



Energi-,  
Forsynings- og  
Klimaministeriet

Energi-, Forsynings- og Klimaudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

**Ministeren**

**Dato**  
12. april 2019

**J nr.** 2019-1373

Energi-, Forsynings- og Klimaudvalget har i brev af 18. marts 2019 stillet mig følgende spørgsmål 265 alm. del, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Christian Poll (ALT).

### Spørgsmål 265

I Klimarådets rapport 'Status for Danmarks klimamålsætninger og -forpligtelser, november 2018' anbefales det at ligestille el i vejtransportens ticketsystem, der i dag kun omfatter flydende og gasformige energiformer. I rapporten påpeges (side 14): "Hvis man inkluderede el til elbiler i et generelt krav om en bestemt andel vedvarende energi i transporten, ville det være muligt at generere tickets og på den måde potentielt gøre det billigere at opfylde forpligtelsen i transporten i 2020 ved, at disse tickets kunne erstatte dyrere former for vedvarende energi. På den måde sikrer man sig, at den billigste form for vedvarende energi til transport vil blive benyttet". Vil ministeren redegøre for provenueeffekten ved en inklusion af el i vejtransportens ticketsystem for henholdsvis 2019 og 2020 under betingelse af et iblandingskrav på 5,75 pct. i 2019 og 8 pct. i 2020?

### Svar

Lov om bæredygtige biobrændstoffer stiller krav om, at leverandører af benzin, diesel og gas til transportsektoren (vej og bane), skal sikre iblanding af gennemsnitligt 5,75 pct. biobrændstoffer i brændstoffet. Loven giver mulighed for, at flere leverandører kan gå sammen om at opfylde iblandingskravet for biobrændstoffer. Dette er af branchen blevet omsat til et ticketsystem, der kan udligne overskud og underskud i forhold til opfyldelsen af iblandingskravet. Der er således ikke direkte lovgivet om ticketsystemet.

VE-el anvendt både på vej og bane er i sagens natur ikke omfattet af et iblandingskrav, der er rettet mod leverandører af diesel, benzin og gas til transport, med henblik på at sikre en bestemt anvendelse af biobrændstoffer.

Det af regeringen foreslåede iblandingskrav på 8 pct. er kalibreret efter, at VE-el anvendt i tog og køretøjer giver et betydeligt bidrag til opfyldelsen af VE-målet i 2020. Derfor er iblandingskravet på 8 pct. (og ikke 10 pct.).

Det vil teoretisk set være muligt, at lade VE-el indgå i opfyldelsen af et iblandingskrav for biobrændstoffer. Dette vil dog fordrer, at iblandingskravet øges tilsvarende,

**Energi-, Forsynings- og  
Klimaministeriet**

Stormgade 2-6  
1470 København K

T: +45 3392 2804  
E: [efkm@efkm.dk](mailto:efkm@efkm.dk)

[www.efkm.dk](http://www.efkm.dk)

Side 1/2



således at det kommer til at omfatte den fulde opfyldelse af VE-direktivets krav, om 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren.

Det er således alene, hvis tiltaget i sig selv leder til øget anvendelse af VE-el i transportsektoren, at anvendelsen af biobrændstoffer kan reduceres. Øget anvendelse af VE-el, kan f.eks. ske ved øget VE-andel i elforsyningen eller ved et øget antal elbiler ud over det, der følger af energifremskrivningen.

Der skal således være tale om nye bidrag, før der vil være en effekt. Dette vil imidlertid medføre omkostninger, der er betydeligt større end de omkostninger, der er forbundet med køb og salg af VE-el tickets. F.eks. vil et øget salg af elbiler give et statsligt provenutab, da registreringsafgiften for en elbil er markant lavere end for konventionelle biler.

Hvis tiltaget ikke leder til nye VE-el bidrag, vil omkostningerne alene være knyttet til handlen med VE-el tickets. Da denne ikke giver anledning til en nettoeffekt, vil disse omkostninger udgøre en merpris for samme effekt.

Der vil derudover være en usikkerhed knyttet til opgørelsen af og handlen med bidrag fra VE-el, som kan medføre, at olieselskaberne vælger at øge anvendelsen af biobrændstoffer frem for at erhverve bidrag fra VE-el. I så fald vil der være tale om en ganske betydelig fordyrelse samt en overopfyldelse af VE-direktivets krav.

Med venlig hilsen

Lars Chr. Lilleholt