



Transportudvalget
Christiansborg
1240 København K

Ministeren

Dato
25. april 2023

J nr. 2023-1987

Transportudvalget har i brev af 23. marts 2023 stillet mig følgende spørgsmål TRU B 97, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål 1

Vil ministeren redegøre for, hvorledes CO₂-bidraget fra hhv. personbiler og varebiler udvikler sig årligt og totalt fra nu og frem, givet at der indføres forbud mod nysalg af fossile biler i 2025, 2030, 2035 og 2040?

Svar

Det er i dag ikke juridisk muligt at forbyde nysalg af fossilt drevne biler i Danmark, *jf. FIU alm. del 431 – folketingsår 2015/2016*, men Europa Kommissionen, Europa Parlamentet og Det Europæiske Råd har indgået en aftale om en revision af forordningen for CO₂-reduktionskrav til nye person- og varebiler, som reelt medfører et stop for salg af nye fossile biler i 2035. I forordningen fremgår, at Kommissionen skal afsøge mulige tiltag for, at medlemslande kan udfase nye fossile biler tidligere end 2035. Den præcise tidshorizonten for dette arbejde er dog ukendt. Derudover forventes der ikke at ville være en effekt af et dansk forbud i 2035 og 2040, fordi forordningen for CO₂-reduktionskrav til nye person- og varebiler er fuldt indfaset i 2035. Effekten af forordningen er indregnet i den kommende Klimastatus og –fremskrivning 2023.

Beregningerne for CO₂-effekterne fra hhv. person- og varebiler, skal derfor ses som et regneeksempel.

I tabel 1 er angivet de forventede samlede CO₂-udledninger fra personbiler i et baseline scenarie, samt de forventede samlede udledninger ved et forbud mod salg af fossile personbiler i hhv. 2035, 2030 og 2025. Et forbud mod salg af fossile personbiler i hhv. 2035, 2030 og 2025 skønnes at medføre CO₂-udledninger for personbiler på hhv. 4,2 mio. tons, 2,9 mio. tons, og 1,4 mio. tons i 2035, *jf. tabel 1*.

**Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet**

Holmens Kanal 20
1060 København K

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

www.kefm.dk

Side 1/2



Tabel 1

Personbilers CO₂-udledninger (i mio. tons) ved et forbud i hhv. 2035, 2030 og 2025.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Baseline	6,8	6,8	6,5	6,4	6,2	6,1	5,8	5,7	5,5	5,3	4,9	4,7	4,4
2035	6,8	6,8	6,5	6,4	6,2	6,1	5,8	5,7	5,5	5,3	4,9	4,7	4,2
2030	6,8	6,8	6,5	6,4	6,2	6,1	5,8	5,4	5	4,5	3,9	3,4	2,9
2025	6,8	6,8	6,2	5,8	5,3	4,9	4,3	3,9	3,5	3	2,3	1,9	1,4

Anm.: Forbuddet omfatter plug-in hybrid biler. Forbuddet antages at træde i kraft fra 1. januar i de respektive år. Det forudsættes yderligere, at der ikke sker en ændring i brugtvoignsimporten, og at der ikke sker en stigning i salget af nye fossile biler i årene op til, at forbuddet træder i kraft, hvilket potentielt isoleret kunne føre til øget udledninger fra øget anskaffelse af fossile biler i perioden op mod ikrafttrædelse. Effekten i 2035 for de tre forløb sammenlignet med baseline skyldes, at KF22 ikke tager højde for EU-beslutningen, der medfører et stop for nysalg i 2035 - denne effekt forventes først indregnet i KF23.

Kilde: Energistyrelsen, *Klimastatus- og fremskrivning, 2022*

I tabel 2 er angivet de forventede samlede CO₂-udledninger fra varebiler i et baseline scenarie, samt de forventede samlede udledninger ved et forbud mod salg af varebiler i hhv. 2035, 2030 og 2025. Et forbud mod salg af varebiler i hhv. 2035, 2030 og 2025 skønnes at medføre CO₂-udledninger på hhv. 1,2 mio. tons, 0,9 mio. tons, og 0,3 mio. tons, *jf. tabel 2.*

Tabel 2

Varebilers CO₂-udledninger (i mio. tons) ved et forbud i hhv. 2025, 2030 og 2035

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Base- line	1,9	1,9	1,9	1,8	1,8	1,7	1,7	1,6	1,6	1,5	1,5	1,4	1,3
2035	1,9	1,9	1,9	1,8	1,8	1,7	1,7	1,6	1,6	1,5	1,5	1,4	1,2
2030	1,9	1,9	1,9	1,8	1,8	1,7	1,7	1,5	1,4	1,3	1,2	1	0,9
2025	1,9	1,9	1,8	1,6	1,5	1,3	1,2	1	0,9	0,7	0,6	0,5	0,3

Anm.: Forbuddet omfatter plug-in hybrid biler. Forbuddet antages at træde i kraft fra 1. januar i de respektive år. Det forudsættes yderligere, at der ikke sker en ændring i brugtvoignsimporten, og at der ikke sker en stigning i salget af nye fossile biler i årene op til, at forbuddet træder i kraft, hvilket potentielt isoleret kunne føre til øget udledninger fra øget anskaffelse af fossile biler i perioden op mod ikrafttrædelse. Effekten i 2035 for de tre forløb sammenlignet med baseline skyldes, at KF22 ikke tager højde for EU-beslutningen, der medfører et stop for nysalg i 2035 - denne effekt forventes først indregnet i KF23.

Kilde: Energistyrelsen, *Klimastatus- og fremskrivning, 2022*

Det skønnes samtidig at have store provenumæssige konsekvenser at indføre et forbud mod nysalg af fossile biler.

Med venlig hilsen

Lars Aagaard