



Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Ministeren

Dato
26. maj 2021

J nr. 2021 - 1912

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget har i brev af 29. april stillet mig følgende spørgsmål 374 alm. del, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Carsten Kissmeyer (V).

Spørgsmål 374

Vil ministeren redegøre for, hvordan Danmarks fortrængningskrav vedtaget med Aftale om grøn omstilling af vejtransporten kan sammenlignes med tilsvarende lovgivning i Sverige, Norge, Finland og Tyskland?

Svar

Der er ikke kendskab til større internationale evalueringer angående regulering baseret på et CO₂-fortrængningskrav. Det skyldes blandt andet, at brændstofkvalitetsdirektivet, som indeholder muligheden for et nationalt CO₂-fortrængningskrav, først trådte i kraft i 2020. Der er kendskab til, at implementering er forskellig på tværs af lande.

Generelt er det vanskeligt at sammenligne brændstofreguleringen på tværs af lande, eftersom fx opgørelsesmetode, øvrig regulering samt landespecifikke faktorer kan variere.

I Danmark erstattes det nuværende iblandingskrav med et CO₂-fortrængningskrav for benzin, diesel og gas i 2022. Et iblandingskrav er forskelligt fra et CO₂-fortrængningskrav, da iblandingskravet fokuserer på andelen af biobrændstof der iblandes benzin og diesel, hvorimod et CO₂-fortrængningskrav fokuserer på, hvor meget CO₂ der fortrænges ud fra et vugge-til-grav princip.

CO₂-fortrængningskravet indføres ved 3,4 pct. i 2022 stigende til 7 pct. i 2030, *jf. aftale om grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020*. Det danske CO₂-fortrængningskrav bygger på en teknologineutral regulering, hvorfor der fx ikke anvendes dobbelttælling af bestemte VE-brændstoffer. VE-brændstoffer tæller med i målopfyldelsen af CO₂-fortrængningskravet i henhold til vugge-til-grav princippet, hvilket følger af brændstofkvalitetsdirektivets opgørelsesmetode.

**Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet**

Holmens Kanal 20
1060 København K

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

www.kefm.dk

Side 1/2



Sverige har foreslået et differentieret CO₂-fortrængningskrav (reduktionspligt) til benzin og diesel på hhv. 4,2 pct. og 21 pct. i 2020, stigende til 28 pct. og 66 pct. i 2030, jf. *Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019*. Kravene forventes at føre til et øget forbrug af biobrændstof for Sverige, svarende til en stigning fra ca. 70 PJ i 2019 til 130 PJ i 2030. Til sammenligning forventer Energistyrelsen, at Danmarks forbrug stiger fra ca. 12 PJ i 2021 til 16 PJ i 2030.

Norge har indført et iblandingskrav på 20 pct. i 2020 stigende til 24,5 pct. i 2021. Det norske iblandingskrav er dog ikke sammenligneligt med dansk regulering, eftersom Norge stiller krav til iblanding efter volumen og ikke energi. Derudover kan biogas medtælle i målopfyldelsen af det danske fortrængningskrav, men ikke i det norske iblandingskrav.

Finland har et iblandingskrav for den samlede mængde solgt brændstof i vejtransporten på 18 pct. i 2021 stigende til 30 pct. i 2030.

Endeligt har Tyskland foreslået et gradvist stigende fortrængningskrav fra 6,5 pct. i 2022 til 22 pct. i 2030. Fortrængningskravet i Tyskland inkluderer energi fra elbiler, som indregnes med en faktor 3. Det tyske niveau er dermed også vanskeligt at sammenligne med det danske krav, som ikke inkluderer energi fra elbiler og hvor der ikke gøres brug af mertælling.

I *Aftale om grøn omstillingen af vejtransporten af 4. december 2020* er det aftalt, at nationale ILUC-værdier eller lignende, der tager højde for globale effekter ved produktionen af biobrændstoffer, skal indgå i den nationale regulering senest fra 2025. Ministeriet er ikke bekendt med, at andre lande har tilkendegivet et ønske om indregningen af ILUC-værdier i national lovgivning.

Det danske CO₂-fortrængningskrav er derfor vanskeligt at sammenligne med lovgivningen i Sverige, Norge, Finland og Tyskland.

Med venlig hilsen

Dan Jørgensen