

D. 29.2. 2024

Klimarådets rapport overser klimalækage i transportsektoren

Vi anerkender mange gode observationer i Klimarådets Statusrapport 2024. Ikke mindst når Klimarådet peger på ikke medregnede CO₂e-bidrag fra international skibstrafik og luftfart. Tak for det!

Desværre overser Klimarådet det store problem med "lækage" af klimabelastningen ved ensidigt at satse på elbiler til persontransport. Overser at cykeltrafik og kollektiv transport kan erstatte en stor del af den indenlandske transport på en klimavenlig måde. Et skift af transportmidler vil reducere den store globale belastning, som produktion af de mange elbiler vil indebære på globalt plan.

På landbrugsområdet råber modstandere af en CO₂-afgift at afgiften vil sende produktion ud af landet (lækage). Svarer-udvalget mener, at problemet findes, men er til at håndtere. På transportområdet har en effektiv billobby forhindret at den store import af klimabelastende privatbiler kommer til debat. Det er også udtryk for lækage og kan reduceres kraftigt med en klima- og miljøvenlig transportpolitik.

Klimarådet og det forbrugsbaserede klimaaftryk

Danmarks forbrugsbaserede årlige klimaaftryk er ifølge redegørelse fra Klimarådet officielt opgjort til 63 mio. ton CO₂e i 2020.

"Klimarådet efterlyser i det hele taget, at politikerne prioriterer at nedbringe Danmarks forbrugsbaserede klimaaftryk". "Den kommende regering bør arbejde målrettet på at reducere klimaaftrykket fra vores forbrug". Højt dansk klimaaftryk skal nedbringes. "Der er de seneste år sket en hel del med udledningerne fra dansk grund, men vi belaster klimaet meget via vores forbrug af varer fra udlandet. Danmark bør også arbejde målrettet for at mindske vores globale forbrugsaftryk. Ikke mindst hvis vi skal kalde os for et grønt foregangsland," [siger formand for Klimarådet, Peter Møllgaard](#).

Klimarådets nye udmelding fokuserer dog primært på flere elbiler. Der er desværre ingen forslag om omlægninger til jernbane og andre kollektive transportmidler. Og der peges heller ikke på, at cykeltrafikken i nærtrafikken og ofte i kombination med kollektiv transport kan løse mange transportopgaver på en miljøskånsom måde. Eller at en reduceret vækst af transportarbejdet også vil have positive CO₂-effekter.

Klimarådet skriver:

"Transport sker på land, til havs og i luften. Størstedelen af skibsfarten og luftfarten er international og tæller ikke med i det danske klimaregnskab og i de nuværende danske klimamål. **Og jernbanens CO₂-udslip fylder ikke ret meget i det store billede.** Af den grund skal klimapolitikken især rettes mod vejtransporten, når det handler om at opfylde de danske mål." (vores fremhævning)

"Og jernbanens CO₂-udslip fylder ikke ret meget i det store billede". Står der. Men der står ikke, at det skyldes, at jernbanen er så klimavenlig. Der står heller ikke, at man skal udnytte den vigtige egenskab i fastlæggelse af en klimavenlig transportpolitik.

Tabel 4.1: Transportsektorens samlede udledninger

Mio. ton CO ₂ e	2019	2021	2025	2030	2035
Transportsektorens samlede udledninger	13,5	12,6	12,2	10,5	8,2
- heraf vejtransport	12,4	11,6	11,2	9,6	7,3
- heraf indenrigssøfart	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5
- heraf banetransport	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
- heraf indenrigsluftfart	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
- heraf øvrig	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2

Note: Tallene i tabellen er afrundet og en summering af udledningerne fra de enkelte transportkategorier kan derfor variere fra transportsektorens samlede udledninger.

Kilde: Energistyrelsen

Selvom Klimarådet jfr. ovenfor erkender vigtigheden at et forbrugsbaseret klimaaftryk bruges denne erkendelse ikke på transportområdet, idet man ensidigt anbefaler brug af elbiler. Kun et forslag om 40 øre mere i afgift på diesel indgår.

Klimarådet skriver:

”Dette bør ske på området:

→ Højere afgift på diesel. Regeringen foreslår at hæve afgiften på diesel med 50 øre pr. liter. Men afgiften bør hæves yderligere med cirka 40 øre, så det danske afgiftsniveau kommer på linje med det tyske.

→ Hurtigere indfasning af elbiler. Hvis man politisk vil realisere flere reduktioner i transporten frem mod 2030, bør regeringen have et øget fokus på at nedbringe antallet af benzin- og dieseldrevne person-, vare- og lastbiler ved at fremme en større elandel i nysalg. Det vil også gøre det lettere at nå et kommende 2035-mål.”

I stedet for at udbygge den danske klimavenlige togtransport og forkæle cykeltrafikken har Klimarådet altså kun blik på primært på importerede elbiler. Trods det store klimaaftryk ved produktion af biler og batterier.

Hvis vi ser på klimabelastningen ved produktion af en Volvo XC Recharge er den på ca. 24 ton CO₂e.

Heldigvis er klimaaftrykket ved bil og batteriproduktion efterhånden godt belyst. [Her en analyse fra Volvo: Carbon footprint report Battery electric XC40 Recharge and the XC40 ICE](#). Sidstnævnte er en benzinbil.

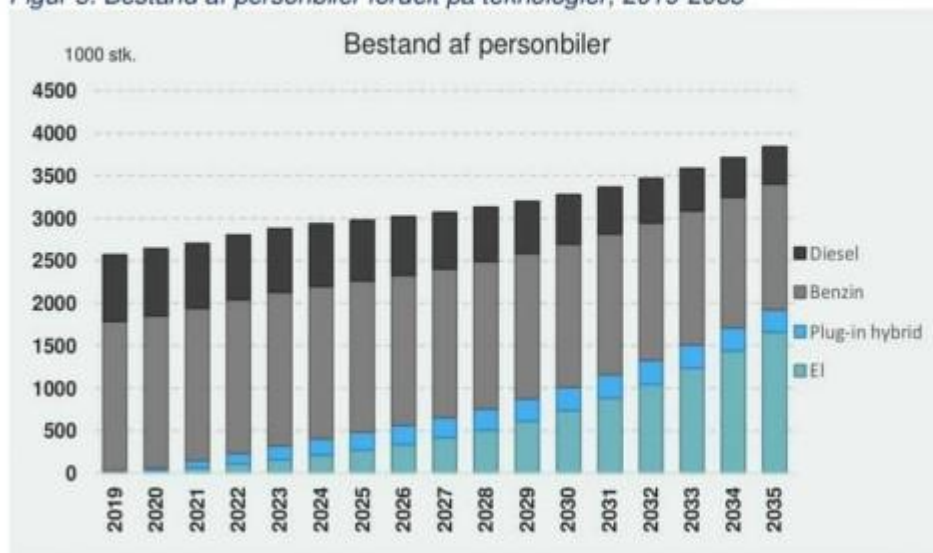
Hvis fx målsætningen om 1 million elbiler i 2030 (af samme relativ moderate størrelse som Volvo XC Recharge) realiseres, vil udslippet fra disse have belastet det globale klima med 24 mio. tons CO₂e. Før de har kørt en kilometer. Det er en fuldkommen uforsvarlig politik. Et meningsløst ekstra klimaaftryk.

Vehicle type	Materials production and refining	Li-ion battery modules	Volvo Cars manufacturing	Use phase emissions	End of Life	Total
XC40 ICE Petrol	14	-	2,1	41	0,6	58
XC40 Recharge Global	17	7	1,4	28	0,5	54
XC40 Recharge EU28	17	7	1,4	18	0,5	45
XC40 Recharge Wind	17	7	1,4	0,4	0,5	27

Table 5. Carbon Footprint for XC40 ICE and XC40 Recharge, with different electricity-mixes used for the XC40 Recharge. Results are shown in tonne CO₂-equivalents per functional unit (rounded values).

Energistyrelsen har udarbejdet denne prognose vedr. bilbestand og drivmiddelbrug frem mod 2035:

Figur 5: Bestand af personbiler fordelt på teknologier, 2019-2035



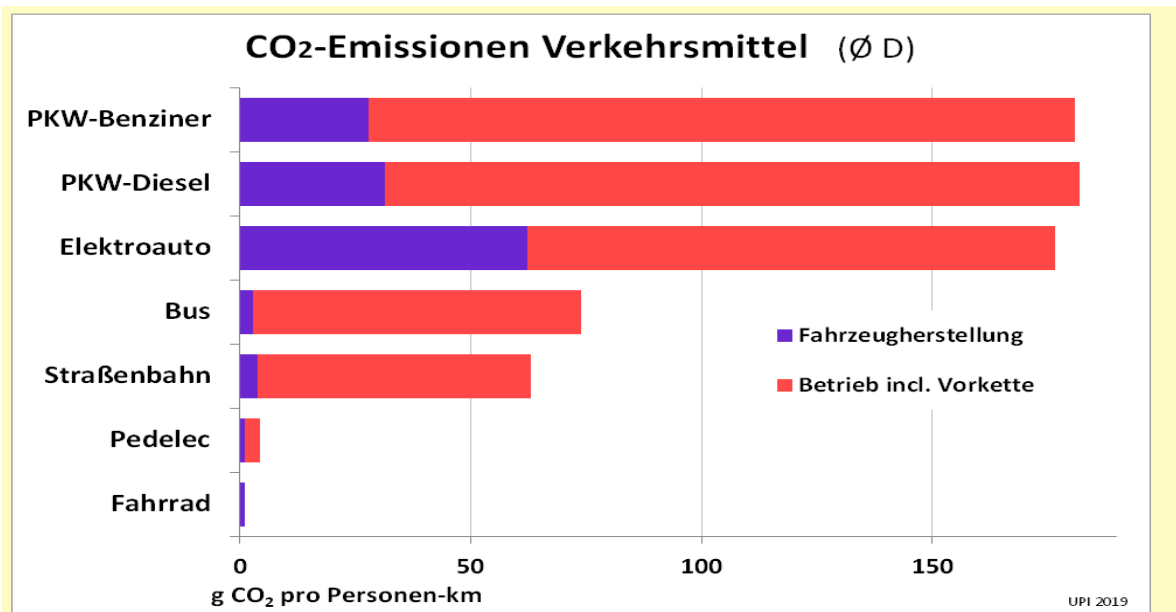
Vi har med 2.813.226 personbiler pr. juli måned 2023 allerede rigeligt med biler i Danmark.

Vigtigt at sammenligne brug af fossile biler, elbiler og kollektive transportmidler samt cykler og el-cykler

UPI - Umwelt und prognoseinstitutet i Heidelberg har lavet livscyklusanalyser om transport, der også sammenligner med brug af kollektive transportmidler, el-cykler og almindelige cykler.

Dog baseret på tysk elproduktion til kørsel både i elbiler og letbaner. Dansk el er dog generelt noget renere, når vinden blæser og solen skinner.

Ved at man er mange passagerer om at dele produktionsbelastningen ved produktion af kollektive transportmidler falder disse godt ud. Cykler og elcykler er dog allerbedst. At undgå transport er endnu bedre. Som man kan se i selve analysen, er der det ekstra problem med elbiler, at de erfaringsmæssigt ofte erstatter brug af kollektive transportmidler og cykler.



Der Anteil von regenerativen Stromerzeugungsanlagen ist in der Vergangenheit zwar gewachsen, er hat aber im Wesentlichen nur den Rückgang der Kernenergie kompensiert. Der Einsatz fossiler Primärenergieträger in der Stromerzeugung, der CO₂-Emissionen verursacht, ist in den letzten Jahrzehnten ungefähr gleich geblieben. Dies wird auch mittelfristig bis in das nächste Jahrzehnt ähnlich bleiben.

[Her nærmere beskrivelse af den tyske analyse.](#)

Med venlig hilsen

Poul Kattler

Ivan Lund Pedersen

Rådet for Bæredygtig Trafik

NOAH-Trafik