



Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Ministeren

Dato
25. oktober 2019

J nr. 2019-3935

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget har i brev af 27. september stillet mig følgende spørgsmål 96 alm. del, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål 96

Ministeren bedes kommentere det materiale, Drivkraft Danmark og Det Økologiske Råd præsenterede for udvalget den 26. september 2019, jf. KEF alm. del – bilag 70 og 91.

Ministeren bedes herunder oplyse:

- om ministeren er enig i de tal, der præsenteres,
- om andre lande i EU har samme problem,
- om, hvornår ministeriet blev opmærksom på forholdet, og
- om ministeren vil tage initiativ til at løse problemet.

Svar

Det følger af brændstofkvalitetsdirektivet, at "vugge-til-grav"-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed i brændstof skal reduceres med 6 pct. i 2020 ift. 2010. Kravet er pålagt brændstofleverandørerne. Direktivet blev implementeret i dansk lov i 2010. Dengang var antagelsen, at der ville være begrænsede omkostninger forbundet med at leve op til kravet i brændstofkvalitetsdirektivet. Det blev således forventet, at kravet primært ville blive opfyldt ved at efterleve VE-direktivet og deraf følgende indførelse af iblandingskrav for biobrændstoffer. Derudover er det siden 2015 forventet, at resten kunne opfyldes ved, at olieselskaberne køber såkaldte UER-kreditter knyttet til produktionen af fossile brændstoffer.

Oliebranchen har i foråret 2019 rettet henvendelse til min forgænger om, at branchen forventede, at opfyldelse af brændstofkvalitetsdirektivets reduktionskrav for brændstof i 2020 ville blive betydeligt dyrere end tidligere antaget. Samtidig anførte branchen, at opfyldelsen af kravet også ville komme til at ske ved at anvende en større mængde biobrændstoffer end tidligere forventet, primært i form af HVO-biodiesel, som kan være baseret på palmeolie.

Det er vigtigt at understøtte, at der er knyttet en del usikkerhed til de beregninger, som branchen har fremlagt. Herunder er det fx også muligt for branchen at opfylde kravet gennem køb af de omtalte UER-kreditter i det omfang disse er tilgængelige i tilstrækkeligt omfang på markedet.

**Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet**

Holmens Kanal 20
1060 København K

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

www.kefm.dk

Side 1/2



Helt overordnet ligger det regeringen meget på sinde at nedbringe udledningerne af drivhusgasser fra transportsektoren, hvilket er det overordnede sigte med brændstofkvalitetsdirektivet, men det er selvfølgelig ikke hensigtsmæssigt, hvis det fører til et øget forbrug af biobrændstoffer, der ikke er bæredygtige.

Mit ministerium har derfor taget kontakt til og igangsat en dialog med Europa-Kommissionen om sagen. Der har således allerede været en delegation i Bruxelles for at afsøge alternative muligheder for at opfylde brændstofkvalitetsdirektivets krav. Denne dialog bliver der løbende fulgt op på.

Herudover har jeg og mit ministerium i forskellige fora nævnt problemstillingen og har allerede fået en indikation fra andre medlemsstater, der har tilsvarende udfordringer. Problemstillingen har bl.a. været drøftet på et møde i nordisk/baltisk regi og på et møde i gruppen af klimaambitiøse EU-lande (Green Growth Group).

Vi arbejder desuden via vores kontakter i de øvrige medlemsstater på at få afdækket, hvilke øvrige lande, der som os har udfordringer, og som kan være interesseret i at afsøge, om der kunne være andre mere klimavenlige muligheder for at opfylde direktivets krav. Hermed vil Danmark stå stærkere i den videre dialog med Kommissionen.

Med venlig hilsen

Dan Jørgensen