



Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

**Ministeren**

**Dato**  
24. februar 2021

**J nr.** 2021 - 464

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget har i brev af 27. februar stillet mig følgende spørgsmål 160 alm. del, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Tommy Ahlers (V).

### Spørgsmål 160

Vil ministeren i forlængelse af KEF alm. del – svar på spm. 124 besvare spørgsmålet efter dets egentlige indhold? Spørgsmålet er: Hvad vil ændringen i CO<sub>2</sub>-udledningen fra brændstof være i 2022-2024 som følge af de nye regler om fortrængningskrav, hvis man sammenligner med det krav, der gælder for iblanding i 2021? Spørger vil høfligst bede ministeren besvare dette spørgsmål og ikke antage, at der bliver spurgt til, hvor meget CO<sub>2</sub>-udledningen ændres sammenlignet med basisfremskrivningen.

### Svar

Skøn for CO<sub>2</sub>-reduktioner beregnes i overensstemmelse med Finansministeriets *Vejledning i samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger*. Det betyder, at de skønnede CO<sub>2</sub>-reduktioner som følge af fx ændringer i reguleringen af VE-brændstoffer beregnes med udgangspunkt i Energistyrelsens basisfremskrivning, der er baseret på en basisfremskrivning af nugældende regulering. I den nugældende regulering er iblandingskravet 7,6 pct. i 2021 og 5,75 pct. i 2022-24.

Som følge af *aftale om grøn omstilling af vejtransporten* bliver iblandingskrav fra 2022 erstattet med et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav for benzin, diesel og gas på 3,4 pct. i 2022-24, hvilket skønnes at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 0,2 mio. ton, *jf. tabel 1*. Det skønnes tilsvarende, at en forhøjelse af iblandingskrav til 7,6 pct. vil medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på ca. 0,2 mio. ton i 2021-24.

**Tabel 1**  
**CO<sub>2</sub>-effekt som følge af CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav og iblandingskrav i 2021-2024**

Mio. tons	2021	2022	2023	2024
CO <sub>2</sub> -reduktion ved CO <sub>2</sub> -fortrængningskrav på 3,4 pct.	-	0,2	0,2	0,2
CO <sub>2</sub> -reduktion ved iblandingskrav på 7,6 pct.	0,2	0,2	0,2	0,2

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

**Klima-, Energi- og  
Forsyningsministeriet**

Holmens Kanal 20  
1060 København K

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

www.kefm.dk

Side 1/2



Det skal bemærkes, at brændstofsammensætningen ved et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav og et iblandingskrav skønnes at være forskellig. Det nuværende iblandingskrav stiller krav til, at brændstofleverandørerne skal iblande en minimum mængde af biobrændstoffer, og sonderer 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 CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav får brændstofleverandørerne derimod et incitament til teknologineutralt at anvende bæredygtige brændstoffer med en højere vugge-til-grav reduktionseffekt, hvilket giver en naturlig 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 CO<sub>2</sub>-fortrængning og lave ILUC-effekter. CO<sub>2</sub>-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 det alene er muligt at skønne over brændstofsammensætningen og de forventede CO<sub>2</sub>-reduktioner baseret på nuværende prisforhold og det aktuelle udbud af brændstoffer. Det er dog op til den enkelte brændstofleverandør, hvordan CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet opfyldes, herunder den konkrete brændstofsammensætning under de aktuelle markedsforhold.

Med venlig hilsen

Dan Jørgensen