

ti 20-08-2024 15:52
Michael Mücke Jensen <mmj@drivkraftdanmark.dk>
Journalnummer 2023-6108 - Høring af forslag til lov om implementering af VE-III og grønne transporttiltag
TI Søren Asbjørn Christensen Stenbøg
CC Energistyrelsens officielle postkasse

[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 inddelningsvis 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 CO₂e-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 lovbemærkningerne giver en indikation, står det ikke lysende klart og efterlader vores medlemmer, som er omfattet af den nuværende CO₂e-fortrængningsbekendtgørelse med usikkerhed i forhold til, hvilke CO₂e-krav de konkret skal efterleve fra 1. januar.

Vores kommentarer knytter sig derfor primært til denne usikkerhed.
CO₂e-fortrængningskrav i 2025 og frem
I den nuværende CO₂e-fortrængningsbekendtgørelse stiger CO₂e-fortrængningskravet til 5,2 % i 2025.

Vi forstår af lovbemærkningerne (side 43 andet afsnit):
Regeringen har besluttet, at opfylde 2025-kravet med det nationale CO₂e-fortrængningskrav

at CO₂e-fortrængningskravet vil stige til 5,2 % i 2025, som det allerede fremgår af CO₂e-fortrængningsbekendtgørelsen.
Vores medlemmer, de forpligtigede selskaber, er allerede nu ved at forberede sig på netop at kunne opfylde CO₂e-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 CO₂e-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 udstår politisk afklaring om implementering af transportartiklerne i VE-III-direktivet i 2030.....

således, at der ikke er taget stilling til CO₂e-fortrængningskravet for tiden frem mod 2030. Det vil med andre ord sige, at den stigning, der ligger i den nugældende CO₂e-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. CO₂e-fortrængningskravet er et afgørende rammevilkår i forhold til udviklingen af VE-brændstoffer og omstillingen. Kortsigtede hovesalseringer 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 P₂X-strategi. Nok så mange støtteordninger til P₂X vil ikke skabe en bæredygtig produktion, hvis ikke der også er en markedsdrevet efterspørgsel – som for eksempel et CO₂e-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 (CO₂e-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. CO₂e-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 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 grønner luftfart globalt, men også støtte den skalering af P₂X-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 CO₂e-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 CO₂e-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 ladestændere, 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 afdrække 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 af 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 (P₂X), 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

 Drivkraft Danmark
Twitter LinkedIn Facebook Instagram YouTube

to 22-08-2024 11:20

EV

Emma Vibe Jürgens <evj@danishshipping.dk>

Journalnummer 2023 - 6108

Til Søren Asbjørn Christensen Stenbøg

Cc Energistyrelsens officielle postkasse

i Opfølgning.
Hvis der er problemer med visningen af meddelelsen, kan du klikke her for at få vist den i en webbrowser.

[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.

Kære Søren

Tak for vedhæftede høring over forslag til lov om implementering af VE III og grønne transporttilag.

Vi har ikke umiddelbart kommentarer til lovforslaget.

Vi forventer at der iværksættes en effektiv håndhævelse af disse regler når de implementeres.

Vi har modtaget denne høring direkte fra dig, men jeg synes ikke vi stod som en af høringspartnerne. Men jeg kan have overset det.

Vi vil meget gerne være med på høringslisten og være med til fremtidige høringer om VE III og FuelEU Maritime.

Med venlig hilsen

Emma Vibe Jürgens
Klima og Miljø Konsulent

+45 51 92 75 65
evj@danishshipping.dk

Amaliegade 33
DK 1256 København K



DanskeRederier

JH

ma 19-08-2024 13:40

Jesper Herrmann <JH@co-industri.dk>

J nr. 2023 - 6108 - Høring over forslag til lov om implementering af VE III og grønne transporttiltag

Til Søren Asbjørn Christensen Stenbøg

Cc Henrik Jensen; Rikke Høgh Darmer; Nadia Jasmin Majholt; Energistyrelsens officielle postkasse

Opfølgning.

[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 hvem det måtte vedrøre,

Vi har modtaget de for høringen relevante dokumenter og CO-industri har ikke umiddelbart bemærkninger til de initiativer som lovforslaget rummer.

Med venlig hilsen

Jesper Herrmann
Juridisk konsulent, advokat Det er os med overenskomster og faglige fællesskaber

CO-industri

Molestien 7, 3.
2450 København SV
Telefon dir.: +45 33 63 80 15/+45 21 70 76 36
Telefon: +45 33 63 80 00
JH@co-industri.dk**Databeskyttelse**

Vi registrerer personoplysninger i forbindelse med vores sagsbehandling.

Læs hvordan CO-industri behandler personoplysninger [HER](#)Denne e-mail og eventuelle vedhæftede filer kan indeholde fortrolige oplysninger og er kun beregnet for adressaten.
Hvis du ved en fejl har modtaget e-mailen, beder vi dig venligst slette den og informere os pr. telefon.

ti 02-07-2024 10:29



Henriette A. R. Petersen <HAP@da.dk> på vegne af Dansk Arbejdsgiverforening <DA@da.dk>

SV: Høring over forslag til lov om implementering af VE III og grønne transporttiltag (ENS-journalnummer 2023 - 6108)

Til Søren Asbjørn Christensen Stenbøg

Opfølgning.

Kære Søren Asbjørn Christensen Stenbøg

Ovennævnte falder uden for DA's virkefelt, og vi ønsker ikke at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Henriette A. R. Petersen

Grafiker



Vester Voldgade 113
1552 København V
Direkte +45 33 38 92 17
Mobil +45 29 20 02 17
Mail hap@da.dk
Web da.dk

Denne mail er tilsigtet en bestemt modtager og kan indeholde fortrolige oplysninger. Er du ikke den rette modtager, beder vi dig om at orientere os ved at besvare denne mail og derefter slette den. Det er ikke tilladt at beholde, kopiere, videregive eller bruge oplysninger fra denne mail, hvis du ikke er den rette modtager.

Fra: Søren Asbjørn Christensen Stenbøg <srbc@ens.dk>

Sendt: 28. juni 2024 19:31

Emne: Høring over forslag til lov om implementering af VE III og grønne transporttiltag (ENS-journalnummer 2023 - 6108)

Kære høringsparter

Energistyrelsen sender hermed vedlagte *lovforslag om ændring af lov om fremme af vedvarende energi, biobrændstoffer 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.Høringsmateriale er offentliggjort på Høringsportalen: [Høringsdetaljer - Høringsportalen \(hoeringsportalen.dk\)](#)Energistyrelsen skal venligst anmode om at modtage eventuelle hørings svar senest torsdag 22. august 2024, kl. 12:00.Hørings svaret bedes sendt til srbc@ens.dk samt ens@ens.dk med angivelse af journalnummer 2023 - 6108.

Søren Asbjørn Christensen Stenbøg

Specialkonsulent

Gas & Biogas

Mobil / Cell +45 33 95 51 56



ma 19-08-2024 22:20

Dan Banja <es@es-daa.dk>

Høring over forslag til lov om implementering af VE III og grønne transporttiltag (ENS-j.nr. 2023 - 6108): ES 217-24.

Til Energistyrelsens officielle postkasse

Cc Søren Asbjørn Christensen Stenbøg; Dan Banja

Follow Up.

[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 magtpålggende 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

Oberstligtnant / Lt. Colonel

Generalsekretær / Secretary-General

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

Bilårsvej 51

DK-2990 Nivå

Mobil: 445 2480 2256

www.es-daa.dk



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

Only print this e-mail if necessary.

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

Hørings svar 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

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 RFNBOer

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

Mail:

ens@ens.dk

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

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 incitament er 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.
- Biobrændstoffs 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

Energistyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Høringsvaret bedes sendt til srbcs@ens.dk med kopi til ens@ens.dk samt angivelse af journalnummer 2023 - 6108.

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

Dataetisk Råd takker for den fremsendte høring. Rådet har i dette tilfælde valgt ikke at udarbejde et egentligt høringssvar.

Der kan være flere årsager til, at Dataetisk Råd ikke vælger at udarbejde høringssvar, herunder at rådet har valgt at prioritere andre opgaver, at det ikke efter rådets opfattelse er muligt på forsvarlig vis at analysere og behandle høringen i den enkeltheder og detaljer inden for høringsfristen, eller at høringen ikke ses at indebære dataetiske spørgsmål, som faldet inden for rådets kommissorium.

Det bemærkes dog, at, rådet generelt anbefaler, at ministerier redegør for de dataetiske konsekvenser af lovforslag. Dataetiske konsekvensanalyser sætter fokus på værdier og principper som blandt andet velfærd og demokrati, værdighed, selvbestemmelse, lighed, gennemsigtighed, sikkerhed og privatliv. Dataetiske konsekvensanalyser vil således hjælpe med at bringe fordele, ulemper og utilsigtede konsekvenser ved lovforslag frem i lyset og dermed bidrage til, at Folketingets beslutninger tages på et mere kvalificeret grundlag. Dette gælder naturligvis i særlig grad lovforslag, som angår persondata.

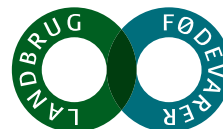
Dataetisk Råd kan i den forbindelse henvise til rådets værktøj '[Dataetik – Sådan gør du](#)', der operationaliserer identificeringen og stillingtagen til dataetiske dilemmaer.

Dataetisk Råd står til rådighed for uddybning og yderligere rådgivning.

På vegne af Dataetisk Råd og med venlig hilsen

Johan Busse

Formand



Energistyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
ens@ens.dk

Høringssvaret sendt elektronisk til srbcs@ens.dk med kopi til 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.

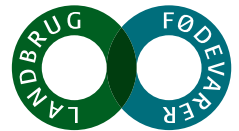
Generelle bemærkninger vedr. forslåede justeringer i Lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser

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 CO₂-reduktionskrav i direktivet. Det fremgår at de eventuelle krav til omfattede aktører, bliver fremsat i CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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