



Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

Samråd i Folketingets Klima-, Energi- og Forsyningsudvalg d. 25. juni vedr. alternative drivmidler i transportsektoren

Center

Center for Klimaneutralt
Danmark

Team

Landbrug, LULUCF og
transport

Dato

24. juni 2020

J nr. 2020-2568

/ STFAN

Samrådsspørgsmål W og X

I Folketingets Klima-, Energi-, Forsyningsudvalg har Morten Messerschmidt (DF), Rasmus Helveg Petersen (RV), Orla Østerby (KF), Marie Bjerre (V) og Signe Munk (SF) stillet ministeren følgende to samrådsspørgsmål W og X:

Samrådsspørgsmål W:

"Hvornår forventer regeringen, at der indgås en langsigtet plan til sikring af alternative drivmidler efter 2020 med fokus på CO₂-fortrængning?"

Samrådsspørgsmål X:

"Hvordan mener ministeren, at kravene for iblanding af biobrændstoffer, herunder det avancerede iblandingskrav, skal se ud efter 2020?"



Ministerens svartale:

Jeg vil gerne starte med at takke for de to spørgsmål, som jeg på bedste vis vil forsøge at besvare samlet i det følgende.

[Midlertidig løsning, men løber ikke fra løftet om en langsigtet løsning]

Lad mig starte ved begyndelse, som også spørgeren gjorde. I efteråret 2019 aftalte vi midlertidigt at hæve iblandingskravet for benzin og diesel i 2020, da Danmark ikke ville nå i mål med opfyldelsen af det generelle EU-krav i 2020 om anvendelsen af vedvarende energi i transportsektoren.

Derfor måtte vi i al hast lave en midlertidig ændring af biobrændstofloven og hæve iblandingskravet.

Vi var alle – også på daværende tidspunkt – enige om, at den midlertidige løsning ikke var optimal, hverken for den grønne omstilling af transportsektoren eller for branchen.

Vi gav derfor samtidig hinanden håndslag på at mødes igen og drøfte en langsigtet regulering af biobrændstoffer med fokus på CO₂-fortrængning. Det løfte har jeg selvfølgelig ikke tænkt mig at løbe fra. Tværtimod synes jeg det er det eneste fornuftige at gøre.



For det er vigtigt, at vi finder en langsigtet løsning, der kan skabe ro for branchen og gøre noget godt for klimaet.

[Corona har udskudt forhandlingerne, men ikke ambitionerne]

Vi blev også den 20. februar i år i forbindelse med en forespørgselsdebat enige om, at forhandlingerne om den nye regulering skulle påbegyndes før sommerferien.

Men 11. marts kom verden på tværs, og Danmark lukkede ned.

Dette forår har derfor ikke været som noget andet. Corona har stået øverst på dagsordenen for alle. Det har kastet os ud i en helt særlig og uvant situation, hvor ikke kun sundhedssektoren, men også hele erhvervslivet og arbejdsmarkedet – og selvfølgelig statsadministrationen, har været under pres.

I regeringen har vi derfor været nødsaget til at ændre vores tidsplaner på en række områder. Vi har udskudt lovforslag, vi har udskudt forhandlinger. Og det tror jeg, at danskerne har haft fuld forståelse for.

Og det er også en situation som jeg håber, at Folketingets partier har forståelse for. En situation som vi øvrigt også drøftede for ca. en måned siden i Folketingets spørgetid.



Det er vigtigt for mig at sige, at de forsinkelser, som vi har været udsat for, ikke betyder, at vi slækker på klimaambitionerne af den grund. Vi har haft et stærkt ønske sammen med de øvrige partier, om at komme så langt som vi overhovedet kunne på klimaområdet inden for de rammer, Corona har givet os.

På den baggrund valgte vi i tiden inden sommerferien over de sidste uger at fokusere på affald, energi og industri. Det var et valg. Det var det, vi mente, var det mest fornuftige at forhandle først. Under forhandlingerne kom andre partier selvfølgelig med andre ønsker. Nogen af dem blev efterkommet, andre blev ikke. Jeg kan sige, at et af de ønsker, der ikke kom fra noget parti, var det spørgsmål, vi taler om i dag. Derfor havde jeg selvfølgelig også en forventning om, at der var en vis forståelse for det tidspres, vi havde været under internt i regeringen. Vi har derfor netop forhandlet første del af klimahandlingsplanen på plads med bred opbakning fra stort set alle Folketingets partier.

En aftale, der gør den grønne strøm billigere, den sorte varme dyrere og baner vejen for en klimaneutral affaldssektor i 2030. Og det er bare overskrifterne. For det er en meget omfattende og ambitiøs aftale vi har landet.

En aftale, der reducerer Danmarks udledninger i 2030 med 3,4 mio. tons CO₂.

Det kan vi godt være stolte af.



Aftalen lægger også op til en udmøntning og forhøjelse af den resterende grønne transportpulje. De 475 mio. kr. fra puljen skal således blandt andet bruges på flere ladestandere.

En indsats der bygger videre på, at vi allerede er blevet enige om at bruge midlerne fra puljen i 2020 til ladestandere og erhvervstransport, og med FL 20 har skabt ro om bilafgifterne i 2020.

Endelig fremgår det jo også af den nævnte indgåede aftale for energi og industri, at køreplanen for klimaforhandlingerne indebærer, at der vil blive indledt forhandlinger om transportområdet i efteråret 2020.

Ligesom det vil være tilfældet på en masse af de øvrige centrale områder for klimaindsatsen. Så det bliver et travlt og grønt efterår vi går i møde.

[Behovet for en omstilling af de fossile biler]

Men lad os nu vende os mod det konkrete.

Transportsektoren udgør en helt særlig udfordring. Omstillingen tager tid. En dansk bil kører i gennemsnit på vejene i 15 år.

Det betyder, at selv hvis vi allerede fra 2025 stopper for salg af alle nye benzin- og dieslbiler, ville langt størstedelen af den danske bilpark i 2030 stadig køre på netop benzin og diesel.



Det er derfor ikke nok, at vi alene fremmer elbiler. Vi må også se på, hvordan vi kan gøre de fossile biler grønnere, hvis vi skal nå i mål. Og det skal vi.

Det skal vi gøre på en måde, så vi fortsat kan være til inspiration for omverdenen samtidig med, at vi ikke går på kompromis med vækst, beskæftigelse og social balance.

[Vækstpotentiale i P-t-X]

Jeg vil gerne fremhæve et element fra den netop indgåede aftale som er særdeles relevant for transportsektoren.

Med aftalen tager vi hul på en ny epoke for havvind med verdens første energiøer og endnu mere vedvarende energi. Energiøerne skal ikke kun producere mere grøn strøm. På sigt skal de også kunne producere grønne brændstoffer til transportsektoren.

For Danmark har potentiale til udvikle en styrkeposition inden for produktionen af grønne brændstoffer på grøn strøm.

Det er også en del af baggrunden for, at vi netop har indgået en aftale med Nederlandene om samarbejde og finansiering med min. 750 mio. kr. af en tilskudspulje til storskala PtX.

Midlerne kommer oven i de 167 mio. kr., som allerede blev afsat med de sidste to finanslove, og som finansierer nogle vigtige PtX-projekter og analyser.



Med klimaaftalen besluttede vi også, at der skal udarbejdes en PtX/CCUS-strategi, som skal understøtte fremtidens grønne løsninger.

Samlet set vil regeringen sikre en robust udvikling af disse teknologier for at fremme både national anvendelse og evt. eksport.

[Ny og langsigtet regulering]

Vi skal sammen se på, hvordan vi bedst udformer en regulering, der kan understøtte en grøn omstilling af transportsektoren og samtidig sikrer, at Danmark udnytter det fremtidige vækstpotentiale i produktionen af grønne brændstoffer.

For regeringen er det vigtigt, at vi finder en langsigtet løsning, der understøtter fremtidens nye drivmidler baseret på P-t-X og andre nye teknologier.

Det er samtidig også vigtigt, at reguleringen tager højde for både den nationale og globale klimaeffekt af biobrændstoffer.

Derudover skal en ny regulering tænkes sammen med de EU-krav, der stilles frem mod 2030. Her er det særligt krav til anvendelsen af avancerede biobrændstoffer, og det skal selvfølgelig indgå.

Jeg har ikke det færdige svar på, hvordan vi fremadrettet bør regulere biobrændstoffer i Danmark, men jeg ser frem til, at vi skal drøfte spørgsmålet og finde en løsning sammen.



[Indkaldelse til drøftelser i morgen]

Som nævnt sættes forhandlingerne om en sektorhandlingsplan for transportområdet i gang på den anden side af sommerferien.

Men jeg har lige som udvalget et stærkt fokus på at skabe stabile og langsigtede rammevilkår for anvendelsen af VE-brændstoffer.

Jeg er ligeledes meget optaget af, at Folketinget har udtrykt et ønske om at igangsætte drøftelserne på dette område snarest muligt og det er magtpåliggende, at det foregår inden sommerferien. Jeg har derfor allerede indkaldt jer til en første drøftelse af området i morgen tidlig kl. 7.30.

Jeg ser frem til disse drøftelser, hvor vi sammen skal finde en langsigtet løsning, der har blik for fremtidens teknologiske udvikling, de nationale og globale klimaeffekter - og som sikrer, at Danmark lever op til sine forpligtelser i EU.

Afslutningsvis jeg vil jeg blot sige, at vi har været i en ekstraordinær situation og trods det, har vi alligevel i fælleskab kunne skabe store resultater på klimaområdet.

Det er ikke nogen hel lille ting, at vi har lavet de aftaler vi har lavet. Når man taler med udenlandske kollegaer er der stor ros ikke kun til regeringen men til hele Folketinget. Det er især i lyset af



Håber I vil komme i morgen, da det har været meget vigtigt at komme i gang inden sommerferien.

Det er ikke nogen hel lille ting, at det er lykket os, at lave de aftaler vi har lavet. Når man taler med kollegaer rundt omkring i Europa bliver der udtrykt stor ros til hele Folketinget, ikke kun til regeringen selvfølgelig, men til hele det danske Folketing. Ikke kun over ambitionsniveauet. Det er vi vant til, at man sætter ret højt, fordi vi er verdensførende. Men også over, at vi har formået at gøre det i denne her meget svære tid, hvor der mildest talt, har været nok andet at se til.

Og jeg håber selvfølgelig, at I er indstillede på, at komme til mødet i morgen tidligt, så jeg kan efterkomme det ønske, der har været om, at det er meget vigtigt at vi kommer i gang inden sommerferien. Så gør vi selvfølgelig det.

Tak for ordet.