

National implementering af REDIII

Baggrund

Det opdaterede VE-direktiv ('REDIII') efter 'Fit-for-55'-pakken skal implementeres i national lovgivning. REDIII indeholder specifikke krav for RFNBOs i både industri og transport. Givet det næsten ubetydelige brintforbrug i industrien i Danmark, er de, for den danske brintbranche, mest relevante artikler dem om transport. Disse implementeres ved ændring af to bekendtgørelser, der er sendt i [høring](#) (frist d. 22/04). Brintbranchen rundsender udkast til høringssvar til alle medlemmer i uge 15.

Omsætning af REDIIIs transportkrav i dansk regulering

	REDIII-krav	Krav i bekendtgørelsen
Avancerede biobrændstoffer og biogas + RFNBO	Minimum 1% i 2025, og minimum 5,5% i 2030	Kravet for 2025 efterleves med biogas injiceret i gasnettet. For 2030 implementeres som 5,1% .
Kun RFNBO	Minimum 1% i 2030	0,9% i 2030.

Grunden til, at implementering i Danmark virker til at være lavere end de minimumskrav fra REDIII, er relateret til multiplikatorerne i REDIII (artikel 27):

- Multiplikatorerne gælder både tæller og nævner i formlen, hvorfor Danmark bliver "straffet" for bl.a. den høje andel af elbiler. Derfor skal Danmark faktisk levere 1,8% RFNBO i 2030, for at leve op til REDIIIs minimumskrav om 1%.
- Da den danske bekendtgørelse ikke bruger multiplikatorer, bliver 1,8% til 0,9%.

Brintbranchens hovedbekymringer

- Vi har en grundlæggende bekymring omkring det lave ambitionsniveau i implementeringen. Ikke kun fordi bekendtgørelsen sigter efter minimumsimplicitering, frem for at bruge REDIII-implementeringen som en løftestang for PtX i Danmark. Men også fordi der tilsyneladende sigtes efter at bruge overlap med øvrig EU-regulering (især *ReFuelEU Aviation*) for at minimere den danske indsats.
- På linje med det, ser vi en tabt mulighed i valget om at efterleve 2025-kravet med biogas injiceret i gasnettet, vel at mærke uagtet om det faktisk bliver brugt i transport. Selvom dette er lovligt, synes vi det strider mod direktivets ånd.
- Derudover havde Brintbranchen gerne set, at implementeringen af transportkravet for RFNBO fulgte en "trappemodel", så det ikke går fra 0% i 2029 til det endelige niveau i 2030 (som selvsagt gerne skulle være langt over 0,9%).
- Vi er uenige i Energistyrelsens fortolkning af EU's statsstøtteregler, som ligger til grund at alle projekter, der har fået statsstøtte, ikke tæller med i målopfyldelsen ifølge den forslåede ændring til *Bekendtgørelse om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren* (§3, stk. 4).



Tøv ikke med at kontakte

Adriana Guerenabarrena
Chef for regulering og analyse
Tlf. +45 31 15 57 24
Mail: ag@brintbranchen.dk