



HØRINGSNOTAT

Kontor/afdeling

Brint og grønne
brændstoffer

Dato

11-11-2024

J nr. 2024-11343

/pwi/ctgg

Høringsnotat vedrørende forslag til ændring af bekendtgørelse om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v. og bæredygtighed, bekendtgørelse om håndbog om dokumentation for reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v. (HB 2025) samt ophævelse af bekendtgørelse nr. 2537 af 14. december 2021 om fastlæggelse af beregningsmetoder og indberetningskrav i henhold til biobrændstofloven i høring

Bekendtgørelse om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v. og bæredygtighed og bekendtgørelse om håndbog om dokumentation for reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v. (HB 2025) blev sendt i ekstern høring den 10. oktober 2024 med frist for afgivelse af høringssvar den 7. november 2024.

Der er modtaget i alt 10 høringssvar i høringsperioden.

Følgende 5 høringsparter har fremsendt bemærkninger til udkastet til bekendtgørelserne:

- Drivkraft Danmark
- Danske Rederier
- Danmarks Naturfredningsforening
- Dansk Luftfart
- Erhvervsflyvningens sammenslutning

Følgende 5 høringsparter har oplyst, at de ingen bemærkninger har til udkastet til bekendtgørelserne:

- Foreningen af Rådgivende Ingeniører
- Dansk Industri
- Folketingets Rigsrevision
- Københavns Kommune
- Dansk Arbejdsgiverforening

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet takker for interessen fra høringsparterne og bemærker, at flere interessenter bakker op om bekendtgørelserne. I det følgende vil de væsentligste punkter i de indkomne høringssvar blive gennemgået efterfulgt af ministeriets bemærkninger for hvert emne. Bemærkningerne er

Energistyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

T: +45 3392 6700

E: ens@ens.dk

www.ens.dk



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 Gebyrstørrelse og opgavernes omfang efter ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen
- Nr. 2 Højeste og mindste gebyrsatser i ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen
- Nr. 3 Ligelig fordeling i år 2025 i forhold til ReFuelEU Aviation-forordningen
- Nr. 4: Timefakturering ved mangelfuld regelefterlevelse i forhold til ReFuelEU Aviation-forordningen
- Nr. 5: Konkurrenceforhold og gebyrfastsættelse for 2025 og 2026
- Nr. 6: Opfordring til forhøjelse af CO₂e-fortrængningskravet og at el til tung transport bør omfattes af CO₂e-fortrængningskravet
- Nr. 7: Bekymring over fjernelsen af brug af elektricitet som opfyldelsesmiddel og tilfredshed med klageadgang og uafhængig kontrol

Ad nr. 1: Gebyrstørrelse og opgavernes omfang efter ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen

Dansk Luftfart bemærker, at erfaringer med eksisterende tilsyn i Energistyrelsen i forbindelse med EU's kvotehandelssystem og kommende tilsyn i samme styrelse i forbindelse med ReFuelEU Aviation-forordningen bør udnyttes. Dansk Luftfart bemærker dertil, at det ikke bør være nødvendigt med cirka to nye årsværk til at føre tilsyn med relativt få virksomheders indrapporteringer, som allerede i forvejen indrapporterer storset samme datesæt til Energistyrelsen.

Dansk Luftfart anfører, at det forventes, at gebyrets størrelse med årene sænkes, da Energistyrelsen vil kunne effektivisere tilsynet i takt med antal udførte tilsyn.

Dansk luftfart opfordrer Energistyrelsen til hurtigst muligt at offentliggøre gebyrsatsen for 2026, så luftfartsselskaberne kan budgettere omkostningerne hertil.

Danske Rederier anfører, at det er uklart, hvordan tilsynsopgaven i forbindelse med FuelEU Maritime-forordningen vil være for styrelsen. Dertil bemærkes, at styrelsens tilsyn primært burde bestå i at hente en liste over virksomheder, der ikke overholder forordningen, og ikke bestå i at gennemgå alle data i de allerede af tredjepart verificerede rapporteringer. Danske Rederier savner en nærmere præcisering af opgavens omfang samt hvad styrelsen påtænker at finansiere via brugerbetaling.

Ministeriets bemærkninger:



Ministeriet er opmærksom på, at Energistyrelsens tilsyn og administration af ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen skal effektiviseres mest muligt, og at eventuelle sammenhænge med Energistyrelsens eksisterende tilsyn skal udnyttes, så de administrative omkostninger minimeres.

ReFuelEU Aviation-forordningen medfører en række nye tilsynsopgaver og administrative opgaver for Energistyrelsen. Disse opgaver indebærer bl.a. Energistyrelsens kontrol og tilsyn med luftfartøjsoperatørers og flybrændstofleverandørernes opfyldelse af deres optankningsforpligtelse og iblandingsforpligtelse samt behandling af luftfartøjsoperatørers anmodninger om undtagelse fra optankningsforpligtelsen i danske EU-lufthavne.

FuelEU Maritime-forordningen indebærer, at Energistyrelsen, i et vist omfang, vil skulle føre kontrol med opfyldelse af krav til selskaberne om at overvåge deres skibe og rapportere relevante data i en rapporteringsperiode, overholdelse af frister, oprettelse af overvågningsplan, indsendelse af verifikationsrapport, overensstemmelsesdokument og brændstofrapport, udføre kontrol med kravopfyldelse, herunder håndtere konstaterede fejl, mangler og valid akkreditering. Energistyrelsen vil endvidere skulle gennemføre kontrol af beregninger, kommentarer til overvågningsplaner og rapporter, ligesom styrelsen vil skulle forestå informationsudveksling med relevante nationale akkrediteringsorganer i andre lande. Omfanget af dette arbejde vil kunne variere, og vil bero på en risikovurdering, der igen kan være baseret på en række forskellige faktorer.

For en mere uddybende beskrivelse af tilsynsopgaven henvises til lovforslag om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser (biobrændstofloven), lov om fremme af vedvarende energi, lov om gasforsyning og lov om elforsyning. I lovforslaget gives hjemmel til gebyrfastsættelsen og den indeholder en uddybende beskrivelse af mulige anvendelsesområder for hjemlens anvendelsesområde og der kan henvises hertil for uddybning af den generelle del.

Ministeriet bemærker, at gebyrfastsættelsen for både ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen er baseret på fuld omkostningsdækning, hvilket indebærer, at ministeriet løbende vil vurdere Energistyrelsens administrative omkostninger forbundet med forordningerne. Dette med henblik på at sikre, at gebyrerne står i forhold til Energistyrelsens administrative arbejde med forordningerne, og eventuel over- eller underdækning af Energistyrelsens administrative omkostninger løbende vil blive justeret i efterfølgende gebyrsatser. I denne sammenhæng vil ministeriet ligeledes løbende sikre, at eventuelle sammenhænge mellem Energistyrelsens forskellige tilsyn udnyttes.

Endeligt skal det oplyses, at gebyrerne vil blive fastsat i overensstemmelse med Finansministeriet budget-vejlednings punkt 2.3.1.

Ministeriet bemærker, at Energistyrelsen forventer at offentliggøre gebyrsatserne for år 2026 i forhold til ReFuelEU Aviation-forordningen senest 3. kvartal i 2026. Den sene offentliggørelse skyldes, at gebyrsatserne i 2026 vil blive beregnet på



baggrund af luftfartøjsoperatørens og flybrændstofleverandørernes rapportering i henhold til forordningen i februar og marts 2026. Dette vil ikke være tilfældet i år 2027 og frem, hvor gebyrsatserne kan blive beregnet på baggrund af tidligere års indrapporteringer til Energistyrelsen. Ministeriet vurderer det hensigtsmæssigt at anvende de indrapporterede oplysninger til fordeling af gebyrerne, så snart dette er muligt, frem for en ligelig fordeling som i 2025, der kan resultere i en efterfølgende meropkrævning eller tilbagebetaling for de pågældende aktører.

Ad nr. 2: Højeste og mindste gebyrsatser i ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen

Dansk Luftfart bemærker, at gebyrets størrelse i alle sammenhænge bør være en-til-en afspejlet i Energistyrelsens faktiske omkostninger til tilsynet, hvorfor det ikke umiddelbart er hensigtsmæssigt at fastsætte gebyret i et spænd. Dansk Luftfart anfører, at mindste satsen i bekendtgørelsens § 29, stk. 7, umiddelbart er i modstrid med hensigten i § 29, stk. 6, om tilbagebetaling med henblik på at sikre ligevægt mellem gebyrindtægter og afholdte omkostninger, og at en mindste sats potentielt medføre højere gebyrindtægter i forhold til afholdte omkostninger.

Danske Rederier anfører, at gebyrerne forekommer høje for rederier med mange skibe, da disse skibe hurtigt vil nå det maksimale gebyr på 18.000 kr., og Danske Rederier synes, at gebyrfastsættelsen kan forekomme disproportional i forhold til opgavens omfang.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet bemærker, at den mindste og højeste sats for luftfarten, som nævnes i bekendtgørelsens § 29, stk. 7, ikke gælder for gebyrerne for år 2025, som beskrives i bekendtgørelsens § 29, stk. 6. Der vil således først blive fastsat en højeste og mindste sats for år 2026 og frem. Højeste og mindste satser forventes offentliggjort senest i 3. kvartal af 2026 sammen med gebyrsatserne. Der er ikke fastsat højeste og mindste satser for året 2025, da gebyret det pågældende år vil blive fordelt ligeligt mellem de omfattede luftfartøjsoperatører, jf. bekendtgørelsens § 29, stk. 6.

Fælles for de minimumssatser som fastsættes for kontrol og administration af de to forordninger er, at de vil være udtryk for de administrative omkostninger, som ministeriet som minimum vurderer er forbundet med Energistyrelsens administration af forordningerne. Samtidig giver indførelsen af en højeste sats luftfarten sikkerhed for hvor højt et gebyr, der maksimalt vil kunne blive opkrævet det pågældende år. Højeste og mindste satsen er med til at sikre proportionalitet i de enkelte aktørers individuelle gebyrer. Eventuel over- eller underdækning af Energistyrelsens administrative omkostninger til forordningen vil blive afspejlet i en justering af gebyrsatsen i de efterfølgende år.

Ad nr. 3: Ligelig fordeling i år 2025 i ReFuelEU Aviation-forordningen



Erhvervsflyvningens Sammenslutning mener ikke, at det er rimeligt at skære alle luftfartøjsoperatører over en kam ved en ligelig fordeling af Energistyrelsens omkostninger for år 2025, jf. bekendtgørelsens § 29, stk. 6. Erhvervsflyvningens sammenslutning bemærker, at der er store og mindre luftfartøjsoperatører, og at der må laves en differentieret gebyrsats, som tager hensyn til størrelsen af flyoperatøren.

Drivkraft Danmark bemærker, at det i § 29, stk. 6, fremgår, at der "kan" ske en regulering af gebyret for 2025 ud fra den faktisk leverede mængde og Energistyrelsens faktiske afholdte omkostninger. Drivkraft Danmark opfordrer til, at § 29, stk. 6, omformuleres, så der vil ske en efterfølgende regulering.

Dansk Luftfart bemærker ligeledes, at der ifølge bekendtgørelsens § 29, stk. 6, i 2026 kan ske en tilbagebetaling af det i 2025 betalte gebyr. Dansk Luftfart opfordrer Energistyrelsen til at sikre, at omkostningerne til tilsynet ikke overskrider det opkrævede gebyr, og at ordlyden i § 29, stk. 6, ændres, så det ikke bliver muligt at foretage en meropkrævning.

Ministeriets bemærkninger:

Det er korrekt, at gebyret for året 2025 fordeles ligeligt mellem de omfattede luftfartsoperatører, jf. bekendtgørelsens § 29, stk. 6. Det skyldes, at Energistyrelsen for året 2025 ikke har et tilstrækkeligt datagrundlag til at kunne fastsætte individuelle gebyrer. Det bemærkes, at gebyret for 2025 vil blive efterjusteret i 2026 ved en tilbagebetaling eller meropkrævning på baggrund af aktørernes rapportering i 2025 i henhold til ReFuelEU Aviation-forordningen. Denne efterjustering vil blive beregnet på samme måde som gebyret for 2026 og frem baseret på pr. ton årligt behov for flybrændstof for luftfartøjsoperatører og pr. ton leveret flybrændstof for flybrændstofleverandører, jf. bekendtgørelsens § 29, stk. 4 og 5.

Ministeriet bemærker, at en potentiel meropkrævning, jf. bekendtgørelsens § 29, stk. 6, ikke vil skyldes en undervurdering af Energistyrelsens administrative omkostninger som følge af forordningen. En potentiel meropkrævning vil derimod skyldes, at det individuelle gebyr for 2025 efterjusteres på baggrund af pr. ton årligt behov for flybrændstof eller pr. ton leveret flybrændstof, som luftfartøjsoperatøren eller flybrændstofleverandører rapporterede i 2025.

Formulering "kan" i sidste sætning af § 29, stk. 6, er udtryk for, at der kun vil ske en tilbagebetaling eller meropkrævning, såfremt rapporteringen i henhold til ReFuelEU Aviation-forordningen i 2025 viser, at fordelingen af Energistyrelsens omkostninger ikke er korrekt baseret på pr. ton årligt behov for flybrændstof eller pr. ton leveret flybrændstof rapporteret i 2025. Med henblik på at gøre det mere klart har Energistyrelsen ændret formuleringen af bestemmelsen til "Der vil ske en tilbagebetaling eller meropkrævning af gebyr det efterfølgende år på baggrund af rapporteringen for 2025 i henhold til forordningen, såfremt rapporteringen for 2025 viser, at fordelingen af omkostningerne ikke er korrekt efter beregningsmetoden i stk. 3 og 4."



Ad nr. 4: Timefakturerering ved mangelfuld regelefterlevelse i forhold til ReFuelEU Aviation-forordningen

Dansk Luftfart bemærker, at Energistyrelsen ifølge bekendtgørelsens §§ 31 og 32 kan opkræve yderligere betaling for sagsbehandling i tilfælde af, at et luftfartsselskab ikke efterlever de fastsatte regler. Dansk Luftfart bemærker, at der med ReFuelEU Aviation-forordningen er tale om helt ny regulering, og opfordrer til, at det første års tilsyn bliver prøvebaseret.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet er opmærksom på, at der er tale om helt ny regulering, herunder rapportering på nye EU-platforme, og at der derfor kan være nogle opstartsvanskeligheder de første år. Ministeriet bemærker, at bekendtgørelsens §§ 31 og 32 ikke er tiltænkt sådanne opstartsvanskeligheder, som ikke nødvendigvis kan tilregnes den enkelte luftfartsselskabsoperatør eller flybrændstofleverandør.

Ad nr. 5: Konkurrenceforhold og gebyrfastsættelse for 2025 og 2026

Danske Rederier har ikke kunnet finde lignende gebyrordninger i andre EU-lande og frygter, at den danske ordning kan forringe danske skibes konkurrenceforhold. Danske Rederier bemærker, at der er uklare formuleringer i § 25, stk. 3 og 5, sammenholdt med bilag 6.

Dansk luftfart bemærker, at indførelse af nye gebyrer forringer danske luftfartsselskabers konkurrenceevne, da andre landes tilsyn ikke nødvendigvis er finansieret af gebyrer.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet kan oplyse, at man ikke har fundet grundlag for at lave et nabotjek for gebyrordninger i andre EU-lande, da finansieringen af kontrol og tilsyn vil kunne tilrettelægges på en række forskellige måder, eksempelvis som i Danmark, men også hvor finansiering eksempelvis kan ske via havneafgifter, almindelige skatter og lignende. Det vurderes, at det er op til de enkelte EU-lande selv at tilrettelægge arbejdet med finansiering af de kontrol- og tilsynsopgaver og forpligtelser, der følger af forordningerne og Traktaten om den Europæiske Union.

For så vidt angår formuleringen af § 25, stk. 3 og 5, sammenholdt med bilag 6 er ministeriet enig i Danske Rederiers vurdering, og ministeriet skal takke Danske Rederier for deres opmærksomhed. Formuleringen i bilag 6 vil blive tilrettet i den endelige bekendtgørelse.

Ad nr. 6: Opfordring til forhøjelse af CO₂e-fortrængningskravet og at el til tung transport bør omfattes af CO₂e-fortrængningskravet

Drivkraft Danmark udtrykker generel støtte til de foreslåede ændringer. Særligt udtrykkes der tilfredshed med, at der skabes klarhed over CO₂e-fortrængningskravet frem til 2030 og at det CO₂e-fortrængningskrav, der følger af



brændstofkvalitetsdirektivet samt brugen af UER'ere ophører. Drivkraft Danmark opfordrer samtidigt til, at CO2e-fortrængningskravet udvides, så det ikke kun kan opfyldes med drivhusgasreducerende brændstoffer, men også af el til tung transport, hvilket vil kunne understøtte den langsigtede omstilling af transportsektoren.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet skal kvittere for den generelle støtte til ændringerne. Ministeriet skal derudover bemærke, at en udvidelse af det eksisterende CO2e-fortrængningskrav til at omfatte el til tung transport vil fortrænge VE-brændstoffer anvendt i transportsektoren og øge CO2e-udledningerne, medmindre modgående foranstaltninger implementeres. Ministeriet bemærker, at der tidligere er givet støtte til elektrificeringen af den tunge vejtransport med bl.a. Aftale om udmøntning af pulje til grøn transport og med Aftale om deludmøntning af Grøn Fond (regeringen, SF, K, EL og RV) af april 2024. Derudover er der lagt en udrulningsplan for 25 offentligt tilgængelige ladeparker til tung vejtransport langs statsvejsnettet frem mod 2030.

Ad nr. 7: Bekymring over fjernelsen af brug af elektricitet som opfyldelsesmiddel og tilfredshed med klageadgang og uafhængig kontrol

Danmarks Naturfredningsforening anerkender etableringen af klageadgang og kravet om uafhængig kontrol i henhold til ReFuelEU Aviation-forordningen, da det er afgørende for gennemsigtighed og effektivitet i lovgivning. Derudover udtrykkes der bekymring for, at afskaffelsen af brug af elektricitet til opfyldelse af CO2e-fortrængningskravet vil kunne underminere incitamentet til elektrificering af transportsektoren og derigennem skabe en øget afhængighed af biobrændstoffer og biomasse. Endelig gøres der, i forbindelse med at bekendtgørelsen skal ændres igen i 2025, opmærksom på vigtigheden af langsigtet planlægning og stabile rammebetingelser.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet kvitterer for anerkendelsen. Det er korrekt, at bekendtgørelserne skal justeres igen i 2025. Dette skyldes blandt andet, at bekendtgørelserne implementerer dele af VE III-direktivet, og at implementeringsfristen for dette direktiv er den 21. maj 2025. Der pågår for indeværende politiske drøftelser om den endelige udformning af implementeringen.

I Brændstofkvalitetsdirektivets artikel 7 a fremgår det, at medlemsstaterne skal sikre, at leverandører af elektricitet til brug i vejretøjer kan vælge at bidrage til opfyldelse af CO2e-fortrængningskravet. Denne bestemmelse er implementeret i dansk ret i CO2e-fortrængningsbekendtgørelsens § 3, stk. 1.

Med VE III-direktivet er brændstofkvalitetsdirektivets artikel 7 a ophævet, og på den



baggrund ophæver regeringen CO2e-fortrængningsbekendtgørelsens § 3, stk. 1. Det gældende CO2e-fortrængningskrav i CO2e-fortrængningsbekendtgørelsens § 3, stk. 2, vil fortsat bestå, og det er fortsat ikke muligt, at anvende elektricitet til opfyldelse af dette CO2e-fortrængningskrav.

Det bemærkes hertil, at bæredygtige biobrændstoffer har en højere pris end fossile brændstoffer. Det betyder, at CO2e-fortrængningskravet øger brændstofprisen på brændstoffer til transportsektoren på grund af iblandingen af de bæredygtige biobrændstoffer. Det gør alt andet lige elbiler mere attraktive for forbrugeren.

Derudover er elektrificering af transportsektoren også fremmet på anden vis, herunder via lempelse af registreringsafgiften for elbiler.