

POSITIONSPAPIR



Rådet for  
Grøn  
Omstilling

# El i fortrængningskravet

Hvorfor og hvordan el skal inkluderes i  
VE-direktivets transportmål

Rådet for Grøn Omstillings forslag til hvordan vi  
ligestiller teknologier, der leverer vedvarende  
energi til vejtransporten og fremmer  
elektrificering og den kollektive transport



## HOVEDANBEFALINGER

- Regeringen bør ændre håndbogen til opfyldelse af fortrængningskravet (BEK nr. 595 af 26/05/2023), så brug af vedvarende energi i form af elektricitet tæller med på lige fod med biobrændstoffer og biogas i EU's VE-målopfyldelse for transporten.
- Danmark bør til en start inkludere al strøm brugt til tunge køretøjer pr. 1. januar 2024 og ikke kun strøm fra offentlige ladestander (som det kræves i RED3) – fortrængningskravet bør i så fald hæves tilsvarende til den forventede mængde grønne strøm.
- Det bør opnås 100 pct. kredit for vedvarende elektricitet (RES-E) ved brug af egne VE-anlæg til strøm til ladestander.
- Der bør bruges en multiplier på 4 for brug af grøn strøm til køretøjer.
- Danmark bør overveje også at inkludere el til lette køretøjer og ikke kun fra offentlige ladestander (som det kræves i RED3).

## Indledning

Elektrificering er hovedvejen for den grønne omstilling af vejtransporten. I modsætning til brug af biomasse kan den grønne strøm skaleres bæredygtigt, samtidig med at elmotorens effektivitet markant overgår forbrændingsmotorens.



Ligeledes vil kreditering af strøm til busser betyde et løft for den elektrificerede kollektive bustransport på over 50 mio. kr. årligt. Penge der kan bidrage til en hurtigere elektrificering af den kollektive transport og afhjælpe den pressede økonomi en smule.

EU's krav om vedvarende energi i transportsektoren er formuleret i VE-direktivet, og er et krav, der pålægges medlemslandene at implementere i praksis.

Grøn strøm har længe været en del af direktivet, men det har været op til medlemslandene at gøre det i praksis.

Indtil videre har vi i Danmark kun tilladt leverandører af grøn strøm fra offentlige ladestander at konkurrere på lige fod med biogas og biobrændstoffer – men kun i forhold til målopfyldelsen i Brændstofkvalitetsdirektivet. Det er på tide, at vi nu inkluderer el og sikrer at teknologierne kan konkurrere på lige fod og at alle værdisættes. På kort sigt bør vi medtage al (grøn) el, der bruges til den tunge transport og vi bør analysere hvordan resten af transporten også kan tælle med og få værdien af, hvad der bidrages med af VE til transporten. I så fald bør fortrængningskravet hæves tilsvarende, så den forventede mængde grønne strøm i transporten medtages.

Konkret vil det betyde, at en el-lastbil, der f.eks. kører 100.000 km/året vil bruge strøm, der har en værdi på mellem 75.000- 100.000 kr. om året. Den værdi kan give en betydeligt bedre økonomi for vognmanden og/eller el-leverandøren, der i sig selv vil medføre en markant hurtigere elektrificering.

En inkludering af el i fortrængningskravet sikrer teknologineutralitet, gør målopfyldelsen i forhold til EU billigere og vil accelerere den grønne omstilling af tunge køretøjer i Danmark.

Læs endvidere en publikation fra vores europæiske organisation *Transport & Environment* [her](#) og den danske version [her](#).

### Centrale pointer:

- Danmark inkluderer allerede el i målopfyldelsen af Brændstofkvalitetsdirektivet (FQD).
- Det kræver ingen lovændring at medtage el, men kun en ændring i en bekendtgørelse.
- En inkludering vil være teknologineutral og drivmidlerne kan konkurrere på lige fod om den billigste målopfyldelse.
- Det vil også sikre midler til en trængt kollektiv transport og bidrage til en hurtigere elektrificering af ruter, der i dag ikke økonomisk giver mening at elektrificere.