



HØRINGSNOTAT om ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen

Kontor/afdeling

Brint og grønne
brændstoffer

Dato

15. maj 2025

J nr. 2025-2183

/pwi

Høringsnotat vedrørende forslag til ændring af 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)

Forslag til ændring af 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 høring den 25. marts 2025 med frist for afgivelse af høringssvar den 22. april 2025.

Der er modtaget i alt 19 høringssvar i høringsperioden.

Følgende 14 høringsparter har fremsendt bemærkninger til udkastet til bekendtgørelserne:

- Drivkraft Danmark
- Brintbranchen
- Crossbridge Energy
- Everfuel
- Hy24
- Green Power Denmark
- DAKA
- Landbrug & Fødevarer
- FSR–danske revisorer
- Dansk Industri
- Dansk erhverv
- European Energy
- Arcadia
- DAKOFO

Følgende fem høringsparter har oplyst, at de ingen bemærkninger har til udkastet til bekendtgørelserne eller, at de ikke ønsker at afgive bemærkninger:

- Erhvervsflyvningens sammenslutning

Energistyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

T: +45 3392 6700

E: ens@ens.dk

www.ens.dk



- Folketingets Rigsrevision
- Dansk Arbejdsgiverforening
- Klima og Byudvikling, Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune
- Foreningen af Rådgivende Ingeniører, FRI,

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet takker for den store interesse fra høringsparterne og de udførlige høringssvar og bemærker, at Drivkraft Danmark støtter præciseringerne i håndbogen, og at Dansk Industri, som udgangspunkt, støtter den nationale implementering af VE III-direktivet, da overimplementering vil øge omkostningerne for erhvervslivet.

Ministeriet bemærker også, at der er en række kritikpunkter fra flere af høringsparterne. 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 høringssvarenes indhold henvises der til de fremsendte høringssvar, som kan ses på høringsportalen.dk.

Høringssvarene har berørt følgende emner:

- Nr. 1. Et højere ambitionsniveau for obligatorisk anvendelse af vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse (PtX-brændstoffer).
- Nr. 2. Indfasning af PtX-brændstoffer frem mod 2030 - trappemodell.
- Nr. 3. Mål for anvendelsen af PtX-brændstoffer efter 2030.
- Nr. 4. Anvendelse af støttede PtX-brændstoffer til brug for forpligtelsen i bekendtgørelsens § 3, stk. 2.
- Nr. 5. Kun avanceret biogas anvendt i transportsektoren bør kunne tælle med mod forpligtelser i bekendtgørelsen.
- Nr. 6. Medtælling af flybrændstof.
- Nr. 7. Den maritime sektor bør kunne bidrage mod forpligtelsen i § 3, stk. 2, og luftfart bør kunne bidrage mod forpligtelserne i både § 3, stk. 1 og 2.
- Nr. 8. Dobbelttælling.
- Nr. 9. Anvendelse af de biobrændstoffer, der findes på VE III-direktivets bilag IX B.
- Nr. 10. Er et 7 pct. CO₂e-fortrængningskrav tilstrækkeligt?
- Nr. 11. Bøder.
- Nr. 12. ISAE 3000 standard.
- Nr. 13. Konvertering af krav på 5,5 og 1 pct. til 5,1 og 0,9 pct.
- Nr. 14. Overførelse af reduktionsoverskud til næste år.
- Nr. 15. Forpligtelser i ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen bør fremgå af bekendtgørelsen.
- Nr. 16. Håndbogs bekendtgørelsen.

Ad nr. 1: Et højere ambitionsniveau for obligatorisk anvendelse af vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse (PtX-brændstoffer)



Brintbranchen, Crossbridge Energy, Everfuel, Hy24, Green Power Denmark, Dansk erhverv og European Energy anfører generelt, at der bør sættes et højere krav til anvendelsen af PtX-brændstoffer. Virksomhederne udtrykker bekymring for holdbarheden af den danske produktion af PtX-brændstoffer og anfører bl.a., at den foreslåede lovgivning på området er i modstrid med tidligere udmeldinger fra regeringen om, at produktionen af PtX-brændstoffer i Danmark skal styrkes. Virksomhederne anfører endvidere, at de mener, at et mere ambitiøst mål ikke vil have nævneværdige omkostninger for erhvervslivet, staten eller slutbrugeren. **Brintbranchen, Everfuel og Hy24** foreslår, at kravet om anvendelse af PtX-brændstoffer forhøjes fra 0,9 pct. til 5 pct. **European Energy** anbefaler, at der fastsættes en forpligtelse for søfarten til anvendelse af mindst 1,2 pct. PtX-brændstoffer i søfarten.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet skal bemærke, at man ved implementeringen af transportbestemmelserne i VE III-direktivet har lagt vægt på at foretage implementeringen så omkostningseffektiv som muligt for erhvervslivet og private borgere.

Generelt bemærkes, at den mest omkostningseffektive grønne omstilling som udgangspunkt fås ved en teknologineutral tilgang. Reguleringen fra EU tillader, at brændstofleverandørerne kan leve op til kravene i VE III-direktivet udelukkende ved brug af PtX, hvis de finder det er rentabelt ift. alternativerne. Kravet til avancerede biobrændstoffer og PtX-brændstoffer udelukker således ikke PtX-brændstoffer fra opfyldelsen. Et højere krav til brug af PtX-brændstoffer end angivet i VE III-direktivet kan dermed øge brændstofleverandørernes omkostninger og dermed prisen på brændstoffer til virksomheder og borgere.

Ministeriet har endvidere vurderet, at det vil være forbundet med omkostninger for søfarten, såfremt der fastsættes en forpligtelse til anvendelse af mindst 1,2 pct. PtX-brændstoffer i søfarten, hvilket ikke harmonerer med intentionen om at gøre implementeringen af VE III-direktivet omkostningseffektiv.

Opmærksomheden henledes samtidigt på, at grobunden for et øget forbrug og produktion af PtX-brændstoffer ikke alene kommer fra VE III-direktivet, men af også af de fælleseuropæiske forordninger ReFuelEU Aviation, som fastsætter krav til anvendelsen af PtX-brændstoffer fra 2030 i luftfarten, og FuelEU Maritime som tilskynder til brug af PtX-brændstoffer fra 2030 i søfarten. Trækket for produktionen af PtX-brændstoffer skal derfor ses i lyset af disse tre lovkomplekser, som Danmark alle har stemt for.

Det bemærkes endvidere, at regulering af efterspørgselssiden ikke sikrer en dansk produktion af PtX-brændstoffer, da det, i henhold til EU's konkurrenceregler, ikke er muligt at stille krav om, at der kun kan anvendes danskproduceret PtX-brændstoffer.



Ad nr. 2: Indfasning af PtX-brændstoffer frem mod 2030 - trappemodel

Brintbranchen, Crossbridge Energy, Everfuel, Hy24, Green Power Denmark, Dansk erhverv og European Energy anbefaler generelt, at der skal indføres en gradvis indfasning af PtX-brændstoffer frem mod 2030, og ikke kun et punktmål for PtX-brændstoffer i 2030 og anfører, at projekter vil blive sat på pause som konsekvens heraf. **Dansk Industri** støtter ligeledes en trappemodel under forudsætning af, at indfasningen kan ske uden at øge brændstofomkostningerne for transportbranchen.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet skal bemærke, at man ved implementeringen af transportbestemmelserne i VE III-direktivet har lagt vægt på at foretage implementeringen så omkostningseffektiv som muligt for erhvervslivet og private borgere. Der henvises i øvrigt til svaret vedr. nr. 1 ovenfor.

Ad nr. 3: Mål for anvendelsen af PtX-brændstoffer efter 2030.

Drivkraft Danmark, Brintbranchen, Crossbridge Energy, Everfuel, Hy24, Green Power Denmark og European Energy bemærker generelt, at der er behov for regulering, der rækker ud over år 2030.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet er opmærksom på, at der i branchen er et ønske om langsigtede mål, og at disse er en del af grundlaget for de investeringsbeslutninger m.v., der skal foretages af aktørerne på markedet. Det skal bemærkes, at de omhandlede bekendtgørelser i hovedsagen implementerer VE III-direktivet. Direktivet fastsætter ikke konkrete mål for PtX-brændstoffer i transportsektoren for perioden efter 2030. Da forpligtelserne i drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen i høj grad følger forpligtelserne i VE III-direktivet, fastsættes der derfor ikke mål for anvendelse af PtX-brændstoffer i transportsektoren efter 2030.

Det bemærkes endvidere, at der i ReFuelEU Aviation-forordningen, og i FuelEU Maritime-forordningen til dels er krav til anvendelsen af PtX-brændstoffer i perioden efter 2030 og frem til 2050.

Ad nr. 4: Anvendelse af støttede PtX-brændstoffer til brug for forpligtelsen i bekendtgørelsens § 3, stk. 2.

Brintbranchen, Dansk Industri, Crossbridge Energy, Everfuel, Hy24, Green Power Denmark, Dansk erhverv og European Energy udtrykker utilfredshed med, at støttede brændstoffer, særligt PtX-brændstoffer, skal anses for at have samme drivhusgasemissioner som deres fossile pendant, og henviser til at statsstøttereglerne opfattes anderledes i en række EU-lande og de derfor mener statsstøttereglerne fejlfortolkes fra dansk side.

Ministeriets bemærkninger:



Ved nyudstedelsen af bekendtgørelsen indføres kravet i § 3, stk. 2, om, at i 2030 skal mindst 5,1 pct. af virksomhedens samlede årlige salg udgøres af avancerede biobrændstoffer, avanceret biogas, vedvarende brændstoffer af ikkebiologisk oprindelse eller brint som mellemprodukt.

Såfremt brændstofferne har modtaget driftsstøtte efter en national støtteordning vil de skulle anses som havende samme drivhusgasemissioner som fossil energi.

Ministeriet kan oplyse, at der ikke er et forbud mod at anvende støttede brændstoffer mod opfyldelse af transportmålene i VE III-direktivet. Dette er dog ikke ensbetydende med, at der, uden at inddrage andre lovgivningsmæssige forhold, kan anvendes støttede brændstoffer til opfyldelsen af forpligtelsen i drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen. EU's statsstøtteregler tilsiger, at overkompensation ikke må finde sted. Såfremt muligheden for overkompensation ikke reguleres andet steds, eksempelvis i udbudsbetingelserne for støtteordningerne, er der risiko for, at anvendelsen af støttede brændstoffer mod målene i § 3, stk. 2, vil kunne anses som overkompensation. Derudover vil de støttede brændstoffer kunne opnå en konkurrencefordel ift. brændstoffer, der ikke er støttede.

Ad nr. 5: Kun avanceret biogas fra transportsektoren bør kunne tælle med mod forpligtelser i bekendtgørelsen.

Dansk Industri, Brintbranchen, Crossbridge Energy, Everfuel, Landbrug & Fødevarer, DAKA og Hy24 udtrykker bekymring ved at lade biogas, der ikke anvendes i transportsektoren tælle med i forpligtelserne i transportsektoren. Crossbridge Energy spørger endvidere, om biogas injiceret i det danske gassystem, men som ikke fysisk er leveret til transportsektoren, kan medregnes som bidrag til søtransport og dermed ganges med en faktor 1,2.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet skal indledningsvist gøre opmærksom på, at muligheden for at lade biogas, der ikke anvendes i transportsektoren, tælle med mod forpligtelser i transportsektoren fremgår af VE III-direktivets artikel 25, stk. 2, litra b. Ministeriet kan endvidere oplyse, at bestemmelsen foreslås indført i national lovgivning for at sikre en omkostningseffektiv opfyldelse af forpligtelserne i VE III-direktivets transportartikler. Bekendtgørelsens § 3, stk. 2, omhandler dog kun avanceret biogas.

Ministeriet er opmærksom på risikoen for dobbelttælling, hvorfor man har indskrevet i drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsens § 3, stk. 5, at det er en forudsætning for anvendelse af muligheden, at der ikke samtidigt gøres krav på biogassen i andre sektorer eller af andre aktører.

Det fremgår endvidere af bekendtgørelsens § 3, stk. 5, at biogas leveret til gassystemet kan tælle med mod forpligtelser i transport. Ved transport forstås også søtransport, jf. § 2, nr. 13, i lov om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren



*m.v. Dette indebærer, at al avanceret biogas der leveres til søtransport kan ganges med en faktor 1,2, jf. § 3 a, stk. 1.***Ad nr. 6: Medtælling af flybrændstof.**

Brintbranchen havde helst set, at flybrændstof ikke kan tælle med, og spørger derudover ind til om flybrændstof er en del af både nævner og tæller.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet skal bemærke, at man ved implementeringen af transportbestemmelserne i VE III-direktivet har lagt vægt på at foretage implementeringen så omkostningseffektiv som muligt for erhvervslivet og private borgere. Ved at tillade, at brændstofleverandører kan leve op til kravet med VE-brændstoffer anvendt i luftfarten, øges mulighederne for at opfylde kravet der, hvor det er billigst muligt.

Ministeriet skal oplyse, at flybrændstof skal medregnes i både tæller og nævner, hvilket vil blive præciseret i håndbogens afsnit 2.4.

Ad nr. 7: Den maritime sektor bør kunne bidrage mod forpligtelsen i § 3, stk. 2, og luftfart bør kunne bidrage mod forpligtelserne i både § 3, stk. 1 og 2.

Hy24 foreslår, at den maritime sektor inkluderes i anvendelsesområdet for iblandingskravet i § 3, stk. 2, ligesom, at luftfart bør inkluderes i anvendelsesområdet for både § 3, stk. 1 og 2.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet skal oplyse, at det af den foreslåede § 3, stk. 2, kun er luftfart, der er undtaget for forpligtelsen. Den maritime sektor er således forpligtet til opfyldelse af iblandingskravet i § 3, stk. 2.

Årsagen til at luftfart er undtaget forpligtelsen i både § 3, stk. 1 og 2, skyldes, at disse forpligtelser hidrører fra ReFuelEU Aviation-forordningen, der er totalharmoniseret. En totalharmonisering indebærer, at de enkelte medlemsstater, som udgangspunkt, ikke kan fastsætte nationale krav til anvendelse af VE-brændstoffer i luftfarten.

Ministeriet skal bemærke, at implementeringen af VE III-direktivet flugter med regelsættet i ReFuelEU Aviation. Det betyder, at avancerede biobrændstoffer og PtX-brændstoffer anvendt i luftfarten kan bidrage til målopfyldelsen via kreditter, men ikke via krav.

Ad nr. 8: Dobbelttælling.

Crossbridge Energy stiller sig undrende overfor, at ikke alle beregningsregler i VE III-direktivet er medtaget i bekendtgørelsen, herunder dobbelttælling mod



forpligtelserne i bekendtgørelsens § 3, stk. 2, af brændstoffer på direktivets bilag IX, der omhandler 2. generations biobrændstoffer og avancerede biobrændstoffer.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet skal bemærke, at de omtalte beregningsregler er gældende for medlemsstaters indberetning til Kommissionen om opfyldelse af medlemsstaternes forpligtelser i henhold til VE III-direktivet.

Medlemsstaterne er ikke forpligtet til at lade virksomhederne i medlemsstaterne anvende de samme mertællingsregler, når virksomhederne skal opfylde deres forpligtelser i henhold til bekendtgørelsen.

Det bemærkes endvidere, at når ministeriet skal foretage indberetning til Kommissionen om Danmarks opfyldelse af VE III-direktivets transportbestemmelser vil alle mertællingsregler blive anvendt, herunder dobbelttælling mod målet i bekendtgørelsens § 3, stk. 2. Der vil derfor ikke være tale om en overimplementering ved ikke at lade virksomheder dobbelttælle i forhold til opfyldelse af forpligtelsen i § 3, stk. 2, jf. i øvrigt punkt 13.

Ad nr. 9: Anvendelsen af de biobrændstoffer, der findes på VE III-direktivets bilag IX, del B.

DAKA anfører, at Danmark har en relativ stor animalsk sektor, og at Danmark derfor bør anmode Kommissionen om tilladelse til forhøjelse af loftet på 1,7 pct. for anvendelse af råvarer på direktivets bilag IX, del B. **Crossbridge Energy** beder om, at det klargøres om begrænsningen for anvendelsen af de biobrændstoffer, der er på bilag IX, del B, også er gældende for luftfart og søtransport.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet skal bemærke, at det omhandlede loft på 1,7 pct. er gældende for biobrændstoffer fra bilag IX, del B, uanset om råvareren oprinder fra Danmark eller resten af verden. Det er derfor ikke tilstrækkeligt at basere en vurdering udelukkende på potentialet for råvaren i den enkelte medlemsstat, da en vurdering skal baseres på potentialet i hele verden. Det skal derudover bemærkes, at emnet ikke er et tema for denne høring, hvorfor spørgsmålet ikke kommenteres yderligere.

Ministeriet skal endvidere bemærke, at det fremgår af bekendtgørelsens § 3 a, stk. 5, at begrænsningen på 1,7 pct. er gældende for de biobrændstoffer, der produceres på basis af de råprodukter, der er opført i VE-direktivets, bilag IX, del B, og som er leveret med henblik på opfyldelse af kravet i § 3, stk. 1. Da kravet i § 3, stk. 1, ikke omfatter luftfart og søtransport, er disse to sektorer ikke omfattet af begrænsningen. Det bemærkes endvidere, at der ikke er en begrænsning for



anvendelsen af de biobrændstoffer, der er omfattet af VE III-direktivets bilag IX, del B, i ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen.

Ad nr. 10: Er et 7 pct. CO₂e-fortrængningskrav tilstrækkeligt?

Landbrug & Fødevarer anfører, at den danske implementering af VE III-direktivet fastholder de gældende CO₂-fortrængningssatser, hvormed der i 2030 skal opnås en 7 pct. CO₂e-fortrængning. Landbrug & Fødevarer ser derfor en risiko for, at Danmark ikke når sine mål, medmindre CO₂-fortrængningskravet forøges.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet er opmærksom på, at det kan forekomme, at der er en manko mellem det i bekendtgørelsen anførte CO₂e-fortrængningskrav på 7 pct. i 2030 og VE III-direktivets krav om et CO₂e-fortrængningskrav på 14,5 pct. Ministeriet kan oplyse, at mankoen hovedsageligt forventes indfriet med bidrag fra vedvarende elektricitet leveret til transportsektoren, som drives af det stigende antal elbiler og den vedvarende energiproduktion.

Ad nr. 11. Bøder.

Dansk Erhverv og Dansk industri beder om, at det tydeliggøres hvilke bøder virksomheder kan ifalde såfremt lovgivningen ikke overholdes.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet kan oplyse, at straf for overtrædelse af lovgivningen er fastsat dels i bekendtgørelsens § 36, dels i § 8 i lov om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v. Nævnte bestemmelser anfører, at overtrædelse af lovgivningen vil medføre bødestraf. Selve størrelsen af bøderne vil, i overensstemmelse med dansk retstradition, blive fastsat af domstolene. Der anvendes ikke administrative bøder i dette lovkompleks.

Ad nr. 12. ISAE 3000 standard

FSR Danske Revisorer anbefaler, at der i forbindelse med kravet om revisorerklæring efter ISAE 3000 udarbejdes en revisionsinstruks og konkret eksempel på en standarderklæring.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet skal takke for forslaget, der vil indgå i ministeriets fremadrettede overvejelser om en hensigtsmæssig administration af området.”



Ad nr. 13. Konvertering af krav på 5,5 og 1 pct. til 5,1 og 0,9 pct.

Arcadia har bedt om en redegørelse for beregningen af konverteringen af det kombineret krav om anvendelse af avancerede biobrændstoffer, biogas og PtX-brændstoffer på henholdsvis 5,5 og 1 pct. i 2030 i VE III-direktivets artikel 25 til det danske mindstekrav i bekendtgørelsens § 3, stk. 2, på henholdsvis 5,1 og 0,9 pct.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet kan oplyse, at med VE-direktivet skal Danmark påvise at vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og avancerede biobrændstoffer og biogas udgør mindst 5,5 pct. af energien leveret til transport i 2030. Heraf skal vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologiske oprindelse, udgøre mindst 1 pct.-point.

VE-direktivets procentsatser kan midlertidig ikke overføres en-til-en til et iblandingskrav, hvilket skyldes to faktorer:

1) procentsatserne i VE-direktivet er inklusiv dobbelttælling, hvorfor de reelle satser er 2,75 pct. og 0,5 pct., mens iblandingssatserne på 5,1 pct. og 0,9 pct. er før dobbelttælling. Dobbelttælling vil dog blive anvendt af ministeriet ved Danmarks indberetning til Kommissionen om opfyldelse af VE III-direktivets transportbestemmelser.

2) Iblandingskravet pålægges kun brændstofleverandørerne i vej, bane og søfart, men ved udregning af procentsatserne i VE-direktivet indgår energien leveret til hele transportsektoren, hvilket også inkluderer el leveret til hele transportsektoren samt brændstof leveret til luftfarten. Dette er inklusiv mertællinger. Derved skal iblandingskravet for brændstoffer leveret til vej, bane og søfart være højere for at opnå en andel på henholdsvis 5,5 og 1 pct. i henhold til VE-direktivets regneregler.

Ad nr. 14. Overførelse af reduktionsoverskud til næste år.

Crossbridge Energy anbefaler, at Danmark implementerer direktivet med en ordning, hvor det tillades at reduktionsoverskud fra et år, kan anvendes til at dække i det næstkommende år.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet kan oplyse, at der i den tidligere biobrændstoflov har været en lignende ordning som den anbefalede. Ordningen blev ophævet for få år siden uden at dette blev problematiseret af branchen, og ordningen er ikke senere blevet foreslået genindført. Der er derfor ikke fundet anledning til at genindføre det i CO₂e-fortrængningskravet, der medfører administrative byrder for både erhvervsliv og den statslige administration. Derudover er det ministeriets vurdering, at en sådan ordning ikke vil være relevant for kravet i bekendtgørelsens § 3, stk. 2, da der her er tale om ét årigt iblandingskrav.



Ad nr. 15: Forpligtelser i ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen bør fremgå af bekendtgørelsen.

Crossbridge Energy anbefaler, at det fremgår, at forpligtelserne til overholdelse af ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen fremgår af bekendtgørelsen.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet skal bemærke, at de forpligtelser, der er i henhold til de to nævnte forordninger alene reguleres i disse. EU-lovgivning tillader ikke, at forordninger implementeres i national ret, hvorfor målene ikke kan indføres i national lovgivning. Dog pålægges medlemsstater at fastsætte nationale sanktionsbestemmelser, hvilket er gjort i bekendtgørelsens § 36.

Ad nr. 16. Håndbogsbekendtgørelsen.

Der har kun været få kommentarer til håndbogen. Disse har primært været af positiv eller korrekturmæssig karakter.

Ministeriets bemærkninger:

I det ministeriet sætter pris på de positive bemærkninger, skal man oplyse, at man har foretaget de korrekturmæssige korrektioner.