



Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Ministeren

Dato
20. december 2021

J nr. 2021 - 3805

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget har i brev af 5. oktober stillet mig følgende spørgsmål 563 alm. del, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Marie Bjerre (V).

Spørgsmål 563

Vil ministeren oplyse de forventede omkostninger ved et CO₂-fortrængningskrav på hhv. 15 pct., 20 pct., 25 pct. og 30 pct. i 2030, under antagelse af, at fortrængningskravet vil øges proportionelt med det allerede aftalte i *Aftale om grøn omstilling af vejtransporten*?

Svar

Med *Aftale om grøn omstilling af vejtransporten af d. 4 december 2020* er der aftalt et CO₂-fortrængningskrav på 7 pct. i 2030. Et højere fortrængningskrav skønnes at medføre flere CO₂-reduktioner, yderligere mindreprovenu samt højere omkostninger for forbrugerne end kravet på 7 pct.

Det skønnes med betydelig usikkerhed, at et CO₂-fortrængningskrav på hhv. 15 pct. og 30 pct. i 2030 vil medføre en prisstigning på hhv. ca. 80 øre og ca. 2 kr. og 20 øre pr. liter diesel. De marginale omkostninger er stigende, da et højere fortrængningskrav øger kravene til VE-brændstoffernes egenskaber, da de i stigende grad skal ligne fossile brændstoffer for at en øget iblanding er mulig, hvormed de bliver mere omkostningstunge. Dertil kommer et provenutab for staten på hhv. ca. 1,6 mia. kr. og ca. 4,6 mia. kr., jf. tabel 1.

Tabel 1

Årlige omkostninger og effekter af et højere CO ₂ -fortrængningskrav i 2030				
CO ₂ -fortrængningskrav, pct.	15 pct.	20 pct.	25 pct.	30 pct.
Øgede omkostninger for brændstofleverandørerne, mia. kr.	2,4	3,9	5,4	6,9
Prisstigning diesel, øre/liter	80	130	180	220
Merpris for en gennemsnitlig dieselbil, kr./år	1.000	1.700	2.300	3.000
Mindreprovenu, mia. kr.	1,6	2,6	3,6	4,6
Skyggepris, kr./ton CO ₂	2.500	2.600	2.700	2.800
CO ₂ -reduktion (inkl. adfærd) i alt, mio. ton	1,8	2,9	3,8	4,7

Anm.: Prissætningen pr. liter er opgjort ekskl. moms, og uden differentiering på brændstoffer brugt i hhv. den vejgående transport- og ikke-vejgående transportsektor. Tallene er afrundede.

Kilde: Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet med bidrag fra Skatteministeriet vedr. årlig merpris, provenu- og CO₂-virkning

Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

Holmens Kanal 20
1060 København K

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

www.kefm.dk

Side 1/2



Antagelser

Opfyldelsen af CO₂-fortrængningskravet forventes at ske ved iblanding i diesel, da det af tekniske årsager ikke er muligt at øge iblandingen i benzin yderligere. Det er lagt til grund, at der anvendes 1. generations biodiesel (HVO) til at opfylde forhøjelsen af CO₂-fortrængningskravet. I det omfang, der indføres strengere krav til de anvendte VE-brændstoffers bæredygtighed vil de forventede prisstigninger potentielt være væsentligt højere.

Der er indregnet adfærdseffekter som følge af mindre kørsel, køb af mere brændstoføkonomiske dieselmotorer og grænsehandel. Grænsehandelseffekterne er forbundet med betydelig usikkerhed – særligt ved store prisstigninger på diesel. Der er i beregningerne ikke taget højde for adfærdseffekter som fx skift fra diesel- til benzindrevne køretøjer eller (i mindre omfang) grønne biler. Brændstofleverandørerne vil endvidere evt. kunne hæve prisen på benzin, for at reducere prisstigningen på diesel i forbindelse med opfyldelsen af CO₂-fortrængningskravet. I beregningerne er der heller ikke taget højde for, at en væsentlig ensidig prisstigning på diesel i forhold til benzin isoleret set vil medføre et højere forbrug af benzin og et lavere forbrug af diesel som følge af et gradvist skift fra dieselmotorer til benzindrevne biler. Denne effekt forventes at ville medføre, at der skal blandes endnu mere VE-brændstof i diesel for at opnå et givet CO₂-fortrængningskrav.

Det bemærkes, at der er væsentlig usikkerhed forbundet med skøn for høje niveauer af CO₂-fortrængningskrav på fx 30 pct. Der er derfor tale om regneeksempler, som ikke nødvendigvis er realistiske. Der er således usikkerheder forbundet med at estimere meromkostningerne for fremtidens brændstoffer, da markedet pt. undergår en stor udvikling som følge af bl.a. stigende efterspørgsel efter grønne brændstoffer. Det vil kræve massiv teknologiudvikling, herunder større produktionskapacitet og evt. udvikling af nye konkurrencedygtige produktionsmetoder, hvis det skal være muligt at opfylde et krav herom i 2030.

Med venlig hilsen

Dan Jørgensen