilometre på el er afgørende for CO₂-udledningen, ligesom el kan være produceret under forskellige forhold, hvor CO₂-udledningen kan variere.

Da fremtidens køretøjer i stigende grad bliver elektrificeret, mener jeg, at der bør være forbrugeroplysning om energiforbruget for eldrevne køretøjer. Jeg mener derfor, at Europa-Kommissionen bør gøre reglerne om energimærkning for person- og varebiler mere tidssvarende, så de også gælder for plug-in hybrid- og elbiler, og samtidig bør energiklasserne harmoniseres, så de er ens i hele EU.

Samtidig vil jeg bede Færdselsstyrelsen om at undersøge muligheden for, at plug-in hybrid- og elbiler også kan fremgå af deres hjemmeside, så forbrugerne får bedre mulighed for at træffe veldokumenterede beslutninger om køb af bil, hvor de også kan tage hensyn til klimaaftrykket.

Med hensyn til produktionen af biler skal bilindustrien i EU anskaffe CO₂-kvoter, som svarer til det forbrug af CO₂, der medgår til bilproduktionen. EU's kvotesystem sikrer, at EU overholder de aftaler om CO₂-reduktioner, der er indgået i FN-regi. Produktionen af en bil i EU vil således principielt set ikke give anledning til en yderligere belastning af klimaet, end det der indgår i de internationale aftaler.

Hvad angår luftforurening, vil jeg afslutningsvist nævne, at nye biler skal leve op til den såkaldte euronorm, der er gældende fra det tidspunkt, køretøjet type-



godkendes. Aktuelt skal alle nye personbiler leve op til kravene i euronorm 6d-TEMP-EVAP-ISC.

Side 4/4

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht