

**Fra:** [Dan Banja](#)  
**Til:** [Energistyrelsens officielle postkasse](#)  
**Cc:** [Søren Asbjørn Christensen Stenbøg](#); [Dan Banja](#)  
**Emne:** Høring over forslag til lov om implementering af VE III og grønne transporttiltag (ENS-j.nr. 2023 - 6108): ES 217-24.  
**Dato:** 19. august 2024 22:20:23  
**Vedhæftede filer:** [image001.png](#)

---

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

ES 217-24

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring over forslag til lov om implementering af VE III og grønne transporttiltag, som omfatter lovforslag om ændring af lov om fremme af vedvarende energi, biobrændstofloven og lov om gasforsyning (Gennemførelse af EU-regler om fremme af vedvarende energi og grønne brændstoffer m.v. samt støtte til grøn luftfart).

ES støtter ethvert forslag om at gøre grøn flyvning mulig og rentabel, samt at dansk udvikling af grønne brændstoffer får så gode etableringsmuligheder og virkemuligheder som muligt. Enhver form for minimal administrativ byrde og sagsbehandling er også en sag, som er magtpåliggende for ES.

Det er ES opfattelse, at forslaget vil give klima-, energi- og forsyningsministeren hensigtsmæssige værktøjer til at give luftfarten den støtte, som er nødvendig under vejen til en grønnere luftfart og helt grøn indenrigsluftfart.

Det bør overvejes at lave en definition af, hvad der menes med søfart og luftfart.

For luftfartens vedkommende skelnes mellem kommerciel- og ikke kommerciel luftfart. Der skelnes også mellem komplekse og ikke komplekse fly, hvor et komplekst fly f.eks. er et mindre jetfly, som både finder anvendelse i et luftfartsselskab (kommercielt) og som forretningsfly / firmafly (ikke-kommercielt).

ES har ikke øvrige bemærkninger.

Med venlig hilsen / Best Regards

Dan Banja

Oberstløjtnant / Lt. Colonel

Generalsekretær / Secretary-General

Vice-President ECOGAS & Member of GA.CSTG, AG.004 & CA.CSTG

Blålersvej 51

DK-2990 Nivå

Mobil: +45 2480 2256

[www.es-daa.dk](http://www.es-daa.dk)



 Pas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt.

 Only print this e-mail if necessary.

## Danske Havnes hørings svar vedr. til lov om implementering af VE III og grønne transporttiltag

15. august 2024

Danske Havne kvitterer for muligheden for at afgive bemærkninger til forslag til lov om implementering af VE III og grønne transporttiltag. Danske Havne er generelt positivt ift. nye forbedrede rammer for den grønne omstilling i den maritime sektor.

### Generelle bemærkninger

- Generelt anbefaler Danske Havne, at der i denne lov offensivt sikres tilstrækkelige og tilstrækkeligt rummelige hjemler til, at den grønne omstilling kan gennemføres hurtigt og effektivt, og så dansk implementering og lovgivning ikke stiller danske virksomheder, og erhvervshavne ringere end i vores nabolande, hvor vi ofte ser højere støtteniveauer.
- Positive danske incitamenter hilses velkomne. Danske Havne er enige i, at det er hensigtsmæssigt at indsætte en bred bemyndigelse i loven, der vil kunne anvendes til at udmønte eventuelle andre fremtidige politiske initiativer målrettet fremme af grønne drivmidler i transportsektoren til lands og til vands, og til reducere af drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren. Danske Havne støtter at indsætte en lovhjemmel, der tager højde for eventuelle fremtidige og endnu ikke besluttede politiske ønsker og aftaler om støtte målrettet fremme af disse områder.
- Lovforslaget indeholder en hjemmel til at yde støtte til grøn luftfart. I den forbindelse er det vigtigt at inkludere den nødvendige tilknyttede infrastruktur, som fx plads på Copenhagen Malmø Port, Prøvestenen, og deres faciliteter til rørføring af brændstoffer til Lufthavnen. Faciliteterne kan også omfatte levering af grønne flybrændstoffer.
- Biobrændstoflovens anvendelsesområde udvides til også at omfatte luftfart og søtransport. Det kræver tungen lige i munden for at opnå en god implementering og undgå suboptimering til fordel for visse typer "gammeldags" biobrændstoffer på bekostning af mere bæredygtige grønne e-brændstoffer fx.
- Ved udvidede nationalt bestemte krav til installering af/ brug af landstrøm til skibe, ud over de fælles forpligtelser i AFIR-forordningen /FuelEU Maritime er det vigtigt, at evt. nye forpligtelser for danske erhvervshavne ikke påvirker den danske konkurrenceevne negativt i forhold til øvrige havne i det nordeuropæiske område. Tværtimod skal det kunne ses, som en investering og gevinst for havnens kunder og naboer, og et bidrag til udbredelsen af grønne transportkæder.

Med venlig hilsen,  
Camilla Rosenhagen

**Fra:** [Michael Mücke Jensen](#)  
**Til:** [Søren Asbjørn Christensen Stenbøg](#)  
**Cc:** [Energistyrelsens officielle postkasse](#)  
**Emne:** Journalnummer 2023-6108 - Høring af forslag til lov om implementering af VE-III og grønne transporttiltag  
**Dato:** 20. august 2024 15:52:09  
**Vedhæftede filer:** [image001.png](#)

---

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

Til Energistyrelsen

Vi skal indledningsvis takke for muligheden for at kommentere på forslaget til implementering af VE-III og grønne transporttiltag.

Der er med forslaget lagt op til, at ministeren får bemyndigelse til at gennemføre de konkrete regler, som implementerer VE-II direktivet og de grønne transporttiltag, i efterfølgende bekendtgørelser. Blandt andet CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelsen, som vi læser lovforslaget (BEK nr 1150 af 05/09/2023).

Vi kan generelt støtte denne tilgang og derfor også lovforslaget som sådan.

Men det efterlader uklarhed omkring, hvilke regler/krav, der mere konkret vil gælde fra 1. januar 2025. Selvom lovbemærkninger giver en indikation, står det ikke lysende klart og efterlader vores medlemmer, som er omfattet af den nuværende CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelse med usikkerhed i forhold til, hvilke CO<sub>2</sub>e-krav de konkret skal efterleve fra 1. januar.

Vores kommentarer knytter sig derfor primært til denne usikkerhed.

### **CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav i 2025 og frem**

I den nuværende CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelse stiger CO<sub>2</sub>e-fortrængningskravet til 5,2 % i 2025.

Vi forstår af lovbemærkningerne (side 43 andet afsnit):

*Regeringen har besluttet, at opfylde 2025-kravet med det nationale CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav .....*

at CO<sub>2</sub>e-fortrængningskravet vil stige til 5,2 % i 2025, som det allerede fremgår af CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelsen.

Vores medlemmer, de forpligtigede selskaber, er allerede nu ved at forberede sig på netop at kunne opfylde CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelsen krav for 2025. Vi skal derfor endnu engang understrege vigtigheden af, at det tydeliggøres, hvad der konkret gælder for 2025 – så det ikke kun er i lovbemærkningerne til lovforslaget, at man skal læse sig frem til, hvilke regler der gælder. Det er uholdbart for vores medlemmer gentagne gange at blive holdt i uvished omkring, hvilke regler de skal efterleve. Opfyldelse af CO<sub>2</sub>e-fortrængningskravet på 5,2 % i 2025 kræver planlægning og tilpasninger af forsyningen og distributionen, som bliver vanskeliggjort og fordyrende for forbrugerne ved fortsat usikkerhed omkring, hvorvidt kravet rent faktisk vil være gældende fra 1. januar 2025.

Det fremgår heller ikke tydeligt af lovforslaget hvilke krav, der vil være gældende efter 2025. Men vi læser jf. side 43 tredje afsnit i lovbemærkningerne:

*Der udestår politisk afklaring om implementering af transportartiklerne i VE III-direktivet i 2030.....*

således, at der ikke er taget stilling til CO<sub>2</sub>e-fortrængningskravet for tiden frem mod 2030. Det vil med andre ord sige, at den stigning, der ligger i den nugældende CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelse (5,2 % i 2026, stigende til 6 % i 2028 og endelig 7 % i 2030) ikke nødvendigvis vil gælde.

Hvis det er en korrekt forståelse, er det fuldstændigt uholdbart og et meget uheldigt signal at sende til producenter og leverandører af VE-brændstoffer. Langsigtede og stabile rammevilkår er afgørende for udviklingen af VE-brændstoffer. CO<sub>2</sub>e-fortrængningskravet er et afgørende rammevilkår i forhold til udviklingen af VE-brændstoffer og omstillingen. Kortsigtede hovsaløsninger og ”stop-go” fremmer ikke udviklingen og omstillingen og er gift for et marked, som er under udvikling. Senest har vi set Ørsted droppe storskala produktion og udvikling af VE-brændstoffer – netop på grund af usikkerhed omkring markedet/efterspørgslen og de langsigtede rammevilkår.

Vi kan derfor ikke tydeligt nok understrege behovet for en hurtig afklaring af de langsigtede krav. Og skal opfordre til at de nuværende krav frem til 2030 fastholdes.

Dette vil også medvirke til at understøtte regeringens PtX-strategi. Nok så mange støtteordninger til PtX vil ikke skabe en bæredygtig produktion, hvis ikke der også er en markedsdrevet efterspørgsel – som for eksempel et CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav (som indregner ILUC).

### **UER'er**

Som vi læser lovforslaget, er der ikke taget stilling til implementeringen af den del af VE-III, som vedrører revision af Brændstofkvalitetsdirektivet (98/70/EF) og fjernelsen af artikel 7a – 7e (CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav og UER'er), som skal ske senest maj 2025.

Vi skal benytte lejligheden til endnu engang at opfordre klima-, energi- og forsyningsministeren til at implementere denne del af VE-III direktivet hurtigst muligt, så brugen af UER'er ophører – jf. CO<sub>2</sub>e-fortrængningsbekendtgørelsens §3 stk.1. Sker implementeringen først med virkning fra maj 2025, kræver det yderligere forberedelse og planlægning fra vores medlemmers side. Derfor skal vi opfordre til, at ministeren hurtigst muligt melder ud, hvornår implementeringen af den del vil gælde fra.

Vi skal i den forbindelse understrege, at brugen af UER'er ingen klimamæssig effekt har og belaster de danske bilister og vognmænd med en omkostning på omkring 40 millioner kroner om året.

### **Grøn luftfart**

Med lovforslaget indføres de nødvendige hjemler til at udmønte støttepuljer til grøn omstilling af luftfarten – jf Aftale om grøn luftfart i Danmark.

Vi bakker op om initiativet til at støtte udviklingen mod lavere emissioner i luftfarten og intentionerne bag Aftale om grøn luftfart, og kan derfor støtte at der med lovforslaget skabes de nødvendige hjemler. Men lovforslaget har kun begrænset effekt i forhold til en grøn omstilling af luftfarten, hvis omstillingen af indenrigsluftfarten skal ske efter en dråbe-til-dråbe model frem for massebalance. Det er en meget dyr og ineffektiv måde at omstille indenrigsluftfarten, der blot vil understøtte import af SAF fra udlandet, og ikke gøre Danmark til et foregangsland på området.

Selvom det ikke er en del af selve lovforslaget, opfordrer vi derfor endnu engang til, at støttepuljerne målrettes initiativer, der direkte støtter en omstilling af luftfarten. Dette inkluderer investeringer i dansk ekspertise og produktion af VE-flybrændstoffer som for eksempel e-fuels. Det vil sikre, at Danmark kan blive et reelt foregangsland for omstilling af luftfart.

Samtidig vil Danmark ikke blot bidrage til en grønnere luftfart globalt, men også støtte den skalering af PtX-produktion, der er behov for jf. kommende EU-krav til luftfart, skibsfart og industri. En sådan tilgang vil være mere i tråd med en langsigtet vision for omstillingen og sikre, at Danmark kan opretholde en førende position i udviklingen mod en mere bæredygtig fremtid.

### **El kan tælle med i CO<sub>2</sub>e-fortrængningskravet**

Med lovforslaget får Klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om, at el, der ikke har modtaget offentlig støtte, kan tælle med i CO<sub>2</sub>e-fortrængningskravet. Jf. lovforslaget §1 nummer 10.

Vi kan generelt støtte dette.

Men det fremgår ikke af lovbemærkningerne, hvad ”ikke har modtaget offentlig støtte” dækker over. Vil det for eksempel være den elektricitet, som bilisterne efterfølgende får refunderet el-afgiften af via ”el-refusionsordningen”? Bilisterne har jo indirekte fået en støtte på omkring 1 krone per kWh, og

derudover ikke har betalt, eller betalt en meget lav registreringsafgift, på køretøjet. Og omfatter det også el "tanket" via ladestandere, der har modtaget offentlig støtte til etablering via diverse puljer eller anden direkte eller indirekte støtte?

Af lovbemærkningerne til §1 nummer 10 (side 79 første afsnit) fremgår det:

*.....Der er ikke aktuelle planer om at fastsætte et sådant krav, og forslaget skyldes udelukkende et ønske om at etablere en hjemmel.....*

Det efterlader fortsat et behov for afklaring af, hvad der mere konkret menes med "ikke har modtaget offentlig støtte", så de forpligtigede selskaber kan afdække mulighederne og potentialerne i en eventuel ny bestemmelse om at inkludere el i CO2e-fortrængningskravet.

El-lastbiler er ikke pålagt registreringsafgift, og har derfor ikke samme afgiftsfordel som el-personbilerne i forhold til de traditionelle lastbiler. Og tilsvarende udgør en eventuel refusion af el-afgiften en begrænset del af den samlede driftsomkostning for vognmanden. Vil elektricitet til lastbiler derfor kunne tælle med i CO2e-fortrængningskravet, uden at være i konflikt med "ikke har modtaget offentlig støtte"? Noget der kunne understøtte udrulningen el-lastbiler og infrastrukturen til samme.

For ikke at udvande klimaeffekten af det gældende CO2e-fortrængningskrav og dets betydning for udvikling og produktion af VE-brændstoffer (PtX), jf. ovenstående kommentarer, vil det skulle ske ved at øge det nuværende CO2e-fortrængningskrav.

Vi står selvfølgelig til rådighed for en uddybning af ovenstående, og vi deltager gerne i et møde, hvis der er behov for yderligere afklaring af vores kommentarer.

Med venlig hilsen

Michael Mücke Jensen  
Teknik- og miljøchef

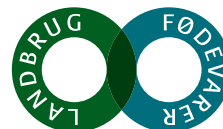
T: +45 3345 6514

M: +45 2042 2636

[www.drivkraftdanmark.dk](http://www.drivkraftdanmark.dk)



[Twitter](#) [LinkedIn](#) [Facebook](#) [Instagram](#) [YouTube](#)



Energistyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
[ens@ens.dk](mailto:ens@ens.dk)

Høringssvaret sendt elektronisk til [srbcs@ens.dk](mailto:srbcs@ens.dk) med kopi til [ens@ens.dk](mailto:ens@ens.dk) jnr. 2023 - 6108

### Høring over forslag til lov om implementering af VE III og grønne transporttiltag

Landbrug & Fødevarer har modtaget høringsudkast til lovforslag om ændring af lov om fremme af vedvarende energi, biobrændstofloven og lov om gasforsyning (Gennemførelse af EU-regler om fremme af vedvarende energi og grønne brændstoffer m.v. samt støtte til grøn luftfart) den 28. juni 2024.

Vores bemærkninger til høringsudkastet følger nedenfor.

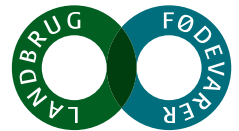
#### Generelle bemærkninger vedr. forslåede justeringer i Lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser

Landbrug & Fødevarer noterer sig, at høringsudkastet forholder sig til rammerne for at opfylde kravene i VE III-direktivet uden at sætte en egentlig retning for, hvordan vi når de ambitiøse CO<sub>2</sub>-reduktionskrav i direktivet. Det fremgår at de eventuelle krav til omfattede aktører, bliver fremsat i CO<sub>2</sub>-fortrængningsbekendtgørelsen. Herudover vil supplerende regler fastlægges i en bekendtgørelse, så reguleringen breder sig ud til at omfatte luftfart og søtransport. Landbrug & Fødevarer har nogle principielle opmærksomhedspunkter, vi vil opfordre til at tage højde for ifm. justeringen af biobrændstofloven og den efterfølgende proces med fastlæggelse af de krav, der skal sikre opfyldelsen af de mål der følger af VE III-direktivet.

Når mængden af transportformer, der skal reducere CO<sub>2</sub>-udledningerne frem mod 2030, udvides til at omfatte luftfart og søtransport, bør der i endnu højere grad sættes nogle klare og ambitiøse retningslinjer for, hvordan der i større omfang kan fortrænges fossile brændstoffer i transportsektoren. Her bør alle tilgængelige teknologier bringes i spil, da vi ikke kan afvente udviklingen, der overflødiggør bæredygtige biobrændstoffer, hvis vi skal leve op til kravene fra EU.

Nærværende lovforslag binder i meget høj grad omstillingen af transportsektoren op på elektricitet og Power-to-X som de to primære kilder til at sikre målopfyldelsen. Biobrændstoffer er derimod mere eller mindre skrevet ud af loven, som et middel til at reducere CO<sub>2</sub>-udledningerne fra vej og ikke-vejgående transport. Eks. er bæredygtige biobrændstoffer helt taget ud af terminologien. Det er ærgerlig strategi, da vi har en god produktionskapacitet af biobrændstoffer i Danmark, der tjener flere formål end reduktion af de transportrelaterede udledninger.

Ved at sætte ambitioner for teknologier der ikke i tilstrækkelig grad kan opfylde målene, hvis de ikke opskaleres og udbredes i de kommende år, risikerer Danmark at skulle tage nødløsninger i brug inden 2030 for at leve op til vores forpligtelser. Det kan eks. være import af mindre bæredygtige brændstofmidler. Landbrug & Fødevarer opfordrer derfor til, at man ikke indføre en slingrekurs, som tidligere har været kendetegnet for reguleringen på området, og i stedet etablere nogle klare rammer, der giver branchen de nødvendige forudsætninger for at investere og udvikle den



teknologi, der skal til for at omstille transportsektoren. Hvad enten det er elektricitet, Power-to-X eller bæredygtige biobrændstoffer.

Den konkrete bemyndigelse til at oprette støtteordning til fremme af grønne drivmidler i transportsektoren mhp. at fremme Power-to-X er et vigtigt og konstruktivt skridt mod skalering og kommercialisering af nye PtX-teknologier. Men det er også vigtigt at have øje for fortrængningen af fossile brændsler i den mellemliggende periode inden de nye drivmidler kommer til markedet.

### **Mere sikre rammer for investeringer i vedvarende energi**

Med den forslåede §56, Stk. 6., indskrives en principiel bestemmelse om, at støtteordninger til projekter for vedvarende energi ikke må revideres på en måde, som har negative konsekvenser for de rettigheder, som er tildelt i forbindelse med støtten, og som undergraver den økonomiske levedygtighed af projekter, der allerede nyder godt af støtten.

Det er rigtig positivt, at opstillere af vedvarende energi i højere grad beskyttes mod skiftende rammebetingelser og justeringer i støtteordninger. Det bidrager til at skabe sikkerhed om investeringer i VE-teknologi, som er afgørende for at nå de ambitiøse målsætninger om bl.a. firedobling af landbaseret VE.

Landbrug & Fødevarer ser gerne, at denne sikkerhed for investeringerne i VE-teknologi indarbejdes i øvrig lovgivning, der vedrører rammebetingelser for VE-opstillere. Det gælder både for producenter og egenproducenter, som begge har været ramt af, at støtteordninger, rammebetingelser og anden relevant lovgivning har ændret sig i en sådan grad, at det i mange tilfælde har påvirket den økonomiske levedygtighed i projekterne markant negativt.

Landbrug & Fødevarer vil gerne forbeholde sig muligheden for at vende tilbage med yderligere kommentarer, hvis vi finder behov for dette. Ønskes ovenstående uddybet er Energistyrelsen velkommen til at rette henvendelse til undertegnede.

Med venlig hilsen

Simon Horsholt  
Chefkonsulent  
Klima & Energi  
M +45 2785 2384  
E [simh@lf.dk](mailto:simh@lf.dk)



Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, Energistyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

22. august 2024

Fremsendt til [srbcs@ens.dk](mailto:srbcs@ens.dk) med kopi til [ens@ens.dk](mailto:ens@ens.dk)

Sagsnr.: EMN-2024-15270

Tlf. direkte: 6225 9295

[anmni@evida.dk](mailto:anmni@evida.dk)

## **Evidas høringsvar - Høring over forslag til lov om implementering af VE III – J.nr.**

### **2023-6108**

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet har den 28. juni 2024 sendt lovforslag om ændring af lov om fremme af vedvarende energi, biobrændstofloven og lov om gasforsyning (gennemførelse af EU-regler om fremme af vedvarende energi og grønne brændstoffer m.v. samt støtte til grøn luftfart) i høring med svarfrist den 22. august 2024, kl. 12.00.

Evida takker for muligheden for at afgive høringsvar i forbindelse med ovennævnte.

#### **1. Rapporteringsforpligtelse til Unionsdatabasen**

Det fremgår af bemærkningerne til § 3, nr. 3, at det foreslås at indsætte et nyt stk. 10 i Gasforsyningslovens § 14. Ifølge det foreslåede kan klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætte regler om, at et distributionsselskab skal videregive målinger efter § 14, stk. 1, nr. 2, til en EU-database og verificere indberettede målinger fra økonomiske aktører.

Det fremgår endvidere, at den foreslåede bestemmelse vil medføre, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at et distributionsselskab skal videregive målinger af gas, der leveres til eller fra et distributionssystem, til en EU-database og verificere indberettede målinger fra økonomiske aktører.

Derudover følger det af de almindelige bemærkninger til forslaget, punkt 2.6.3 om klima-, energi- og forsyningsministeriets overvejelser, at Europa-Kommissionen har oplyst, at transmissionsselskaber og distributionsselskaber vil skulle videregive målinger af injicering og udtagning af gas fra gassystemet til en EU-database for at sikre korrektheden af virksomheders indberetning af gasproduktion og gasforbrug.

De almindelige bemærkninger, punkt 2.6.4 om den foreslåede ordning, nævner dertil, at det forventes, at de to foreslåede bemyndigelser angående rapportering og verifikation af gasmålerdata til EU-databasen for vedvarende brændstoffer anvendes til, at klima-, energi- og forsyningsministeren fastsætter forpligtelser for gastransmissionsselskaber og gasdistributionsselskaber. Dette forventes at medføre omkostninger for transmissionsselskabet (Energinet) og distributionsselskabet (Evida). De nærmere konsekvenser opgøres, når bemyndigelserne udmøntes.

#### Evidas bemærkninger:

Det anerkendes, at der er et behov for at indsætte et nyt stk. 10 i Gasforsyningslovens § 14 for at sikre hjemmel til, at klima-, energi- og forsyningsministeren kan fastsætte regler om, at Evida og Energinet skal videregive gasmålinger til en EU-database.

Det bemærkes, at der vil være tale om videregivelse af målinger af injicering og udtagning af gas fra gassystemet for at sikre korrektheden af virksomheders indberetning af gasproduktion og gasforbrug. Evida forudsætter i den forbindelse, at Evida alene skal videregive data og dermed ikke skal være verificerings- eller kontrolmyndighed. Det forudsættes endvidere, at Evida

som distributionsselskab skal videregive data omkring injicering og udtag fra distributionssystemet, når injicering er sket til det sammenkoblede system.

Det bemærkes ligeledes, at rapportering forventes at medføre forpligtelser og omkostninger for Energinet og Evida, men at de nærmere konsekvenser opgøres, når bemyndigelserne udmøntes.

Evida deltager gerne i et eventuelt kommende arbejde med den nærmere udmøntning af forpligtelser og omkostninger, herunder bidrag til mulige løsninger og praktisk udmøntning.

\*\*\*

Evida står til rådighed, hvis der er spørgsmål til ovenstående.

Med venlig hilsen

Anne Møller Nielsen  
Advokat

Energistyrelsen  
Att.: Søren Asbjørn Christensen Stenbøg  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

DOK. ANSVARLIG: VHS  
SEKRETÆR: MSL

## Hørings svar på forslag til lov om implementering af VE III og grønne transporttiltag

Green Power Denmark takker for muligheden for at kommentere på høringen om forslag til lov om implementeringen af VE III, herunder også implementeringen af forordningerne ReFuelEU Aviation og FuelEU Maritime.

### Implementering af transportkrav i VE III-direktivet

VE III-direktivets artikel 25, stk. 1 indeholder et kombineret krav i 2025, hvor avancerede biobrændstoffer, avanceret biogas og vedvarende RFNBO-brændstoffer skal udgøre mindst 1 % af den energi, der leveres til transportsektoren. I 2030 hæves kravet til 5,5 %.

VE III-direktivet giver desuden mulighed for, at biogas, som er injiceret i det danske gassystem og hvis bæredygtighedsbeviser er anvendt i Danmark, kan bidrage til opfyldelse af det kombinerede krav, uagtet faktisk forbrug i transportsektoren. Regeringen har valgt at benytte sig af denne mulighed og opfylder hele 2025-kravet ved at injicere biogas til det danske gassystem.

Green Power Denmark er ærgerlige over, at regeringen vælger at imødekomme 2025-kravet med biogas, som vi allerede injicerer til gassystemet, fremfor reelt at fremme den grønne omstilling af transportsektoren.

Det udestår endnu, hvorledes kravet på 5,5 % skal nås i 2030. Heraf skal minimum 1% være RFNBO. Green Power Denmark opfordrer på det kraftigste til, at regeringen ikke endnu en gang opfylder de resterende 4,5 procentpoint af kravet med injiceret biogas. Green Power Denmark opfordrer i stedet til, at regeringen opfylder hele kravet med grønne PtX-brændstoffer (RFNBO) og dermed samtidig får skubbet gang i nye teknologier og en industri, der kan bidrage til en reel omstilling af transportsektoren. Dette vil også være med til at bidrage til det danske mål om 4-6 GW elektrolysekapacitet i 2030.

## **Sanktionssystem for hhv. FuelEU Maritime og ReFuelEU Aviation**

Et robust sanktionssystem er en forudsætning for, at hhv. luftfarten og skibsfarten lever op til anvendelseskravene formuleret i forordningerne. Bøderne skal gerne være på et niveau, hvor grønne brændstoffer vælges frem for fossile brændstoffer.

Det er i fordringerne klart formuleret, hvordan bøderne fastsættes. Green Power Denmark vurderer, at bødeniveauerne vil skabe et klart incitament for anvendelse af grønne brændstoffer i begge sektorer. Vi ser dog nogle udfordringer ved bestemmelsen af bøderne, som enten kan forsinke den grønne omstilling eller skabe en stor usikkerhed i markedet.

For skibsfarten er bøden formuleret således, at den bliver relativt højere jo tættere skibsrederne er på kravet i EU. Skibsredere der er tæt på kravene, skal betale relativt mere per udledt CO<sub>2</sub> end skibsredere langt fra kravene. Green Power Denmark mener, at det er u hensigtsmæssigt, og at det bør være et opmærksomhedspunkt i fremtidige revideringer af FuelEU Maritime, så bøde størrelsen bliver proportional med udledningen af CO<sub>2</sub>.

For luftfarten er bøden baseret på prisdifferencen mellem grønne og fossile brændstoffer. Det er på nuværende tidspunkt uklart, hvordan prisen på grønne flybrændstoffer fastsættes, da brændstofpriser i branchen ofte ikke er offentligt tilgængelige. Man kan vælge at læne sig op ad indekspriser fra marked intelligence platforme som Argus eller Platts, men disse priser afspejler ikke nødvendigvis den faktiske markedspris. Ligeledes er det uklart, om brændstofprisen fx fastsættes som en månedlig, halvårlig eller årlig gennemsnitspris. Det skaber usikkerhed i markedet, når fremgangsmåden for bestemmelsen af referencepriserne for de grønne og de fossile brændstoffer ikke er kendt. Green Power Denmark ønsker derfor, at det klarere formuleres, hvorledes prisen på grønne flybrændstoffer fastsættes.

## **Opbygning af kompetencer indenfor ellagringsområdet**

Green Power Denmark har ikke nogen konkrete implementeringsmæssige kommentarer til artikel 20 a. stk. 3 og opfatter reglerne som positive og forstår de fortolknings- og implementeringsmæssige udfordringer, der findes i kraft af overlap mellem batteriforordningen og VE III-direktivet.

I afsnit 2.7.3 beskrives det, at implementeringen forudsætter, at der i større grad opbygges et vidensgrundlag om branchen og batteriområdet i Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet. I Green Power Danmarks optik vil batteriområdet, og ellagringsområdet generelt, få større betydning fremadrettet og det er derfor meget fornuftigt, hvis ministeriet opbygger sine kompetencer på området. I den sammenhæng vil Green Power Denmark gerne bistå med viden om området fra vores medlemmer samt indgå i dialog om fremme af ellagring i Danmark.

Green Power Denmark står naturligvis til rådighed, såfremt høringsvaret giver anledning til spørgsmål eller uddybning.

Med venlig hilsen  
Green Power Denmark

Vibeke Højberg Strebøl  
+45 35 30 04 17, [vhs@greenpowerdenmark.dk](mailto:vhs@greenpowerdenmark.dk)

København, 22-08-2024

*Brintbranchens høringssvar*

# Høring over forslag til lov om implementering af VEIII og grønne transporttiltag (ENS j.nr. 2023-6108)

Brintbranchen takker for muligheden for at afgive bemærkninger vedrørende ovenstående. Det nye VE-direktiv er kritisk for videreudviklingen af PtX i Danmark og Europa, og vi kvitterer Energistyrelsens arbejde for en hurtig implementering af det. Dog er det som bekendt mest de efterfølgende bekendtgørelser, der vil have reelt betydning for den danske PtX branche, så vi ser frem til gennemarbejdelsen af disse.

## *Opdatering af lovens titel*

Forslaget lægger op til, at lovens titel ændres til "lov om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v.". Brintbranchen hilser naturligvis den ny og mere inklusiv titel af den tidligere biobrændstoflov velkommen, som vi igennem årene har efterlyst.

Vi håber også, at den kommende opdatering af bekendtgørelsen om Håndbog om dokumentation for biobrændstoffers bæredygtighed bedre vil reflektere brintens rolle i dekarboniseringen af den tunge vejtransport, luftfart og søfart.

## *Manglende definition af RFNBO'er*

Vi bemærker, at der i modsætning til VE-direktivet stadig ikke defineres vedvarende brændstoffer af ikke-biologisk oprindelse nærmere. Selvom de RFNBO-retsakter, der allerede er i kraft, giver et klart billede af hvad det menes med vedvarende brændstoffer af ikke-biologisk oprindelse, kunne det for en god ordens skyld give mening at have en tydelige definition af termen i VE-loven.

## *Støtte til bl.a. PtX*

I Brintbranchen er vi glade for at se tilføjelsen af Stk. 6 under § 56b af lov om fremme af vedvarende energi, for at sikre at ændringer til støtteordninger til VE med negative konsekvenser ikke må have tilbagevirkende kraft. Det sikrer, at investorer stadig er trygge ved at operere i Danmark, i en mere og mere usikkert økonomisk miljø.

Derudover anser vi det som positivt, at der gives hjemmel til ministeren til at yde støtte til bl.a. at fremme PtX (under den ny § 7b i lov om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v.).

*Supplerende bestemmelser til andre dele af Fit for 55-pakken*

Der foreslås også at give hjemmel til fastsættelse af supplerende bestemmelser til ReFuelEU Aviation og FuelEU Maritime. Brintbranchen håber på at se denne holistisk tilgang til Fit for 55-pakken afspejlet i bestemmelserne, som bør tage en strategisk og tværsektoriel syn på PtX.

Giver ovennævnte anledning til spørgsmål, står Brintbranchen naturligvis til rådighed for videre dialog.

Energistyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

Att.:  
Søren Asbjørn Christensen Stenbøg

**Better Energy Denmark A/S**  
Gammel Kongevej 60, 14. sal  
1850 Frederiksberg C  
Danmark  
Cvr.nr. 44559625

+45 71 99 02 03  
info@betterenergy.dk  
www.betterenergy.com

22.08.2024

## **Høringssvar til lovforslag om implementering af VEIII-direktivet, grønne transporttiltag og batterioplysninger**

Better Energy takker mange gange for muligheden for at afgive høringssvar til lovforslaget om implementering af VEIII-direktivet, grønne transporttiltag og adgang til batterioplysninger.

Generelt bakker Better Energy op om lovforslaget, der indeholder tiltag, som er til gavn for den grønne omstilling og bidrager til en højere grad af elektrificering af samfundet. Lovforslaget bygger på EU's Green Deal, som Better Energy støtter.

Nedenfor angives Better Energys kommentarer til de enkelte dele af lovforslaget.

### **Reduktion af udledninger i transportsektoren med VE-brændstoffer**

Med lovforslaget foreslås det, at klima-, energi- og forsyningsministeren får en bred hjemmel til at yde støtte med henblik på at fremme grønne drivmidler i transportsektoren og reducere drivmidlers afledte klimaeffekter i transportsektoren samt med henblik på at fremme Power-to-X.

Bemyndigelsen forventes i første omgang anvendt til at fremme iblanding af grønne drivmidler i eller reducere udledningen af drivhusgasser for luftfart og søtransport. Men bemyndigelsen er formuleret, så den er bred nok til at rumme støtte til Power-to-X, hvis der træffes politisk beslutning herom fremadrettet.

Better Energy bakker op om hjemlen, som er et værktøj, der kan hjælpe ministeren med at tage et skridt i den rigtige retning. Vi frygter dog, at dette ikke er nok og opfordrer til, at der snarest tages tiltag, som kan fremme elektrificeringen yderligere.

Både i Danmark og på tværs af EU, møder vi stigende udfordringer med volatile elpriser. Det er en stor udfordring for VE-branchen, at antallet af negative elpriser er stærkt stigende. Dette er udtryk for en god ting – nemlig at vi er ved at lykkes med at sætte store mængder vedvarende energiproduktion op i Danmark og EU.

Men for at lykkes med den fortsatte grønne omstilling, er det nødvendigt, at elektrificeringen tager fart inden for kort tid. Elektrificering af indenrigsluffart og højere krav til anvendelse af grønne brændstoffer, der lever op til kravene i EU's delegerede retsakt om grøn brint (2023/1184) bør derfor fremmes og prioriteres højt.

Vi ser desværre en tendens til, at det er sværere end forventet at få økonomi i power-to-X projekterne i Nordeuropa. Og vi opfordrer derfor til, at regeringen tager op til fornyet overvejelse, om rammevilkårene for power-to-X og elektrificering er gode nok givet den nye markedssituation.

### **Systemintegration: Bestemmelse om batterier**

Med lovforslaget foreslås det, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at ejere og brugere af husholdnings-, industri- og el-køretøjsbatterier skal have adgang til grundlæggende oplysninger i batterisystemerne.

Better Energy bakker op om tiltaget, der kan virke fremmende for, at batterier kan anvendes fleksibelt i elmarkedet. Det er fornuftigt, at ministeriet lægger op til at tage en dialog med Kommissionen om reglernes nærmere sammenhæng med øvrig EU-lovgivning. I den forbindelse gør vi opmærksomme på, at vi forventer, at energilagre vil blive omfattet af de nye regler i RfG-forordningen i den kommende revidering heraf.

Ministeriet bør således fastsætte regler om batterioplysninger med afsæt i relevant EU-regulering for at sikre en ensartet anvendelse af reglerne på tværs af medlemsstater.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet har igangsat en branchedialog for at afklare erhvervsøkonomiske konsekvenser ved den nye regulering. Better Energy deltager meget gerne i denne branchedialog i relevant omfang med vores viden om opsætning og drift af industribatterier.

Med venlig hilsen  
Better Energy Denmark A/S

Ane-Katrine Zink Sørensen

**Better Energy Denmark A/S**  
Gammel Kongevej 60, 14 sal  
1850 Frederiksberg C  
Danmark  
Cvr.nr. 44559625

+45 71 99 02 03  
info@betterenergy.dk  
www.betterenergy.com



Energistyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

Mail:

[ens@ens.dk](mailto:ens@ens.dk)

[srbcs@ens.dk](mailto:srbcs@ens.dk)

## Hørings svar – forslag til lov om implementering af VE III og grønne transporttiltag

DI takker for lejligheden til at afgive høringssvar til høring over forslag til lov om implementering af VE III og grønne transporttiltag.

DI har følgende kommentarer til lovforslagets hovedelementer:

### ***Ad a) Reduktion af udledninger i transportsektoren med VE-brændstoffer***

#### ***Bemyndigelsesbestemmelser til Refuel EU Aviation er ikke retfærdiggjort***

Det er ikke retfærdiggjort, hvad ministeren kan bruge bemyndigelserne til. Det fremgår ikke klart hvilke regler og bestemmelser, som eventuelt kan blive påført luftfartsbranchen som følge af lovforslaget. Lovforslaget lægger op til at give ministeren carte blanche til at udstede bekendtgørelser, som kan have stor betydning for branchen. Det bemærkes særligt, at bemyndigelsen på luftfartsområdet ikke er retfærdiggjort, da Refuel EU Aviation er totalharmoniseret og har direkte virkning. Der er således ikke umiddelbart behov for yderligere bekendtgørelser eller regler. Det er retfærdiggjort, at ministeren bemyndiges til at fastsætte regler om overtrædelse af forordningerne.

Herudover bakker Dansk Luftfart op om at tilvejebringe de nødvendige bemyndigelser til at kunne udmønte den politiske aftale om grøn luftfart.

### ***Ad b) Bestemmelse om frivillige mærkningsordninger for industriprodukter***

DI finder det positivt, at der på EU-plan fastsættes fælles frivillige regler for mærkning af produkter, der er produceret med vedvarende energi. Interessen for at kommunikere om den brugte energi gælder globalt, og vi glæder os derfor over, at man både kan anvende EU's PEF-metode og den internationale ISO-standard på området. Samtidig vil vi opfordre til, at der sikres overensstemmelse med informationskravet i det kommende digitale produktpas samt dokumentationskravene i henholdsvis Green Claims-direktivet og Empowering Consumers for the Green Transition-direktivet.

Derudover er det væsentligt, at grundlaget for mærkningen kan indgå i fremtidige beregninger af "Global Warming Potential" for bygningers klimabelastning som følge af Bygningsdirektivet/ EPBD.

***Ad c) Rapporteringsforpligtelse til Unionsdatabasen***

Unionsdatabasen får en vigtig rolle som registreringsgrundlag for handel med grønne transportbrændsler herunder biogas – det er vigtigt for effektiv konkurrence og et velfungerende Indre Marked på disse områder. Det er derfor godt at ministeren nu gives grundlaget for at fastsætte regler om videregivelse af gasmålinger fra Energinet eller Evida til EU-databasen.

***Ad d) Systemintegration: Bestemmelse om batterier***

DI skal understrege nødvendigheden af fortsat tæt koordinering mellem implementeringen af VE III-direktivet og den direkte gældende batteriforordning, herunder ikke mindst informationskrav i det kommende batteripas. DI ser frem til en afklaring af den ressortmæssige placering af tilsynsopgaven.

***Ad e) Bestemmelse om den finansielle støttes stabilitet***

Dansk Industri er enig i behovet for transparens om tildelt VE-støtte for aktørerne, og at revideringer af støtteordninger ikke må påvirke tildelte rettigheder negativt.

Dansk Industri takker for lejligheden til at afgive høringssvar og har ikke yderligere kommentarer, og står til rådighed, hvis høringssvaret giver anledning til spørgsmål.

Med venlig hilsen

Søren Mensal Kristensen

22.8.2024

---

## Hørings svar vedr. forslag til lov om implementering af VE III og grønne transporttiltag

Neste sætter pris på muligheden for at bidrage til høringen om lovforslaget om implementering af VE III-direktivet og grønne transportforanstaltninger.

Vi glæder os over Danmarks engagement i at fremskynde den grønne omstilling og nå både nationale og EU's klimamål. VE III-direktivet er afgørende for at nå EU's mål om at reducere udledningen af drivhusgasser med 55 % inden 2030. Det vil øge udbredelsen af vedvarende og cirkulære løsninger betydeligt, især i sektorer, hvor udledninger er svære at reducere, som f.eks. transport. Parallelt med at målet for vedvarende energi til transport blev øget i VE III-direktivet, blev ambitionsniveauet for de nationale mål for indsatsfordeling øget betydeligt, hvilket understreger behovet for, at medlemsstaterne håndterer emissioner fra vejtransporten effektivt.

For at opfylde klimamålene effektivt foreslår vi, at der indføres en ambitiøs forpligtelse for brændstofleverandører, som maksimerer brugen af bæredygtige biobrændstoffer og supplerer CO<sub>2</sub>-køretøjsstandarder. I betragtning af den fortsatte dominans af forbrændingsmotorer (som det også fremgår af Energistyrelsens seneste fremskrivninger), er det afgørende med øjeblikkelige reduktioner af udledningen fra flydende brændstoffer. Vi foreslår et ambitiøst, gradvist og lineært stigende krav med årlige milepæle for at styre fremskridtene mod større drivhusgasreduktion.

For at skabe en robust lovgivningsmæssig ramme er det vigtigt at implementere VE III-direktivet med langsigtede, gennemsigtige krav, der giver stabilitet for industrien og andre interessenter. Neste anbefaler en hurtig og effektiv implementering af VE III-direktivet på tværs af medlemsstaterne, og vi er klar til at støtte de danske myndigheder i denne proces. Vi påskønner, at VE III-direktivet fastholder de samme kriterier for biobrændstoffers kvalificering som VE II-direktivet og benytter samme beregningsmetode for drivhusgasemissioner og besparelseskriterier.

VE III-direktivet introducerer et nyt kombineret krav for avancerede biobrændstoffer og biogas (produceret af råmaterialer, der er opført i bilag IX, del A), og vedvarende brændstoffer af ikke-biologisk oprindelse (RFNBO). Neste noterer, at Regeringen vil opfylde kravet med det nationale CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav og ved at medtælle biogas injiceret i det danske gassystem, men opfordrer til at implementere et dedikeret Bilag IX A-delmål og et dedikeret separat RFNBO-delmål med milepæle frem til 2030. Bilag IX A-råvarelisten har været og er fortsat en særlig liste over foretrukne råvarer til EU-biobrændstoffer, og investeringer i udvikling af råvarer og teknologier baseret på denne liste bør værdsættes, og deres fulde potentiale bør tages i betragtning.

VE III-direktivet siger i artikel 25(1): "Medlemsstaterne tilskyndes til at fastsætte differentierede mål for avancerede biobrændstoffer og biogas produceret på basis af de råprodukter, der er opført i bilag IX, del A, og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, på nationalt plan med henblik på at opfylde forpligtelsen fastsat i nærværende stykkes første afsnit, litra b), på en sådan måde, at der tilskyndes til udvikling og udbredelse af begge brændstoffer." Det er Nestes opfattelse, at Regeringens nuværende plan for at opfylde kravet ikke tilstrækkeligt tilskynder en sådan udvikling af begge typer brændstof.

22.8.2024

---

Vi opfordrer desuden Regeringen til at sikre, at tilgængeligheden af biobrændstoffer under brændstofleverandørforpligtelsen ikke begrænses unødigt, og dermed ikke at implementere et loft over bilag IX del B-biobrændstoffer<sup>1</sup>. Vi opfordrer den danske regering til hurtigst muligt at gennemføre tilføjelserne til råmaterialer i den nationale lovgivning.

Vi ønsker at understrege, at kun reelle mængder af vedvarende brændstoffer, som direkte erstatter fossile brændstoffer, bidrager positivt til klimaet. Derfor anbefaler vi, at der ikke implementeres multiplikatorer for de forskellige kategorier af brændsler, der er berettigede til at opfylde VE III-direktivets målsætninger i de bekendtgørelser, der følger det pågældende lovforslag.

VE III-direktivet kræver en kreditmekanisme for vedvarende elektricitet, der leveres til elbiler gennem offentlige opladningspunkter, så brændstofleverandører kan bruge disse kreditter til at opfylde deres forpligtelser. Mens væksten i elbiler er afgørende for at nå klimamålene, bør den ikke underminere, men i stedet supplere andre løsninger som f.eks. vedvarende brændstoffer. Derfor foreslår vi, at kreditterne fra opladning af elbiler skal supplere, ikke erstatte, indholdet af vedvarende brændstoffer for at undgå øget brug af fossile brændstoffer. Vi anbefaler at fokusere kreditsystemet på offentlige opladningspunkter, som VE III-direktivet foreskriver, og at justere brændstofleverandørens forpligtelse til at afspejle den tilføjede vedvarende elektricitet.

For luft- og søfartssektoren støtter Neste separate sektorspecifikke instrumenter som den bedste tilgang til at skabe klarhed på markedet og sikre de højeste ambitionsniveauer. ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne udgør et godt grundlag og skal nu implementeres korrekt. Et centralt element hertil omhandler hvilke virksomheder, der omfattes af lovgivningens forpligtelse til iblanding af grønne drivmidler i brændstoffet. Leverandøren af flybrændstof bør være den enhed, der har ejendomsretten til brændstoffet, før det kommer ind i indløbsventilen på slutbrugerens flytank. Bøderne skal være høje nok til at sikre rettidig overholdelse og til yderligere at stimulere udviklingen af bæredygtigt flybrændstof.

De to EU-direktiver indeholder fuldt harmoniserede krav, der sikrer gennemsigtighed og overholdelse på tværs af medlemsstaterne, hvilket hjælper industrien med at tilpasse sig. Overholdelse bør reguleres på en effektiv måde, og det bør være muligt at overføre overskud af overholdelse fra et år til det næste. I sammenligning med FuelEU Maritime, hvor artikel 20 udtrykkeligt tillader opsparing og lån af overholdelsesoverskud mellem rapporteringsperioder, er der ingen sådan bestemmelse i ReFuelEU Aviation. Da det aldrig vil være muligt at levere den nøjagtige mængde bæredygtigt flybrændstof, der stadig er behov for ved udgangen af et rapporteringsår, bør bæredygtigt flybrændstof, der leveres i et rapporteringsår, inden for visse grænser kunne bidrage til opfyldelsen af mandatet i det tilstødende rapporteringsår. Grænsen kan sænkes over tid med en tilsvarende forøgelse af minimumsandelene af bæredygtigt flybrændstof.

---

<sup>1</sup> Kommissionens delegerede direktiv (EU) 2024/1405 af 14. marts 2024 om ændring af bilag IX til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 for så vidt angår tilføjelse af råprodukter til produktion af biobrændstoffer og biogas

22.8.2024

---

Ud over ReFuelEU Aviation opfordrer vi til yderligere foranstaltninger til støtte for efterspørgslen på bæredygtigt flybrændstof inden for luftfarten. Især så længe RefuelEU Aviation-målene endnu ikke er lineære, vil en politik, der støtter efterspørgslen på bæredygtigt flybrændstof, hjælpe industrien med at opskalere produktionen.

Vi opfordrer den danske regering og Klima-, Energi- og Forsyningsministeren til at afklare deres planer for implementering af VE III-direktivet. Udkastet til ændringsloven efterlader i øjeblikket nogle uafklarede områder, og vi opfordrer til, at der hurtigst muligt fremlægges et udkast til en bekendtgørelse om CO<sub>2</sub>-fortrængning med klare, langsigtede krav.

Neste er fortsat forpligtet til at støtte implementeringen af disse regler og er klar til at tilbyde vores ekspertise, når loven omsættes til specifikke bekendtgørelser.

Med venlig hilsen,

Mattias Hellström  
Public Affairs Manager  
Neste Oyj