



Klima-, Energi- og  
Forsyningsministeriet

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

**Ministeren**

**Dato**  
21. oktober 2019

**J nr.** 2019-3485

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget har i brev af 23. september 2019 stillet mig følgende spørgsmål 82 alm. del, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rasmus Nordquist (ALT).

### Spørgsmål 82

I dag indgår elektricitet ikke i det generelle iblandingskrav, hvilket bl.a. er blevet kritiseret af Klimarådet. Denne udelukkelse af elektricitet medfører, at leverandører af flydende og gasformige energiformer, som er omfattet af iblandingskravet og det såkaldte ticketsystem, i dag har en selektiv økonomisk fordel på bekostning af leverandører af elektricitet. Den tidligere regering forsvarede denne diskrimination med henvisning til, at det var nemmere at anvende flydende brændsler, da eksisterende køretøjer typisk anvender flydende energi, og at en ligestilling af elektricitet ville gøre det billigere at være elbilist, hvilket ville øge salget af elbiler og dermed medføre et statsligt provenutab, da registreringsafgiften for en elbil er markant lavere end for en konventionel bil, se (2017-18) EFK alm. del – svar på spm. 60 og (2018-19, 1. saml.) EFK alm. del – svar på spm. 265. Vurderer ministeren, at den tidligere regerings begrundelse beror på saglige hensyn, og er der ikke er en overhængende risiko for, at Danmark bryder EU's statsstøtteregele ved den nuværende ordning, der diskriminerer elektricitet?

### Svar

Når VE-kravet for transport skal opfyldes, kan man dels anvende VE-el anvendt på vej og bane og dels biobrændstoffer, som iblandes benzin og diesel, herunder også biogas. Ifølge den seneste fremskrivning forventes VE-el anvendt på vej og bane at kunne levere ca. 2,5 pct. point af de 10 pct. VE, der er krav om i transportsektoren i 2020.

Der er derfor brug for et betydeligt bidrag fra biobrændstoffer for at nå målet i 2020, da andre løsninger i større skala fordrer teknologiskift, der reelt ikke kan nås på så kort tid. Her vurderes et iblandingskrav på ca. 7,6 pct. at være tilstrækkeligt til, at man samlet set kan opfylde kravet om 10 pct. VE i transportsektoren i 2020.

Et øget iblandingskrav for biobrændstoffer vil således ikke skulle sikre den fulde opfyldelse af VE-direktivets krav, men alene den del, der skal komme fra biobrændstoffer.

**Klima-, Energi- og  
Forsyningsministeriet**

Holmens Kanal 20  
1060 København K

T: +45 3392 2809  
E: kefm@kefm.dk

www.kefm.dk

Side 1/2



Det vil teoretisk set være muligt, at lade VE-el indgå i opfyldelsen af et iblandingskrav for biobrændstoffer. Dette vil dog forlange, at iblandingskravet øges tilsvarende således at det kommer til at omfatte den fulde opfyldelse af VE-direktivets krav, om 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren

Det er dog alene ny VE-el, dvs. ud over det, der indgår i basisfremskrivningen, der vil kunne resultere i en reduktion i anvendelsen af biobrændstoffer (i forhold til de 7,6 pct.). Det vurderes at være markant dyrere end biobrændstoffer i forhold til en opfyldelse af kravet i 2020.

Med venlig hilsen

Dan Jørgensen