



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 3. december 2020  
J. nr. 2020-8817

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 11. november 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Torsten Gejl (ALT).

### **Spørgsmål nr. 86:**

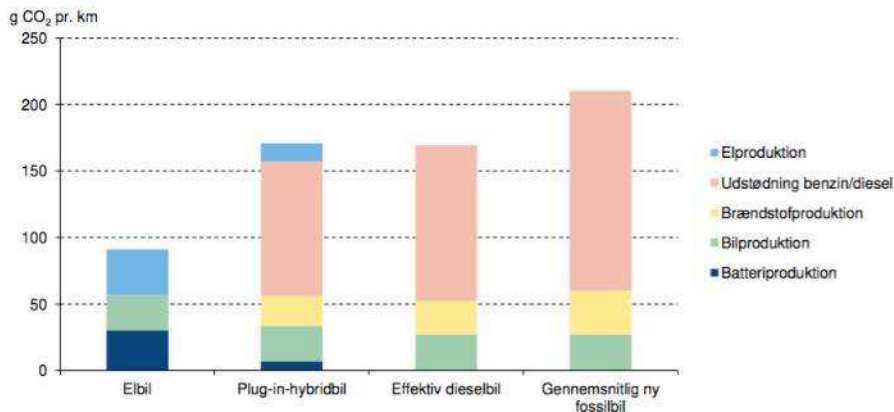
Vil ministeren kommentere undersøgelsen fra den tyske ingeniørforening, som er omtalt i artiklen ”Tyske ingeniører slår fast: Elbiler er slet ikke så klimavenlige” bragt i Berlingske den 2. november 2020, hvoraf det fremgår, at en dieselbil belaster miljøet med 8,4 ton CO<sub>2</sub> mod en miljøbelastning fra en elbil på 16,8 ton CO<sub>2</sub>, og herunder redegøre for hvilken miljøbelastning regeringen aktuelt lægger til grund for hhv. benzin-, diesel og elbilers CO<sub>2</sub>-udledning?

### **Svar:**

Klimarådet har tidligere undersøgt spørgsmålet i rapporten ”Flere elbiler på de danske veje”, og rådet skriver bl.a. følgende:

”Klimarådet har i forbindelse med denne analyse set nærmere på en række studier, der sammenligner CO<sub>2</sub>-udledningerne fra forskellige biltyper set over hele bilens levetid. På den baggrund konkluderer rådet, at selv om der ikke kommer CO<sub>2</sub> ud af udstødningsrøret, så er elbilen i et livscyklusperspektiv ikke en nuludslippsbil i dag. Det skyldes, at der bruges en del energi i produktionen af bilen og batteriet, og det udleder CO<sub>2</sub>, hvis energien ikke kommer fra vedvarende energikilder. Ikke desto mindre peger langt de fleste studier på, at elbilen kan ses som en lavudslippsbil, der ved rimelige antagelser er mere klimavenlig end det fossile alternativ, og elbilen vil blive endnu mere klimavenlig i takt med, at elproduktionen i stigende grad baseres på vedvarende energi. Fx opnår Danmark med den nye energiaftale 100 pct. vedvarende energi i elforbruget i 2030.”

Figur 2 i Klimarådets rapport illustrerer de forskellige køretøjers CO<sub>2</sub>-udledning pr. km henover køretøjets levetid. Her ses, at elbiler har en markant lavere CO<sub>2</sub>-udledning henover levetiden sammenlignet med en fossil bil eller en plug-in-hybridbil. Det fremgår også, at størstedelen af CO<sub>2</sub>-udledningen fra elbilerne stammer fra produktionen, mens CO<sub>2</sub>-udledningerne fra de fossile biler primært kommer fra driften af køretøjerne.

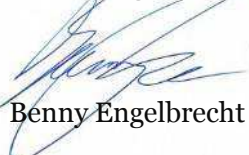
Figur 2: Global CO<sub>2</sub>-udledning pr. km over bilens levetid

Anm.: De præcise antagelser bag figuren fremgår af baggrundsnotatet *Hvor klimavenlige er elbiler sammenlignet med benzin- og dieslbiler?* på Klimarådets hjemmeside.

Kilde: Klimarådet.

Jeg kan henholde mig til Klimarådets vurderinger. Hvad angår udledning af CO<sub>2</sub> i transportsektoren, kan det oplyses, at der medregnes de CO<sub>2</sub>-udledninger, som skabes gennem køretøjernes energiforbrug. I Transport- og Boligministeriets samfundsøkonomiske analyser anvendes således en standardværdi, hvor f.eks. en benzinbil udleder 152,6 gram CO<sub>2</sub> pr. kørt kilometer (2016-niveau). Standardværdierne kan findes i publikationen *Transportøkonomiske Enhedspriser* (version 1.95), som udgives af DTU.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht