

København, 22-04-2025

Brintbranchens høringssvar

Høring om ændring af bekendtgørelse om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v. og bæredygtighed og ændring af bekendtgørelse om håndbog om dokumentation for reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v. (HB 2025) (j.nr. 2025-2183)

Brintbranchen takker for muligheden for at afgive bemærkninger vedrørende implementering af VEIII-direktivets krav til transport i dansk lovgivning. Det er en nødvendig og vigtig implementering af EU-regulering, som Brintbranchen naturligvis hilser velkommen.

Vi er desværre ærgerlige over det lave ambitionsniveau i bekendtgørelsen om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren. VEIII-direktivet byder på en unik mulighed for at bruge reguleringen som en løftestang for PtX-produktion i Danmark og som en signalgiver til Tyskland om vigtigheden af en ambitiøs implementering, som der med ændringsforslaget vælges at give slip på. Det er Brintbranchens opfattelse, at bekendtgørelsen samtidig minimumsimpliciterer på klimaeffekten, og overimplementerer på konkurrenceregler.

Vi detaljerer vores bekymringer, og kommentarer nedenfor.

Kommentar til ændring af bekendtgørelse om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v. og bæredygtighed

Til §3, stk. 2, vedr. krav om bl.a. vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse ('RFNBO'), og vedvarende brint som mellemprodukt.

Brintbranchen stiller sig højst kritisk overfor den valgte tilgang om minimumsimplicitering. Som nævnt, anser vi VEIII-direktivet som en løftestang for PtX-produktion i Danmark, så længe det implementeres strategisk og ambitiøst. F.eks. har Finland implementeret kravet for RFNBO på 4% (uden multiplikatorer) med en trappemodel fra 2027, hvoraf 1% efterleves via brint som mellemprodukt i raffinaderier. Nederlandene har også implementeret kravet på ca. 1,6% (frem for VEIII-direktivets 1%), og andre lande introducerer også trappemodellen (f.eks. Tjekkiet, Tyskland).

En ambitiøs implementering i Danmark ville bidrage til efterspørgselsskabelse, støtte Danmarks ambitioner om at blive nettoeksportør af grøn energi (herunder grøn brint) i 2030, og styrke Danmarks forsyningssikkerhed.

Brintbranchen har tidligere i år delt vores egne beregninger om de forventede omkostninger ved at efterleve 1%-kravet (som svarer til 0,9% i den danske bekendtgørelse) via brint som mellemprodukt med både Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet og Energistyrelsen. Her kunne vi konkludere, at meromkostningen ved at gøre det ville være på under 1 øre per liter diesel. Dette vel at mærke uden behov for yderligere støttekroner, udover det, der allerede er allokeret (mere om statsstøtte under afsnit *Til §3a, stk. 4, vedr. eksklusion af statsstøttede projekter fra at tælle med i målopfyldelse*). Det vil sige, at et enkelt projekt i Danmark ville kunne leve op til 1%-kravet uden en mærkbar prisstigning for slutforbrugerne. Rambøll har også analyseret omkostninger ved en minimumsimplicitering og en ambitiøs implementering (5% krav til RFNBO), og ligeledes konkluderet, at omkostningerne ved en ambitiøs implementering ville være mellem 0,066 og 0,085 kroner per liter diesel i 2030 (5% scenariet), og ville understøtte en elektrolysekapacitet på 617-879 MW. Resultaterne af deres analyse findes vedhæftet til vores høringssvar.

Derudover er der en del projekter, som allerede er i gang, eller sågar i drift, som ville kunne bidrage til målopfyldelsen. Så kravet bruges meget beklageligt ikke til at generere yderligere efterspørgsel efter RFNBO-brændstoffer, hvilket jo normalt er hele pointen med VE-krav.

Brintbranchen opfordrer på det kraftigste til, at kravet for RFNBO (1% i VEIII-direktivet, svarende til 0,9% i bekendtgørelsen) revideres og forhøjes til 5%. Ydermere opfordrer vi til, at kravet implementeres med en trappemodel, således at der allerede fra 2026 er et mindre krav, der stiger frem til 2030.

En trappemodel genererer investeringssikkerhed for de mange "first mover"-projekter, der er i landet. Derudover gør en trappe det mere sandsynligt, at Danmark opfylder kravet, da den erfaringsopbygning der er i en trappemodel, kan være afgørende for, hvor vellykkede projekterne er i 2030.

Som nævnt ovenfor, der er allerede projekter i drift eller under udbygning, der kan opfylde hele målet på 0,9%. Men uden en trappemodel vil nogle, hvis ikke alle, af disse projekter, skulle stå stille indtil 2030.

Vi bemærker også at det, som teksten er skrevet nu, er uklart, om kravene implementeres som punktmål i 2030, eller om de fortsætter efter 2030. Det er naturligvis afgørende for de investeringsbeslutninger, som virksomhederne skal foretage på baggrund af dette krav. Brintbranchen opfordrer derfor til, at der præciseres, at kravet gælder "fra år 2030" og ikke kun "i år 2030".

Til §3, stk. 4, vedr. medtælling af flybrændstof.

§3, Stk. 4 lægger op til, at brændstof leveret til luftfart kan tælle med i målopfyldelsen for vejtransport. Desværre ser det ud til, at flybrændstoffet kun inkluderes i tælleren og ikke nævneren, når det skal bidrage til målopfyldelsen i vejtransport, jf. formuleringen i §3, Stk. 2, hvor kravet gælder for det "samlede årlige salg af brændstoffer til transport, bortset fra luftfart".

Brintbranchen håber, at dette blot er en fejl, og opfordrer til, at hvis flybrændstof skal tælles med i målopfyldelsen, at energiforbruget i luftfart i det mindste også indgår i nævneren. Vi havde dog helst set, at flybrændstof slet ikke talte med.

Til §3, stk. 5, vedr. medtælling af biogas fra gassystemet.

§3, Stk. 5 lægger op til, at 5,1% kravet for avancerede biobrændstoffer, avanceret biogas, og RFNBO i bekendtgørelsen kan opfyldes med biogas fra gassystemet, uagtet faktisk forbrug i transportsektoren.

Brintbranchen er godt bevidst om, at dette er eksplicit tilladt under VEIII-direktivet. Men vi anser det som en implementering, der reelt er i strid med direktivets ånd, og vi er ærgerlige over valget om at tage "den nemme vej ud".

Til §3a, stk. 4, vedr. eksklusion af statsstøttede projekter fra at tælle med i målopfyldelse.

Det er fuldstændigt uforståeligt for os, at dette er det eneste område, hvor der vælges at overimplementere EU-regulering. Som vi forstår baggrunden til eksklusion af statsstøttede projekter, handler det om en frygt for, at EU Kommissionen eventuelt kunne fortolke medtælling af statsstøttede projekter i målopfyldelse som "overkompensation", og derved kræve en tilbagebetaling af statsstøtte.

Skulle det være EU Kommissionens tilgang, ville det være ekstremt problematisk for de mange europæiske PtX-projekter, der er støttede af EUs egne puljer, f.eks. Innovationsfonden og Brintbanken, eller via Auction-as-a-Service. Det ville være mildest talt overraskende, at ingen havde rejst problematikken i en EU-kontekst før.

Faktisk kan man i EUs statsstøtteregler ([Retningslinjer for Statsstøtte til klima, miljøbeskyttelse og energi 2022](#), artikel 77) læse, at støtte kan bruges som et *komplement* til VE-direktivet:

"I den europæiske klimalov har Unionen fastsat bindende og ambitiøse mål for reduktion af drivhusgasemissioner for 2030 og 2050. Unionen har i forordning (EU) 2018/1999 fastsat Unionens 2030-mål for energi og klima. I direktivet om energieffektivitet har Unionen fastsat bindende energieffektivitetsområder for 2030. Statsstøtte kan være nødvendig for at bidrage til at nå disse EU-mål og dertil knyttede nationale bidrag."

Statsstøttereglerne kræver af medlemslandene, at de påviser behovet for støtten. Vi går ud fra, i forbindelse med at Energistyrelsen meldte PtX-Udbuddet til Kommissionen, at ikrafttrædelsen af VEIII-direktivet har været taget i betragtning. Derudover har bydere i puljen naturligvis også regnet effekten af VEIII-direktivet ind i deres bud.

Tilsvarende kan der i VEIII-direktivets artikel 4, stk. 1 læses at:

"For at opfylde eller overgå det EU-mål, som er opstillet i artikel 3, stk. 1, og hver medlemsstats bidrag til dette mål, der er fastsat på nationalt plan for udnyttelse af vedvarende energi, kan medlemsstaterne anvende støtteordninger."

Længere nede i artiklen opfordres til at støtte uddeles i form af udbud. Alt i alt burde der ikke være overkompensering, i hvert fald hvad angår PtX-Udbuddet.

Eksklusionen af støttede projekter, samt at kravene implementeres uden en trappemodel (jf. afsnit [Til §3, stk. 2, vedr. krav om bl.a. vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse \('RFNBO'\), og vedvarende brint som mellemprodukt.](#)) stiller danske PtX projekter i en dårligere konkurrencesituation end øvrige europæiske projekter. Projekter i andre EU-lande, der bruger en trappemodel til at implementere, vil både få lov til at tælle med i målet, selvom de også har fået statsstøtte, og vil også skulle leve op til de lempeligere krav, der sættes i de tidligere år ifm. additionalitet og samtidighed, i de retsakter der definerer reglerne for RFNBOer.

Denne tilgang risikerer også, at støttede projekter ender med at omdirigeres til brinteksport, og at denne grønne brint tæller med i andre landes målopfyldelse, fordi landene ikke udelukker støttet brintproduktion fra at tælle med i VEIII-direktivets mål.

Vi undrer os også over, at Danmark har inkluderet PtX-udbuddet under afsnittet 3.1.2.(i) om *Politikker og foranstaltninger til opfyldelse af det nationale bidrag til Unionens bindende 2030-mål for vedvarende energi* m.m. i den seneste [National Energi- og Klimaplan til EU](#). Inklusionen tyder på, at det var meningen, at støttede projekter skulle tælle med i målopfyldelsen, og det ser ikke ud til, at Kommissionen har rejst kritik af denne tilgang.

Kommentar til ændring af bekendtgørelse om håndbog om dokumentation for reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v. (HB 2025)

Generelt.

Vi bemærker, at lovens tidligere navn stadig bruges i nogle dele af HB 2025, så der stadig refereres til "biobrændstofloven". Dette bør opdateres til "Lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser".

Til Bilag 1, afsnit 3.5.2.

Brintbranchen hilser inklusionen af brint som mellemprodukt velkomment, efter vi påpegede, at det ikke var blevet inkluderet som det skulle pba. VEII-direktivet.

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