



Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Ministeren

Dato
29. december 2021

J nr. 2021 - 4622

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget har i brev af 1. december stillet mig følgende spørgsmål 53 alm. del, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Marie Bjerre (V).

Spørgsmål 53

Vil ministeren vurdere, hvor stor en andel avancerede biobrændstoffer vil udgøre i vejtransporten i Danmark på årlig basis til og med 2030, og i forlængelse heraf om andelen vil falde eller stige efter iblandingskravet erstattes af et CO₂-fortrængningskrav? Spørgsmålet ønskes besvaret på trods af, at det evt. forudsætter antagelser vedr. udviklingen af udbud og pris på avancerede VE-brændstoffer, jf. svar på KEF alm. del – spm. 8.

Svar

Avanceret biobrændstof forventes fra 2022-25 at udgøre ca. 0,2 pct. af det årlige energiforbrug i vejtransporten, jf. *Klimastatus og –fremskrivning 2021*.

Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at give et meningsfuldt estimat for den præcise brændstofsammensætning efter 2025 og frem, herunder andelen af avanceret biobrændstof. Det skyldes, at udbuddet og prisen på avancerede biobrændstoffer er stærkt afhængige af de regulatoriske rammevilkår, som på nuværende tidspunkt er under hastig udvikling.

For det første har Europa-Kommissionen med forslag til revision af VE II-direktivet foreslået, at medlemsstater fremover skal implementere regulering målrettet CO₂-fortrængning frem for iblanding. Det vil indebære et grundlæggende skifte i rammevilkårene for det europæiske marked for VE-brændstoffer og give incitament til at anvende brændstoffer med høj fortrængningsevne, som fx avancerede biobrændstoffer eller PtX-brændstoffer.

For det andet har regeringen med *Aftale mellem regeringen (S), RV, SF, EL om Grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020* forpligtet sig til senest fra 2025 at indarbejde ILUC-værdier eller lignende i det nationale CO₂-fortrængningskrav. Dette forventes at skabe markant bedre rammevilkår for anvendelsen af avancerede biobrændstoffer, dog er den konkrete effekt af tiltaget på brændstofsammensætning fortsat meget usikkert og afhængigt af den konkrete implementering.

**Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet**

Holmens Kanal 20
1060 København K

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

www.kefm.dk

Side 1/2



På ovenstående baggrund er det samlet set vurderingen, at der ikke på nuværende tidspunkt foreligger et tilstrækkeligt vidensgrundlag til at vurdere, hvad den igangværende udvikling vil betyde for den præcise brændstofsammensætning på lang sigt.

Det kan i forhold til iblandingskravet under den gældende regulering af VE-brændstoffer oplyses, at der tidligere har været fastsat et specifikt iblandingskrav for avancerede biobrændstoffer på 0,9 pct. i vejtransporten, hvilket var afspejlet i den forrige klimafremskrivning af anvendelsen af avanceret biobrændstof i *Basisfremskrivningen 2020* (nu *Klimastatus- og fremskrivning*).

Det specifikke krav for avanceret biobrændstof blev for året 2020 sænket til 0,15 pct. på baggrund af *Aftale mellem regeringen (S), V, RV, DF, SF, K og LA om forhøjelse af iblandingskrav for biobrændstoffer af 11. november 2019* og for året 2021 sænket til 0,3 pct. med *Aftale mellem regeringen (S), V, RV, DF, SF, K, LA og NB om forhøjelse af iblandingskrav for biobrændstoffer i 2021 af 7. oktober 2020*.

Sækelsen af kravet relaterede sig blandt andet til en meget begrænset produktion af avancerede biobrændstoffer samt uforholdsmæssige høje priser som følge af en øget global efterspørgsel.

Med venlig hilsen

Dan Jørgensen