



Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

Ministeren

Dato
6. oktober 2025

J nr. 2025 - 4679

Akt-id 700119

Svar på KEF alm. del – spm. 453

Klima-, energi- og forsyningsudvalget har i brev af d. 10. september 2025 stillet mig følgende alm. del spørgsmål 453, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål 453

Hvor opnås de største CO₂-besparelser ved at elektrificere henholdsvis 1) lastbiler på de danske veje og 2) arbejdsmaskiner på byggepladser i Danmark?

Svar

Lastbiler og entreprenørmaskiner skønnes i 2024 at udlede hhv. 1,5 mio. ton CO₂e og 0,5 mio. ton CO₂e, *jf. tabel 1*. Udledningerne skyldes, at energiforbruget i både lastbiler og entreprenørmaskiner primært kommer fra diesel.

Derved er potentialet for at opnå flest CO₂e-reduktioner ved elektrificering størst for lastbiler på kort sigt. Det bemærkes, at en stor del af potentialet, særligt for lastbiler, skønnes at blive indfriet frem mod 2035 med nuværende regulering.

Elektrificering af lastbiler tilskyndes gennem regulering, og der er bl.a. indført CO₂-reduktionskrav for tunge køretøjer, herunder lastbiler, fra 2025 i EU. CO₂-reduktionskravet i 2025 er på 15 pct., stigende til 45 pct. i 2030 og 90 pct. i 2040.

Hertil er både lastbiler og entreprenørmaskiner omfattet af CO₂-afgiften fra *Aftale om grøn skattereform for industrien 2022* samt ETS II-kvotesystemet fra 2027, hvilket også forventes at give incitament til elektrificering af lastbiler og arbejdsmaskiner.

I 2030 skønnes udledninger for lastbiler og entreprenørmaskiner reduceret til hhv. 0,7 mio. ton CO₂e og 0,4 mio. ton CO₂e, og udledningerne skønnes yderligere reduceret til hhv. 0,4 mio. ton CO₂e og 0,4 mio. ton CO₂e i 2035, *jf. tabel 1*. Reduktionerne skønnes primært at ske gennem øget elektrificering.

Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

Holmens Kanal 20
1060 København K

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

www.kefm.dk



På længere sigt skønnes lastbiler derved i højere grad at blive elektrificeret end entreprenørmaskiner med nuværende regulering, hvormed der kan være et større uforløst potentiale for entreprenørmaskiner.

Nye tiltag mhp. at realisere de uforløste potentialer bør ses i sammenhæng med Klimalovens guidende principper, som tilsiger, at klimaindsatsen skal ske under hensyntagen til bl.a., at Danmark skal agere som foregangsland, omkostningseffektivitet, social balance og at mindske risiko for at udledninger flytter til andre lande. Alle tiltag vil skulle afvejes imellem de forskellige hensyn i klimaloven.

Ud fra princippet om omkostningseffektivitet bør man fx have en ensartet CO₂-beskatning, da det i udgangspunktet har de laveste samfundsøkonomiske omkostninger. Ift. princippet om at mindske risiko for at udledninger flytter til udlandet, bør man forholde sig til, at der i højere grad er grænsehandel med brændstof solgt til lastbiler end til entreprenørmaskiner, hvormed nye tiltag for lastbiler i højere grad kan medføre at udledningerne blot flyttes uden for Danmarks grænser.

Det bemærkes, at der er usikkerhed vedrørende hvor stor en del af potentialet, der kan realiseres ved elektrificering, og som samtidig vil være økonomisk rentabelt. Det skyldes bl.a., at der er usikkerhed om teknologiudviklingen, infrastrukturbehovet og derfor i hvor høj grad elektrificeringen er markedsmoden.

Tabel 1

CO₂e-udledninger og energiforbrug fra lastbiler og entreprenørmaskiner i 2024 og 2030

	Lastbiler			Entreprenørmaskiner		
	2024	2030	2035	2024	2030	2035
Energiforbrug (PJ)	20,5	17,3	17,4	6,2	6,1	5,8
- Heraf diesel	19,6	9,3	5,0	6,1	5,5	5,0
- Heraf biodiesel	0,6	1,2	0,6	0,0	0,2	0,4
- Heraf el	0,3	6,8	11,8	0,1	0,4	0,4
CO₂e-udledninger (mio. ton)	1,5	0,7	0,4	0,5	0,4	0,4

Anm: Der er et mindre forbrug af benzin i entreprenørmaskiner og et mindre forbrug af fx ledningsgas i lastbiler, som ikke er inkluderet i tabellen.

Kilde: Klimastatus og -fremskrivning 2025

Med venlig hilsen

Lars Aagaard