



Klima-, Energi- og  
Forsyningsministeriet

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

**Ministeren**

**Dato**  
22. marts 2021

**J nr.** 2020-3173

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget har i brev af 8. marts 2021 stillet mig følgende spørgsmål 13 til L 148, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Tommy Ahlers (V).

### Spørgsmål 13

Vil ministeren redegøre for, om det samlede danske biobrændstofmarked og brugen af CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav på 3,4 pct. i 2022-2024 frem for iblandingskrav vil nå samme niveau som i 2020 med og uden at inkludere brug af biobrændstof til off-road kørsel?

### Svar

Med *Aftale om grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020* erstattes det nuværende iblandingskrav i 2022 med et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav for benzin, diesel og gas. CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet indføres ved 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 iblandingskravet til 7,6 pct. i 2022 vil medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på ca. 0,2 mio. ton i 2021-24. Anvendelsen af VE-brændstof vil derfor være nogenlunde den samme under begge reguleringer ved de angivne krav. Det bemærkes, at i den nugældende regulering er iblandingskravet 7,6 pct. i 2021 og 5,75 pct. i 2022-24.

Med CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet udvides brændstofbasen til at inkludere brændstof anvendt i ikke-vejgående køretøjer, som fx landbrugs- og entreprenørmaskiner. Udvidelsen af brændstofbasen til at inkludere brændstof anvendt i ikke-vejgående køretøjer vurderes at udgøre en reduktion på ca. 0,2 mio. ton CO<sub>2</sub>, jf. tabel 1. Det er dog op til den enkelte brændstofleverandør, hvordan CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet opfyldes, herunder den konkrete brændstofsammensætning under de aktuelle markedsforhold.

**Klima-, Energi- og  
Forsyningsministeriet**

Holmens Kanal 20  
1060 København K

T: +45 3392 2809  
E: kefm@kefm.dk

www.kefm.dk

Side 1/2



**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
- heraf fra baseudvidelsen	-	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.

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 bio-brændstoffer, og sondrer som udgangspunkt ikke mellem forskellige typer af bio-brændstoffers 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 bio-brændstoffer 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.

Med venlig hilsen

Dan Jørgensen