



Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Ministeren

Dato
29. november 2021

J nr. 2021 - 4109

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget har i brev af 14. oktober stillet mig følgende spørgsmål 8 alm. del, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Marie Bjerre (V).

Spørgsmål 8

Vil ministeren redegøre for, hvorfor Energistyrelsen i den nyaffattede bekendtgørelse nr. 1133 af 3. juni 2021 om biobrændstoffers bæredygtighed mv. helt har fjernet det hidtidige danske krav om iblanding af avancerede brændstoffer på 0,3 pct., når det vil ramme branchen hårdt i forhold til muligheder for fortsat dansk investering i og udvikling af nye avancerede biobrændstoffer?

Svar

Med *Aftale om grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020 (vejtransportaftalen)* er det besluttet at ændre reguleringen af VE-brændstoffer i vejtransporten, så det nugældende iblandingskrav erstattes af et CO₂-fortrængningskrav. Den teknologineutrale regulering skal understøtte, at nye VE-brændstoffer kan træde ind på markedet, i takt med at markedet udvides, og nye brændstoffer bliver tilgængelige og konkurrencedygtige. Bekendtgørelsen indeholder derfor ikke et krav til brugen af specifikke VE-brændstoffer, herunder avancerede biobrændstoffer.

CO₂-fortrængningskravet giver brændstofleverandørerne incitament til at anvende bæredygtige brændstoffer med en højere vugge-til-grav reduktionseffekt. Det giver en naturlig konkurrencefordel for fx avancerede biobrændstoffer, der har en høj CO₂-fortrængning. Der vil således fortsat være et incitament til investering i og udvikling af fx avancerede biobrændstoffer samt nye brændstoftyper.

Det skønnes på baggrund af det nuværende markedsudbud og forventningen til brændstofsammensætningen, at EU-kravet til avancerede VE-brændstoffer på hhv. 0,1 pct. i 2022 og 0,5 pct. i 2025 vil blive opfyldt. Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at estimere den præcise brændstofsammensætning i 2030, da den afhænger af en række faktorer, herunder bl.a. udbud og pris på avancerede VE-brændstoffer. Udviklingen i brændstofsammensætningen monitoreres og afrapporteres årligt, jf. *vejtransportaftalen*.

I regeringens *Klimaprogram 2021* fremgår desuden, at regeringen i 2022 vil lancere initiativer, som understøtter bæredygtig flytransport samt fremlægge en strategi for udrulning af infrastruktur som skal fremme omstillingen af den tunge vejtransport. I

Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

Holmens Kanal 20
1060 København K

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

www.kefm.dk

Side 1/2



2023 vil regeringen ydermere præsentere et udspil om grønne brændstoffer i vejtransporten og søfarten. Udspillet vil inkludere den konkrete udmøntning af de afsatte midler til CO₂-fortrængningskravet fra 2025 og frem samt eventuelle skærpelser af fortrængningskravet og krav til PtX- og avancerede VE-brændstoffer. Aftalekredsen skal i 2023 ligeledes tage stilling til, hvordan ILUC-værdier eller lignende skal indgå i national lovgivning fra senest 2025.

I tillæg hertil har EU-Kommissionen i juli 2021 fremsat 'Fit for 55'-pakken for at udmønte EU's øgede 2030-klimamål på mindst 55 pct. i forhold til niveauet i 1990. Som del af pakken har kommissionen bl.a. fremsat forslag om revidering af VE II-direktivet, hvor det bl.a. foreslås at der indføres et CO₂-fortrængningskrav, samt et underkrav til anvendelse af Power-to-X brændstoffer. Kommissionen har derudover foreslået sektorspecifik regulering med hhv. iblandingskrav til luftfarten (RefuelEU Aviation) og CO₂-fortrængningskrav til søfarten (FuelEU Maritime).

Samlet set er det derfor vurderingen, at de skitserede initiativer vil skabe et styrket markedstræk på produktionen af bæredygtige brændstoffer frem mod 2030.

Med venlig hilsen

Dan Jørgensen