



Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Ministeren

Dato
12. september 2023

J nr. 2023 - 4239

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget har i brev af 15. august stillet mig følgende spørgsmål 375 alm. del, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål 375

Hvilke konsekvenser vil det have for danskerne, hvis man vil nå 54 pct. CO₂-reduktion i 2025 i stedet for 50 pct., og lader det sig gøre alene ved at udfase benzin- og dieslbiler?

Svar

Ved en CO₂-reduktion på 54 pct. i 2025 i stedet for 50 pct. skønnes der at skulle findes yderligere ca. 3,2 mio. ton CO₂-reduktioner, *jf. Klimastatus og -fremskrivning 2023*. Konsekvenserne ved at gå fra 50 pct. til 54 pct. vil afhænge af hvilke initiativer, der iværksættes for at indfri de yderligere reduktioner.

Hvis man skal reducere de samlede udledninger med yderligere 3,2 mio. ton CO₂ i 2025 alene ved at udfase benzin- og dieslbiler skønnes det at svare til at reducere lidt under halvdelen af de forventede udledninger fra personbiler i 2025, der samlet skønnes at være ca. 6,6 mio. ton CO₂, *jf. Klimastatus og -fremskrivning 2023 (KF23)*. Det vil svare til, at mere end 1 mio. benzin- og dieslbiler i 2025 skal udskiftes til nulemissionsbiler udover hvad der allerede forventes omstillet af personbilsbestanden i KF23. Dermed skal der yderligere omstilles mere end 40 pct. af det forventede antal af benzin- og dieslbiler i 2025.

En så betydelig ændring i sammensætningen af personbiler vurderes vanskelig at indfri på kort sigt, da det hverken er juridisk muligt at forbyde kørsel med benzin- og dieslbiler eller nysalg af benzin- og dieslbiler i Danmark, *jf. FIU alm. del 431 – folketingsår 2015/2016*. Det vurderes heller ikke juridisk muligt at indføre prohibitive afgifter.

Hvis mere end 1 mio. fossile biler alligevel skulle fjernes fra vejene frem mod 2025, ville der skulle være en omstilling fra benzin- og dieslbiler til nulemissionsbiler, der i sig selv vil være forbundet med store statsfinansielle omkostninger i form af faldende afgiftsindtægter i takt med omstillingen. Derudover vil ca. 1 mio. færre fossile biler på vejene ikke nødvendigvis resultere i en tilsvarende stigning i antallet af nulemissionsbiler. I så fald kan den samlede danske bilbestand falde, hvilket kan ramme de familier, der er afhængige af en bil, og generelt set mindske mobiliteten i samfundet.

**Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet**

Holmens Kanal 20
1060 København K

T: +45 3392 2800
E: kefm@kefm.dk

www.kefm.dk

Side 1/2



Endvidere sker udrulningen af ladestandere primært på markedsvilkår. Derfor kan der opstå udfordringer med anskaffelse og opsætning af ladeinfrastruktur samt udbygning af elnettet, hvis der skabes en kraftig øget efterspørgsel efter elbiler over en kort tidsperiode.

Det kan her bemærkes, at der er fastsat EU-krav, der reelt betyder, at nye fossile personbiler udfases fra 2035 af. Danmark har arbejdet for et EU-forbud allerede i 2030. En udfasning allerede i 2025 mener jeg dog hverken er realistisk eller ønskelig. I den endelige aftale indgår, at EU-Kommissionen vil se på mulighederne for at medlemslande kan udfase tidligere end 2035. Der forelægger ikke noget konkret fra Kommissionen endnu, men jeg vil arbejde for at holde Kommissionen op på denne hensigtserklæring.

Med venlig hilsen

Lars Aagaard