



HØRINGSNOTAT

Center i departementet
Sektoromstilling og
Klimafremskrivning

Kontor
Kontor for Sektoromstilling

J nr. 2024-3338

/ SORSO

Center i Energistyrelsen
Center for Elektrificering

Kontor
Brint & Grønne
Brændstoffer

J nr. 2024-10484

/ CTGG

Dato
25. oktober 2024

Høringsnotat vedrørende forslag til Lov om ændring af biobrændstofloven (Støtte til fremme af grønne drivmidler i transportsektoren m.v.)

Forslag til lov om ændring af biobrændstofloven, lov om fremme af vedvarende energi, lov om gasforsyning og lov om elforsyning (Gennemførelse af EU-regler om fremme af vedvarende energi og grønne brændstoffer m.v. samt støtte til fremme af grønne drivmidler i transportsektoren m.v.) blev sendt i ekstern høring den 28. juni 2024 med frist for afgivelse af høringssvar den 22. august 2024.

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet gør opmærksom på, at lovforslaget bliver opdelt med henblik på fremsættelsen i Folketinget, hvorefter lovforslag om støtte til fremme af grønne drivmidler i transportsektoren m.v. vil udgøre et selvstændigt lovforslag. Ministeriet har derfor udarbejdet to høringssvar, hvor nærværende notat alene vedrører bemyndigelsen til, at ministeren kan støtte fremme af grønne drivmidler i transportsektoren m.v. Høringssvar vedrørende lovforslagets del om gennemførelse af EU-regler om fremme af vedvarende energi og grønne brændstoffer m.v. findes på [høringsportalen](#).

Der er modtaget i alt 11 høringssvar i høringsperioden vedrørende lovforslag om støtte til fremme af grønne drivmidler i transportsektoren m.v.

Følgende 7 høringssvar har fremsendt bemærkninger til lovforslaget:

- Better Energy Denmark
- Brintbranchen
- Drivkraft Danmark
- Dansk Industri
- Erhvervsflyvningens sammenslutning (ES)
- Danske Havne
- Landbrug & Fødevarer

Følgende 4 høringssvar har oplyst, at de ingen bemærkninger har til lovforslaget:

- Dansk Arbejdsgiverforening (DA)
- Dataetisk Råd
- Danske Rederier
- CO-industri

I det følgende vil de væsentligste punkter i de indkomne høringssvar blive gennemgået efterfulgt af ministeriets bemærkninger for hvert emne. Bemærkningerne er markeret med kursiv. For detaljerede oplysninger om svarenes indhold henvises der til de fremsendte høringssvar, som kan ses på Høringsportalen.



Høringssvarene har berørt følgende emner:

Nr. 1: Målrkning af støtte

Nr. 2: Definition af luftfart og søfart

Nr. 3: Dråbe-for-dråbe-princippet

Nr. 4: Infrastruktur til grøn luftfart

Indledningsvist bemærkes det, at lovforslaget generelt set er blevet positivt modtaget. Drivkraft Danmark og Dansk Luftfart støtter op om, at der med lovforslaget etableres den nødvendige lovhjemmel til at udmønte aftale om grøn luftfart i Danmark m.v. fra december 2023. Samtidig er det Erhvervsflyvningens Sammenslutnings (ES) opfattelse, at klima-, energi- og forsyningsministeren med lovforslaget får de hensigtsmæssige værktøjer til at give luftfarten den støtte, som er nødvendig for grøn omstilling af luftfarten. Danske Havne støtter, at der etableres en bred lovhjemmel, der vil kunne tage højde for eventuelle fremtidige initiativer målrettet bl.a. fremme af grønne drivmidler til lands og til vands. Endvidere anser Brintbranchen det som positivt, at lovforslaget bemyndiger ministeren til at støtte bl.a. fremme af PtX.

Ad nr. 1: Målrkning af støtte

Drivkraft Danmark opfordrer til, at støttepuljerne i aftale om grøn luftfart i Danmark målrettes initiativer, der direkte støtter en omstilling af luftfarten. Dette inkluderer investeringer i dansk ekspertise og produktion af VE-flybrændstoffer som f.eks. e-fuels. Drivkraft Danmark bemærker, at dette ikke blot vil bidrage til en grønnere luftfart globalt, men også støtte den skalering af PtX-produktion, der er behov for som følge af kommende EU-krav. **Better Energy** bakker op om den brede lovhjemmel, men opfordrer til, at der snarest tages tiltag, som kan fremme elektrificering yderligere. Better Energy opfordrer til, at regeringen tager op til fornyet overvejelse, om rammevilkårene for PtX og elektrificering er gode nok givet den nye markedssituation.

Landbrug & Fødevarer bemærker, at bemyndigelsen til at oprette en støtteordning til fremme af grønne drivmidler i transportsektoren med henblik på at fremme PtX er et vigtigt og konstruktivt skridt mod skalering og kommercialisering af nye PtX-teknologier. I forlængelse heraf anfører Landbrug & Fødevarer, at det også er vigtigt at have øje for fortrængningen af fossile brændsler i den mellemliggende periode inden de nye drivmidler kommer til markedet.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet bemærker, at formålet med lovforslaget er at etablere en bred bemyndigelse, der kan udmønte aftale om grøn luftfart i Danmark fra december 2023 samt udmønte eventuelle fremtidige politiske initiativer om støtte målrettet f.eks. fremme af grønne drivmidler i transportsektoren, herunder elektricitet og PtX. Der tages med lovforslaget ikke stillingen til den konkrete udformning af eventuelle støtteordninger, herunder hvilke teknologier eventuel



støtte skal målrettes. Dette afhænger af fremtidige politiske beslutninger og design af konkrete ordninger.

Med hensyn til design af støttepuljer i aftale om grøn luftfart i Danmark kan ministeriet oplyse, at aftalepartierne vil træffe beslutning om konkret udmøntning på baggrund af et oplæg fra regeringen.

Ad nr. 2: Definition af luftfart og søfart

Erhvervsflyvningens sammenslutning anfører, at det bør overvejes at lave en definition af, hvad der menes med luftfart og søfart. De gør i denne forbindelse opmærksom på, at der skelnes mellem kommerciel- og ikke kommerciel luftfart samt komplekse og ikke komplekse flyvninger.

Ministeriets bemærkninger:

Som beskrevet ovenfor er formålet med lovforslaget at etablere en bred og så vidt muligt fremtidssikret bemyndigelse, der kan udmønte aftale om grøn luftfart i Danmark samt eventuelle fremtidige politiske initiativer om støtte inden for bestemmelsens anvendelsesområde. Det er vigtigt, at bemyndigelsen ikke unødigt afgrænser luftfart og søfart, da afgrænsningen vil afhænge af de konkrete støtteordninger, der eventuelt etableres i henhold til bemyndigelsen. Nærmere definitioner af relevante begreber vil fremgå af den konkrete ordning.

Ad nr. 3: Dråbe-for-dråbe-princippet

Drivkraft Danmark bemærker, at lovforslaget kun har begrænset effekt i forhold til grøn omstilling af luftfarten, hvis omstillingen af indenrigsluftfarten skal ske efter dråbe-for-dråbe-princippet frem for massebalance.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet bemærker, at dråbe-for-dråbe-princippet er besluttet med aftale om grøn luftfart i Danmark i forhold til udbud om helt grøn indenrigsluftfart i 2030. Det fremgår af aftalen, at aftalepartierne ønsker at fremme modning og udvikling af grønne teknologier, og der derfor vil stilles krav om, at fly fysisk skal flyve med grønne drivmidler for at modtage støtte. Der indføres en fleksibel model, hvor det enkelte fly skal tanke, eller oplade grønne drivmidler svarende til indenrigsruteflyvningens energibehov.

Aftalepartierne vil træffe beslutning om konkret udmøntning af støttepuljen på baggrund af et oplæg fra regeringen. Lovforslaget tager ikke stilling til den konkrete udformning af eventuelle støtteordninger.

Ad nr. 4: Infrastruktur til grøn luftfart

Danske havne bemærker, at det i forhold til støtte til grøn luftfart er vigtigt, at der inkluderes den nødvendige tilknyttede infrastruktur, som f.eks. plads på Copenhagen Malmø Port, Prøvestenen og deres faciliteter til rørføring af brændstoffer til luftfarten.

Ministeriets bemærkninger:



*Ministeriet er opmærksom på, at grøn luftfart kan medføre behov for ny infrastruktur.
Ministeriet bemærker, at der med dette lovforslag ikke tages stilling til det konkrete design af
eventuelle støtteordninger, da dette afhænger af fremtidige politiske beslutninger og
støttedesign.*