



Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Ministeren

Dato
21. december 2020

J nr. 2020 - 5531

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget har i brev af 11. december stillet mig følgende spørgsmål 104 alm. del, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Tommy Ahlers (V).

Spørgsmål 104

Vil ministeren oplyse, om de forventede ændringer af CO₂-udledninger fra benzin og diesel i 2022 og 2023 som følge af fortrængningskravet i aftale om "Grøn omstilling af vejtransporten" forventes at falde eller stige sammenlignet med iblandingskravet, der er gældende i 2020 og 2021?

Svar

I *aftale om grøn omstilling af vejtransporten* bliver det nugældende iblandingskrav fra 2022 erstattet med et CO₂-fortrængningskrav for benzin, diesel og gas, der indføres fra 3,4 pct. i 2022-24 stigende til i udgangspunktet 5,2 pct. i 2025, 6 pct. i 2028 og 7 pct. i 2030 og frem. CO₂-fortrængningskravet skønnes at medføre en CO₂-reduktion på 0,2 mio. ton i 2022 og 2023 sammenlignet med den aktuelle lovgivning, jf. *tabel 1*.

Tabel 1

CO₂-effekt som følge af CO₂-fortrængningskravet i aftale om grøn omstilling af vejtransporten

	2022	2023	2025	2030
CO ₂ -reduktionskrav, pct.	3,4	3,4	5,2	7
CO ₂ -reduktion, mio. ton	0,2	0,2	0,7	1,4

Anm: Opgørelsen tager udgangspunkt egne beregninger på baggrund af Energistyrelsens Basisfremskrivning 2020. Effekten er opgjort inkl. baseudvidelse og korrigeret for samspilseffekten der opstår som følge af mindre salg af fossilt brændstof ved større antal elbiler som følge af afgiftsomlægning i samme aftale.

Det nuværende iblandingskrav stiller krav til, at brændstofleverandørerne skal iblande en minimum mængde af biobrændstoffer, og sondrer som udgangspunkt ikke mellem forskellige typer af biobrændstoffers vugge-til-grav udledninger, ligesom iblandingskravet alene opfyldes med brændstoffer baseret på biomasse.

Ved at erstatte iblandingskravet med et CO₂-fortrængningskrav får brændstofleverandørerne derimod et incitament til teknologineutralt at anvende bæredygtige brændstoffer med en højere vugge-til-grav reduktionseffekt, hvilket giver en naturlig

**Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet**

Holmens Kanal 20
1060 København K

T: +45 3392 2800
E: kefm@kefm.dk

www.kefm.dk

Side 1/2



konkurrencefordel for anden generation og avancerede biobrændstoffer samt nye brændstoffer som Power-to-X (P-t-X), der er kendetegnet ved, at have en markant højere CO₂-fortrængning og lave ILUC-effekter. CO₂-fortrængningskravet giver således et incitament til, at brændstofleverandørerne udskifter første generations biobrændstoffer med andre alternativer, i takt med at markedet udvides, og nye brændstoffer bliver tilgængelige og konkurrencedygtige.

Det skal bemærkes, at der er stor forskel mellem de enkelte brændstoffers volumen og CO₂-fortrængning, hvorfor det ikke er muligt direkte at sammenligne iblandingskravet og CO₂-fortrængningskravet, da både iblandingsprocenten og CO₂-fortrængningen afhænger af den præcise brændstofsammensætning. CO₂-fortrængningskravet fokuserer på vugge-til-grav reduktioner. Det vil således være gældende, at samme CO₂-fortrængning kan opnås ved forskellige brændstofsammensætninger, der kan have stor variation i den konkrete iblandingsprocent og de nationale CO₂-reduktioner, uden at dette vil påvirke den faktiske CO₂-fortrængning.

Det skønnes med betydelig usikkerhed, at det nuværende iblandingskravkrav for 2021 på 7,6 pct. med den aktuelle forventede brændstofsammensætning vil svare til en CO₂-fortrængning på ca. 3,9 pct.

Det skal bemærkes, at det alene er muligt at skønne over brændstofsammensætningen og den forventede CO₂-reduktioner baseret på nuværende prisforhold og det aktuelle udbud af brændstoffer. Det er dog op til den enkelte brændstofleverandør, hvordan CO₂-fortrængningskravet opfyldes, herunder den konkrete brændstofsammensætning under de aktuelle markedsforhold.

Med venlig hilsen

Dan Jørgensen