



Klima-, Energi- og  
Forsyningsministeriet

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

**Ministeren**

**Dato**  
10. august 2019

**J nr.** 2019-2623

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget har i brev af 15. juli 2019 stillet mig følgende spørgsmål 3 alm. del, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Morten Messerschmidt (DF).

### Spørgsmål 3

Kan ministeren oplyse den mængde CO<sub>2</sub>, der udledes pr. passager i henholdsvis fly-, tog og bustransporten, der udgår fra Danmark, og hvordan dette har udviklet sig siden 1990?

### Svar

Energiforbrug pr. passager afhænger af mange parametre, herunder rejseafstand, antal passagerer per transportform, brændselstype og stand af transportmiddel. Energiforbruget og dermed CO<sub>2</sub>-udledningen ved grænseoverskridende transport er særligt vanskeligt at opgøre.

Der eksisterer forskellige sammenligninger af CO<sub>2</sub>-udledningen pr. personkilometer for forskellige transportformer, hvor det f.eks. fremgår, at et fly (jet) ca. udleder 3-8 gange mere CO<sub>2</sub> pr. personkilometer end hhv. dieselbus og gjeseltog afhængigt af opgørelsesmetoden og antagelser for belægningsgraden. Der vurderes ikke at foreligge data, der gør det muligt at opstille sammenlignelige opgørelser ift. udledninger opgjort pr. passager ud af Danmark, som efterspurgt. Der er derfor alene lavet en beregning af udledningen pr. flypassager fra danske lufthavne.

Energistatistikken opgør udelukkende Danmarks nationale energiforbrug, som i transportsektoren opgøres på baggrund af den faktisk solgte mængde brændstof i Danmark, korrigeret for grænsehandel pga. prisforskelle på varer på tværs af landegrænser. Flytrafikken bliver som den eneste af de tre efterspurgte kategorier opgjort for henholdsvis indenrigs- og udenrigsluffart.

Antallet af passagerer, der benytter sig af udenrigsluffart, er ikke en del af energistatistikken, men bliver opgjort af Danmarks Statistik, og forefindes tilbage til 2004. Antallet af passagerer er dog opgjort som et samlet antal passagerer, der passerer ind og ud af en af de danske lufthavne fra eller til udlandet og ikke alene passagerer ud af Danmark.

**Klima-, Energi- og  
Forsyningsministeriet**

Holmens Kanal 20  
1060 København K

T: +45 3392 2809  
E: kefm@kefm.dk

www.kefm.dk

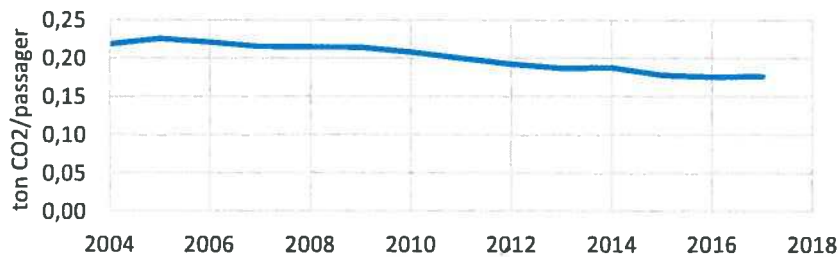
Side 1/2



Udviklingen i CO<sub>2</sub>-udledning pr. passager i udenrigsluftfart både ind og ud af Danmark, har siden 2004 udviklet sig som vist i figur 1.

Figur Fejl! Ingen tekst med den anførte typografi i dokumentet..1

CO<sub>2</sub>-udledningen per passager for udenrigsluftfart



Kilde: *Energistyrelsens Energistatistik og Danmarks Statistik (FLYV35)*

Udledningen pr. passager er i perioden 2004 til 2017 faldende på trods af en gennemsnitlig årlig stigning på 1,5 pct. i udenrigsluftfartens samlede CO<sub>2</sub>-udledning. Faldet i udledningen pr. passager (svarende til ca. 1.6 pct. p.a.) kan bl.a. hænge sammen med bedre udnyttelse af kapacitet og mere energieffektive fly, men vil også være meget afhængig af udenrigsluftfartens udbud af ruter.

Med venlig hilsen

Dan Jørgensen



Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

Ministeren

Dato  
6. august 2019

J nr. 2019-2465

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget har i brev af 15. juli 2019 stillet mig følgende spørgsmål 4 alm. del, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Morten Messerschmidt (DF).

#### Spørgsmål 4

Vil ministeren oversende en oversigt over alle EU-landes CO<sub>2</sub>-reduktionsforpligtelse frem mod 2030 uden for ETS samt en opgørelse over de enkelte landes CO<sub>2</sub>-reduktion siden 1990 og frem til 2019?

#### Svar

Det Europæiske Råd vedtog i 2014, at EU's samlede udledning af drivhusgasser i 2030 skal være mindst 40 pct. lavere, end den var i 1990. Reduktionsmålet dækker alle udledninger af drivhusgasser og således ikke kun CO<sub>2</sub>. Det overordnede mål er fordelt på et reduktionsmål for kvotesektoren på 43 pct. ift. 2005 og et reduktionsmål for de ikke-kvotebelagte sektorer på 30 pct. ift. 2005.

Reduktionerne indenfor kvotesektoren realiseres ved på EU-niveau løbende at reducere antallet af kvoter, der udstedes. Reduktionerne i ikke-kvotesektoren realiseres af medlemsstaterne via nationale politikker. I den forbindelse blev der i 2018 vedtaget en byrdefordelingsaftale i EU, som skal sikre, at EU samlet set leverer den aftalte drivhusgasreduktion for de ikke-kvotebelagte sektorer. I nedenstående tabel 1 fremgår en oversigt over alle EU-landes reduktionsforpligtelser frem mod 2030 for den ikke-kvotebelagte sektor.

**Tabel 1. Oversigt over reduktionsforpligtelse for ikke-kvotefattede drivhusgasudledninger frem mod 2030, i forhold til 2005.**

EU-medlemsstat	Reduktionsforpligtelse i 2030
Luxembourg	40 pct.
Sverige	40 pct.
Danmark	39 pct.
Finland	39 pct.
Tyskland	38 pct.
Frankrig	37 pct.
Storbritannien	37 pct.
Nederlandene	36 pct.

Klima-, Energi- og  
Forsyningsministeriet

Holmens Kanal 20  
1060 København K

T: +45 3392 2805  
E: kefm@kefm.dk

www.kefm.dk

Side 1/3



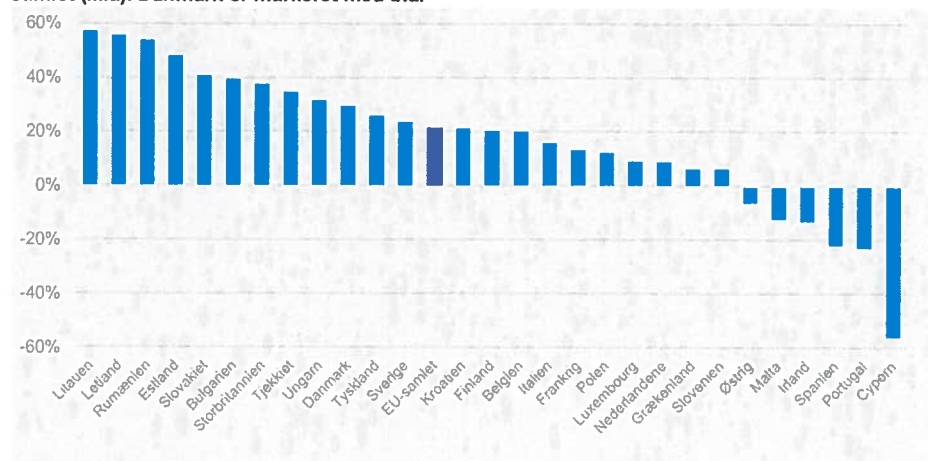
Østrig	36 pct.
Belgien	35 pct.
Italien	33 pct.
Irland	30 pct.
Spanien	26 pct.
Cypern	24 pct.
Malta	19 pct.
Portugal	17 pct.
Grækenland	16 pct.
Slovenien	15 pct.
Tjekkiet	14 pct.
Estland	13 pct.
Slovakiet	12 pct.
Litauen	9 pct.
Polen	7 pct.
Kroatien	7 pct.
Ungarn	7 pct.
Letland	6 pct.
Rumænien	2 pct.
Bulgarien	0 pct.

Kilde: Europa-Kommissionen

Af nedenstående figur 1 fremgår de enkelte landes procentvise reduktion i de samlede drivhusgasudledninger siden 1990 til og med 2017 baseret på seneste tilgængelige data fra Eurostat. En negativ værdi repræsenterer således en stigning i et lands samlede drivhusgasudledninger. Drivhusgasser omfatter kuldioxid (CO<sub>2</sub>), metan (CH<sub>4</sub>), lattergas (N<sub>2</sub>O) samt F-gasser.



**Figur 1. Procentvis drivhusgasudledningsreduktion siden 1990 per EU-medlemsstat og EU-samlet (illa). Danmark er markeret med blå.**



Kilde: Eurostat

Med venlig hilsen

Dan Jørgensen

MINISTEREN

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget  
Folketinget

Dato 10. september 2019  
J. nr. 2019-4295

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Klima-, Energi-, og Forsyningsudvalget har i brev af 20. august 2019 stillet mig følgende spørgsmål (KEF alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Morten Messerschmidt (DF).

**Spørgsmål nr. 15:**

I 2006 udgav Teknologirådet rapporten "Perspektiver ved indførelse af gratis offentlig transport", hvor en række scenarier for fjernelse af brugerbetalingen ved brug af offentlig transport analyseres. Undersøgelsen fokuserer primært på de økonomiske aspekter. Vil ministeren på den baggrund udfærdige en opdateret undersøgelse, hvor både økonomiske forhold og klima- og trængselsproblematikkerne omkring landets større byer indgår?

**Svar:**

Ja.

I den grønne omstilling af transportsektoren er det vigtigt at få belyst de forskellige muligheder, der kan bringes i anvendelse for at nedsætte sektorens CO<sub>2</sub> aftryk. Derfor har jeg bedt DTU om at opdatere den nævnte rapport og inddrage både økonomiske forhold samt klima- og trængselsproblemer.

Resultatet forventes at foreligge inden årets udgang.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht



Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

Ministeren

Dato  
28. oktober 2019

J nr. 2019-2966

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget har i brev af 23. august 2019 stillet mig følgende spørgsmål 30 alm. del, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Mai Villadsen (EL).

### Spørgsmål 30

Hvordan vil ministeren arbejde for, at CO<sub>2</sub>-udledningen fra internationale krydstogtskibe fremover bliver inkluderet i de nationale klimamål?

### Svar

Det stigende antal internationale krydstogtskibe i danske farvande udgør en udfordring, både når man ser på CO<sub>2</sub>-udledningen, men også i forhold til luftforureningen i og omkring de store danske havne. Derfor er det afgørende at arbejde for, at udledningerne fra krydstogtskibe nedbringes.

Drivhusgasreduktioner i den internationale søtransport håndteres i FN-organisationen International Maritime Organization (IMO). IMO vedtog i april 2018 en første strategi for reduktion af drivhusgasudledninger fra skibsfarten, der bl.a. indeholder et langsigtet mål for hele sektoren om, at udledningen skal reduceres med mindst 50 pct. i 2050 sammenlignet med 2008-niveau. Her arbejdede Danmark for så klimaambitiøse reduktionskrav som muligt.

Regeringen arbejder fortsat for, at skibsfarten bidrager til at reducere sine udledninger på linje med Parisaftalens mål, samt at EU arbejder for en global løsning i IMO. Senest har Danmark i EU's forhandlinger om den såkaldte MRV-forordning arbejdet for at fastholde muligheden for at vurdere de enkelte skibes CO<sub>2</sub>-udledninger, der er afgørende for branchens fortsatte grønne omstilling.

I dag er det bærende princip for de nationale opgørelser af udledninger drivhusgas, at det, der tæller med i landes opgørelser, er udledninger fra national grund. Udledningerne fra international skibs- og luftfart indgår således ikke i opgørelserne. Det er naturligvis vigtigt at monitorere udviklingen i udledningerne

Klima-, Energi- og  
Forsyningsministeriet

Holmens Kanal 20  
1060 København K

T: +45 3392 2804  
E: kefm@kefm.dk

[www.kefm.dk](http://www.kefm.dk)



fra skibsfart, herunder også fra krydstogtskibe. Da skibsfarten er global og reguleres internationalt, sker denne monitorering i regi af IMO og EU.

Med venlig hilsen

Dan Jørgensen