

## Amalie Ravn Bruhn

---

**Sendt:** 23. april 2025 11:57  
**Til:** Energistyrelsens officielle postkasse  
**Cc:** Peter Willumsen; Carl Christian Poder Pedersen  
**Emne:** Høringssvar journalnummer 2025-2183

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Bemærkning til Drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen

De i BEK angivende krav til iblanding (§3 stk2) på 5,1 %, herunder 0,9 % som RFNBO, er umiddelbart ikke sammenlignelig med krav for iblanding jf. EU's direktiver. Fra EU direktiver skal andelen af avancerede biobrændstoffer og RFNBO være 5,5 % for hele transportsektoren, hvoraf RFNBO skal udgøre mindst 1 %.

På vegne af Arcadia eFuels anmoder jeg om at få fremsendt redegørelsen for konverteringen fra hhv. 5,5 og 1 % til 5,1 og 0,9 %.

Desuden, specifikt for lufttransporten skal andelen af RFNBO udgøre 0,7 % i 2030, (jf. REfuel eu forordningen). Jeg ønsker at gøre opmærksom på risiko for dobbelttælling når der ved §3 stk. 4 gives mulighed for at allokere besparelser til andre transportsektorer end luftfarten?

Kind regards



Palle Olsen  
Environmental and Compliance Manager  
Arcadia eFuels, Vordingborg  
+45 6176 3651



[Palle.olsen@Arcadiaefuels.com](mailto:Palle.olsen@Arcadiaefuels.com)



<https://www.arcadiaefuels.com/>

---

This communication, including attachments, is confidential, may be subject to legal privileges, and is intended for the sole use of the addressee. Any use, duplication, disclosure or dissemination of this communication, other than by the addressee, is prohibited. If you have received this communication in error, please notify the sender immediately and delete or destroy this communication and all copies. Arcadia eFuels uses your personal data to respond to legitimate interests and purposes, please refer to our data privacy policy. For more information. Please consider the environment before printing this mail.

Confidentiality Notice: The information contained in this e-mail and any attachments to it may be legally privileged and include confidential information intended only for the recipient(s) identified above. Please do not disclose all or any part of this email to any other person without the sender's permission. If you are not one of those intended recipients, you are hereby notified that any dissemination, distribution or copying of this e-mail or its attachments is strictly prohibited. If you have received this e-mail in error, please notify the sender of that fact by return e-mail and permanently delete the e-mail and any attachments to it immediately. Thank you.

Med venlig hilsen / Best regards

**Amalie Ravn Bruhn**

Studentermedhjælper  
Brint & Grønne Brændstoffer

Mobil / Cell +45 33 95 50 78  
E-mail [amrab@ens.dk](mailto:amrab@ens.dk)



**Energistyrelsen**

Danish Energy Agency - [www.ens.dk](http://www.ens.dk)

- part of The Ministry of Climate, Energy and Utilities

*Energistyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Du kan læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger på vores hjemmeside <https://ens.dk/privatlivs-og-cookiepolitik>*

## Amalie Ravn Bruhn

---

**Fra:** Christina Graaskov Ravn <CHGR@DI.DK>  
**Sendt:** 23. april 2025 10:57  
**Til:** Energistyrelsens officielle postkasse  
**Cc:** Peter Willumsen; Carl Christian Poder Pedersen  
**Emne:** DI høringssvar på VE-III på transport  
**Vedhæftede filer:** Høringssvar vedr. VE III - journalnr. 2025-2183.pdf

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Peter og Carl Christian

Jeg sender her DI's høringssvar på VE-III på transport.

Mvh. Christina

Med venlig hilsen

**Christina Graaskov Ravn**  
Energipolitik  
Sekretariatsleder, Bioenergy Denmark

(+45) 3377 3790  
(+45) 2811 1878 (Mobil)  
[chgr@di.dk](mailto:chgr@di.dk)  
[di.dk](http://di.dk)



**Dansk Industri**

Læs, hvordan DI behandler og beskytter  
persondata i **DI's Privatlivspolitik**

Til Energistyrelsen

Sendt på mail til [ens@ens.dk](mailto:ens@ens.dk) og med kopi til [pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk) og [cape@ens.dk](mailto:cape@ens.dk)

### **Høringssvar: Ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelse og håndbogsbekendtgørelse**

DI takker for muligheden for at kommentere på udkast til ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 1729 af 30. december 2024 om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v.) og håndbogsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 1730 af 30. december 2024 om håndbog om dokumentation for reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v.) i høring. DI har følgende bemærkninger.

DI støtter generelt den danske implementering af direktivet for vedvarende energi på transportområdet og direktivets hensigt med at skabe aftag af grønne brændstoffer. Direktivet definerer fælles minimumskrav til andelen af grønne brændstoffer i transportbranchen, hvilket vi anser for afgørende for at skabe det nødvendige incitament og et fundament for den grønne omstilling af samfundet, og et sikkert, selvforsynende Europa. DI støtter den nationale implementering af direktivet, da en overimplementering vil øge omkostningerne til erhvervslivet. I tillæg til minimumskrav på et niveau der gør en forskel, er også behovet for at definere tilhørende administrative bøder for ikke at overholde reglerne – ellers vil målopfyldelse de facto blive udskudt nogle år grundet manglende rettidig handling i markedet.

DI bemærker, at der allerede i dag er en betydelig produktion af biobrændstoffer i Danmark, som bidrager med drivhusgasreduktioner og understøtter omstillingen af transportsektoren. Samtidig bemærker DI, at Danmark har store potentialer for at udvikle en ny industri for produktion af grønne brændstoffer. Hertil spiller EU's ambition om iblandingskrav i forbruget en afgørende rolle for at kickstarte markedet for grønne brændstoffer af ikke biologisk oprindelse (RFNBO).

Kravet på 1,0% (RFNBO) bør understøttes med yderligere initiativer til produktion af grøn brint i Danmark, der skal danne grobund for investorsikkerhed og udvikling af den producerende industri. I den forbindelse bør der være opmærksomhed om, at der er et stort potentiale for grøn brint på, da der allerede er et stort forbrug af fossilt baseret hydrogen på raffinaderierne.

DI anbefaler derfor, at Energistyrelsen genbesøger muligheden for at indføre en trinvis indfasning af kravet til RFNBO frem mod 2030, som der også lægges op til fra EU's side i VE III direktivet, hvis dette kan ske uden at øge brændstofomkostningerne for transportbranchen.

### **Overfortolkning af EU's statsstøttere regler**

Derudover vurderes det som en overfortolkning af EU's statsstøttere regler, at finansielt støttede projekter ikke har mulighed for at levere på forpligtelserne som beskrevet i §3, da disse produkter anses for at have tilsvarende drivhusgasemissioner som deres fossile pendant.



Det besværliggør muligheden for at danske projekter kan levere på forpligtelserne samtidig med, at det sætter den grønne erhvervsudvikling i Danmark i en særdeles uhensigtsmæssig situation i konkurrence med virksomheder, som fra potentielt driftsstøttede projekter kan levere på krav i Danmark og derved kvæle både nuværende og kommende projekter.

**Biogas til opfyldelse af VE-mål**

Det fremgår af bekendtgørelsen, at i år 2030 kan al biogas, som er ledt på gasnettet medregnes som transportbrændstoffer. Danmark har en stor produktion af biogas, og DI bemærker, at det er vigtigt, at der ikke sker dobbelttælling i den forbindelse.

Vi står til rådighed, såfremt I måtte have spørgsmål.

Med venlig hilsen

Christina Graaskov Ravn  
Chefkonsulent

## Amalie Ravn Bruhn

---

**Fra:** Line Lund Hebbelstrup <llh@europeanenergy.com>  
**Sendt:** 23. april 2025 10:16  
**Til:** Energistyrelsens officielle postkasse  
**Cc:** Peter Willumsen; Carl Christian Poder Pedersen  
**Emne:** j nr. 2025-2183  
**Vedhæftede filer:** Cost Impact Calculation of Draft Executive Order, Rambøll.pdf; Høringssvar j.nr. 2025-2183, European Energy.pdf

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

På vegne af European Energy fremsender jeg hermed høringssvar på j.nr. 2025-2183.

Skulle vedlagte give anledning til spørgsmål, står vi til rådighed.

Best regards,



**Line Lund Hebbelstrup**  
**Regulatory Affairs Manager**  
Communications  
+45 53 62 58 79  
[llh@europeanenergy.com](mailto:llh@europeanenergy.com)  
[www.europeanenergy.com](http://www.europeanenergy.com)

### The Power of Tomorrow, Today

European Energy A/S · Gyngemose Parkvej 50 · 2860 Søborg · Denmark · Reg no: 18351331

This e-mail message including any attachments is for the sole use of the intended recipient(s) and may contain privileged or confidential information. Any unauthorized review, use, disclosure or distribution is prohibited. If you are not the intended recipient, please immediately contact the sender by reply e-mail, delete the original message, and destroy all copies thereof. The present communication, including any attachment thereto, shall not be considered any contractual proposal and/or acceptance of offer, nor waiver neither recognizance of rights, debts and/or credits. The content of this email shall not be binding and no pre-contractual liability shall derive to the sender, unless a subsequent agreement is executed between the sender and the recipient through their respective authorized representatives.

Hydrogen  $H_2$

**RAMBOLL**

Bright ideas.  
Sustainable change.

# Cost Impact Calculation

Brintbranchen

April 2025

$H_2$  **HYDROGEN POWER**  
CLEAN ENERGY OF THE FUTURE



# A 5% blending target would have transformative impact, significantly increasing demand for electrolysis capacity in DK

**Numerator<sup>1</sup>:** Energy content from RFNBO in transport  
**Denominator:** Final energy consumption in transport

**Base-scenario:** Green H<sub>2</sub> to transport (incl. refineries and road)

**Numerator:** Minimum total energy content of RFNBO in road transport, RFBNBO in refineries, and RFNBO in aviation)

**Denominator:** Final energy consumption in transport excluding aviation and maritime

**Sub-scenario 1:** Green H<sub>2</sub> to transport (incl. aviation)

**Numerator:** Minimum total energy content of RFNBO in road transport, RFBNBO in refineries, and RFNBO in aviation)

**Denominator:** Final energy consumption in transport excluding maritime

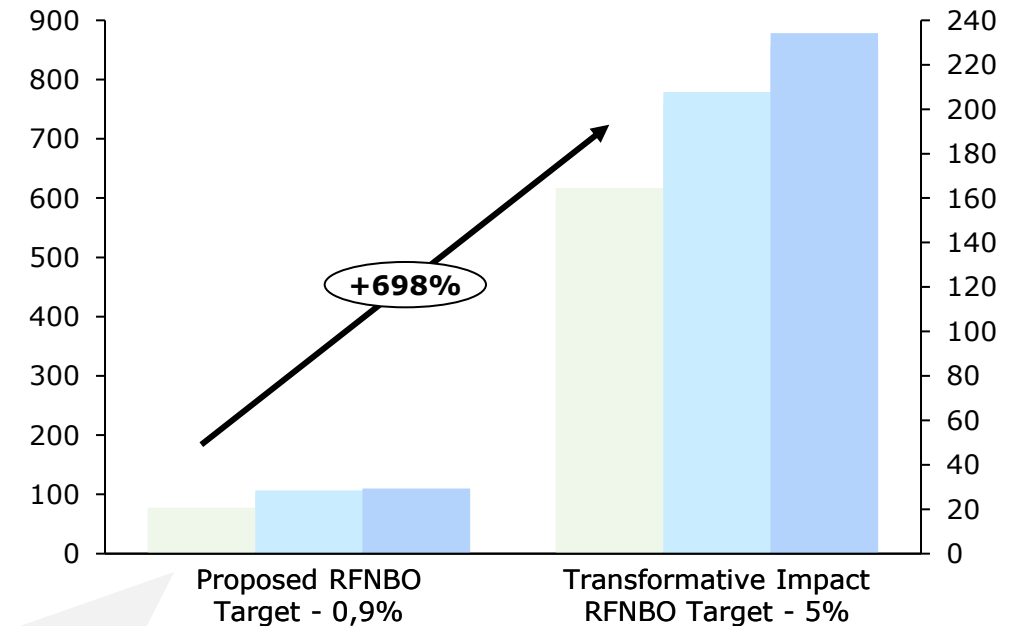
**Sub-scenario 2:** Green H<sub>2</sub> to transport (incl. aviation + maritime)

**Numerator:** Minimum total energy content of RFNBO in road transport, RFBNBO in refineries, RFNBO in aviation, and RFNBO in maritime)

**Denominator:** Final energy consumption in transport

Required electrolysis capacity in MW

Required H<sub>2</sub> (t/day)



Note that aviation has been excluded from the proposed targets (0,9% RFNBO) calculation for the base-scenario in the numerator as aviation is excluded from current target in the proposed Executive Order

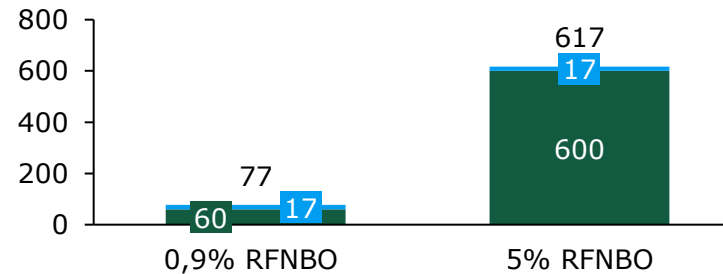
# Both RFNBO blending targets would promote significantly more H<sub>2</sub> demand in DK than ReFuel EU aviation & FuelEU Maritime

**Base-scenario:** Green H<sub>2</sub> to transport (incl. refineries and road)

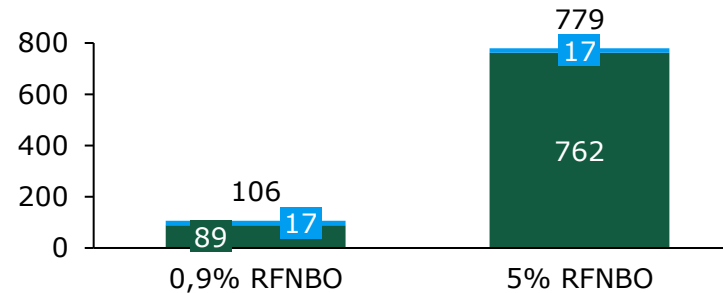
**Sub-scenario 1:** Green H<sub>2</sub> to transport (incl. aviation)

**Sub-scenario 2:** Green H<sub>2</sub> to transport (incl. aviation and maritime)

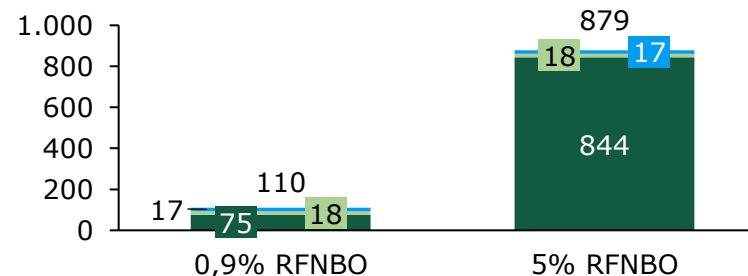
Required electrolysis capacity in MW



■ Electrolysis capacity required for ReFuelEU Aviation  
■ Electrolysis capacity required to meet Danish targets



■ Electrolysis capacity required for ReFuelEU Aviation  
■ Electrolysis capacity required to meet Danish targets



■ Electrolysis capacity required for ReFuelEU Aviation  
■ Electrolysis capacity required for FuelEU Maritime  
■ Electrolysis capacity required to meet Danish targets

# Expected negligible price increase from a 5% RFNBO target, assuming costs spread evenly across all fuels sold in DK

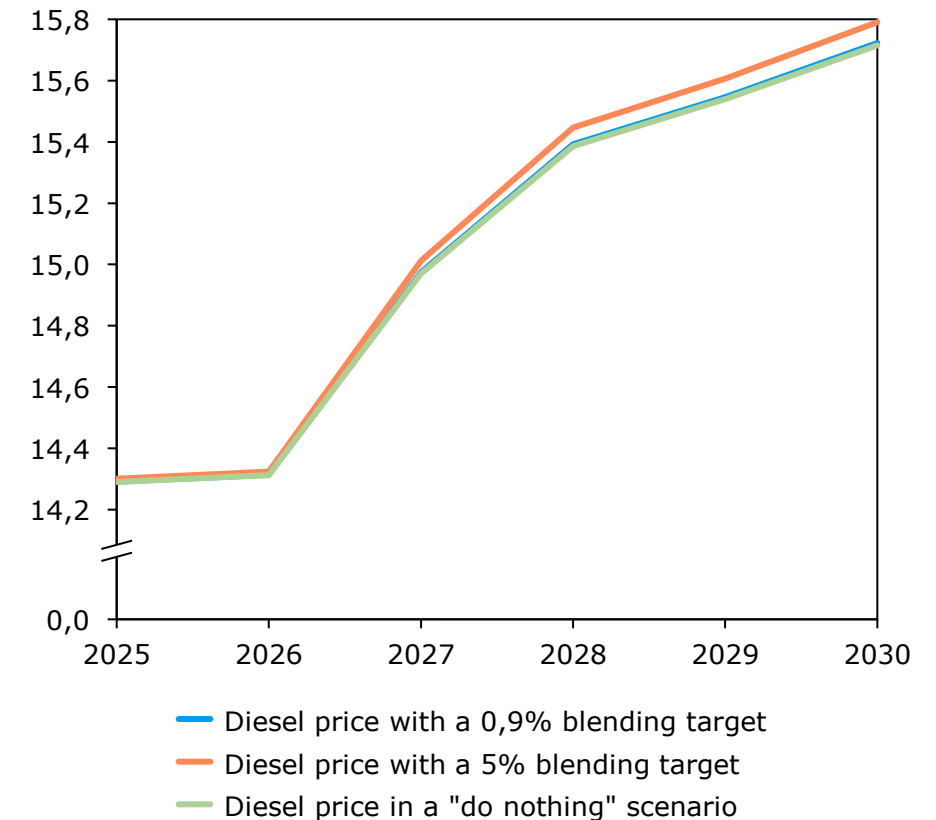
## Assumptions:

- To calculate the expected cost increase for refineries in DK, under the proposed 0,9% RFNBO blending target and a transformative impact 5% RFNBO blending target, several assumptions were made:
  - Hydrogen demand for refineries was estimated to be between 0,005-0,01 kg H<sub>2</sub>/kg fuel produced, *based on Ramboll's industry insights*
  - Green hydrogen is likely to have a production cost between 5-9 EUR/kg H<sub>2</sub> in 2030 (37,25-67,05 DKK/kg H<sub>2</sub>), *based on Ramboll's industry insights and project experience*
  - In a "do-nothing" scenario without any RFNBO target in 2030, the price increase was calculated as the diesel price today with added EU-ETS prices included
  - All expected price increases for utilizing green hydrogen in refineries is expected to be shared equally across all produced fuels
  - Results were averaged out for both the low and high hydrogen demand scenarios

## Results:

- Expected price difference in 2030 with a:
  - 0.9% RFNBO blending target is: **0,0076 DKK/L diesel**
  - 5% RFNBO blending target is: **0,075 DKK /L diesel**
- A 5% RFNBO blending target will lead to a price increase of 0,48% on the price of diesel compared to a "do nothing scenario", while a target of 0,9% will lead to a 0,048% price increase

Diesel Price (DKK/L diesel)



# Expected negligible price increase from a 5% RFNBO target, assuming costs spread evenly across all fuels sold in DK

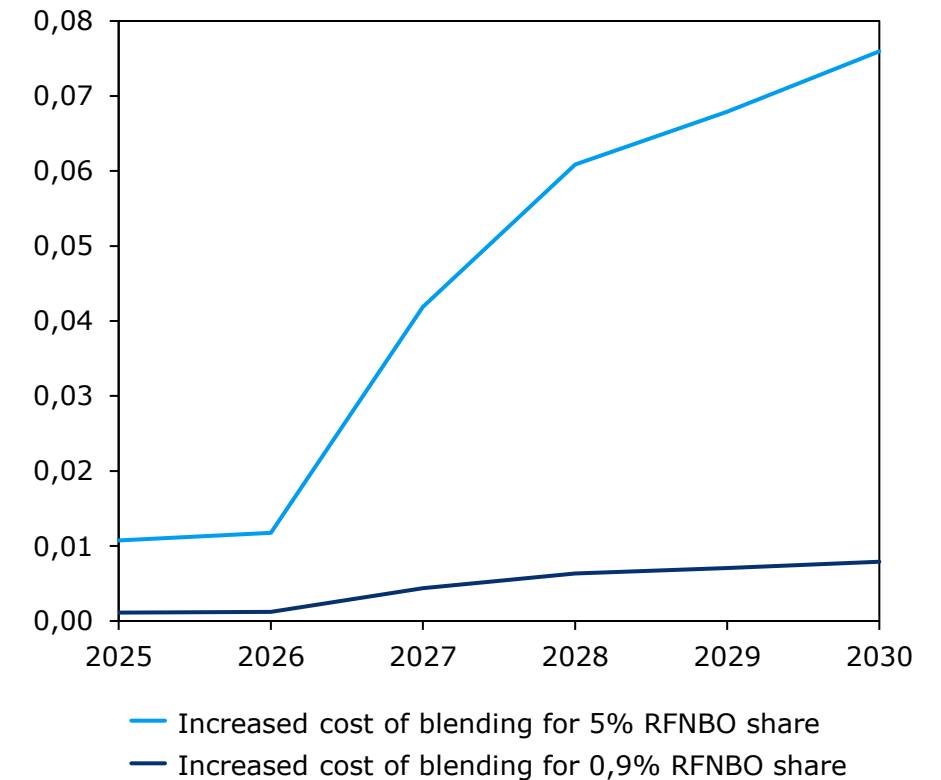
## Assumptions:

- To calculate the expected cost increase for refineries in DK, under the proposed 0,9% RFNBO blending target and a transformative impact 5% blending target, several assumptions were made:
  - Hydrogen demand for refineries was estimated to be between 0,005-0,01 kg H<sub>2</sub>/kg fuel produced, *based on Ramboll's industry insights*
  - Green hydrogen is likely to have a production cost between 5-9 EUR/kg H<sub>2</sub> in 2030 (37,25-67,05 DKK/kg H<sub>2</sub>), *based on Ramboll's industry insights and project experience*
  - In a "do-nothing" scenario without any RFNBO target in 2030, the price increase was calculated as the diesel price today with added EU-ETS prices included
  - All expected price increases for utilizing green hydrogen in refineries is expected to be shared equally across all produced fuels
  - Results were averaged out for both the low and high hydrogen demand scenarios

## Results:

- Expected price difference in 2030 with a:
  - 0.9% RFNBO blending target is: **0,0076 DKK/L diesel**
  - 5% RFNBO blending target is: **0,075 DKK /L diesel**
- A 5% RFNBO blending target will lead to a price increase of 0,48% on the price of diesel compared to a "do nothing scenario", while a target of 0,9% will lead to a 0,048% price increase

Price increase (DKK/L diesel)



Bright  
ideas.  
Sustainable  
change.





Energistyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

European Energy A/S  
Gyngemose Parkvej 50  
2860 Søborg  
+45 8870 8216  
info@europeanenergy.dk  
www.europeanenergy.com

22 April 2025

## Høringssvar j.nr. 2025-2183

European Energy takker for muligheden for at komme med bemærkninger til udkastet til ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen, som blandt andet gennemfører dele af VE III-direktivet vedr. CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav og iblandningskrav i transportsektoren.

For en virksomhed som European Energy er der tale om et vigtigt direktiv, som er med til at forme udviklingen indenfor produktion af grønne brændstoffer. Dermed er der også tale om en central regulatorisk ramme for at sikre, at Danmark som land kan indfri danske såvel som europæiske klimamål.

Helt overordnet er vi i European Energy principielt uenige i præmissen for implementering af direktivet. Vi mener, at Danmark ikke lever op til sine forpligtelser eller ansvar som foregangsland, hvis der indføres en minimumsimplicitering uden trappemodell. Herudover mener vi ikke, der er grundlag for at fortolke statsstøttereglerne, som ministeriet lægger op til. Det skyldes, at Europa Kommissionen flere steder henviser til, at medlemslandene kan anvende statsstøttemekanismer til netop at indfri klima- og energimålsætninger. Grundlæggende er det vores forståelse, at det danske udkast til bekendtgørelse ikke lever op til selve hensigten i direktivet.

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

#### **TIL §3, VEDR. KRAV OM BL.A. VEDVARENDE BRÆNDSTOFFER, DER IKKE ER AF BIOLOGISK OPRINDELSE ('RFNBO'), OG VEDVARENDE BRINT SOM MELLEMPRODUKT.**

VE III-direktivet udstikker et krav for transportsektoren om, at der i 2030 anvendes 5,5 pct. RFNBO- og biobrændstoffer, hvoraf minimum 1 pct. skal være RFNBO-brændstoffer. Ministeriet lægger i *Stk. 2* op til målkrav på 5,1 pct. RFNBO- og biobrændstoffer til transport, hvoraf 0,9 pct. skal være RFNBO-brændstoffer.

Den implementering, ministeriet lægger op til, besværliggør vejen for Danmarks 2030-mål om at blive nettoeksportør af grøn energi. Da brændstoffer produceret ved hjælp af indirekte elektrificering også tæller med i målbefrielsen. Med implementeringen bidrager

man ikke til at skabe efterspørgsel. Tværtimod risikerer man at bremse udviklingen af danskproducerede, grønne brændstoffer, som ellers vil være til gavn for udviklingen af dansk erhvervsliv, skabe arbejdspladser og tiltrække investeringer.

## OVERORDNEDE KOMMENTARER

*Danmarks forpligtelser – EU og danske målsætninger.*

Bekendtgørelsens ambitionsniveau går samtidig imod tidligere danske udmeldinger for området og strider også mod selve hensigten i direktivet.

Herunder følger eksempler på dette:

**D. 30. september 2021** fremlagde regeringen for første gang sagen i et grund-og nærhedsnotat for Europaudvalget for at opnå forhandlingsmandat på de kommende forhandlinger i Rådet på VE III. Heri fremgår regeringens holdning og oplæg til forhandlingsmandat, at man *”støtter desuden en styrket indsats for at fremme af bæredygtige VE-brændstoffer (herunder RFNBO’er) med høj CO<sub>2</sub>-fortrængning*”. På daværende tidspunkt lå Kommissionens forslag på et anvendelseskrav for RFNBO’s i transportsektoren på 2,6 pct. i 2030.

Som en del af Danmarks Nationale Energi- og Klimahandlingsplan 2021-2030 (NECP) har Danmark officielt **d. 1. juli 2024** meldt ind til Europa Kommissionen, at *”Danmark har med vores virksomheder, teknologier og viden en mulighed for og en forpligtelse til at fremme udbredelsen af grønne løsninger i EU og globalt. Regeringen vil arbejde for et ambitiøst 2040-klimamål i EU”*. Herudover har man tilføjet under Afsnit 4.7 En grønnere transport, at *”regeringen vil (...) gøre det muligt at etablere en grøn indenrigsrute i 2025 og senest i 2030 fuld grøn indenrigsflyvning finansieret af passagerafgiften samt **øge tempoet i omstillingen af den tunge transport samt søfart og luftfart bl.a. ved at fremme elektrificering og grønne brændstoffer.**”*

Det kommer efter, at Europa Kommissionen i sine anbefalinger fra tidligere indmeldte NECP’er giver anbefaling 6, hvor Danmark bliver bedt om at *”[c]onfirm that the projections included in the plan are contributing to the binding level for RFNBO in industry by 2030 respectively. Include the sub-target for advanced biofuels and renewable fuels of non-biological origin (RFNBOs), in transport by 2030.”* Dog kommenterer Danmark ikke direkte på anbefaling 6, hvilket vi anser som problematisk, da netop punktmålet er et vigtigt parameter for at sikre den ønskede udvikling.

Desuden står der anført i VE-Direktivet under Artikel 25, 1, at *”Medlemsstater med søhavne skal bestræbe sig på at sikre, at andelen af vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, i 2030 udgør mindst 1,2 % af den samlede mængde energi, der leveres til søtransportsektoren.”*

I Danmark stod Det Blå Danmark ifølge de seneste tal fra Søfartsstyrelsens rapport, december 2024 for 39,5 % af den samlede direkte og indirekte eksport i 2022, og med 64 erhvervshavne er det svært at argumentere for, at hensigten fra ovenstående artikel ikke bør medtages i den danske implementering af direktivet. At det anføres i NECP'en fra 2024, at ”*[u]dvidelsesoptionerne i FuelEU Maritime og ReFuelEU Aviation vil ikke anvendes*”, er svært at forstå set ud fra et markedsudviklingsperspektiv.

Det vil efter vores vurdering betyde, at Danmark ikke lever op til de forpligtelser, som den danske regering selv har opsat. Men samtidig vil det medføre, at Danmark ikke lever op til hensigten opsat i den regulatoriske ramme fra Europa Kommissionen. Derfor er det bekymrende, at Danmark, som profileret foregangsland lægger op til en minimumsimplicitering. I værste tilfælde vil Danmarks uambitiøse implementering kunne skabe præcedens for andre medlemslande, da Danmark i det europæiske forhandlingsrum typisk har stået for en ambitiøs energi- og klimapolitik.

#### *Ambitiøs implementering understøtter udviklingen af transportsektoren*

En ambitiøs implementering af VE III-direktivet giver mulighed for at styrke dansk erhvervsliv og styrke Danmarks og EU's forsyningssikkerhed. Herudover er det vores klare vurdering, at særligt produktionen af grønne brændstoffer til skibsfarten har potentiale til at være et marked, hvor Danmark har en enestående mulighed for at profilere sig stærkt til gavn for tiltrækning af investeringer. Til eksempel har Danmark indgået et joint-venture med japanske Mitsui & Co efter at have iværksat etableringen af Kassø Power-to-X-anlægget.

Den tunge transportsektor er det vigtigste aftagermarked i Danmark, idet vi ikke har et stort industrielt forbrug af brint. Dog vil der i Danmark være et marked for grønne versioner af metanol, som kan erstatte den fossile metanol i produktionen af plast i medicinalindustrien og kemikalier foruden anvendelsespotentialet i den tunge transport. For produkter skabt ved indirekte elektrificering, såsom brint og metanol, gælder det, at det er et marked, som i dag er ikkeeksisterende og derfor er afhængig af politiske rammevilkår og incitamenter for at komme i gang. Hvis både transport- og industrisektoren skal kunne købe RFNBO-kompatible brændstoffer i 2030, så kræver det, at producenter træffer investeringsbeslutninger hurtigst muligt.

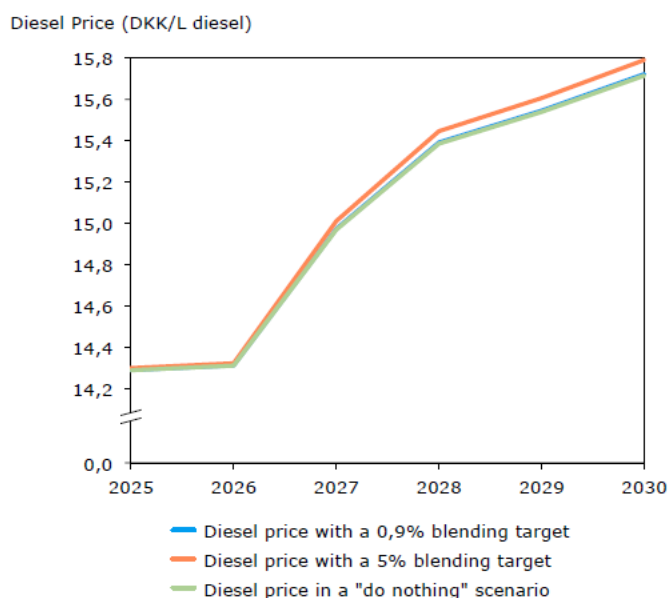
#### *Om meromkostninger og fokuseret implementering*

I European Energy støtter vi op om, at vi bruger den grønne strøm effektivt. Derfor mener vi, at produktionen af grønne brændstoffer bør fokuseres mod den tungeste del af transportsektoren, såsom den maritime og luftbårne. Vi mener derfor, at det vil være mest omkostningseffektivt, at vejtransporten bør elektrificeres fremfor at skulle omstilles til at køre på grønne brændstoffer. Det er samtidig i denne del af transportsektoren, vi ser nogle af de største bekymringer for meromkostninger i forbindelse med en ambitiøs implementering af RFNBO-målene. Frem for at sænke den samlede ambition for at imødekomme bekymringerne hos den del af transportsektoren, der forventes at blive elektrificeret indenfor de kommende år, vil vi anbefale en anden strategi.

Vi mener, at en ambitiøs og fokuseret implementering er den rigtige vej at gå. Det kan gøres ved at tage udgangspunkt i Artikel 25, 1, som henviser til et anbefalet mål i søfarten på 1,2 pct. RFNBO i 2030. På den måde, vil man kunne argumentere for, at man målretter sin implementering mod søfarten, uden at pålægge eksempelvis vejtransporten meromkostninger.

I forhold til de forventede meromkostninger ved efterlevelsen af 1 pct. målet vil vi anføre, at argumentet om uhensigtsmæssige meromkostninger for transportsektoren ikke stemmer overens med andre eksterne beregninger. Brintbranchen har tidligere konkluderet, at meromkostningen for at indfri målet, vil være under 1 øre per liter diesel. Det vil betyde, at et projekt vil kunne muliggøre indfrielsen af målet om 1 pct., uden at der vil være en væsentlig prisforskel for slutforbrugeren. Herudover har Rambøll lavet en analyse af meromkostningerne, hvor det konkluderes, at meromkostningerne ved et ambitionsmål på 5 pct. er minimale. Se figur herunder (hele analysen fra Rambøll er vedlagt).

Vi mener derfor ikke, man med rimelighed kan henvise til meromkostninger som grund til de lave ambitioner. Tværtimod bør de minimale meromkostninger for et højt ambitionsniveau sammenholdt med eksport- og investeringspotentialer være et godt argument for en ambitiøs implementering.



#### *En sikker vej til målopfyldelse gennem en trappemodel*

For at sikre en sandsynliggørelse af målopfyldelse vil vi anbefale, at man anvender en trappemodel frem mod deadline for indfrielsen i 2030. Det vil flugte med metoden anvendt i andre EU-lande, såsom Tyskland, Tjekkiet og Finland. En sådan metode vil understøtte en udvikling af markedet og samtidig give investeringssikkerhed for producenter.

Som det fremstår i ministeriets fremlagte forslag, er det usikkert, hvordan man vil sandsynliggøre, at der findes en produktion, der kan indfri målsætningen i 2030. Desuden kan et scenarie uden en trappemodel betyde, at flere allerede igangsatte projekter ender med at stå stille frem mod 2030. Herudover finder vi også grund til at anfægte den

manglende plan efter år 2030. For at kunne skabe investeringsvillighed og sikre en markedsudvikling, er der brug for en præcisering af, hvordan man forholder sig regulatorisk efter 2030. Investeringsbeslutninger træffes som bekendt med et længere sigte end 2030, og derfor er det uhensigtsmæssigt med et punktmål i 2030. Som det fremgår af ministeriets udkast til bekendtgørelse, er der uklarhed om, hvorvidt man forventer at hele indfrielsen skal ske i 2030, for derefter at blive droppet. Uklarheden skaber en uhensigtsmæssig usikkerhed.

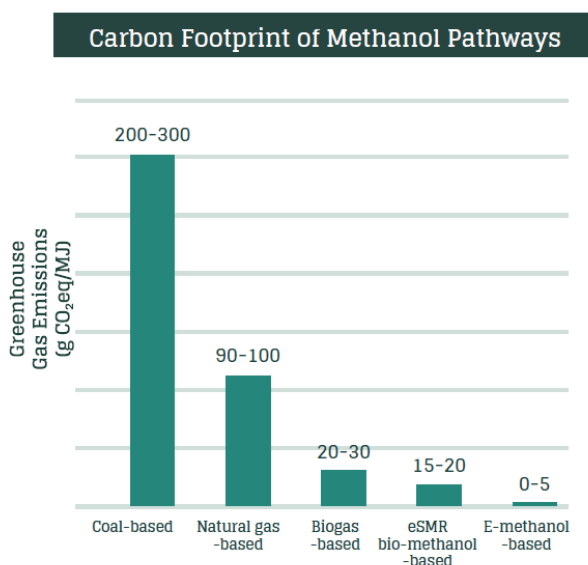
### TIL §3A, STK. 4, FORTOLKNING AF STATSSTØTTEREGLER

Vi forholder os uforstående overfor fortolkningen af statsstøttere reglerne i forslaget. Det er European Energys vurdering, at den aktuelle fortolkning vil stride imod de takter, vi ser anført i de regulatoriske og politiske linjer fra Europa Kommissionen. Desuden er det overraskende, at Danmark anlægger en anden fortolkning, der varierer så fundamentalt fra de andre EU-lande.

Efter vores overbevisning flugter den danske fortolkning ikke med flere retningslinjer udstukket fra Europa Kommissionen.

Ydermere anføres det i *Stk. 4. "Til brug for opfyldelse af forpligtelsen i § 3, stk. 2, anses støttet avancerede biobrændstof, støttet vedvarende brændstof, der ikke er af biologisk oprindelse, og støttet vedvarende brint som mellemprodukt, jf. § 2, stk. 1, nr. 25, som havende samme drivhusgasemissioner som fossilt energi."*

Denne fortolkning vil være skadelig for udviklingen af et marked af danskproducerede, grønne brændstoffer. Herudover er det **groft misvisende**. Tager vi udgangspunkt i metanol som eksempel, så har Methanol Institute lavet en udregning af de forskellige varianter emissionsaftryk<sup>1</sup>. Se figur overfor:



<sup>1</sup> [CARBON-FOOTPRINT-OF-METHANOL-PAPER\\_1-31-22.pdf](#)

Vi har herunder fremført eksempler på, hvorfor, vi mener, den danske fortolkning af statsstøttere reglerne er forkert.

*Guidance on the Directive (EU) 2018/2001 on the promotion of energy from renewable sources, as amended by Directive (EU) 2023/2413 – on RFNBOs*, som blev publiceret i september 2024 med det formål at guide medlemslande i implementeringen af VEIII-direktivet – og denne med specifikt fokus på RFNBO-kravene. Her fremgår det, at:

*“The RFNBO target included in Article 22a of the revised RED applies to Member States, meaning that it is the responsibility of Member States to ensure that the contribution of RFNBOs reaches the target. This is clear from the text of Article 22a and it is motivated by the two following reasons: first, there is no market for RFNBOs today, because there is limited production of RFNBOs and they are still relatively expensive compared to fossil-based equivalents. Consequently, regulatory incentives at Union and national level are needed to make RFNBOs available to industry and to promote the creation of a market for these products. (...) **Quotas that are not backed by adequate regulatory measures and State-aid compliant support mechanisms to compensate for the cost difference between RFNBOs and fossil-based fuels could lead to carbon leakage and additional intra-EU or extra EU imports of products produced with fossil-based hydrogen.**”*

Herudover nævnes produktion af RFNBO eksplicit i udkastet til den nye ramme for statsstøtte (CISAF), som Europa-Kommissionen sendte i høring d. 11. marts med forventet implementering i Q2 2025.

Endelig har vi været i dialog med Europa Kommissionen, som henviser til en vejledning i, hvordan Kommissionen vil vurdere foreneligheden af miljøbeskyttelses-, herunder klimabeskyttelses-, og energistøtteforanstaltninger, der er omfattet af anmeldelsespligten i traktatens artikel 107, stk. 3, litra c). Her fremgår det, at

*“The new guidelines, applicable as from January 2022, create a flexible, fit-for-purpose enabling framework to help **Member States provide the necessary support to reach the Green Deal objectives in a targeted and cost-effective manner. The rules involve an alignment with the important EU’s objectives and targets set out in the European Green Deal** and with other recent regulatory changes in the energy and environmental areas and will cater for the increased importance of climate protection. They include sections on energy efficiency measures, aid for clean mobility, infrastructure, circular economy, pollution reduction, protection and restoration of biodiversity, as well as measures to **ensure security of energy supply**, subject to certain conditions.”*

Vi vil derfor anbefale, at ministeriet genbesøger sin fortolkning, så den flugter med hensigten og understøtter udviklingen af danskproducerede grønne brændstoffer. Alternativt risikeres der at blive skabt en model, hvor danske produkter vil konkurrere på ulige vilkår med produkter fra andre EU-lande.

## EUROPEAN ENERGYS AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER

Den implementering, som ministeriet lægger op til i bekendtgørelsen, vil efter vores vurdering have potentiale til at gøre skade på markedsudviklingen af produktionen af grønne brændstoffer i Danmark. Samtidig vil man som en afledt konsekvens også bremse investeringsvilligheden for at udbygge vedvarende energi på land og til havs. I sidste ende, vil det kunne bremse selve omstillingen af Danmarks energiforsyning, og derfor også påvirke forsyningssikkerheden og bremse forretningsudviklingen af Danmarks stolte energiindustri.

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål, står European Energy til rådighed for en videre dialog.

Kind regards,

Line Lund Hebbelstrup  
Regulatory Affairs Manager, PtX  
European Energy

## Amalie Ravn Bruhn

---

**Fra:** Nanna Skovgaard Mortensen <nasm@danskerhverv.dk>  
**Sendt:** 23. april 2025 10:14  
**Til:** Energistyrelsens officielle postkasse  
**Cc:** Peter Willumsen; Carl Christian Poder Pedersen; Dansk Erhverv (høring)  
**Emne:** Høring over ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen (journalnummer 2025-2183)  
**Vedhæftede filer:** Dansk Erhverv høringssvar til ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen (journalnummer 2025-2183).pdf

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Energistyrelsen

Vedhæftet er Dansk Erhvervs høringssvar til ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen (journalnummer 2025-2183).

Vi takker for udsættelsen til i dag kl. 11.

Med venlig hilsen

Nanna Skovgaard Mortensen  
Politisk konsulent

M.: +4541870862  
T.: +4533746078  
[NASM@DANSKERHVERV.DK](mailto:NASM@DANSKERHVERV.DK)



---

**Fra:** Peter Willumsen <[pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk)>

**Sendt:** 25. marts 2025 16:50

**Emne:** Ekstern: Høring over ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen

Du får ikke ofte mails fra [pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk). [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Kære høringspart

Vedhæftet fremsendes høring over ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen med høringsfrist den 22. april 2025.

Se venligst vedhæftede høringsbrev for nærmere.

Link til høringsportalen: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/69803>

Med venlig hilsen / Best regards

Peter Willumsen



Specialkonsulent  
Brint & Grønne Brændstoffer

Mobil / Cell +45 20 15 63 98  
E-mail [pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk)



**Energistyrelsen**

Danish Energy Agency - [www.ens.dk](http://www.ens.dk)

- part of The Ministry of Climate, Energy and Utilities

*Energistyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Du kan læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger på vores hjemmeside <https://ens.dk/om-os/energistyrelsens-behandling-af-personoplysninger>*

Energistyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

Journalnummer: 2025 – 2183

Den 22. april 2025

## **Høringssvar til udkast til ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen**

Dansk Erhverv takker for muligheden for at afgive høringssvar til udkast til ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 1729 af 30. december 2024 om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v.) og håndbogsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 1730 af 30. december 2024 om håndbog om dokumentation for reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v.). Bekendtgørelserne gennemfører bl.a. dele af VEIII-direktivet.

Dansk Erhverv støtter generelt varmt op om VEIII-direktivets mål om udbygning af vedvarende energi, og Dansk Erhverv anbefaler derfor en ambitiøs tilgang til implementering af direktivet i Danmark.

Dansk Erhverv finder det beklageligt, at ambitionsniveauet i bekendtgørelsen om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v. (drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen) ikke er højere, og at VEIII-direktivet ikke i større omfang bliver brugt til at øge efterspørgslen efter Power-to-X (PtX) og grøn brint i Danmark. Det er især beklageligt, da Danmark har en PtX-strategi om at have 4-6 GW i drift i 2030.

Derudover udmeldte regeringen i februar 2025, at den er villig til at understøtte udbygning af første del af en dansk brintinfrastruktur med formålet om at levere danskproduceret grøn brint til Tyskland. En uambitiøs dansk implementering af VEIII-direktivet sender et forkert signal til Tyskland, som forventes at skulle være den største aftager af dansk grøn energi, herunder brint. Danmark bør derfor være et grønt foregangsland, når det kommer til implementeringen af VEIII.

I forlængelse af ovenstående vil Dansk Erhverv pointere, at danske PtX-projekter risikerer at blive stillet dårligere end andre europæiske projekter, når der med drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen vælges en forsigtig og anden fortolkning af konkurrenceregler end andre EU-lande. Dette virker modstridende med regeringens andre udmeldinger på området.

### Specifikke bemærkninger til drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen

Dansk Erhverv gør opmærksom på, at der med den valgte tilgang om minimumsimplicitering af 1 pct-kravet til RFNBO-brændstoffer ikke genereres yderligere efterspørgsel efter grøn brint/RFNBO-brændstoffer, hvilket er beklageligt. Krav om anvendelse af RFNBO-brændstoffer har potentiale til at

drive en udvikling indenfor grønne teknologier og ekspertise, hvilket er et område med stort eksport-potentiale og dertilhørende CO2-reduktioner.

Det bør desuden gøres tydeligt, hvilke bøder der medfølger, hvis der ikke leves op til iblandingskravet.

Dansk Erhverv vil endvidere gøre opmærksom på, at andre lande har valgt at implementere VEIII-direktivets målsætninger på dette område via en trappemodel frem mod 2030. Brugen af en trappemodel vil også i Danmark være hensigtsmæssigt, idet relevante aktører i så fald løbende vil skulle forholde sig til kravene og dermed ikke risikerer at skulle overstige en høj tærskel i 2030. Ydermere vil det skubbe til hastigheden af omstillingen mod grønne brændsler og dermed fastholde en konkurrenceligestilling mellem danske og andre europæiske PtX- og grønne brintproducenter. Lande som Finland, Tyskland og Tjekkiet har f.eks. implementeret trappemodellen.

Det fremgår af §3a, stk. 4, at statsstøttede projekter ekskluderes fra at tælle med i målopfyldelsen. Dansk Erhverv påpeger, at eksklusionen er uhensigtsmæssig og skaber en risiko for, at målsætningen ikke opnås. Hvis det er EU-Kommissionens tilgang, at statsstøttede projekter ikke skal tælle med, vil det være meget problematisk for projekterne på europæisk niveau, som i forvejen er støttet af EU's egne puljer – det kan f.eks. være Brintbanken eller Innovationsfonden. Det vil endvidere ikke stemme overens med anden praksis for fx målsætninger om VE-udbygning, hvor statsstøttede havvindprojekter tælles med.

#### Bemærkninger til håndbogsbekendtgørelsen

Dansk Erhverv finder det positivt, at der er udarbejdet en håndbog, som giver vejledning til berørte virksomheder og har ikke yderligere bemærkninger hertil.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål, står Dansk Erhverv til rådighed for uddybning.

Med venlig hilsen,

**Nanna Skovgaard Mortensen**

Politisk konsulent

## Amalie Ravn Bruhn

---

**Fra:** Nicolaj Bruun Rasmussen <nr@everfuel.com>  
**Sendt:** 22. april 2025 23:10  
**Til:** Energistyrelsens officielle postkasse  
**Cc:** Carl Christian Poder Pedersen; Peter Willumsen  
**Emne:** Høringssvar vedrørende journal nummer 2025-2183  
**Vedhæftede filer:** Everfuel - Høringssvar VE III direktivet april 2025.pdf

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Att. Energistyrelsen,

Vi håber I har haft en god påsketid.

Everfuel takker for muligheden for at fremsende høringssvar til den foreslåede implementering af VE III-direktivet i dansk lovgivning og de deraf relaterede bekendtgørelser.

Høringssvar, inklusive bemærkninger, ræsonnementer og deraf afledte forslag vigtige justeringer, ses frembragt i vedlagte PDF.

Vi stiller os naturligtvis til rådighed for enhver videre dialog og/eller uddybning af det fremsendte.

Best regards,  
Business Development Director & Co-founder  
**Nicolaj Bruun Rasmussen**

**Everfuel** 

E [nr@everfuel.com](mailto:nr@everfuel.com)

M+45 31 61 69 73

W [everfuel.com](http://everfuel.com)



---

This email may contain confidential information and is intended solely for the intended recipient. If you have received this email by error, please notify the sender immediately and delete the e-mail from your system. E-mail transmission cannot be guaranteed to be secure or error-free. Information may be intercepted, corrupted, lost, destroyed, arrive late or incomplete, or contain viruses. Everfuel is not liable for any errors or omissions in the contents of this email, which are a result of transmission, or if contents should be intercepted and subsequently disclosed to an unauthorized third party.

---

**Energistyrelsen**

Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

Dette høringssvar er sendt til [ens@ens.dk](mailto:ens@ens.dk) med kopi til [cape@ens.dk](mailto:cape@ens.dk) og [pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk)

Fredericia, den 22. april 2025

**Høringssvar vedr. ændring af drivhusgasbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen, journalnr. 2025-2183**

Everfuel takker for muligheden for at fremsende høringssvar til den foreslåede implementering af VE III-direktivet i dansk lovgivning i ovenfor nævnte bekendtgørelser og skal i den forbindelse fremføre nedenstående bemærkninger, der kort kan sammenfattes således:

1. RFNBO-målet bør være væsentligt mere ambitiøst end 1 pct. RFNBO i 2030 for at sikre, at Danmark kan udnytte sin store komparative fordel på grøn brintproduktion og give den danske brint- og PtX-industri et mærkbart og tiltrængt løft. Everfuel anbefaler at hæve RFNBO-målet til f.eks. 5 pct. i 2030.
2. RFNBO-kravet bør indføres trinvis i årene frem mod 2030 med henblik på at sikre, at der gives den fornødne sikkerhed for aftag og værdiskabelse af grøn brint og dermed for investeringer i brintproduktionen. Everfuel anbefaler at der, udover et øget RFNBO-mål i 2030 og frem, indføres en trinvis indfasning med konkrete delmål i årene 2025-2029.
3. Bekendtgørelsens bestemmelse om, at brint som mellemprodukt, der har modtaget driftsstøtte efter en national støtteordning, ekskluderes fra at tælle med i opfyldelsen af målene i VE III-direktivet, er udtryk for en overforsigtig og uhensigtsmæssig fejltolkning af EU's retningslinjer for statsstøtte. Everfuel anbefaler, at denne bestemmelse udgår.
4. Bekendtgørelsens bestemmelse om, at direktivets overordnede krav om 5,1 pct. for avancerede biobrændstoffer, avanceret biogas og RFNBO kan opfyldes med biogas fra gassystemet, uagtet det faktiske forbrug i transportsektoren, er både uhensigtsmæssig og i strid med direktivets ånd. Everfuel anbefaler denne bestemmelse justeres derefter.

**Generelle bemærkninger**

Everfuel finder det aldeles afgørende for både den grønne omstilling og den danske brintindustri's fremtid, at implementeringen af VE III-direktivets specifikke delmål om brint indføres trinvist, samt at de konkrete delmål i højere grad understøtter PtX-strategien. En sådan implementering af VE III-direktivet vil tegne en pragmatisk transition mod grønne brændstoffer i Danmark og derigennem tilvejebringe kritiske rammevilkår for de fornødne investeringer i

produktion af såvel brint som grønne brændstoffer. Dette er dog desværre på ingen måde tilfældet i det nuværende udkast til implementeringen, hvorfor vi på det kraftigste anmoder om, at de velment rejste bekymringspunkter samt heraf følgende justeringsforslag inkluderes i den endelige bekendtgørelse.

Udover manglen på en trinvis indfasning af brint-delmålet specifikt i det nuværende udkast til bekendtgørelsen, kan det konstateres, at der alene lægges op til den allermest beskedne implementering for fremtidig national udvikling og anvendelse af grøn brint, nemlig at RFNBO-kravet kun skal udgøre 1 pct. i 2030 (0,9 pct. i bekendtgørelsen). I sådant tilfælde vil Danmark forpasse muligheden for at høste de betydelige samfundsmæssige gevinster, som en mere ambitiøs og strategisk målrettet implementering ville kunne give, og udviklingen af en i forvejen udfordret dansk brintindustri risikerer at blive sat i stå. Implementeres direktivet som foreslået i nuværende udkast, kommer det i realiteten til at spænde ben for udviklingen af grønne brændstoffer i Danmark, snarere end at fremme den, hvilket må være i strid med hensigten.

I Fredericia har Everfuel allerede etableret et af Europas største elektrolyseanlæg, som pr. februar 2025 står klar til at producere grøn brint til brændstofproduktionen på det nærliggende raffinaderi. Men anlægget står stille, fordi der fortsat ikke eksisterer et levedygtigt marked for grøn brint i direkte konkurrence med både fossil brint og bio-baseret målopfyldelse. Fundamentet for anvendelsen af grøn brint skal bygges færdigt, og det kræver de rette regulatoriske rammer at skabe en gradvist øget efterspørgsel og dermed grundlaget for investeringer, udvikling og etablering af arbejdspladser. Disse rammer er VE III-direktivet skabt til at tilvejebringe, men det kommer ikke til at ske med den implementering, der lægges op til.

### ***Konkrete bemærkninger***

Som nævnt lægger udkastet til bekendtgørelse op til, at VE III-direktivets krav om minimum 1 pct. RFNBO kun lige akkurat implementeres i 2030, hvilket i bekendtgørelsen svarer til 0,9 pct. Der lægges endvidere op til, at der ikke indføres en trinvis indfasning i årene op til 2030. Såvel det beskedne mål på blot 1 pct. i 2030 og den manglende trinvis indfasning er et betydeligt problem, da dette ikke giver tilstrækkelige rammer, hverken på kortere eller længere sigte, til fortsatte indenlands investeringer og udvikling af brintproduktion og grønne brændstoffer.

#### ***RFNBO-målet i 2030***

Everfuel anbefaler stærkt at 2030-målet for RFNBO hæves fra det foreslåede minimumsniveau, således at implementeringen af VE III-direktivet i langt højere grad følger den politisk besluttede danske PtX-strategi, hvor beregninger viser at et RFNBO-krav på f.eks. 5 pct. svarer til under 10% af strategiens samlede politiske ambitioner for 2030. Et mere ambitiøst RFNBO-mål skal sikre, at Danmark kan udnytte sin store komparative fordel på grøn brintproduktion og give den danske brint- og PtX-industri et mærkbart og tiltrængt løft – med positive effekter for både eksport og indenlands værdiskabelse gennem brint og grønne brændstoffer.

Et ambitiøst mål for RFNBO vil indebære, at ikke alene danske, men også udenlandske brændstofproducenter skal leve op til disse iblandingskrav i Danmark. Det vil stille danske brint- og brændstofproducenter stærkt i konkurrencen, og derved styrke både beskæftigelse og forsyningssikkerhed, hvorimod et uambitiøst indenlandsk mål vil blotlægge danske aktører for en svær udenlandsk konkurrence under hastig udvikling.

Et ambitiøst RFNBO-mål vil tilmed have den betydelige og gavnlige sideeffekt, at en mærkbart forøget brintproduktion vil skabe en større efterspørgsel efter grøn strøm, som kan bidrage til at understøtte business-casen i såvel havvind som udbygningen af vedvarende energi på land.

Implementering af et ambitiøst RFNBO-mål vil skabe en stabil og forudsigelig efterspørgsel på brint uden omkostninger for statskassen. Beregninger fra Rambøll, baseret på den specifikke sag og deres objektive markedsdata viser, at det tilmed er en billig måde at tilskynde industriens udvikling og skabe grøn omstilling i transportsektoren på, da en efterlevelse af VE III-direktivet med brint som mellemprodukt vil resultere i meget lave meromkostninger per liter brændstof produceret. Danmark vil således uden problemer kunne implementere en mere ambitiøs og værdiskabende iblandingsmålsætning uden nævneværdige omkostninger for slutforbrugerne.

Det skal tilmed bemærkes, at andre EU-lande implementerer VE III-direktivet mere ambitiøst, end lægges op til i udkastet for den danske implementering. For eksempel vil Finland således implementere et RFNBO-delmål på 4 pct. i 2030 med trinvis indfasning fra 2027.

#### *Trinvis indfasning af RFNBO-målet*

Everfuel stiller sig uforstående overfor, at Danmark med bekendtgørelsen undlader at indfase RFNBO-målet i 2030 trinvist. En trinvis indfasning vil sikre, at der gives den fornødne sikkerhed for aftag og værdiskabelse af grøn brint frem mod 2030 og dermed for investeringer i brintproduktionen. Uden denne sikkerhed for et minimumsaftag af brint i årene frem mod 2030, vil brintproducenter i Danmark stå i en meget usikker situation, som hæmmer investeringerne og udviklingen af industrien, samt, mindst lige så kritisk, hæmmer den vigtige operationelle læring om driftsmønstre, balancering af elsystemet, synergier med varmesektoren, med videre.

På denne baggrund anbefaler Everfuel på det kraftigste, at der, udover et øget RFNBO-mål i 2030, indføres en trinvis indfasning med konkrete delmål i årene 2025-2029. Samt at denne pragmatiske, trinvis transition af sektoren desuden søges videreført i årene efter 2030.

I vores optik er der ingen saglige begrundelser for ikke at indføre en trinvis indfasning, der kan være en hjælpende hånd til at sikre, at brint- og PtX-markedet skubbes i gang på pragmatisk vis. Der er ingen omkostninger forbundet med det for statens vedkommende, snarere det modsatte, da planlægningshorisont og gradvis indfasning skaber grundlag for en effektiv og robust modning af industrien i sin helhed. Det handler således om at skabe rammebetingelser for, at brintmarkedet med tilstrækkelig sikkerhed kan udvikle sig positivt i de kommende år. Det skal i den forbindelse nævnes, at andre EU-lande, herunder Finland, Tjekkiet og Tyskland,

indfører en trinvis indfasning af RFNBO-kravet, hvilket blot vil gøre det desto mere uforståeligt og dybt kritisk for den nationale industri, såfremt Danmark måtte fravælge denne mulighed.

#### *Biogas fra gassystemet*

Bekendtgørelsen lægger op til, at direktivets overordnede krav om 5,1 pct. for avancerede biobrændstoffer, avanceret biogas og RFNBO kan opfyldes med biogas fra gassystemet, uagtet det faktiske forbrug i transportsektoren.

Everfuel er af den opfattelse, at såfremt avanceret biogas skal kunne tælle med, bør der rimeligvis stilles krav om, at forbruget rent faktisk finder sted i transportsektoren. Vi betragter grundlæggende alt andet som værende i strid med direktivets ånd, særligt når dette, gennem det nærværende kombinerede mål, decideret hæmmer national anvendelse af grøn brint.

#### *Fejlfortolkning af statsstøttere regler*

I den danske implementering af direktivet lægges der op til, at fx brint som mellemprodukt, der har modtaget driftsstøtte efter en national støtteordning, betragtes som havende samme energiindhold som fossil energi. Dermed vil projekter, der har fået statsstøtte, ekskluderes fra at tælle med i opfyldelsen af målene i VE III-direktivet. Dette vil fuldstændig underminere et projekt som Everfuels, hvilket antages at være samme tilfælde for de øvrige projekter, som har modtaget driftsstøtte, tillige med krav om dokumentation af netop RFNBO-kompatibilitet.

Efter Everfuels opfattelse bygger denne tilgang på en uhensigtsmæssig fejltolkning af EU's retningslinjer for statsstøtte. Den danske stat har antagelig anlagt et forsigtighedsprincip af frygt for, at EU-Kommissionen eventuelt ville kunne tolke medtælling fra statsstøttede projekter i målopfyldelsen som 'overkompensation'. Dette finder vi er en helt uantagelig og forkert tolkning, idet det klart fremgår af EU's statsstøttere regler, bl.a. med henvisning til VE-direktivet, at "statsstøtte kan være nødvendig for at bidrage til at nå disse EU-mål og dertil knyttede nationale bidrag".

Everfuel skal således på det kraftigste opfordre Energistyrelsen til at ændre denne fejlagtige fortolkning af statsstøttere reglerne og give disse projekter mulighed for at tælle i målopfyldelsen.

#### ***Afsluttende bemærkninger***

En ambitiøs dansk implementering af VE III-direktivet ville være et afgørende instrument til at sikre, at den grønne omstilling af den danske transportsektor foregår hurtigt og uden omkostninger for staten. En ambitiøs og målrettet dansk implementering ville kunne bidrage til at etablere et velfungerende brintmarked og skabe sikkerhed for investeringerne i de kommende år, skabe en stærk indenlandsk efterspørgsel efter brint og på den baggrund bidrage positivt til den danske PtX-strategi, hvis målopfyldelse halter gevaldigt. Og en ambitiøs dansk implementering ville kunne bidrage positivt til den samlede danske grønne omstilling, også uden for transportsektoren, ved at sikre en større efterspørgsel efter grøn strøm.



Desværre risikerer den danske regering at vælge den modsatte tilgang, såfremt VE III-direktivet implementeres som fremstillet forud for indeværende høringsfase. En tilgang, der uomtvisteligt svækker den danske brintindustri og fremadrettede produktion af grønne(re) brændstoffer generelt, ved at gøre den særdeles sårbar i konkurrencen med udenlandske aktører. Alt i alt, en u hensigtsmæssig svækkelse af den danske grønne omstilling og vores forsyningssikkerhed.

Vi finder det tillige dybt paradoksalt, såfremt Danmark måtte minimumsimplementere kravene i direktivet, så udviklingen af den danske PtX-industri, følgeindustrier og den grønne omstilling af transportsektoren reelt sættes i stå. Dette set i lyset af et samtidigt scenarie, hvor Danmark måtte overimplementere de konkurrenceretlige regler og udelukker statsstøttede projekter fra at tælle med i målopfyldelsen på trods af, at EU's statsstøttere regler klart siger det modsatte.

Everfuel skal på den baggrund indtrængende og kraftigt opfordre den danske regering til at justere de nævnte bekendtgørelser og sikre en dansk implementering af VE III-direktivet, som står mål med de danske ambitioner om at være et grønt foregangsland, hertil politisk udmeldte ambitioner indenfor vedvarende energi og PtX. Det er svært at finde fornuftige argumenter for ikke at gøre netop dette, nu værktøjerne hertil ligger lige for, med ankomsten af VE III-direktivet.

## Amalie Ravn Bruhn

---

**Fra:** Adriana Guerenabarrena <ag@brintbranchen.dk>  
**Sendt:** 22. april 2025 19:48  
**Til:** Energistyrelsens officielle postkasse  
**Cc:** Eleonore Fenne; Peter Willumsen; Carl Christian Poder Pedersen; Mette Kirstine Schmidt; Tejs Laustsen Jensen; Line Strauss Jørgensen  
**Emne:** J.nr. 2025-2183 Brintbranchens høringssvar til 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 transportsektore  
**Vedhæftede filer:** J.nr. 2025-2183 Brintbranchens svar - Høring om Ændring af bek. om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v. bek. om HB 2025.pdf; Ramboll - Cost Impact Calculation of Draft Executive Order - vfinal.pdf

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Peter,

Hermed Brintbranchens høringssvar, samt en Rambøll-analyse som bilag (vi refererer til den i vores høringssvar).

Med venlig hilsen / Best regards

Adriana Guerenabarrena,  
chef for regulering og analyse /  
Head of regulatory affairs and analysis

Brintbranchen / Hydrogen Denmark  
Vesterbrogade 1C 2. sal, 1620 København V  
Tlf. (+45) 31 15 57 24  
EU Transparency Register: 337825146819-47  
[www.brintbranchen.dk](http://www.brintbranchen.dk)

**Brintbranchen**  
HYDROGEN DENMARK

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 trappemodell 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.

Hydrogen  $H_2$

**RAMBOLL**

Bright ideas.  
Sustainable change.

# Cost Impact Calculation

Brintbranchen

April 2025

$H_2$  **HYDROGEN POWER**  
CLEAN ENERGY OF THE FUTURE





# Demand for electrolysis capacity in DK would be significantly higher with a more ambitious blending target than is proposed

**Numerator<sup>1</sup>:** Energy content from RFNBO in transport  
**Denominator:** Final energy consumption in transport

**Base-scenario:** Green H<sub>2</sub> to transport (incl. refineries and road)

**Numerator:** Minimum total energy content of RFNBO in road transport, RFBNBO in refineries, and RFNBO in aviation)

**Denominator:** Final energy consumption in transport excluding aviation and maritime

**Sub-scenario 1:** Green H<sub>2</sub> to transport (incl. aviation)

**Numerator:** Minimum total energy content of RFNBO in road transport, RFBNBO in refineries, and RFNBO in aviation)

**Denominator:** Final energy consumption in transport excluding maritime

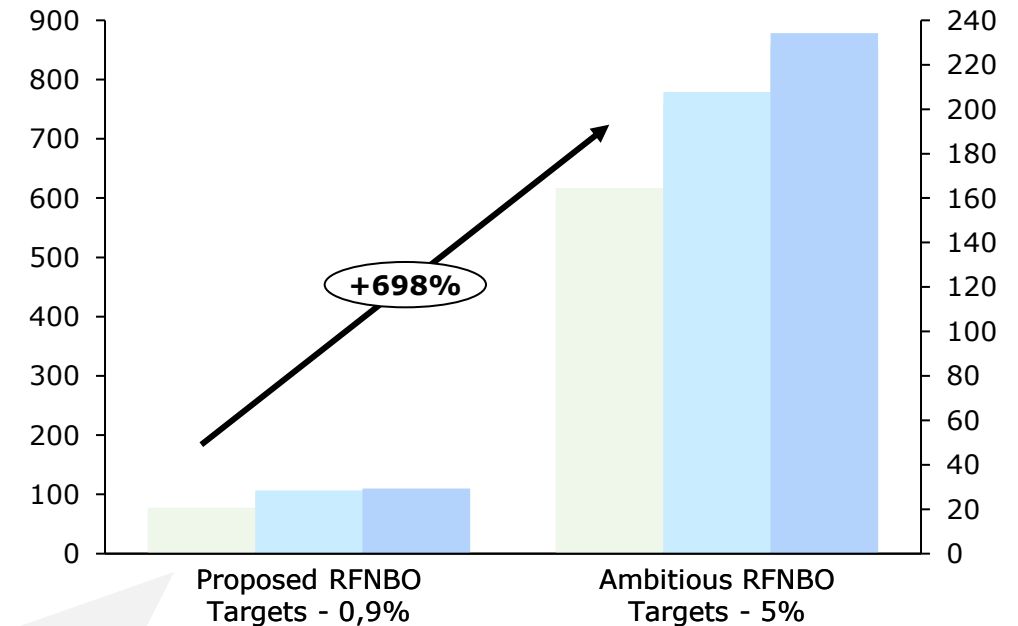
**Sub-scenario 2:** Green H<sub>2</sub> to transport (incl. aviation + maritime)

**Numerator:** Minimum total energy content of RFNBO in road transport, RFBNBO in refineries, RFNBO in aviation, and RFNBO in maritime)

**Denominator:** Final energy consumption in transport

Required electrolysis capacity in MW

Required H<sub>2</sub> (t/day)



Note that aviation has been excluded from the proposed targets (0,9% RFNBO) calculation for the base-scenario in the numerator as aviation is excluded from current target in the proposed Executive Order



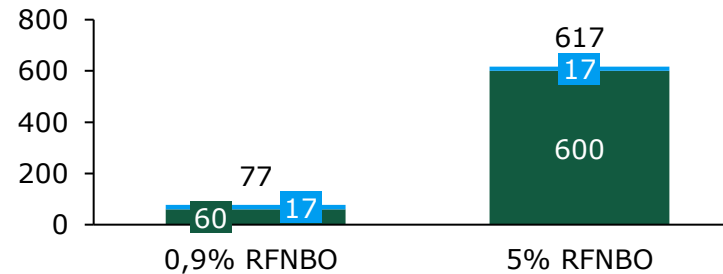
# Both RFNBO blending targets would promote significantly more H<sub>2</sub> demand in DK than ReFuel EU aviation & FuelEU Maritime

**Base-scenario:** Green H<sub>2</sub> to transport (incl. refineries and road)

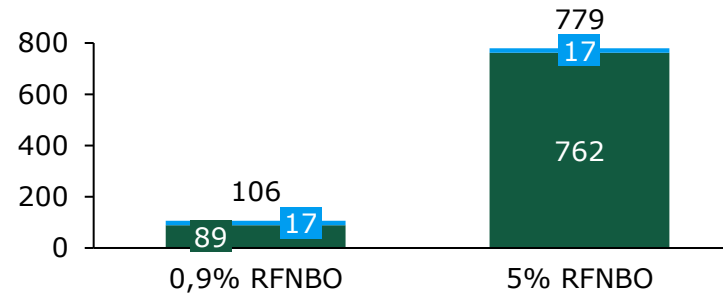
**Sub-scenario 1:** Green H<sub>2</sub> to transport (incl. aviation)

**Sub-scenario 2:** Green H<sub>2</sub> to transport (incl. aviation and maritime)

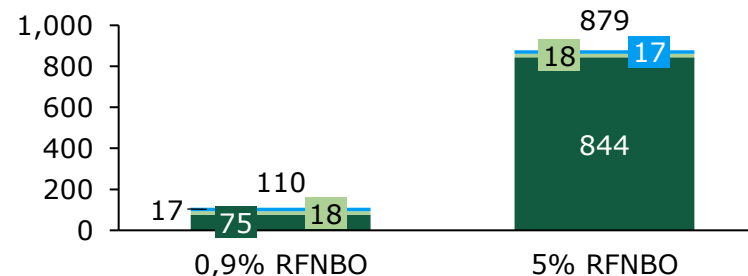
Required electrolysis capacity in MW



■ Electrolysis capacity required for ReFuelEU Aviation  
■ Electrolysis capacity required to meet Danish targets



■ Electrolysis capacity required for ReFuelEU Aviation  
■ Electrolysis capacity required to meet Danish targets



■ Electrolysis capacity required for ReFuelEU Aviation  
■ Electrolysis capacity required for FuelEU Maritime  
■ Electrolysis capacity required to meet Danish targets

# Expected negligible price increase from a 5% RFNBO target, assuming costs spread evenly across all fuels sold in DK

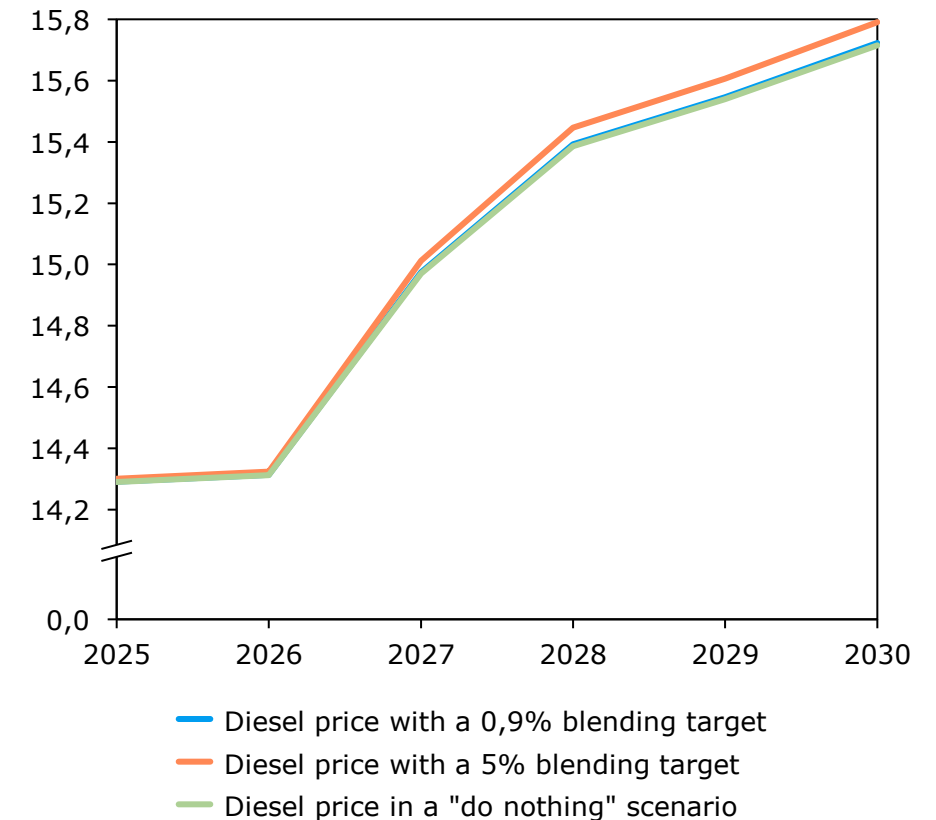
## Assumptions:

- To calculate the expected cost increase for refineries in DK, under the proposed 0,9% RFNBO blending target and a more ambitious 5% blending target, several assumptions were made:
  - Hydrogen demand for refineries was estimated to be between 0,005-0,01 kg H<sub>2</sub>/kg fuel produced, *based on Ramboll's industry insights*
  - Green hydrogen is likely to have a production cost between 5-9 EUR/kg H<sub>2</sub> in 2030 (37,25-67,05 DKK/kg H<sub>2</sub>), *based on Ramboll's industry insights and project experience*
  - In a "do-nothing" scenario without any RFNBO target in 2030, the price increase was calculated as the diesel price today with added EU-ETS prices included
  - All expected price increases for utilizing green hydrogen in refineries is expected to be shared equally across all produced fuels
  - Results were averaged out for both the low and high hydrogen demand scenarios

## Results:

- Expected price difference in 2030 with a:
  - 0.9% RFNBO blending target is: **0,0076 DKK/L diesel**
  - 5% RFNBO blending target is: **0,075 DKK /L diesel**
- A 5% RFNBO blending target will lead to a price increase of 0,48% on the price of diesel compared to a "do nothing scenario", while a target of 0,9% will lead to a 0,048% price increase

Diesel Price (DKK/L diesel)



# Expected negligible price increase from a 5% RFNBO target, assuming costs spread evenly across all fuels sold in DK

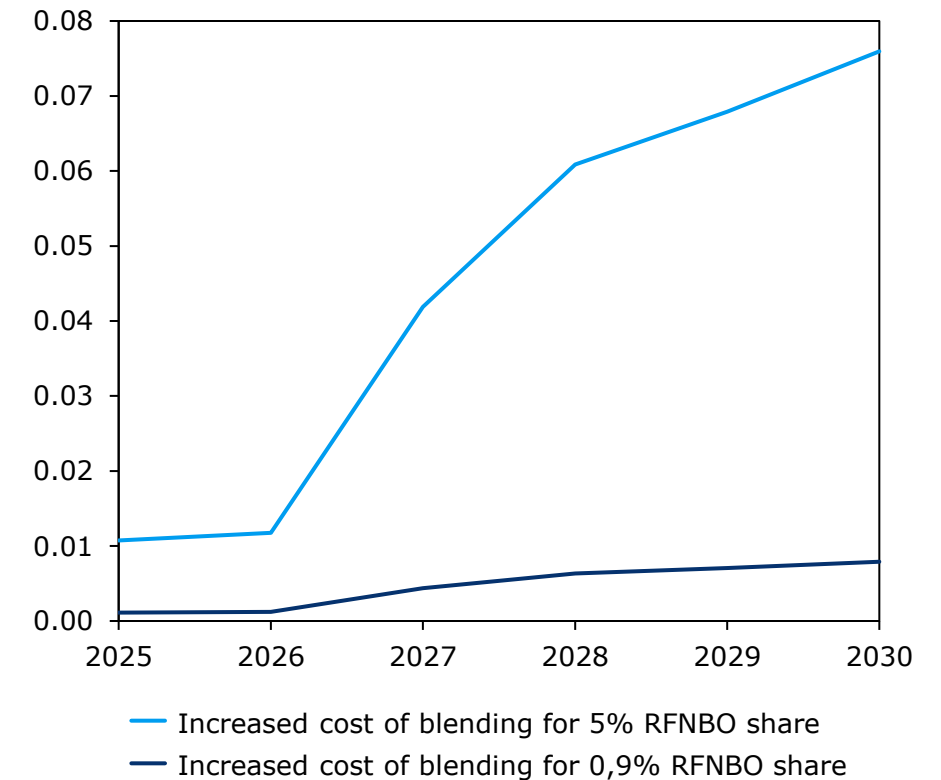
## Assumptions:

- To calculate the expected cost increase for refineries in DK, under the proposed 0,9% RFNBO blending target and a more ambitious 5% blending target, several assumptions were made:
  - Hydrogen demand for refineries was estimated to be between 0,005-0,01 kg H<sub>2</sub>/kg fuel produced, *based on Ramboll's industry insights*
  - Green hydrogen is likely to have a production cost between 5-9 EUR/kg H<sub>2</sub> in 2030 (37,25-67,05 DKK/kg H<sub>2</sub>), *based on Ramboll's industry insights and project experience*
  - In a "do-nothing" scenario without any RFNBO target in 2030, the price increase was calculated as the diesel price today with added EU-ETS prices included
  - All expected price increases for utilizing green hydrogen in refineries is expected to be shared equally across all produced fuels
  - Results were averaged out for both the low and high hydrogen demand scenarios

## Results:

- Expected price difference in 2030 with a:
  - 0.9% RFNBO blending target is: **0,0076 DKK/L diesel**
  - 5% RFNBO blending target is: **0,075 DKK /L diesel**
- A 5% RFNBO blending target will lead to a price increase of 0,48% on the price of diesel compared to a "do nothing scenario", while a target of 0,9% will lead to a 0,048% price increase

Price increase (DKK/L diesel)



Bright  
ideas.  
Sustainable  
change.



## Amalie Ravn Bruhn

---

**Fra:** Alexandru Floristean | Hy24 Op. Partner (Ext) <a.floristean@hy24partners.com>  
**Sendt:** 22. april 2025 17:38  
**Til:** Energistyrelsens officielle postkasse  
**Cc:** Carl Christian Poder Pedersen; Peter Willumsen; Pierre-Germain Marlier; Felix Schneider; Nicolas Brahy  
**Emne:** Drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen (journalnummer 2025-2183) - Høringssvaret - Hy24  
**Vedhæftede filer:** Høring over ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen (journalnummer 2025-2183) - Hy24\_DK\_EN.pdf

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Hr./Fru

Hy24, verdens største investeringsplatform med fokus på ren brint, er engageret i sine investeringer i Danmark og har etableret et joint venture med Everfuel A/S for at udrulle op til 1 GW elektrolysekapacitet på flere lokationer i Danmark, herunder det eksisterende HySynergy-anlæg ved Fredericia raffinaderiet, hvor et 20 MW elektrolyseanlæg er i drift, og yderligere 280 MW er under udvikling, afhængigt af den regulatoriske udvikling.

Vi vil gerne takke for muligheden for at kommentere på udkastet til bekendtgørelse om indførelse af vedvarende brændstoffer i transportsektoren. Vi finder visse elementer i det foreslåede dokument dybt bekymrende og er meget taknemmelige for muligheden for at gøre opmærksom på de risici, de udgør for investeringsmiljøet inden for brintområdet i Danmark.

Vedlagt finder De vores svar på den offentlige høring samt et sæt konkrete og præcise anbefalinger.

Tøv endelig ikke med at kontakte os, hvis De har spørgsmål til vores holdning.

Vi ser frem til den endelige bekendtgørelse, hvor der tages hensyn til de modtagne input fra interessenter.

Vi ønsker Dem en fortsat god aften.

Med venlig hilsen  
Alexandru Floristean

----- EN -----

Dear Sir / Madam

Hy24, the world's largest Clean Hydrogen focused Investment Platform, is committed to its investments in Denmark, having developed a joint venture with Everfuel A/S to deploy up to 1 GW of electrolysis capacity at several sites in Denmark, including the existing HySynergy site near Fredericia refinery, where a 20 MW electrolyser is operational and another 280 MW are in development, subject to regulatory evolution.

We would like to thank you for the opportunity to comment on the draft executive order concerning the introduction of renewable fuels in transport. We find some elements of the proposed document deeply concerning and are very grateful for the opportunity to raise your attention to the risk they pose on the investment environment in the area of Hydrogen in Denmark.

Attached you may find our response to the public consultation, alongside a set of concrete and precise recommendations.

Please do not hesitate to reach out if you have any questions regarding our position.

We look forward to the final executive order, taking into account the stakeholder input received.

We wish you a wonderful evening,

Sincerely,  
Alexandru Floristean



Alexandru Floristean  
**Policy, ESG and Regulatory**

[a.floristean@hy24partners.com](mailto:a.floristean@hy24partners.com)

+32 (0) 473 539 124

Hy24 - 11 Rue Scribe  
75009 Paris

[www.hy24partners.com](http://www.hy24partners.com)



## Svar på offentlig høring (Hy24)

Hy24 er verdens største investeringsplatform med fokus på ren brint. Platformen forvalter (i) en infrastrukturfond på 2 mia. euro, der har til formål at finansiere udrulningen af større projekter inden for produktion, distribution og forbrug af brint, samt (ii) en anden, mindre fond, der investerer i teknologivirksomheder på tværs af værdikæden for ren brint

Hy24 er engageret i sine investeringer i Danmark og har etableret et joint venture med Everfuel A/S for at udrulle op til 1 GW elektrolysekapacitet på flere lokationer i Danmark, herunder det eksisterende HySynergy-anlæg ved Fredericia raffinaderiet, hvor en 20 MW elektrolyseanlæg er i drift, og yderligere 280 MW er under udvikling, afhængig af den regulatoriske udvikling

Vi vil gerne takke for muligheden for at kommentere på udkastet til bekendtgørelse om indførelse af vedvarende brændstoffer i transportsektoren. Vi finder visse elementer i det foreslåede dokument dybt bekymrende og er meget taknemmelige for muligheden for at gøre opmærksom på de risici, de udgør for investeringsmiljøet inden for brintområdet i Danmark.

### Danmarks mulighed for at føre an inden for vedvarende brint: Et opråb om ambitiøs politisk handling

- Danmark står ved en afgørende skillevej med potentiale til at blive en førende producent af vedvarende brint.
- Den nationale brintstrategi, etableret under [Power-to-X \(PtX\)-initiativet](#), sætter et ambitiøst mål om 4-6 gigawatt (GW) elektrolysekapacitet til produktion af grøn brint inden 2030.<sup>1</sup>
- Realiseringen af denne vision vil give betydelige økonomiske og strategiske fordele, ikke kun for producenter af vedvarende energi—særligt inden for havvind—men også for danske cleantech-producenter, brintproducenter og indenlandske forbrugere, herunder raffinaderier.

### Frigørelse af økonomisk og strategisk værdi

- Udvidelse af produktionen af vedvarende brint vil sikre eksisterende arbejdspladser og skabe betydelige nye muligheder over hele Danmark. Det vil også skabe værdi inden for fremtidssikrede energiteknologier som brint, kulstofneutrale brændstoffer og andre vedvarende energiformer.
- For at opnå disse resultater kræver den danske brint- og P2X-sektor:
  - › Et solidt fundament af indenlandsk efterspørgsel, især i raffinaderier, eSAF og den maritime sektor
  - › Kritisk infrastruktur, herunder Danish Hydrogen Backbone, som også skal forbindes til raffinaderikomplekset i Fredericia.

### Argumentet for øget ambition

- Bekendtgørelsen om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren giver den danske regering en enestående mulighed for at:

---

<sup>1</sup> <https://www.en.kefm.dk/energy/power-to-x-green-hydrogen-to-fuel-the-future>



- › Stimulere efterspørgslen efter brint og P2X-brændstoffer uden ekstra omkostninger for skatteyderne.
- › Understøtte Danmarks brinteksportstrategi og fungere som forbillede for andre EU-lande—de kommende aftagere af danskproduceret vedvarende brint og P2X-brændstoffer.
- › Styrke Danmarks energisikkerhed ved at fremtidssikre den nationale brændstofproduktion og raffinaderikapacitet.

## Bekymringer ved det nuværende udkast til bekendtgørelsen

- Desværre forstår vi ikke forskellen mellem den beskedne bekendtgørelse og ambitionerne i den danske brintstrategi samt, mere generelt, Danmarks klima- og økonomiske ambitioner.
- Som foreslået vil udkastet til bekendtgørelsen kun skabe efterspørgsel efter 1,34 PJ vedvarende brintbaserede brændstoffer (0,88 PJ i praksis efter anvendelse af multiplikatorerne). Dette svarer til blot 20–77 MW elektrolysekapacitet, hvilket er mindre end 1 % af målet i Danmarks officielle P2X-strategi.
- Vi undrer os over, om målene i bekendtgørelsen respekterer kravene i direktivet om vedvarende energi, og vi formoder, at de kunne blive juridisk udfordret.
- Hvis det vedtages som foreslået, frygter vi, at udkastet ikke vil fremme energiomstillingen, særligt inden for grøn brint, og vi er dybt bekymrede for, at bekendtgørelsen kan underminere Danmarks klimamål, økonomisk vækst, jobskabelse og energisikkerhed på et kritisk tidspunkt for både Danmark og EU.

## Argumentet for ambitiøse mål og alternative politiske valg

- En mere ambitiøs bekendtgørelse, i overensstemmelse med EU's reviderede direktiv om vedvarende energi, ville være det ideelle værktøj til at stimulere efterspørgslen efter grønne brændstoffer i Danmark uden omkostninger for skatteyderne.
- EU-regler kræver, at alle medlemsstater sikrer, at mindst 1 % af energiforbruget i transportsektoren kommer fra RFNBO'er eller avancerede biobrændstoffer inden 2025, stigende til 5,5 % inden 2030, med et minimum på 1 % fra RFNBO'er.
- Danmark, med sine exceptionelle vedvarende energiresourcer, bør ikke kun opfylde men overgå disse minimumskrav.
- Med Danmarks unikke position er en indenlandsk blandingsforpligtelse på 1 % (grøn brint/avancerede biobrændstoffer) i 2025, stigende til 10 % i 2030—hvor mindst 5 % reserveres til grøn brint (RFNBO)—både pragmatisk og opnåelig. Dette ville svare til cirka 600 - 700 MW elektrolysekapacitet eller 10% af det officielle P2X-mål.
- En 5 % blandingsforpligtelse for grøn brint inden 2030, med en klar trinvis indfasning fra 2025, repræsenterer en *no-regret* politik. Den vil fremme en ny energiundersektor, sikre fremtiden for Danmarks raffinaderikapacitet og understøtte klimaindsats og økonomisk udvikling—alt uden yderligere byrde for skatteyderne. Efterlevelselsesomkostninger vil bæres af brændstofleverandører med minimal effekt på forbrugspriserne.
- Danmark har konsekvent demonstreret sin konkurrenceevne inden for grønne produkter og energi. En ikke-diskriminerende blandingsforpligtelse vil yderligere styrke danske brændstofleverandørers





konkurrenceevne, da de allerede er godt positionerede til at overholde den. F.eks. kunne den færdigbyggede 20 MW elektrolyser i Fredericia – en af Europas største – skaleres til 300 MW inden 2030 og dække 75 % af en potentiel 5 % blandingsforpligtelse for vedvarende brint.

## Strategiske fordele ved et 5 % RFNBO-blandingskrav

- Implementering af et 5 % RFNBO-blandingskrav inden 2030, med en klar udvikling fra 2025 til 2029, vil:
  - › Positionere Danmark som en frontløber i EU's grønne omstilling, sætte et eksempel for andre lande og understøtte eksportmarkeder for danske grønne brændstoffer og brint
  - › Skabe efterspørgsel efter cirka 400 MW elektrolysekapacitet (6,6 % af målet i Danmarks officielle P2X-strategi), hvilket vil støtte både raffinering af konventionelle brændstoffer og biobrændstoffer samt produktion af e-fuels.
  - › Sikre fremtiden for danske udstyrsproducenter og brintproducenter.
  - › Stimulere efterspørgslen efter havvind.
  - › Styrke Danmarks energisektor og reducere afhængigheden af importerede fossile brændstoffer.
  - › Opnå alle disse fordele uden ekstra omkostninger for skatteyderne.

## Et opråb til handling

- Den danske regering skal handle med ambition, strategi og målrettethed for at opnå effektive resultater og sikre danske arbejdspladser i energi- og fremstillingssektoren. Dette er en no-regret-handling, der giver enorme fordele, hvis den gennemføres, og indebærer betydelige risici, hvis den forsømmes.

## Anbefalinger

1. Øg ambitionen væsentligt for blandingskravet (§ 3, stk. 2):
  - a. Etabler en klar udvikling med specifikke forpligtelser for blandingskravet fra 2025 til 2029.
2. Tillad, at offentligt støttede brændstoffer kan bidrage til opfyldelsen af bekendtgørelsens forpligtelser.
3. Inkludér luftfartssektoren i anvendelsesområdet for blandingskravet (§ 3, stk. 2)
  - a. Overvej at inkludere luftfartssektoren i anvendelsesområdet for CO<sub>2</sub>-reduktionskravet (§ 3, stk. 1)
4. Inkludér den maritime sektor i anvendelsesområdet for blandingskravet (§ 3, stk. 2)
  - a. Overvej at inkludere den maritime sektor i anvendelsesområdet for CO<sub>2</sub>-reduktionskravet (§ 3, stk. 1)
5. Kræv dokumentation for biogasforbrug i transport, for at netto leveret biogas kan tælle med i opfyldelsen af målene.
6. Revider CO<sub>2</sub>-reduktionsforpligtelsen (§ 3, stk. 1) for at sikre sammenhæng med anvendelsesområdet (anbefaling 3a og 4a) og ændringer i multiplikatorer (anbefaling 7a)



7. Giv RFNBO og avancerede biobrændstoffer en 2x multiplikator, når de bidrager til CO<sub>2</sub>-reduktionsforpligtelsen (§ 3, stk. 1)
- a. Udvid de specifikke multiplikatorer for RFNBO og avancerede biobrændstoffer, der anvendes i luftfart og søfart, når de bidrager til CO<sub>2</sub>-reduktionsforpligtelsen (§ 3, stk. 1)

## Konklusion

- Danmark har ressourcerne, ekspertisen og muligheden for at føre an i Europa inden for produktion af vedvarende brint. Ved at vælge en mere ambitiøs og strategisk tilgang kan Danmark sikre sin energifremtid, skabe økonomisk vækst og sætte et stærkt eksempel for resten af Europa. Tiden til at handle er nu.

## Detaljerede anbefalinger og sammenligning med EU-lovgivningen

Anbefalinger.	Udkast til bekendtgørelse i høring	Detaljeret forslag til endelig udgave af bekendtgørelsen	Sammenligning med RED III <sup>2</sup>
<p><b>1.</b></p> <p><b>Øg ambitionen væsentligt for blandingskravet (§ 3, stk. 2):</b></p> <p><b>1.a.</b></p> <p><b>Etabler en klar udvikling med specifikke forpligtelser for blandingskravet fra 2025 til 2029.</b></p>	<p><b>§ 3, stk. 2</b></p> <p>5,1 % i 2030 af avancerede biobrændstoffer, avanceret biogas, RFNBO og vedvarende brint som mellemprodukt</p> <p>0,9 % af RFNBO og vedvarende brint som mellemprodukt i 2030</p> <p>Ingen mellemtrin mellem 2025-2029</p> <p>Luftfart udelukket fra nævneren.</p>	<p><b>§ 3, stk. 2</b></p> <p><i>En virksomhed er i år 2030 og hvert efterfølgende år forpligtet til at sikre, at avancerede biobrændstoffer, jf. § 2, stk. 1, nr. 1, avanceret biogas, jf. § 2, stk. 1, nr. 2, vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, jf. § 2, stk. 1, nr. 28, og vedvarende brint som mellemprodukt, jf. § 2, stk. 1, nr. 30, udgør mindst 10 pct. af virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til transport, <del>bortset fra luftfart</del>, målt efter energiindhold. Brændstof til luftfart kan bidrage til forpligtelsen i dette stykke, jf. stk. 4. Vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og vedvarende brint som mellemprodukt skal udgøre mindst 5 pct.-point af forpligtelsen i 2030 og hvert efterfølgende år.</i></p> <p><b>&lt;Ny&gt;</b> I perioden 2025 til 2029 er en virksomhed forpligtet til at sikre, at avancerede biobrændstoffer, jf. § 2, stk. 1, nr. 1, avanceret biogas, jf. § 2, stk. 1, nr. 2, vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, jf. § 2, stk. 1, nr. 28, og vedvarende brint som mellemprodukt, jf. § 2, stk. 1, nr. 30, udgør mindst følgende procentsatser af</p>	<p><b>Artikel 25.1 (b)</b> kræver, at alle medlemsstater pålægger brændstofleverandører en forpligtelse til at sikre, at: den samlede andel af avancerede biobrændstoffer og biogas produceret fra råstoffer opført i del A i bilag IX samt af vedvarende brændstoffer af ikke-biologisk oprindelse i den energi, der leveres til transportsektoren, udgør mindst 1 % i 2025 og 5,5 % i 2030, hvoraf en andel på mindst 1 procentpoint skal komme fra vedvarende brændstoffer af ikke-biologisk oprindelse i 2030.</p> <p>Medlemsstaterne opfordres til at fastsætte differentierede mål for avancerede biobrændstoffer og biogas produceret fra råstoffer opført i del A i bilag IX samt for vedvarende brændstoffer af ikke-biologisk oprindelse på nationalt plan for at opfylde forpligtelsen i første afsnit, punkt (b), i dette stykke, <b>således at udviklingen af begge brændstoftyper fremmes og udvides.</b></p>

<sup>2</sup> Directive (EU 2018/2001), as amended by DIRECTIVE (EU) 2023/2413

Anbefalinger.	Udkast til bekendtgørelse i høring	Detaljeret forslag til endelig udgave af bekendtgørelsen	Sammenligning med RED III <sup>2</sup>
		<p>virksomhedens samlede årlige salg af brændstoffer til transport, målt efter energiindhold:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>2025:</b> 1 pct.</li> <li>• <b>2026:</b> 2 pct.</li> <li>• <b>2027:</b> 4 pct.</li> <li>• <b>2028:</b> 6 pct.</li> <li>• <b>2029:</b> 9 pct.</li> </ul> <p>&lt;Ny&gt; Vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og vedvarende brint som mellemprodukt skal udgøre mindst følgende pct.-point af forpligtelsen i perioden 2025 til 2029:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>2025:</b> 0,5 pct.-point</li> <li>• <b>2026:</b> 0,5 pct.-point</li> <li>• <b>2027:</b> 1 pct.-point</li> <li>• <b>2028:</b> 2 pct.-point</li> <li>• <b>2029:</b> 2 pct.-point</li> </ul>	
<p><b>2.</b></p> <p>Tillad, at offentligt støttede brændstoffer kan bidrage til opfyldelsen af bekendtgørelsens forpligtelser.</p>	<p><b>§ 3a Subsection 3 and Subsection 4</b></p>	<p><b>§ 3a, stk. 3 og stk. 4</b> bør fjernes, sammen med definitionerne af "Subsidieret biogas" og "Støttede avancerede biobrændstoffer, støttede vedvarende brændstoffer af ikke-biologisk oprindelse og støttet vedvarende brint som mellemprodukt" (<b>nr. 24 og 25 i § 2</b>).</p>	<p>EU-Kommissionen har tydeligt præciseret, at forpligtelser under direktivet om vedvarende energi (RED)—de såkaldte "generelle foranstaltninger"—er fuldt forenelige med statsstøttere reglerne. Denne forenelighed understreges ikke blot af Kommissionens officielle udtalelser, men også af retspraksis fra EU-Domstolen og de gældende EU-lovgivningsrammer. Det er et centralt princip,</p>

Anbefalinger.	Udkast til bekendtgørelse i høring	Detaljeret forslag til endelig udgave af bekendtgørelsen	Sammenligning med RED III <sup>2</sup>
			<p>at generelle foranstaltninger, som har til formål at fremme vedvarende energi og grøn omstilling, ikke blot er tilladte, men faktisk opfordres til under EU's statsstøtteregler, når de bidrager til fælles europæiske mål som klima, energi og innovation. Kommissionens retningslinjer for statsstøtte til miljøbeskyttelse og energi (CEEAG) samt den seneste dom fra EU-Domstolen (ECLI:EU:C:2024:209) bekræfter utvetydigt, at RED-forpligtelser—såsom dem, der indgår i den danske bekendtgørelse—kan anses for forenelige med statsstøtte, forudsat at de er udformet i overensstemmelse med EU-retten</p> <p>Denne klare retsstilling betyder, at medlemsstater trygt kan implementere ambitiøse støtteordninger og forpligtelser for vedvarende energi uden at frygte, at sådanne ordninger vil blive underkendt som ulovlig statsstøtte. Tværtimod fremhæver både Kommissionen og EU-Domstolen, at de positive virkninger for klima, energisikkerhed og innovation ofte opvejer eventuelle konkurrenceforvridninger, så længe ordningerne er gennemsigtige, målrettede og proportional</p>

Anbefalinger.	Udkast til bekendtgørelse i høring	Detaljeret forslag til endelig udgave af bekendtgørelsen	Sammenligning med RED III <sup>2</sup>
<b>3.</b>  <b>Inkludér luftfartssektoren i anvendelsesområdet for blandingskravet (§ 3, stk. 2)</b>  <b>a. Overvej at inkludere luftfartssektoren i anvendelsesområdet for CO<sub>2</sub>-reduktionskravet (§ 3, stk. 1)</b>	<b>Iblandingskrav (§ 3, stk. 2)</b> Brændstoffer forbrugt i luftfarten er udelukket fra nævneren, men kan bidrage til opfyldelse af forpligtelsen gennem billetmekanismen ( <b>§ 3, stk. 2 og stk. 4</b> )  <b>CO<sub>2</sub>e-reduktionskrav (§ 3, stk. 1):</b> Luftfartsbrændstoffer er udelukket fra målets anvendelsesområde ( <b>§ 3, stk. 1 og stk. 4</b> )	<b>Iblandingskrav (§ 3, stk. 2):</b> Brændstof til luftfart skal inkluderes i nævneren for blandingskravet (§ 3, stk. 2) på en måde, der er forenelig med, at bekendtgørelsen tillader luftfartsbrændstoffer at bidrage til tælleren, og i overensstemmelse med EU's direktiv om vedvarende energi (se de anmodede ændringer til § 3, stk. 2 ovenfor).  <b>CO<sub>2</sub>e-reduktionskrav (§ 3, stk. 1):</b> Forpligtelsen gælder for brændstoffer til transport, herunder luftfart, i overensstemmelse med EU's direktiv om vedvarende energi (RED).''	<b>Artikel 27, stk. 2, litra b</b>  Ved beregningen af de minimale andele som nævnt i artikel 25, stk. 1, første underafsnit, litra a(i) og litra b, skal følgende regler anvendes: (a) For beregningen af nævneren, dvs. mængden af energi forbrugt i transportsektoren, skal der tages hensyn til alle brændstoffer og elektricitet, der leveres til transportsektoren. (b) For beregningen af tælleren, dvs. mængden af energi fra vedvarende kilder, der forbruges i transportsektoren i henhold til artikel 25, stk. 1, første underafsnit, skal der tages hensyn til energiindholdet af alle typer energi fra vedvarende kilder, der leveres til alle transportformer, herunder til international skibsbunkring, på hver medlemsstats territorium. Medlemsstaterne kan tage hensyn til genanvendte kulstofbrændstoffer.
<b>4.</b>  <b>Inkluder den maritime sektor i anvendelsesområdet for iblandingskravet</b>  <b>4.a</b> <b>Overvej at inkludere den maritime sektor i anvendelsesområdet</b>	<b>Iblandingskrav (§ 3, stk. 2):</b> Maritime brændstoffer (undtagen indre vandveje) er undtaget fra anvendelsesområdet (§ 3, Stk. 2)  <b>CO<sub>2</sub>e-reduktionskrav (§ 3, stk. 1):</b> Maritime brændstoffer (undtagen	<b>Iblandingskrav (§ 3, stk. 2)</b> Søtransport (herunder skibsfart) bør indgå i anvendelsesområdet for blandingskravet (§ 3, stk. 2) på en måde, der er i overensstemmelse med EU's direktiv om vedvarende energi ( <b>se de ændrede ændringer til § 3, stk. 2 ovenfor</b> ).  <b>CO<sub>2</sub>e-reduktionskrav (§ 3, stk. 1):</b> Søtransport kan være omfattet af anvendelsesområdet for (§ 3, Stk. 1), på en måde, der er i overensstemmelse med EU-direktivet om	<b>Artikel 27.1(a)(ii)</b> Transportens omfang: Luftfart og søfart inkluderet i CO <sub>2</sub> e-fortrængningskravet

Anbefalinger.	Udkast til bekendtgørelse i høring	Detaljeret forslag til endelig udgave af bekendtgørelsen	Sammenligning med RED III <sup>2</sup>
for CO <sub>2</sub> -reduktionskravet	indre vandveje) er undtaget fra anvendelsesområdet § 3. Stk. 1 og stk.	vedvarende energi (se foreslåede ændringer til § 3. Stk. 1 ovenfor).	
5. Kræv dokumentation for biogasforbrug i transport, for at netto leveret biogas kan tælle med i opfyldelsen af målene.	<i>§ 3. Stk. 5. Til brug for opfyldelse af forpligtelsen i stk. 2 kan en virksomhed indregne mere biogas fra gassystemet til anvendelse til transport, undtagen luftfart, end den mængde ledningsgas, som virksomheden har dokumenteret leveret til transport,</i>	<p>Forslaget om at tillade, at der anvendes mere biogas fra gassystemet til transport, end den mængde rørført gas virksomheden har dokumenteret som leveret til transport, er stærkt konkurrenceforvridende, skader lige vilkår og er uforeneligt med EU-retten.</p> <p>Derfor bør denne mulighed fjernes.</p> <p>I stedet bør det være en ufravigelig forudsætning, at gas leveret via det danske gassystem kun kan medregnes i opfyldelsen af forpligtelsen, hvis det kan dokumenteres, at gassen faktisk er blevet forbrugt i transportsystemet:</p> <p>&lt;Nyt&gt; Ved opfyldelse af forpligtelsen i stk. 2 kan en virksomhed medregne biogas, der er indført i det nationale transmissions- og distributionsnet for gas, såfremt det kan dokumenteres, at de pågældende mængder er leveret til transportsektoren.</p>	<p>Artikel 25, stk. 1, litra b pålægger medlemsstaterne at stille krav til brændstofleverandører om at øge andelen af vedvarende energi og reducere drivhusgasintensiteten i transportsektoren.</p> <p>De leverandører, der overopfylder forpligtelsen, bør belønnes gennem et system med "certifikater", som gør det muligt at handle med overopfyldelseskreditter (jf. artikel 25, stk. 4, RED III).</p> <p>For at skabe lige konkurrencevilkår skal der være en direkte forbindelse mellem forbruget af (avanceret) biogas eller RFNBO og transportsektoren.</p> <p>Direktivet tillader, at (avanceret) biogas indført i gasnettet kan medregnes, men det tillader IKKE, at det tæller med, hvis forbruget sker uden for transportsektoren.</p>

Anbefalinger.	Udkast til bekendtgørelse i høring	Detaljeret forslag til endelig udgave af bekendtgørelsen	Sammenligning med RED III <sup>2</sup>
			En sådan fortolkning ville være ulogisk og i direkte modstrid med de eksplicitte formål med artikel 25 i direktivet, nemlig at fremme integrationen af vedvarende energi i transportsektoren.
6.  Revider CO <sub>2</sub> -reduktionsforpligtelsen (§ 3, stk. 1) for at sikre sammenhæng med anvendelsesområdet (anbefaling 3a og 4a) og ændringer i multiplikatorer (anbefaling 7a)	§ 3. Stk 1  Reduktion: 5,2 % i 2025-2027/6 % i 2028-2029/7 % fra 2030	Målet kan justeres i overensstemmelse hermed, så det stemmer overens med den reviderede ambition for blandingsmandatet (se ovenfor), samt ændringer i multiplikatorerne og den potentielle inddragelse af luftfart og søtransport i anvendelsesområdet (se nedenfor).  <b>Forslag til ændring af § 3. Stk:</b> Enhver virksomhed har pligt til, hvert år, at anvende drivhusgasreducerende brændstoffer, jf. § 2, stk. 1, nr. 8, med henblik på at reducere vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra leveret brændstof til transport m.m., <del>bortset fra luftfart og søtransport</del> , med mindst <del>5,2</del> x pct. i 2025-2027, mindst <del>6</del> y pct. i 2028-2029 og mindst <del>7</del> z pct. fra 2030, jf. dog stk. 2	<b>Artikel 25 1(a) (ii)</b>  <i>Hver medlemsstat pålægger brændstofleverandører en forpligtelse til at sikre dette mængden af vedvarende brændstoffer og vedvarende elektricitet, der leveres til transportsektoren, fører til en: reduktion af drivhusgasintensiteten på mindst 14,5 % inden 2030 sammenlignet med basislinjen i artikel 27, stk. 1, litra b), i overensstemmelse med en vejledende bane fastsat af medlemsstaten</i>
7.  Giv RFNBO og avancerede	Avancerede biobrændstoffer og avanceret biogas til luftfart og søfart tæller	RFNBO og avancerede biobrændstoffer/biogas bør nyde godt af en 2x multiplikator, når de bidrager til CO <sub>2</sub> -reduktionsforpligtelsen (§ 3, stk. 1). Denne multiplikator bør IKKE gælde for blandingskravet ( <b>dvs. § 3, stk. 2</b> ).	<b>Artikel 27, stk. 2, litra c) og e)</b>  <i>a) Andelen af biobrændstoffer og biogas fremstillet af råvarerne i bilag IX og</i>



Anbefalinger.	Udkast til bekendtgørelse i høring	Detaljeret forslag til endelig udgave af bekendtgørelsen	Sammenligning med RED III <sup>2</sup>
<p>biobrændstoffer en 2x multiplikator, når de bidrager til CO<sub>2</sub>-reduktionsforpligtelsen (§ 3, stk. 1)</p> <p>a. Udvid de specifikke multiplikatorer for RFNBO og avancerede biobrændstoffer, der anvendes i luftfart og søfart, når de bidrager til CO<sub>2</sub>-reduktionsforpligtelsen (§ 3, stk. 1)</p>	<p>som 1,2 gange deres energiindhold, mens RFNBO til luftfart og søfart tæller som 1,5 gange deres energiindhold.</p> <p><b>§ 3 a, stk. 1 og stk. 2</b></p>	<p><b>&lt;Nyt&gt;</b> Ved opfyldelse af pligten i § 3, stk. ...] avanceret biogas, [...] vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse [...] og vedvarende brint som et mellemprodukt [...] skal ganges med en faktor 2</p> <p>Hvis luftfart og søfart er omfattet af CO<sub>2</sub>-reduktionsforpligtelsens anvendelsesområde (§ 3, stk. 1), bør multiplikatorerne i § 3 a udvides.</p> <p><b>§ 3 a.</b> Ved opfyldelse af forpligtelsen i § 3, stk. 1 og 2, skal bi-drag fra avancerede biobrændstoffer, jf. § 2, stk. 1, nr. 1, og avanceret biogas, jf. § 2, stk. 1, nr. 2, leveret til søtransport og luftfart ganges med faktor 1,2.</p> <p><b>Stk. 2.</b> Ved opfyldelse af forpligtelsen i § 3, stk. 1 og 2, skal bidrag fra vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, jf. § 2, stk. 1, nr. 28, og vedvarende brint som mellemprodukt, jf. § 2, stk. 1, nr. 30, leveret til søtransport og luftfart ganges med faktor 1,5.</p>	<p>vedvarende brændstoffer af ikke-biologisk oprindelse anses for at være det dobbelte af dets energiindhold</p> <p>andelen af avancerede biobrændstoffer og biogas fremstillet af råvarerne, der er opført i del A i bilag IX, leveret i luftfarts- og søtransportformerne, anses for at være 1,2 gange deres energiindhold, og andelen af vedvarende brændstoffer af ikke-biologisk oprindelse, der leveres i luftfarts- og søtransportformerne, anses for at være 1,5 gange deres energiindhold</p>



## Om Hy24

Hy24 er verdens største investeringsplatform med fokus på grøn brint, etableret af FiveT Hydrogen og Aradian og støttet af store industrielle aktører. Hy24 er en reguleret alternativ investeringsforvalter (AIFM), der i dag forvalter (i) en infrastrukturfond på 2 mia. euro, som har til formål at finansiere udrulningen af større projekter inden for produktion, distribution og forbrug af brint, med 52 investorer (LPs) fra både industrien og investeringsverdenen, og (ii) en anden, mindre fond, der investerer i teknologivirksomheder på tværs af værdikæden for grøn brint og understøtter opskalering af produktionskapacitet. Hy24 har et team på 35 medarbejdere med base i Paris, Zürich, Singapore og New York.

Indtil nu har Hy24 alene gennem sin første fond foretaget 9 større investeringer i forskellige dele af brintværdikæden: (i) upstream, i udviklere af vedvarende brintprojekter (Everfuel, Enagas Renewable, Hy2GEN, Elyse Energy og InterContinental Energy), (ii) midstream, i HRS-operatøren H2 Mobility Germany og den franske H2-taxaflådeoperatør Hysetco, samt (iii) downstream i den største producent af grønt stål, Stegra (tidligere H2 Green Steel). Vores anden fond er for nylig påbegyndt og har allerede investeret i brinttankproducenten Hexagon Purus og ammoniak- membranseparationsteknologivirksomheden H2Site.

Hy24's investeringsmønster (stærke minoritetsposter sammen med andre partnere, brug af gældsfinansiering og offentlig støtte) bidrager til at mobilisere mere end 20 mia. euro i finansiering til brintsektoren. Hy24's forpligtelse til at investere midler over de næste syv år gør selskabet til den mest engagerede private investor inden for brintområdet.

Hy24 er stærkt engageret i sine investeringer i Danmark og har blandt andet udviklet et joint venture med Everfuel A/S om at etablere op til 1 GW elektrolysekapacitet på flere lokationer i Danmark, herunder det eksisterende HySynergy-anlæg nær raffinaderiet i Fredericia, hvor et 20 MW elektrolyseanlæg er i drift og yderligere 280 MW er under udvikling, afhængigt af den regulatoriske udvikling.

For at udløse det fulde potentiale af vores investeringskapacitet i Danmark er det en nødvendig forudsætning, at der vedtages en ambitiøs bekendtgørelse, som sikrer fremtiden for det hjemlige forbrug af vedvarende brint, sammen med udviklingen af den danske brintinfrastruktur (Hydrogen Backbone).

Figure 1: Om Hy24





## Public consultation response (Hy24)

Hy24 is the world largest Clean Hydrogen focused Investment Platform, it manages (i) a 2 Bn€ infrastructure fund, aimed at funding the roll-out of major hydrogen production, distribution and consumption projects and (ii) a second, smaller, fund targeting investments in technology companies across the clean hydrogen value chain.

Hy24 is committed to its investments in Denmark, having developed a joint venture with Everfuel A/S to deploy up to 1 GW of electrolysis capacity at several sites in Denmark, including the existing HySynergy site near Fredericia refinery, where a 20 MW electrolyser is operational and another 280 MW are in development, subject to regulatory evolution.

We would like to thank you for the opportunity to comment on the draft executive concerning the introduction of renewable fuels in transport. We find some elements of the proposed document deeply concerning and are very grateful for the opportunity to raise your attention to the risk they pose on the investment environment in the area of Hydrogen in Denmark.

### Denmark's opportunity to lead in renewable hydrogen: A call for ambitious policy action

- Denmark stands at a pivotal juncture with the potential to become a leading producer of renewable hydrogen.
- The national hydrogen strategy, established under the Power-to-X (PtX) initiative, sets an ambitious target of 4–6 gigawatts (GW) of electrolysis capacity by 2030 for green hydrogen production<sup>3</sup>.
- Realizing this vision will deliver substantial economic and strategic benefits, not only for renewable energy producers—particularly in offshore wind—but also for Danish clean tech manufacturers, hydrogen producers, and domestic consumers, including refineries.

### Unlocking economic and strategic value

- Expanding renewable hydrogen production will safeguard existing jobs and create significant new opportunities across Denmark. It will also generate value in future-proof energy technologies, such as hydrogen, carbon-neutral fuels, and other renewable energies.
- To achieve these outcomes, the Danish Hydrogen and P2X sector requires:
  - › A robust foundation of domestic demand, especially in refineries, eSAF, and the maritime sector.
  - › Critical infrastructure, including the Danish Hydrogen Backbone, extending at least to the refinery complex in Fredericia.

### The case for enhanced ambition

- The Executive Order on the reduction of greenhouse gases from the transport sector presents a unique opportunity for the Danish government to:

---

<sup>3</sup> <https://www.en.kefm.dk/energy/power-to-x-green-hydrogen-to-fuel-the-future>



- › Stimulate demand for hydrogen and P2X fuels at no additional cost to taxpayers.
- › Support Denmark's hydrogen export strategy, providing a model for other EU countries—future buyers of Danish-made renewable hydrogen and P2X fuels.
- › Strengthen Denmark's energy security by future-proofing national fuel production and refining capacity.

### Concerns with the current draft Executive Order

- Regrettably, we don't understand the discrepancy between the modesty of the executive order and the ambitions of the Danish hydrogen strategy and, more broadly, Denmark's climate and economic ambitions.
- As proposed, the draft executive order would generate demand for only 1.34 PJ of renewable hydrogen-based fuels—likely (0.88 PJ in practice after application of the multipliers). This equates to just 20–77 MW of electrolysis capacity, less than 1.3% of the target in Denmark's official P2X strategy
- We wonder whether the targets transposed in the executive order respect the requirements of the Renewable Energy Directive and suspect they could be legally challenged
- If adopted as proposed, we fear the draft order will not drive the energy transition, particularly in green hydrogen and we are deeply concerned that the order may undermine Denmark's climate objectives, economic growth, job creation, and energy security at a critical time for Denmark and the EU.

### The case for ambitious targets and different policy choices

- A more ambitious executive order, aligned with the EU's revised Renewable Energy Directive, would be the ideal instrument to spur demand for green fuels in Denmark without imposing costs on taxpayers.
- EU rules require that each and all Member States ensure that at least 1% of energy consumed in transport comes from RFNBOs or advanced biofuels by 2025, rising to 5.5% by 2030, with a minimum of 1% from RFNBOs.
- Denmark, with its exceptional renewable energy resources, should not only meet but exceed these minimum mandates.
- Given Denmark's unique position, a domestic blending mandate of 1% (green hydrogen/advanced biofuels) in 2025, rising to 10% in 2030—with at least 5% reserved for green hydrogen (RFNBO)—is both pragmatic and achievable. This would correspond to approximately 600-700 MW of electrolysis capacity, or 10% of the official P2X target.
- A 5% blending obligation for green hydrogen by 2030, with a clear trajectory from 2025, represents a no-regret policy. It would foster a new energy sub-sector, secure the future of Denmark's refining capacity, and support climate action and economic development—all without additional taxpayer burden. Compliance costs would be borne by fuel suppliers, with negligible impact on consumer prices.
- Denmark has consistently demonstrated its competitiveness in green products and energy. A non-discriminatory blending obligation would further enhance the competitiveness of Danish fuel suppliers, who are already well-positioned to comply. For example, the 20 MW electrolyser in Fredericia—one of



Europe's largest—could be scaled to 300 MW by 2030, covering 75% of a potential 5% renewable hydrogen blending obligation.

## Strategic benefits of a 5% RFNBO blending obligation

- Implementing a 5% RFNBO blending obligation by 2030, with a clear trajectory between 2025 and 2029 would:
  - › Position Denmark as a leader in the EU energy transition, setting an example for other countries and supporting export markets for Danish green fuels and hydrogen
  - › Create demand for approximately 400 MW of electrolysis capacity (6.6% of the target in Denmark's official P2X strategy), supporting both refining of conventional fuels and biofuels, as well as e-fuel production.
  - › Safeguard the future of Danish equipment manufacturers and hydrogen producers.
  - › Stimulate demand for offshore wind.
  - › Secure Denmark's energy sector, reducing reliance on imported fossil fuels.
  - › Achieve all these benefits at no additional cost to taxpayers.

## A Call to Action

- The Danish government must act with ambition, strategy, and purpose to deliver effective results and safeguard Danish jobs in the energy and manufacturing sectors. This is a no-regret action, offering immense benefits if implemented and significant risks if neglected.

## Recommendations:

- 8.** Significantly increase the ambition of the Blending Mandate (§ 3. Subsection 2):
  - a. Establish a clear trajectory with specific obligations for the blending mandate from 2025 to 2029
- 9.** Allow publicly supported fuels to contribute to the Executive Order's obligations
- 10.** Include the aviation sector in the scope of application of the blending mandate (§ 3. Subsection 2)
  - a. Consider including the aviation sector in the scope of application of the CO2 reduction requirement (§ 3. Subsection 1)
- 11.** Include the Maritime sector in the scope of application of the blending mandate (§ 3. Subsection 2)
  - a. Consider including the maritime sector in the scope of application of the CO2 reduction requirement (§ 3. Subsection 1)
- 12.** Require proof of biogas consumption in transport for grid-delivered biogas to count toward targets.



- 13.** Revise the CO<sub>2</sub> Reduction Obligation (§ 3. Subsection 1) for coherence with scope (recommendations 3a and 4a) and multiplier changes (recommendation 7(a))
- 14.** Grant RFNBO and advanced biofuels a 2x multiplier when contributing to the CO<sub>2</sub> reduction obligation (§ 3. Subsection 1)
  - a. Extend the specific multipliers for RFNBO and Advanced Biofuels used in aviation and maritime when contributing to the CO<sub>2</sub> Reduction Obligation (§ 3. Subsection 1)

## Conclusion

- Denmark has the resources, expertise, and opportunity to lead Europe in the renewable hydrogen production. By adopting a more ambitious and strategic approach, Denmark can secure its energy future, drive economic growth, and set a powerful example for the rest of Europe. The time to act is now.

## Detailed recommendations and comparison with EU law

Recomm.	Draft Executive order under consultation	Detailed proposal for the final version of the executive order	Comparison with RED III <sup>4</sup>
<b>1.</b>  <b>Increase ambition of the blending mandate and 1.(a)</b>  <b>Include a clear trajectory between 2025 and 2030</b>	<b>§ 3. Subsection 2</b>  5.1% by 2030 of advanced biofuels, advanced biogas, RFNBO and renewable hydrogen as an intermediate  0.9% of RFNBO and renewable hydrogen as an intermediate in 2030  No intermediary stage between 2025-2029  Aviation excluded from the denominator.	<b>§ 3. Subsection 2</b>  <i>In the year 2030 <b>and each year after that</b>, an undertaking shall be obliged to ensure that advanced biofuels, [...], advanced biogas, [...], renewable fuels that are not of biological origin, [...], and renewable hydrogen as an intermediate product, [...], constitute at least <b>10</b> per cent of the undertaking's total annual sales of fuels for transport, <del>other than aviation</del>, <b>however</b>, measured by energy content. Aviation fuel may, <b>however</b>, contribute to the obligation in this subsection, [...]. Renewable fuels that are not of biological origin and renewable hydrogen as an intermediate product shall constitute at least <b>5%</b> percentage points of the obligation <b>in 2030 and each year after that</b>.</i>  <b>&lt;NEW&gt;</b> Between 2025 and 2029, an undertaking shall be obliged to ensure that advanced biofuels, [...], advanced biogas, [...], renewable fuels that are not of biological origin, [...], and renewable hydrogen as an intermediate product, [...], constitute at least <b>the following percentages</b> of the undertaking's total annual sales of fuels for transport, <del>other than aviation</del> , measured by energy content:	<b>Article 25.1 (b)</b> requires that all Member States place an obligation of fuel suppliers to ensure that: <i>the combined share of advanced biofuels and biogas produced from the feedstock listed in Part A of Annex IX and of renewable fuels of non-biological origin in the energy supplied to the transport sector <b>is at least 1 % in 2025</b> and 5,5 % in 2030, of which a share of at least 1 percentage point is from renewable fuels of non-biological origin in 2030.</i>  Member States are encouraged to <b>set differentiated targets</b> for advanced biofuels and biogas produced from the feedstock listed in Part A of Annex IX and renewable fuels of non-biological origin at national level in order to fulfil the obligation set out in the first subparagraph, point (b), of this paragraph, <b>in a way that the development of both fuels is promoted and expanded.</b>

<sup>4</sup> Directive (EU 2018/2001), as amended by DIRECTIVE (EU) 2023/2413



Recomm.	Draft Executive order under consultation	Detailed proposal for the final version of the executive order	Comparison with RED III <sup>4</sup>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2025: 1 per cent</li> <li>• 2026: 2 per cent</li> <li>• 2027: 4 per cent</li> <li>• 2028: 6 per cent</li> <li>• 2029: 9 per cent</li> </ul> <p>&lt;NEW&gt; Renewable fuels that are not of biological origin and renewable hydrogen as an intermediate product shall constitute at least <i>the following</i> percentage points of the obligation <i>between 2025 and 2029</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2025: 0.5 per cent</li> <li>• 2026: 0.5 per cent</li> <li>• 2027: 1 per cent</li> <li>• 2028: 2 per cent</li> <li>• 2029: 2 per cent</li> </ul>	
2.  Allow Subsidized / supported fuels to contribute	<p><b>§ 3a Subsection 3 and Subsection 4</b></p> <p><i>For the purpose of fulfilling the obligation in section 3, subsections 1 and 2, subsidized biogas, [...] is considered to have the same cradle-to-grave greenhouse gas emissions as natural gas.</i></p>	<p><b>§ 3a Subsection 3 and Subsection 4 should be removed,</b> alongside the definitions of “Subsidized biogas” and “Supported advanced biofuels, supported renewable fuels of nonbiological origin and supported renewable hydrogen as an intermediate product” (points 24 and 25 of <b>§ 2</b>.</p>	<p>The European Commission has clearly clarified that obligations under the Renewable Energy Directive (RED)—the so-called “general measures”—are fully compatible with State aid rules. This compatibility is underlined not only by the Commission’s official statements, but also by the case law of the Court of Justice of the European Union and the applicable EU legislative framework. It is a key principle that general measures aimed at promoting renewable energy and the green transition are</p>



Recomm.	Draft Executive order under consultation	Detailed proposal for the final version of the executive order	Comparison with RED III <sup>4</sup>
	<p>Subsection 4. For the purpose of fulfilling the obligation in section 3(2), supported advanced biofuels, supported renewable fuels that are not of biological origin, <i>and supported renewable hydrogen as an intermediate product, [...] are considered to have the same greenhouse gas emissions as fossil energy</i></p>		<p>not only permitted but actually encouraged under EU State aid rules when they contribute to common European objectives such as climate, energy and innovation. The Commission's Guidelines on State Aid for Environmental Protection and Energy (CEEAG) and the recent judgment of the Court of Justice of the European Union (ECLI:EU:C:2024:209) unequivocally confirm that RED obligations—such as those included in the Danish Order—can be considered compatible with State aid, provided that they are designed in accordance with EU law.</p> <p>This clear legal position means that Member States can confidently implement ambitious support schemes and obligations for renewable energy without fearing that such schemes will be rejected as illegal State aid. On the contrary, both the Commission and the Court of Justice of the European Union highlight that the positive effects on climate, energy security and innovation often outweigh any distortions of competition, as long as the schemes are transparent, targeted and proportionate.</p>

Recomm.	Draft Executive order under consultation	Detailed proposal for the final version of the executive order	Comparison with RED III <sup>4</sup>
<b>3.</b> Include the aviation sector in the scope of the blending mandate and  <b>3.a</b> Consider it's inclusion in the Co2 reduction requirement.	<b>Blending requirement:</b> Fuels consumed in aviation are excluded from denominator can contribute to meeting the obligation <b>through the ticket mechanism (§ 3. Subsection 2 and subsection 4)</b>  <b>CO2e displacement requirements:</b> Aviation fuels are excluded from the scope of the target (§ 3. Subsection 1 and subsection 4)	<b>Blending requirement:</b> Aviation <b>should be</b> included in the denominator of the blending requirement (§ 3. Subsection 2), in a manner that is consistent with the fact that the executive order allows aviation fuels to contribute towards the numerator and consistent with the EU Renewable Energy Directive (see requested changes to § 3. Subsection 2, above)  <b>CO<sub>2</sub> Reduction:</b> Aviation <b>may</b> be included in the scope of application of the Co2 reduction requirement (§ 3. Subsection 1), in a manner that is consistent with the EU Renewable Energy Directive (see suggested changes to § 3. Subsection 1, above)	<b>Article 27.2(b)</b>  <i>For the calculation of the minimum shares referred to in Article 25(1), first subparagraph, point (a)(i) and point (b), the following rules shall apply:</i>  <i>(a) for the calculation of the denominator, that is the amount of energy consumed in the transport sector, all fuels and electricity supplied to the transport sector shall be taken into account;</i>  <i>(b) for the calculation of the numerator, that is the amount of energy from renewable sources consumed in the transport sector for the purposes of Article 25(1), first subparagraph, the energy content of all types of energy from renewable sources supplied to all transport modes, including to international marine bunkers, in the territory of each Member State shall be taken into account; Member States may take into account recycled carbon fuels;</i>
<b>4.</b> Include the maritime sector in the scope of the blending mandate and  <b>4.a</b>	<b>Blending requirement:</b> Maritime fuels ( <b>except inland waterways</b> ) are excluded from the scope of application (§ 3. Subsection 2)	<b>Blending requirement: Maritime transport (including seaborne) should be</b> included in the scope of application of the blending requirement (§ 3. Subsection 2), in a manner consistent with the EU Renewable Energy Directive (see requested changes to § 3. Subsection 2, above)  <b>CO<sub>2</sub> Reduction:</b> Maritime transport may be included in the scope of application of (§ 3. Subsection 1), in a manner that	

Recomm.	Draft Executive order under consultation	Detailed proposal for the final version of the executive order	Comparison with RED III <sup>4</sup>
consider it's inclusion in the Co2 reduction requirement	<b>CO2e displacement requirements:</b> Maritime fuels ( <b>except inland waterways</b> ) are excluded from the scope of application <b>§ 3. Subsection 1 and subsection 4)</b>	is consistent with the EU Renewable Energy Directive (see suggested changes to <b>§ 3. Subsection 1</b> , above)	“for renewable fuels of non-biological origin [...] by multiplying the amount of <b>those fuels that is supplied to all transport modes</b> by their greenhouse gas emissions savings” <b>Article 27.1(a)(ii)</b>  <b>Scope of transport: aviation and maritime included in CO2e displacement requirement</b>
<b>5. Require Proof of Biogas Consumption in Transport for Grid-Delivered Biogas to Count Toward Targets</b>	<b>§ 3. Subsection 5.</b> For the purpose of fulfilling the obligation in subsection 2, a company may include more biogas from the gas system for use in transport, excluding aviation, then the quantity of pipeline gas that the company has documented as delivered for transport	The proposal to allow more biogas from the gas system for use in Transport than the quantity of pipeline gas that the company has documented as delivered for transport is <b>highly distortive, damaging to fair competition and incompatible with EU law.</b>  Consequently, this <b>possibility should be removed.</b>  Instead, it should be a precondition that, in order for gas delivered via the Danish gas system to count towards the obligation, it must be demonstrated that it has been consumed in the transport system:  <NEW> <i>For the purpose of fulfilling the obligation in subsection 2, a company may take into account biogas that is injected into the national gas transmission and distribution infrastructure,</i>	Article 25.1(b) requires MS to place obligations on fuel suppliers to increase the share of renewable energy and reduce greenhouse gas intensity <b>in the transport sector</b>  Those that over-comply with the obligation should be rewarded through a systems of “certificates” allowing to trade over-compliance “credits” (c.f. Article 25.4 RED III)  In order to create a fair playing field, <b>there needs to be a link with between the consumption of (advanced) biogas or RFNBO and the transport sector.</b>  The Directive allows (advanced) biogas injected in the grid to be taken into account,

Recomm.	Draft Executive order under consultation	Detailed proposal for the final version of the executive order	Comparison with RED III <sup>4</sup>
		<i>as long as it demonstrates that such quantities were delivered to the transport sector</i>	<p><b>but it does NOT allow it the consumption takes place outside the transport sector.</b></p> <p>Such an interpretation would, be illogical and contrary to the explicit objectives of Article 25 of the Directive (i.e. to enable Renewable Energy integration in the transport sector)</p>
<p>6.</p> <p><b>Revise the CO<sub>2</sub> Reduction Obligation (§ 3. Subsection 1) for coherence with scope (recommendations 3a and 4a) and multiplier changes (recommendation 7(a))</b></p>	<p><b>§ 3. Subsection 1</b></p> <p>Reduction: 5.2 % in 2025-2027/6 % in 2028-2029/7 % from 2030</p>	<p>The target may be adapted accordingly, in order to be coherent with the revised ambition on the blending mandate (see above), as well as changes to the multipliers and the potential inclusion of aviation and maritime within the scope of application (see below).</p> <p>Proposed change to <b>§ 3. Subsection 1</b>: <i>Every company has an obligation to use greenhouse gas-reducing fuels, [c.f....], with a view to reducing cradle-to- grave emissions of greenhouse gases per energy unit from supplied fuel for transport, etc., <del>except for aviation and maritime transport</del>, by at least x percent in 2025-2027, at least y percent in 2028-2029 and at least z percent from 2030 [...]</i></p>	<p><b>Article 25 1(a) (ii)</b></p> <p><i>Each Member State shall set an obligation on fuel suppliers to ensure that</i></p> <p><i>the amount of renewable fuels and renewable electricity supplied to the transport sector leads to a:</i></p> <p><i>greenhouse gas intensity reduction of at least 14,5 % by 2030, compared to the baseline set out in Article 27(1), point (b), in accordance with an indicative trajectory set by the Member State;</i></p>
<p>7.</p> <p><b>Grant RFNBO and advanced biofuels</b></p>	<p>Advanced biofuels and advanced biogas for aviation and maritime count as <b>1.2x of their</b></p>	<p><b>RFNBO and Advanced biofuels / biogas should benefit from a 2x multiplier when contributing to the CO<sub>2</sub> reduction obligation (§ 3, subsection 1). This multiplier should NOT apply to the blending mandate (i.e. § 3. Subsection 2):</b></p>	<p><b>Article 27 2.(c) and (e)</b></p> <p>(c) <i>the share of biofuels and biogas produced from the feedstock listed in Annex IX and</i></p>

Recomm.	Draft Executive order under consultation	Detailed proposal for the final version of the executive order	Comparison with RED III <sup>4</sup>
<p>a 2x multiplier when contributing to the CO<sub>2</sub> reduction obligation (§ 3. Subsection 1)</p> <p>7.a Extend the specific multipliers for RFNBO and Advanced Biofuels used in aviation and maritime when contributing to the CO<sub>2</sub> Reduction Obligation (§ 3. Subsection 1)</p>	<p><b>energy content while</b> RFNBO for aviation and maritime counts as <b>1.5x its energy content</b></p> <p><b>§ 3 a. Subsection 1 and Subsection 2</b></p>	<p><b>&lt;NEW&gt;</b> When fulfilling the obligation in § 3, subsection 1, the contribution from advanced biofuels, [c.f. ...] advanced biogas, [...] renewable fuels that are not of biological origin [...] and renewable hydrogen as an intermediate product [...] must be multiplied by a factor of 2.</p> <p>If aviation and maritime are included in the scope of application of the CO<sub>2</sub> reduction obligation (§ 3, subsection 1), the multipliers in <b>§ 3 a</b> should be extended.</p> <p><b>§ 3 a.</b> When fulfilling the obligations in § 3, subsections <b>1 and 2</b>, the contribution from advanced biofuels, cf. § 2, subsection 1, no. 1, and advanced biogas, cf. § 2, subsection 1, no. 2, delivered to maritime transport and aviation must be multiplied by a factor of 1.2.</p> <p>Subsection 2. When fulfilling the obligations in section 3, subsections <b>1 and 2</b>, contributions from renewable fuels that are not of biological origin, cf. section 2, subsection 1, no. 28, and renewable hydrogen as an intermediate product, cf. section 2, subsection 1, no. 30, supplied to maritime transport and aviation must be multiplied by a factor of 1.5</p>	<p><i>renewable fuels of non- biological origin shall be considered to be twice its energy content;</i></p> <p><i>the share of advanced biofuels and biogas produced from the feedstock listed in Part A of Annex IX supplied in the aviation and maritime transport modes shall be considered to be 1,2 times their energy content and the share of renewable fuels of non-biological origin supplied in the aviation and maritime transport modes shall be considered to be 1,5 times their energy content;</i></p>



## About Hy24

Hy24 is the world largest Clean Hydrogen focused Investment Platform, created by FiveT Hydrogen and Ardian, and fostered by large industrial players. Hy24 is a regulated Alternative Investment Fund Manager (AIFM) which today manages (i) a 2 Bn€ infrastructure fund, aimed at funding the roll-out of major hydrogen production, distribution and consumption projects, with 52 LPs (investors) coming from both the industrial and the investment space<sup>5</sup> and (ii) a second, smaller, fund targeting investments in technology companies across the clean hydrogen value chain, aimed at supporting the scale-up of manufacturing capacities. Hy24 gathers a team of 35 people, based in Paris, Zurich, Singapore and New York.

To date, Hy24, has made, through its first fund alone, 9 major investments in different parts of the hydrogen value chain: (i) upstream, in developers of renewable hydrogen projects (Everfuel, Enagas Renewable, Hy2GEN, Elyse Energy, and InterContinental Energy), and (ii) midstream, in HRS operator H2 Mobility Germany and French H2 taxi fleet operator, Hysetco and (iii) downstream in the largest green steel producer Stegra (formerly known as H2 Green Steel). Our second fund, has recently begun operating and has made two investments, in hydrogen tank manufacturer, Hexagon Purus and ammonia membrane separation technology company H2Site.

Hy24 investment patterns (strong minority positions with other partners, leverage of debt and public support), help mobilize more than of 20 bn€ in Financing in the hydrogen sector. Hy24 commitment to deploy funds over the next 7 years makes it the most committed private investor in the hydrogen space.

Hy24 is deeply committed to it's investments in Denmark, having developed a joint venture with Everfuel A/S to deploy up to 1 GW of electrolysis capacity at several sites in Denmark, including the existing HySynergy site near Fredericia refinery, where a 20 MW electrolyser is operational and another 280 MW are in development, subject to regulatory evolution.

In order to unlock the full potential of our investment capacity in Denmark, an ambitious executive order, that secures the future of domestic renewable hydrogen consumption, alongside the development of the Danish Hydrogen Backbone are necessary pre-conditions.

Figure 2: About Hy24



<sup>5</sup> Key LPs from H2 Infra Fund are Air Liquide, Total Energies, Vinci, Chart, Baker Hughes, Plug Power, Lotte, Air bus, CMA CGM, EDF, AdP, SNAM, ENAGAS, GRTGas, Itochu, Schaeffler. Institutional LPs are mostly Axa, Credit Agricole, Allianz, CCR, JBIC, CDPQ, Nuveen, Border to Coast, CDC, ERAFP....

## Amalie Ravn Bruhn

---

**Fra:** Alexander Plougmann <ap@drivkraftdanmark.dk>  
**Sendt:** 22. april 2025 15:49  
**Til:** Energistyrelsens officielle postkasse  
**Cc:** Peter Willumsen; Carl Christian Poder Pedersen; Michael Mücke Jensen  
**Emne:** Høringssvar - Drivkraft Danmark - J nr. 2025-2183 - Høring over ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Energistyrelsen

Drivkraft Danmark takker for muligheden for at afgive høringssvar til udkastet til bekendtgørelse om håndbog om dokumentation for reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren.

Vi støtter præciseringerne i håndbogen, der sikrer gennemskuelighed og effektiv kontrol med opfyldelse af fortrængningskrav og iblandingskrav i transportsektoren.

Til trods for at bekendtgørelsen sikrer en 1:1-implementering af EU's krav, finder vi det imidlertid bekymrende, at der – endnu engang – ikke etableres klare, langsigtede rammer for brugen af avancerede biobrændstoffer og Power-to-X-brændstoffer efter 2030. Implementeringen angiver krav i 2030, men undlader at skabe vished om, hvad der gælder derefter. Den manglende transparens og forudsigelighed svækker investeringsgrundlaget for PtX-producenter, raffinaderiernes omstilling og de brændstofleverandører, som er forpligtede i henhold til lovgivningen.

Det underminerer den nødvendige opbygning af produktionskapacitet, skaber usikkerhed for aftagerne og kan i praksis gøre det vanskeligt at opfylde de bindende krav i reguleringen. Det er derfor nødvendigt at indføre langsigtede krav – på linje med de fastlagte krav i f.eks. ReFuelEU Aviation – for at give markedet det nødvendige fremtidsperspektiv.

Det er vigtigt at sikre, at brændstofleverandører og PtX-producenter får tidligt kendskab til kommende krav, og at der skabes vished om rammerne efter 2030, så investeringer og udrulning kan planlægges effektivt. Derfor skal der allerede nu fastsættes mål for 2040 og 2050 for anvendelse og produktion af PtX eller avancerede biobrændstoffer.

Ved behov for uddybning eller yderligere input står vi som altid til rådighed.

Med venlig hilsen

Alexander Plougmann  
Energi- og teknikonsulent

T: +45 3345 6517  
M: +45 4412 2424  
[www.drivkraftdanmark.dk](http://www.drivkraftdanmark.dk)



**Drivkraft Danmark**  
Vi sætter strøm til  
den tunge transport

Følg os på: [Twitter](#) og [LinkedIn](#)

---

**Fra:** Peter Willumsen <[pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk)>  
**Sendt:** 25. marts 2025 16:50  
**Emne:** Høring over ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen



Kære høringspart

Vedhæftet fremsendes høring over ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen med høringsfrist den 22. april 2025.

Se venligst vedhæftede høringsbrev for nærmere.

Link til høringsportalen: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/69803>

Med venlig hilsen / Best regards

**Peter Willumsen**

Specialkonsulent

Brint & Grønne Brændstoffer

Mobil / Cell +45 20 15 63 98

E-mail [pwil@ens.dk](mailto:pwil@ens.dk)



**Energistyrelsen**

Danish Energy Agency - [www.ens.dk](http://www.ens.dk)

- part of The Ministry of Climate, Energy and Utilities

*Energistyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Du kan læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger på vores hjemmeside <https://ens.dk/om-os/energistyrelsens-behandling-af-personoplysninger>*



## Amalie Ravn Bruhn

---

**Fra:** Tina Solem <tso@fsr.dk>  
**Sendt:** 22. april 2025 14:57  
**Til:** Energistyrelsens officielle postkasse  
**Cc:** Peter Willumsen; Carl Christian Poder Pedersen; Kasper Frølich Kristensen  
**Emne:** Høring over ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen – journalnummer 2025 - 2183  
**Vedhæftede filer:** H098-25\_Ændring af drivhusgasfortrængningsbek og håndbogsbek\_220425.pdf

**Att.: Specialkonsulent Peter Willumsen**

Vi sender hermed FSR – danske revisorerers høringssvar.

**Venlig hilsen**

**Tina Solem**  
Centerkoordinator

M. [+4541870857](tel:+4541870857)  
D. [+4572255730](tel:+4572255730)  
E. [tso@fsr.dk](mailto:tso@fsr.dk)

**FSR–danske revisorer**  
Børsgade 4, 4. sal  
1215 København K  
+45 7225 5703  
CVR-nr: 55097216

[www.fsr.dk](http://www.fsr.dk)



***DET STORE REGNSKAB***

Energistyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Att.: Specialkonsulent Peter Willumsen  
Pr. e-mail: [ens@ens.dk](mailto:ens@ens.dk); cc: [pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk); [cape@ens.dk](mailto:cape@ens.dk)

22. april 2025

## Høring over ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen – journalnummer 2025 - 2183

Tak for muligheden for at kommentere denne høring.

Vi har en enkelt bemærkning i forhold til kravet i 'Bekendtgørelse om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v. og bæredygtighed' § 18 om erklæring i henhold til ISAE 3000, der med bekendtgørelsen også udvides til at omfatte erklæring om overholdelse af iblandingskravet, jf. samme bekendtgørelses § 3, stk. 2 (tidligere kun § 3, stk. 1). Vi anbefaler, at der i forbindelse med kravet om revisorerklæring efter ISAE 3000 udarbejdes en revisionsinstruks og konkret eksempel på en standarderklæring.

På vegne af FSR – danske revisorer Forsyningsarbejdsgruppe

Med venlig hilsen

Kasper Frølich Kristensen  
Chef for revision, statsaut. revisor

FSR – danske revisorer

Børsgade 4, 4. sal  
DK - 1215 København K

Telefon +45 7225 5703  
[fsr@fsr.dk](mailto:fsr@fsr.dk)  
[www.fsr.dk](http://www.fsr.dk)

CVR. 55 09 72 16  
Danske Bank  
Reg. 9541  
Konto nr. 2500102295



## Amalie Ravn Bruhn

---

**Fra:** Simon Horsholt <simh@lf.dk>  
**Sendt:** 22. april 2025 14:47  
**Til:** Energistyrelsens officielle postkasse  
**Cc:** Peter Willumsen; Carl Christian Poder Pedersen; Landbrug & Fødevarer; Hans Roust Thysen; Finn Christensen  
**Emne:** LF høringssvar over ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen jnr. 2025-2183  
**Vedhæftede filer:** 2025.04.22 LF høringssvar drivhusgasfortrængningsbekendtgørelse og håndbog.docx

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hej

Hermed fremsendes L&F høringssvar over ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen jnr. 2025-2183.

Mvh.  
Simon

Venlig hilsen

**Simon Horsholt**  
Chefkonsulent  
Klima & Energi

M +45 2785 2384 | E simh@lf.dk

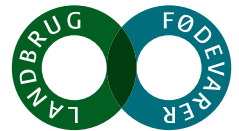
---

### Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

Besøg mig: Meldahlsvej 1 · DK-1613 København V  
Levering af pakker: Axeltorv 3, varemodtagelsen · DK-1609 København V  
[www.lf.dk](http://www.lf.dk)

Det danske fødevarerhverv har en vision om at være klimaneutralt i 2050. Sammen med vores medlemmer fra landbruget, fødevarer- og agroindustrien, vil vi vise, at der findes en økonomisk bæredygtig vej til en klimaneutral fødevarerproduktion. Som repræsentant for hele fødevarerklngen, der understøtter 180.000 arbejdspladser og en årlig eksport på 196 milliarder kroner, repræsenterer vi en værdikæde med tyngde og vilje til at finde løsninger på verdens klimaudfordringer i tæt samspil med resten af Danmark.

---



Energistyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
[ens@ens.dk](mailto:ens@ens.dk)

**Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.**

Axelborg, Axeltorv 3  
DK 1609 København V  
T +45 3339 4000  
E [info@lf.dk](mailto:info@lf.dk)  
W [www.lf.dk](http://www.lf.dk)  
CVR DK 25 52 95 29

Høringssvaret sendt elektronisk til [pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk) og [cape@ens.dk](mailto:cape@ens.dk) med kopi til [ens@ens.dk](mailto:ens@ens.dk)

### **Høring over ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen med ikrafttræden den 21. maj 2025 jnr. 2025-2183**

Landbrug & Fødevarer har modtaget høringsudkast til følgende to bekendtgørelser:

- Ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 1729 af 30. december 2024 om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v.).
- Håndbogsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 1730 af 30. december 2024 om håndbog om dokumentation for reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v.).

Vores bemærkninger til høringsudkastet følger nedenfor.

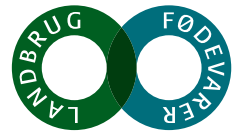
#### **Generelt**

Nærværende udkast til ændring af BEK vedr. reduktions af drivhusgasser fra transportsektoren mv har sit udspring af VE-direktivet, hvor EU-Kommissionen lancerede den tredje version heraf den 18. okt. 2023. Direktivet fastsætter målet for VE-andelen eller CO<sub>2</sub>-fortrængning i transportsektoren i EU-medlemslandene samt definerer hvilke brændsler der indgår som værende vedvarende. Medlemsstaterne er forpligtiget til at gennemføre ændringerne i nationale lovgivninger senest 21. maj 2025. Landbrug & Fødevarer bakker overordnet set op om modellen med et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav, der teknologineutralt sikrer CO<sub>2</sub>-reduktioner i transportsektoren. Vi havde dog gerne set nogle endnu mere ambitiøse mål, da det vil give en større sikkerhed ift. Danmarks opfyldelse af kravene fastsat i VE III-direktivet.

#### **CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav**

Det følger af VE III-direktivet, at medlemslandene frem mod 2030 skal sikre en 14,5 pct. CO<sub>2</sub>-fortrængning fra transportsektoren eller alternativt en VE-andel på 29 pct. Det er et godt ambitiøst mål, som kan skabe de nødvendige incitamenter til, at branchen foretager de investeringer, der skal sikre en omfattende grøn omstilling af transporten. I den danske implementering af VE III-direktivet fastholdes de CO<sub>2</sub>-fortrængningssatser, der følger af Aftale om grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020, hvormed der i 2030 kun skal opnås en 7 pct. CO<sub>2</sub>-fortrængning. Landbrug & Fødevarer ser derfor en risiko for, at vi ikke når i mål med EU-kravene, medmindre der skrues op for ambitionerne og nærmere bestemt CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet.

Det er problematisk, da det giver en usikkerhed i branchen om, hvordan målene skal indfries. Derudover kan det have en negativ samfundsøkonomisk effekt og skade konkurrenceevnen, hvis Danmark i 2030 er langt fra målopfyldelsen og skal finde mange nye kontrakter på biobrændstoffer i et potentielt presset europæisk marked, hvor andre EU-medlemslande også kan stå i en situation, hvor der skal ske en markant øgning af fortrængnings- eller iblandingskrav.



Anvendelsen af biobrændstoffer er den primære kilde til fortrængning i transportsektoren i dag, og der er store potentialer for yderligere grøn omstilling af transportsektoren ved brug af biobrændstoffer og biogas. Det gælder også i den tunge vejgående transport, flytransport og skibsfarten. Vi har i Danmark en udpræget styrkeposition inden for produktion af bæredygtige biobrændstoffer og biogas. En produktion der ikke kun giver CO<sub>2</sub>-reduktioner i transportsektoren, men som også har andre positive effekter i værdikæden, hvor der sikres klimavenlige foderprodukter, recirkulation af næringsstoffer og en bedre kaskadeudnyttelse af biomassen. Landbrug & Fødevarer vil derfor opfordre til, at man indenfor rammerne af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsens model åbner op for muligheden for højere CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav.

### **Medtælling af biogas uden for transportsektoren**

Det fremgår af høringsudkastet, at brændstofleverandørernes forpligtelse om en minimumsandel på 5,1 pct. avanceret biobrændstof, biogas eller VE-brændstoffer af ikke biologisk oprindelse kan opfyldes med biogas fra gassystemet der anvendes andre steder end transportsektoren, så længe der ikke er gjort krav på biogassen i andre sektorer eller af andre aktører.

Landbrug & Fødevarer er bekymrede for denne åbning, da det i forlængelse af ovenstående bremser oplagte muligheder for grøn omstilling i transportsektoren, ved at sætte mere ambitiøse mål og krav til opfyldelsen af andel avanceret biobrændstof og biogas. Der er behov for at skabe et større markedstræk for at sikre en udbygning af biogasproduktionen eller øge produktionen af avancerede biobrændstoffer.

Landbrug & Fødevarer vil gerne forbeholde os 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

Finn Christensen

Klima & Energi

M: 2785 2384

E: simh@lf.dk

Klima & Energi

M: 2724 5639

E: fch@lf.dk

## Amalie Ravn Bruhn

---

**Fra:** TMFKP Klima Rådhuspost <raadhusposttilbyensudvikling@tmf.kk.dk>  
**Sendt:** 22. april 2025 13:49  
**Til:** Energistyrelsens officielle postkasse  
**Cc:** Peter Willumsen; Carl Christian Poder Pedersen  
**Emne:** Høringssvar, journalnummer 2025-2183  
**Vedhæftede filer:** Høringssvar.pdf

Hermed fremsendes høringssvar

Med venlig hilsen

**Erik Schunck**  
Fuldmægtig  
Klima og Byudviklingssekretariatet

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Klima og Byudvikling

Njalsgade 13, 5021  
2300 København S

Direkte 2040 6499  
E-mail [erisch@kk.dk](mailto:erisch@kk.dk)  
EAN 5798009809452



## Svar på høring vedr. ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen

Teknik- og Miljøforvaltningen har gennemgået høringsmaterialet og har ingen bemærkninger.

Venlig hilsen

Pil Damgaard Hasselager  
Teamleder

22-04-2025

Sagsnummer I F2  
2025 - 7108

Dokumentnummer i F2  
190877

Sagsnummer eDoc  
2025-0100146

Klima og Byudvikling  
Njalsgade 13  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

## Amalie Ravn Bruhn

---

**Fra:** Frederikke Vorborg <flv@frinet.dk>  
**Sendt:** 22. april 2025 11:10  
**Til:** Energistyrelsens officielle postkasse  
**Cc:** Peter Willumsen; Carl Christian Poder Pedersen  
**Emne:** Journalnr. 2025-2183 - Høringssvar Foreningen af Rådgivende Ingeniører

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Energistyrelsen

Foreningen af Rådgivende Ingeniører, FRI, takker for muligheden for at afgive høringssvar til tilsendte høring vedr. ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen.

Arbejdet med energi- og klimapolitik, implementeringen af denne samt sammentænkning af energi- og klimasektoren varetages af FRI's Energi- og Klimaudvalg. Udvalget har som formål at bidrage til, at den grønne omstilling af energi- og klimasektoren i Danmark foretages på et velfunderet teknisk og samfundsøkonomisk grundlag.

Vedlagte høring omhandler eller modarbejder ikke ovennævnte formål.

FRI har derfor ingen bemærkninger til høringen.

*FRI står for uafhængig rådgivning, til offentlige og private instanser i Danmark og udlandet.  
FRI har videnbaserede meninger om samfundsudviklingen og arbejder for at påvirke denne i en bæredygtig retning.*

Med venlig hilsen  
Frederikke

**Frederikke Laura Vorborg**  
Energi- og Klimapolitisk chef  
Foreningen af Rådgivende Ingeniører, FRI

T: +45 35 25 37 45  
M: +45 53 77 37 45  
E-mail: [flv@frinet.dk](mailto:flv@frinet.dk)

Hvis du vil holde dig opdateret på de områder, vi arbejder med i FRI, kan du tilmelde dig vores månedlige nyhedsbrev her. [/tilmeld-nyhedsbrev](#)





## Amalie Ravn Bruhn

---

**Fra:** Lasse Raunholt Kristoffersen <Lasse.Kristoffersen@crossbridge.dk>  
**Sendt:** 22. april 2025 10:43  
**Til:** Energistyrelsens officielle postkasse  
**Cc:** Marlene Christensen; Maja Bøg Toftegaard; Peter Willumsen; Carl Christian Poder Pedersen  
**Emne:** Jr. nummer 2025-2183 (høringssvar fra Crossbridge Energy)  
**Vedhæftede filer:** 20250422 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 transport.pdf

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Energistyrelse,

På vegne af Marlene Christensen sender jeg hermed Crossbridge Energys høringssvar vedrørende 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 2025.1).

Ved eventuelle spørgsmål eller behov for uddybning bedes I kontakte enten mig (overordnede/politiske spørgsmål) eller Maja Toftegaard (tekniske spørgsmål). I finder mine kontaktoplysninger i nedenstående mailsignatur ligesom, at Maja Toftegaard er cc'et denne mail.

Med venlig hilsen | Best regards

Lasse Raunholt Kristoffersen  
Public Affairs Lead



**Crossbridge Energy A/S**      T +4579203541  
Egeskovvej 265            M +4551242488  
DK 7000 Fredericia        E Lasse.Kristoffersen@crossbridge.dk  
CVR-nr 1037 3816        W crossbridge.dk

**Energistyrelsen**

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Att. Kontor for brint og grønne brændstoffer

Journalnummer: 2025-2183

Dato: 2025.04.22

Høringssvaret er sendt til [ens@ens.dk](mailto:ens@ens.dk) med kopi til [pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk) og [cape@ens.dk](mailto:cape@ens.dk).**Høringssvar vedrørende 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 2025.1)**

Crossbridge Energy kvitterer for den tilsendte høring og muligheden for at afgive svar hertil, hvor vi har nedenstående bemærkninger.

Bekendtgørelsen og håndbogen behandles separat.

**Høringssvar vedrørende ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen**

Crossbridge Energy støtter formålet i Direktivet for vedvarende energi om at sikre aftag af grønne brændstoffer ved at fastlægge fælles minimumskrav til andelen af grønne brændstoffer i transportbranchen, som vi anser for afgørende for at skabe det nødvendige incitament og et fundament for den grønne omstilling af samfundet.

Vi har dog en række kritikpunkter og betydelige udfordringer, som på både den korte og lange bane desværre modarbejder omstillingen af raffinaderiet, udviklingen af grønne produktionsfaciliteter og i forlængelse heraf også transportsektoren. Dette omhandler både ambitionsniveauet for særligt andelen af vedvarende brændstoffer af ikke biologisk oprindelse (herefter, RFNBO) samt måden hvorpå Energistyrelsen foreslår at implementere direktivet.

For så vidt angår RFNBO vil vi gerne fremhæve følgende tre, overordnede problemstillinger, hvor der er et presserende behov for afklaring og justeringer, hvis Danmark fortsat ønsker at være et grønt foregangsland og understøtte erhvervsudviklingen af fremtidens produktion af grøn energi. Disse punkter uddybes yderligere i afsnittet med de specifikke bemærkninger.

**Først og fremmest** finder Crossbridge Energy det yderst beklageligt, at den løbende dialog mellem dele af branchen og myndighederne igennem en længere periode vedrørende nødvendigheden af en indfasning af RFNBO frem mod forpligtelsen i 2030 ikke har resulteret i gradvis introduktion, da dette er en forudsætning for at understøtte eksisterende grønne projekter og sikre en videreudbygning af disse de kommende år med et nationalt aftag af grøn brint.

Crossbridge Energy understreger, at en manglende introduktion af krav frem mod 2030 har som konsekvens, at den gradvise omstilling af raffinaderiet i Fredericia må sættes på pause de næste fem år, da der ikke er en naturlig efterspørgsel af RFNBO i markedet. I den forbindelse vil vi gerne minde om, at forudsætningen for dansk eksport af grøn brint til Tyskland tilsvarende beror sig på krav til

anvendelse i deres industri samt det nationale tyske krav, som også driver udviklingen af raffinaderierne syd for grænsen.

Crossbridge Energy finder det særdeles bekymrende, at der ikke er et tilsvarende fokus på at sikre den videre forædling af brint i Danmark til gavn for klimaet, grønne arbejdspladser, erhvervsudviklingen i produktions-Danmark samt den fortsatte forsyningssikkerhed. Dette særligt i betragtning af de minimale samfundsøkonomiske omkostninger i produktionsøjemed forbundet med en indfasning, som tidligere præsenteret for myndighederne. Dertil kommer, at raffinaderiet allerede er forbundet med elektrolysekapacitet, hvorfor vi vil kunne bidrage til omstillingen af transportsektoren ved at introducere grøn brint i den eksisterende proces allerede i indeværende år. Hvis ikke der kommer en indfasning af krav, kan det i yderste konsekvens betyde afvikling af allerede eksisterende, grønne projekter.

En gradvis indfasning af RFNBO sikrer derved en produktion og et aftag af grøn brint frem mod 2030 samtidig med, at det giver både myndigheder og virksomheder den nødvendige læring i en periode, hvor kravet om 0,9 procent ikke er fuldt ud implementeret.

Opsummerende kan den tidligere præsenterede model for indfasning af grøn brint frem mod 2030 uden videre efterleves af ganske få aktører. Samtidig sikrer det en gradvis omstilling af en fossil virksomhed, det medfører en mindre reduktion af raffinaderiets scope 1 CO<sub>2</sub> emission, det sikrer udbygningen af eksisterende elektrolysekapacitet og det giver de virksomheder, som tidligt har foretaget grønne investeringer den nødvendige forudsætning for at videreudvikle det grønne samarbejde.

Crossbridge Energy anbefaler derfor, at Energistyrelsen genbesøger muligheden for at indføre en trinvis indfasning af kravet til RFNBO frem mod 2030, som der også lægges op til fra EU's side i VE III-direktivet.

**For det andet** noterer Crossbridge Energy sig, at der er tale om en minimumsimplicitering af direktivet. Vi anser det som muligt for danske produktionsvirksomheder at levere på forpligtelserne i 2030, såfremt der indføres en gradvis indfasning af RFNBO frem mod 2030, som beskrevet ovenfor. Crossbridge Energy skal dog gøre opmærksom på, at en minimumsimplicitering ikke forcerer udbygningen af grøn produktionskapacitet, men at dette i overvejende grad vil være styret af udenlandsk afsætning.

Crossbridge Energy opfordrer derfor til, at myndighederne genbesøger forpligtelsen i 2030, såfremt hensigten er at skabe fundamentet for fremtidens produktion i Danmark. I samme ombæring gør vi opmærksom på, at projekter, der forventeligt skal levere på forpligtelser, traditionelt tager omkring fem år at færdigudvikle og idriftsætte. Vi skal derfor opfordre til, at der ikke udelukkende fastsættes et punktkrav for vejtransportsektoren i 2030, men at branchen får investeringssikkerhed ved en yderligere stillingtagen til kravene efter 2030 samlet for alle transportsektorer, og ikke kun gennem de specifikke krav til luftfart og søtransport, som de er implementeret via ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne og som kun dækker en mindre andel af det samlede brændstofforbrug til transport i Danmark.

Crossbridge Energy henleder i denne sammenhæng opmærksomheden på, at vores henstilling til højere krav ikke er i modstrid med vores anmodning om implementering af dobbelttælling. Dobbelttælling skal sikre Danmark mod at alle brændstoffer eksporteres til andre EU lande, hvor

dobbelttælling implementeres og hvor værdien af produktet dermed er højere, mens at anmodningen om en højere ambition i vores optik vil være medvirkende til at øge incitamentet til at Danmark som i andre, tidligere sammenhænge med eksempelvis VE-el og biogas kan skabe sig en betydelig position indenfor vedvarende energi, i dette tilfælde avancerede biobrændstoffer og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse.

**For det tredje** anser vi det som en overfortolkning af EU's statsstøttere regler, at finansielt støttede projekter ikke har mulighed for at levere på forpligtelserne som beskrevet i §3, da disse produkter anses for at have tilsvarende drivhusgasemissioner som deres fossile pendant.

Crossbridge Energy skal gøre opmærksom på, at det i vores optik mere end besværliggør muligheden for at danske projekter kan levere til forpligtelserne samtidig med, at det sætter den grønne erhvervsudvikling i Danmark i en særdeles uheldig situation i konkurrence med virksomheder, som fra potentielt driftsstøttede projekter kan levere på krav i Danmark og derved kvæle både nuværende og kommende projekter. Det er vores opfattelse, at den nuværende ordlyd i udkastet ikke behandler en eventuel import af støttet RFNBO i tilstrækkeligt omfang. Det står i skarp kontrast til intentionen om at skabe grøn erhvervsudvikling og understøtte grønne danske arbejdspladser.

**For det fjerde** er Crossbridge Energy fuldt ud klar over, at det på EU-niveau ønskes at fremme produktionen af biogas og at ét af incitamenterne er udmøntet ved muligheden for at indregne mere biogas end reelt forbrugt i transportsektoren, når de enkelte landes virksomheder skal opfylde iblandingskravene for avancerede biobrændstoffer, jf. §3, stk. 2. I en dansk kontekst, hvor biogas i forvejen udgør et stort og relativt veletableret segment giver medtagelsen af denne mulighed en yderligere, konkurrencemæssig skævvridning af mulighederne for udvikling af en dansk produktion af grønne, avancerede biobrændstoffer, da der ikke er tale om lige vilkår mellem produkterne.

Samlet set er resultatet af det nuværende forslag til implementering af Direktivet for vedvarende energi, at den grønne erhvervsudvikling i Danmark bremses, da bekendtgørelsen ikke er medvirkende til at skabe den nødvendige incitamentsstruktur for udbygningen af dansk produktionskapacitet for både biobrændstoffer og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse. Crossbridge Energy skal derfor understrege, at det er bydende nødvendigt at håndtere ovenstående problemstillinger for at sikre en dansk produktion af grønne brændstoffer til gavn for den fremadrettede, nationale forsyningssikkerhed.

### **Specifikke bemærkninger**

Der gives herunder specifikke bemærkninger til de afsnit, der i høringsbrevet er fremhævet som værende ændret.

## **Kapitel 1**

### *Anvendelsesområde og definitioner*

§2:

Crossbridge Energy anbefaler kraftigt, at finansielt støttede projekter ikke fratages muligheden for at levere på forpligtelserne, hvorfor vi ikke anser det for nødvendigt med definitioner på støttede produkter. Se eventuelt de generelle bemærkninger samt §3a, stk. 3-4.

Derudover ingen bemærkninger til de individuelle definitioner.

### §3, generelt:

Brændstofleverandørerne bliver med den danske implementering af reglerne fra VE III-direktivet mødt af både GHG besparelseskrav og iblandingskrav. Selvom dette kan virke som en unødigt komplikation af de forpligtede virksomheders indberetningskrav, så stiller Crossbridge Energy sig positivt overfor dette valg i forbindelse med implementeringen af direktivet.

### §3, stk. 1:

Crossbridge Energy noterer sig, at det eksisterende, nationale fortrængningskrav fortsætter ud fra antagelsen om, at den angivne, procentvise reduktion af drivhusgasudledningen ikke modsvarer de 14.5 % fra direktivet.

Crossbridge Energy anbefaler dog, at Danmark implementerer direktivet med en ordning, hvor det tillades at reduktionsoverskud fra et år, kan anvendes til at dække i det næstkommende år. Ordningen kender man eksempelvis fra Sverige og vil være med til at øge fleksibiliteten for markedets parter samt sikre at forbrugerne blot betaler det nødvendige for brændstofferne<sup>1</sup>.

### §3, stk. 2:

Crossbridge Energy stiller sig undrende overfor det faktum, at brændstof til luftfart undtages for iblandingskravet, da det ikke samtidig tydeliggøres, at luftfarten stilles overfor særskilte krav via ReFuelEU Aviation-forordningen. I Direktivet for vedvarende energi ses ikke den samme distinktion mellem de forskellige transportsektorer.

Crossbridge Energy henstiller til, at det tydeliggøres i §3, evt. under stk. 2, at virksomheder, der leverer brændstoffer til luftfart skal opfylde forpligtelserne i ReFuelEU Aviation-forordningen, så det ikke først er i §36 (strafbestemmelser), at dette fremgår. Den samme anbefaling gives mht. FuelEU Maritime-forordningen.

Crossbridge Energy noterer, at man for vejtransportsegmentet blot har opstillet et punktkrav i 2030. Kun fremskrivningerne af forpligtelserne, der fremgår direkte i ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne er dækket i §36 og for luftfartens vedkommende gælder dette udelukkende frem til d. 31. december 2034. Dette skaber ikke den nødvendige sikkerhed for forpligtelserne i årrækken efter 2030 og dermed brændstofproducenternes mulighed for at planlægge en eventuel udbygning af deres produktionsanlæg. Vi anbefaler, at der tages en politisk stillingtagen hertil af hensyn til virksomhedernes investeringshorisonter.

På samme måde er der tale om en minimumsimplicitering, der ikke i tilstrækkeligt omfang driver investeringerne i storskalaprojekter grundet lave krav til anvendelse i transportsektoren. Se de indledningsvise, generelle bemærkninger for yderligere uddybning.

### §3, stk. 3:

Crossbridge Energy finder det meget positivt, at brændstoffer leveret til vejtransport kan anvendes til opfyldelse af forpligtelserne i både §3, stk. 1 og §3, stk. 2, når disse opfylder kravene til enten avancerede biobrændstoffer eller RFNBO.

---

<sup>1</sup> [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20171201-om-reduktion-av-vaxthusgasutslapp\\_sfs-2017-1201/](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20171201-om-reduktion-av-vaxthusgasutslapp_sfs-2017-1201/)

Crossbridge Energy noterer sig også, at samme mulighed for at lade brændstoffer medvirke til opfyldelsen af forpligtelsen for både fortrængningskravet og iblandingskravet på sigt forventes at være medvirkende til at reducere brugen af 1. generations biobrændstoffer.

§3, stk. 4:

Det er uklart om avancerede biobrændstoffer og RFNBO kan anvendes både til opfyldelse af iblandingskravene i ReFuelEU Aviation-forordningen og kravene i §3, stk. 2, eller om det kun er mængder leveret ud over iblandingskravene i ReFuelEU Aviation-forordningen, der kan medregnes i henhold til kravene opstillet i fortrængningsbekendtgørelsens §3, stk. 2. Crossbridge Energy anmoder om at dette tydeliggøres i bekendtgørelsen.

Der henvises til §4, stk. 6 i lov om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v. Dette tekststykke kan ikke genfindes i den gældende version af loven (biobrændstofloven) og Crossbridge Energy henviser til, at referencen tjekkes.

§3, stk. 5:

Crossbridge Energy er indforstået med, at denne implementering er i overensstemmelse med Direktivet for vedvarende energi, men finder det stadig potentielt konkurrenceforvridende, at biogas som det eneste produkt på denne måde ikke er bundet af den sektor, hvor slutforbruget sker. Dette også selvom Crossbridge Energys forståelse er, at biogas, der ikke er fysisk leveret til transport kun kan medtælles i opfyldelsen af iblandingskravet i §3, stk. 2 og ikke i forhold til fortrængningskravet i §3, stk. 1.

Crossbridge Energy finder det yderligere sandsynligt, at dette kan resultere i en entydig satsning på biogas på bekostning af andre grønne brændstoffer samtidig med, at vi er bekymret for, hvad det får af betydning for fremtidig forskydning i prisniveauerne, når en allerede etableret energikilde på den måde begunstiges.

§3, stk. 6:

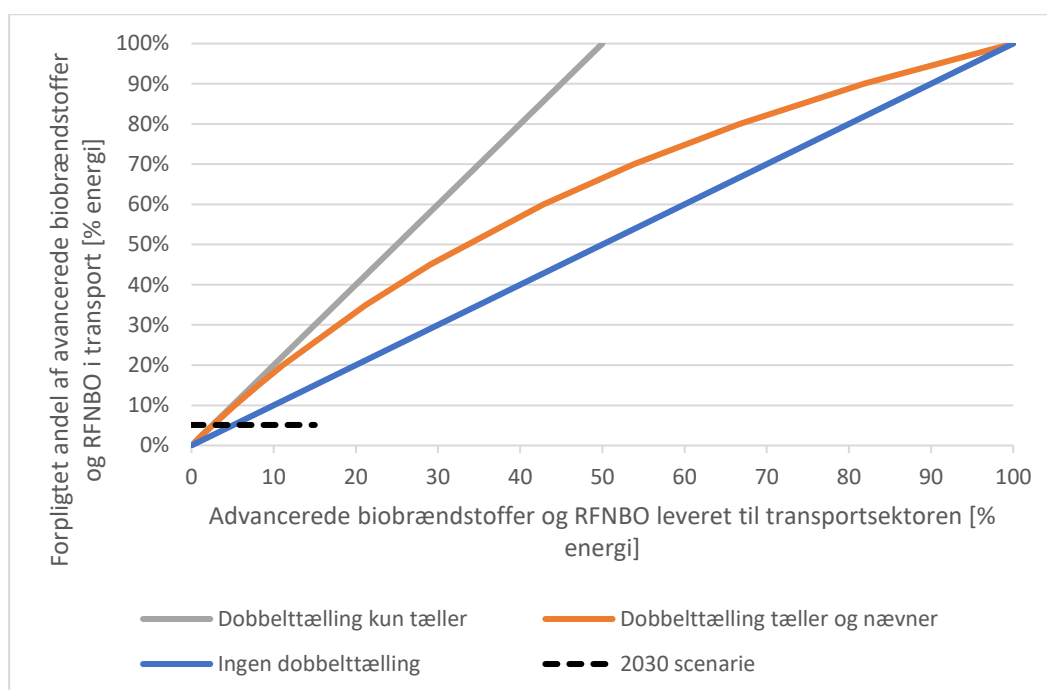
Ingen bemærkninger.

§3a, generelt:

§3a indeholder beregningsregler beroende på Direktivet for vedvarende energi, artikel 27, stk. 2. Crossbridge Energy stiller sig undrende overfor det faktum, at kun udvalgte af disse beregningsregler er medtaget i den danske implementering. I særdeleshed gælder dette undladelsen af direktivets, artikel 27, stk. 2, litra c, som angiver, at *"andelen af biobrændstoffer og biogas produceret på basis af de råprodukter, der er opført i bilag IX, og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, sættes til det dobbelte af sit energiindhold"*. Denne udeladelse medfører efter Crossbridge Energys bedste overbevisning en unødigt fordyrelse for de danske forbrugere i forhold til det resterende EU, da der dermed skal leveres en større mængde af disse typer brændstoffer for at Danmark som helhed kan leve op til forpligtelsen.

Crossbridge Energy medgiver, at der kan være uklarhed om hvorvidt dobbelttællingen skal foretages på både tæller og nævner i beregningen af andelen af de avancerede biobrændstoffer og RFNBO brændstoffers andel af den samlede energimængde leveret til transport. Vi finder det dog stadig uhensigtsmæssigt i forhold til ønsket om en minimumsimplementering af kravene i direktivet, helt at udelade muligheden for dobbelttælling.

Til at illustrere vores argument ses herunder en graf for sammenhængen mellem den ønskede procentdel af avancerede brændstoffer/RFNBO i transportsektoren (y-aksen) og den faktisk leverede energimængde (målt som procent, x-aksen). Det ses, at uanset om beregningsreglen (dobbelttælling) fortolkes som dækkende både tæller og nævner eller i den mest optimistiske fortolkning, kun for tælleren, så vil muligheden for dobbelttælling være en samfundsøkonomisk forbedring for disse brændstoffer, især ved lave krav, som tilfældet er i 2030.



2030 scenarie: 5,1 % iblanding af avancerede brændsler	Ingen dobbelttælling	Dobbelttælling, tæller og nævner	Dobbelttælling, kun tæller
Energi-andel der reelt skal leveres til transport for at opfylde forpligtelse (energibasis)	5,1 %	2,62 %	2,55 %

Figur 1: Graf visende sammenhængen mellem den fysisk leverede mængde energi til transport i form af avancerede biobrændstoffer og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, målt som den procentvise andel af det samlede energiforbrug på transport (x-aksen) og den forpligtede mængde målt på energibasis (y-aksen). Ved brug af dobbelttælling reduceres mængden af brændstoffer, der skal leveres til transportsektoren med ca. en faktor 2 ved de lave forpligtelsesprocenter, som det fremgår af den indsatte tabel.

Selvom de enkelte beregningsregler i direktivets, artikel 27, stk. 2 levner rum for fortolkning i deres formulering er det dog tydeligt i vores afsøgning af området, at der på tværs af EU's interesseorganisationer m.m. er konsensus omkring at dobbelttælling er tilladt. Der er desuden konsensus omkring, at de multiplikatorer, der nævnes i artikel 27, stk. 2, litra e, og i nærværende bekendtgørelses §3a, stk. 1 og stk. 2, skal anses som yderligere multiplikationsfaktorer.

Crossbridge Energy henstiller til, at dobbelttællingen i direktivets artikel 27, stk. 2, litra c medtages ved revision af bekendtgørelsen, så Danmark ikke stilles ringere end resten af EU og at det samtidig



risikeres, at der sker en overvejende eksport af avancerede biobrændstoffer og RFNBO fordi samme brændstoffer vil have en højere salgsværdi i lande, der implementerer beregningsreglerne i deres fulde omfang.

Samtidig henstilles der til, at det for de yderligere multiplikationsfaktorer allerede angivet i §3a, stk. 1 og stk. 2, tydeliggøres, at disse må ganges på den første faktor (2). Alternativt skal der i bekendtgørelsen henvises til Bilag D i Håndbogsbekendtgørelsen, da samme beregningsregler er angivet heri. På nuværende tidspunkt fremgår det dog hverken af bekendtgørelsen eller håndbogsbekendtgørelsen, at regnereglerne i Bilag D i håndbogsbekendtgørelsen skal finde anvendelse ved virksomhedernes opgørelse af deres overholdelse af forpligtelserne i hhv. §3, stk. 1 og §3, stk. 2.

§3a, stk. 1:

Ved sammenholdelse af §3, stk. 5 og §3 a, stk. 1 må det formodes, at biogas injiceret i det danske gasnet, men som ikke fysisk er leveret til transportsektoren, ikke kan medregnes som bidrag til søtransport og dermed ganges med en faktor 1,2. Crossbridge Energy anmoder om at der redegøres for at denne forståelse er korrekt.

Hvis ikke ovenstående fortolkning er korrekt, må Crossbridge Energy fremsætte sin bekymring for at den måde Danmark implementerer på giver biogas så favorable vilkår, at det bliver konkurrenceforvridende. Crossbridge Energy er helt indforstået med, at implementeringen er lovlig i forhold til at biogas kan medtælles i overholdelse af forpligtelsen i §3, stk. 2, men tillader os stadig at henføre til de konsekvenser dette får for den resterende del af industrien, hvor der ikke på samme måde åbnes for overførsel mellem sektorer, når det tages i betragtning, hvor forholdsmeæssigt stor den danske produktion af biogas er.

Overordnet stiller Crossbridge Energy sig meget tilfreds med, at denne mertælling af brændstoffer, fysisk leveret til søtransport og luftfart, er implementeret i den danske bekendtgørelse.

§3a, stk. 2:

Overordnet stiller Crossbridge Energy sig meget tilfreds med, at denne mertælling af brændstoffer, fysisk leveret til søtransport og luftfart, er implementeret i den danske bekendtgørelse.

§3a, stk. 3 og stk. 4:

Crossbridge Energy stiller sig undrende over, at brændstoffer, der har modtaget driftsstøtte ikke kan medregnes i reduktions- og iblandingskravene. Dette virker som en unødigt skævvridning af Danmarks konkurrenceevne overfor resten af EU.

Crossbridge Energy er dybt uforstående over denne distinktion, som vi mener er en stærk overfortolkning og -implementering af EU's statsstøtteregler. Vi er indforstået med, at der i udgangspunktet ikke må foretages dobbelt-støtte, men vi henviser til, at krav til anvendelse er en forudsætning for den grønne omstilling og udelukkende har til hensigt at skabe investeringssikkerhed ved at mindske risici forbundet med investeringer i grønne teknologier igennem et sikret aftag. Et aftag som uden yderligere præcisering af ordlyden i udkastet også kan opnås med importerede produkter, hvor produktionen i oprindelseslandet kan være støttet og derved have en betydelig konkurrencemæssig fordel sammenholdt med danske virksomheder og virkeliggørelsen af grønne projekter.



Vi henviser ligeledes til direktivets egne formuleringer, hvori det tydeliggøres, at det er kompatibelt med intentionen i direktivet, at støttede projekter kan anvendes til at opfylde forpligtelserne. Fra den danske udgave af Direktivet fremgår det eksempelvis:

*Medlemsstaterne udformer støtteordninger for energi fra biobrændstoffer, flydende biobrændsler og biomassebrændsler på en sådan måde, at incitamentet til ubæredygtige bioenergigveje og konkurrenceforvridning med materialesektorerne udgås med henblik på at sikre, at træbiomasse anvendes, hvor den giver den højeste økonomiske og miljømæssige merværdi i prioritetsrækkefølgen:*  
[...] – artikel 3, stk. 3

*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.*  
artikel 4, stk. 1

Når EU på den måde direkte opfordrer til støtteordninger, her specifikt for træbaserede biobrændsler og VE-el, så er Crossbridge Energy uforstående overfor, hvorfor Energistyrelsen har valgt at udelukke alle brændstofproduktioner, der har opnået driftsstøtte, fra muligheden for at bidrage til de opstillede forpligtelser.

Vi skal derudover understrege, at vi ikke anser det for muligt at opfylde de nationale forpligtelser med en dansk produktion, hvis ikke støttede projekter tælles med under henvisning til vores nuværende kendskab til det eksisterende marked og aktørerne heri. Hvis ikke støttede projekter tæller med, er det vores klare bekymring, at fremtidens produktion af grønne brændstoffer i Danmark alene vil have et eksportfokus og der vil være en særdeles tvivlsom national business case i den videre forædling af for eksempel grøn brint.

Endeligt har vi ikke kendskab til en lignende fortolkning i andre medlemslande, hvilket igen stiller en dansk produktion af brændstoffer betydelige dårligere end produktionsvirksomheder uden for landets grænser. Dette vil svække danske virksomheders konkurrenceevne betragteligt og stå i skarp kontrast til regeringens egne ambitioner inden for blandt andet Power-to-X, herunder formålet bag udmøntningen af diverse puljer.

Crossbridge Energy skal derfor på det kraftigste anbefale, at de foreslåede regler vedrørende opfyldelse af forpligtelsen uden støttet produktion fjernes i sin helhed med henvisning til overimplementering og markant svækkede, nationale konkurrencevilkår for fremtidens brændstofproduktion.

#### §3a, stk. 5

Crossbridge Energy noterer sig, at begrænsningen for biobrændstoffer og elektricitet baseret på råvarer fra VE III-direktivets Bilag IX, del B er fastholdt på maksimalt 1,7 % af energien leveret til transport, bortset fra luftfart og søtransport.

Crossbridge Energy må formode, at der dermed ikke er samme begrænsning på biobrændstoffer baseret på disse råvarer for lufttransport og søtransport. Hvis dette ikke er tilfældet, anmoder Crossbridge Energy om at dette tydeliggøres i bekendtgørelsen.

## **Kapitel 2**

### *Bæredygtighedskriterier og kriterier for besparelser af drivhusgasemissioner for drivhusgasreducerende brændstoffer*

§4:

Crossbridge Energy er positive overfor det faktum, at genanvendte kulstofbrændsler nævnes i §4. Det er dog uklart fra selve teksten, hvorvidt genanvendte kulstofbrændsler vil kunne anvendes til opfyldelse af forpligtelsen i både §3, stk. 1 og §3, stk. 2, også fordi denne type brændsel ikke nævnes specifikt i §3 eller §3a. Afgrænsningen af anvendelsen af genanvendte kulstofbrændsler fremgår udelukkende af håndbogsbekendtgørelsens afsnit 3.5.3.

§5:

Ingen bemærkninger

§6:

Ingen bemærkninger

§7:

Ingen bemærkninger

§8:

Ingen bemærkninger

§9:

Ingen bemærkninger

§10:

Ingen bemærkninger

§11:

Ingen bemærkninger

§12:

Crossbridge Energy er tilfredse med, at den danske implementering fastholder de differentierede krav til brændstoffers drivhusgasemissionsbesparelse med hensyn til anlæggenes alder og typen af brændstof og at de anvendte værdier er overført direkte fra VE III direktivet.

§13:

Stk. 1: Ingen bemærkninger

Stk. 2: Dette afsnit handler om ILUC, men hensigten med og betydningen af indholdet er uklart for Crossbridge Energy. Vi anmoder om, at formålet med afsnittet tydeliggøres.

Stk. 3: Ingen bemærkninger

§14:

Ingen bemærkninger

### ***Kapitel 3***

*Kontrol med overholdelsen af bæredygtighedskriterierne og kriterierne for besparelse af drivhusgasemissioner*

§18, stk. 2:

Ingen bemærkninger

§23:

Ingen bemærkninger

### ***Kapitel 8***

*Straf*

§36:

Ingen bemærkninger

\*\*\*

Crossbridge Energy står til rådighed for eventuelle spørgsmål eller ved behov for uddybning af ovenstående.

Med venlig hilsen

**Marlene Christensen**

Business Director

### **Høringssvar vedrørende ændring af håndbogsbekendtgørelsen**

Crossbridge Energy henstiller generelt til, at eventuelle ændringer til bekendtgørelsen som følge af høringsprocessen afspejles i håndbogen. Der gives derfor ikke specifikke henvisninger i dette høringssvar til de afsnit, der potentielt påvirkes af Crossbridge Energys ændringsforslag til bekendtgørelsen.

Der gives herunder specifikke bemærkninger til de afsnit, der i høringsbrevet er fremhævet som værende ændret.

### **Specifikke bemærkninger**

Afsnit 4:

Crossbridge Energy stiller sig positivt overfor overførslen af myndigheden på affaldsområdet fra kommunerne til Miljøstyrelsen.

Derudover, ingen yderligere bemærkninger.

Afsnit 8:

Ud over nedenstående, generelle bemærkninger, har Crossbridge Energy ikke yderligere, specifikke bemærkninger til ændringerne i afsnit 8.

Crossbridge Energy finder det særdeles positivt, at det specifikt for vejtransportsektoren, i den fremsatte udgave af håndbogen, er fastholdt, at det er massebalanceprincippet, der anvendes. Dette især fordi vi på andre transportområder har oplevet, at beslutningstagerne afviger fra massebalanceprincippet til fordel for dråbe-for-dråbe opgørelse.

Crossbridge Energy vil gerne benytte anledningen til at understrege nødvendigheden og vigtigheden af at opretholde massebalanceprincippet som bærende fundament på tværs af hele energisektoren.

Vi finder det nødvendigt at fremhæve dette i forbindelse med nærværende høringssvar, da en tilsidesættelse af en ellers velfungerende og afprøvet praksis er stærkt problematisk og forbundet med betydelige omkostninger, som ikke kun forsinker den grønne omstilling af transportsektoren, men ligeledes besværliggør virksomhedernes muligheder for at levere på politiske ambitioner.

Det er derfor bydende nødvendigt, at massebalanceprincippet også fremadrettet opretholdes og ikke udvandes yderligere igennem diverse politiske aftaler, som vi eksempelvis oplevede det i forbindelse med aftalen om grøn indenrigsluftfart.

Bilag D:

Et udsnit af bestemmelserne under artikel 7, 25, 26 og 27 i VE III direktivet er gengivet i dette bilag. Bilaget fremgår ikke af indholdsfortegnelsen til håndbogen og der henvises ligeledes ikke til bilaget i selve håndbogen. Det er derfor uvist om de angivne beregningsregler skal finde anvendelse på de danske indberetninger.

Crossbridge Energy henviser til at formålet med bilag D tydeliggøres og at der indføres beregningseksempler, dette uanset om det reelt er tilfældet, at alle de angivne beregningsregler og ikke kun de få, der er angivet i selve bekendtgørelsen, skal finde anvendelse. Denne henstilling sker på baggrund af det faktum, at formuleringen af beregningsreglerne i sig selv ikke er entydig, se også

tilbagemeldingen i høringssvaret for bekendtgørelsen omkring mertælling af avancerede biobrændstoffer, biogas og RFNBO.

\*\*\*

Crossbridge Energy står til rådighed for eventuelle spørgsmål eller ved behov for uddybning af ovenstående.

Med venlig hilsen

**Marlene Christensen**  
Business Director

## Amalie Ravn Bruhn

---

**Fra:** Dan Banja <es@es-daa.dk>  
**Sendt:** 17. april 2025 10:14  
**Til:** Energistyrelsens officielle postkasse  
**Cc:** Peter Willumsen; Carl Christian Poder Pedersen; Dan Banja  
**Emne:** Høring over ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen Jnr. 2025-2183: ES 87-25.

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

ES 87-25

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring over ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen.

ES har ikke bemærkninger til ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen.

Med venlig hilsen / Best Regards

Dan Banja

Oberstløjtnant / Lt. Colonel

Generalsekretær / Secretary-General

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

Blålersvej 51

DK-2990 Nivå

Mobil: +45 2480 2256

[www.es-daa.dk](http://www.es-daa.dk)



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

 Only print this e-mail if necessary.

## Amalie Ravn Bruhn

---

**Fra:** Keld Winther Rasmussen <kwr@daka.dk>  
**Sendt:** 15. april 2025 13:34  
**Til:** Energistyrelsens officielle postkasse  
**Cc:** Peter Willumsen; Carl Christian Poder Pedersen  
**Emne:** Høringssvar, journalnummer 2025-2183  
**Vedhæftede filer:** 2504 Høringssvar VEIII.docx

Hermed høringssvar vedrørende ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen på vegne af Daka A/S.

Med venlig hilsen | Best regards | Mit freundlichen Grüßen

---

Keld Winther Rasmussen  
Public Affairs & Regulatory Manager  
Daka Denmark A/S

---

Lundagervej 21 | DK-8722 Hedensted |  
VAT: DK33776039  
T: +4579284035 | M: +4520476965  
[www.daka.dk](http://www.daka.dk) | [www.saria.com](http://www.saria.com)



Daka Denmark A/S  
CVR-nr. 33776039  
Lundagervej 21  
8722 Hedensted  
www.daka.dk

---

**Vedr.: Høring over ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen, journalnummer 2025-2183**

## **Kære Energistyrelse**

Tak for muligheden for på vegne af Daka A/S at afgive høringssvar vedrørende bekendtgørelse om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v.

Daka fremstiller 2.-generationsbiodiesel af animalske kategori fedt, som i dag udelukkende eksporteres til transportsektorer i øvrige EU-lande. Det skyldes, at der i Danmark lovgivningsmæssigt ikke skelnes mellem 1.- og 2.-generations biobrændstoffer, hvorfor gældende danske CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav i transportsektoren opfyldes af mindre bæredygtige brændstoffer baseret på energiafgrøder dyrket på landbrugsjord.

I forventningen om at denne uhensigtsmæssighed i dansk lovgivning ændres, vil vi henlede opmærksomheden på, at Danmark har en relativt stor animalsk sektor og følgelig en stor produktion af biodiesel fremstillet af animalske biprodukter, både kategori 1 og 2. Danmark bør derfor anmode Kommissionen om forhøjelse af 1,7%-loftet over anvendelsen af råprodukter opført i bilag IX, del B, jf.: VE III-direktivets art. 27 stk. 2:

*Medlemsstaterne kan i begrundede tilfælde forhøje den i nærværende stykkes første afsnit, litra f), omhandlede grænse under hensyntagen til tilgængeligheden af råprodukter, der er opført i bilag IX, del B. Enhver forhøjelse meddeles Kommissionen sammen med grundene til den og skal godkendes af Kommissionen.*

I takt med at anvendelsen af diesel i transportsektoren generelt falder, vil den potentielle andel af biodiesel baseret på animalske biprodukter stige. Det skal i den sammenhæng nævnes at EU har indledt en offensiv i forhold til at begrænse importen af 2.-generationsbrændstoffer og used cooking oil fra Kina, hvorfor risikoen for øget import af tvivlsom herkomst ikke bør være en bekymring.

Afslutningsvis skal det bemærkes, at det forekommer uforståeligt at lade biogas, som er ledt på gasnettet medregne som transportbrændstof vel vidende, at det sandsynligvis anvendes til andre formål. Muligheden står åben i VE III-direktivet, men det er skuffende, at man ikke fra dansk side tilstræber at opnå størst mulig CO<sub>2</sub>-fortrængningseffekt i transportsektoren.

Med venlig hilsen

Keld Winther Rasmussen



## Amalie Ravn Bruhn

---

**Fra:** Christian Bille-Sandø <cbs@rigsrevisionen.dk>  
**Sendt:** 8. april 2025 10:58  
**Til:** Energistyrelsens officielle postkasse  
**Cc:** Peter Willumsen; Carl Christian Poder Pedersen  
**Emne:** Høring over ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Energistyrelsen

Styrelsen har 25. marts 2025 sendt ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen i høring.

Ministeriernes forpligtelse til at høre Rigsrevisionen er fastlagt af rigsrevisorloven, §§ 7 og 10 (Lovbekendtgørelse nr. 101 af 19/01/2012) og angår revisions- og/eller regnskabsforhold, der kan have betydning for Rigsrevisionens opgaver.

Vi har gennemgået bekendtgørelsen og kan konstatere, at den ikke omhandler revisions- eller regnskabsforhold i staten eller andre offentlige virksomheder, der revideres af Rigsrevisionen.

Vi har derfor ikke behandlet henvendelsen yderligere.

Med venlig hilsen

**Christian Bille-Sandø**  
Specialkonsulent



Landgreven 4  
DK-1301 København K

Tlf. +45 33 92 84 00  
Dir. +45 33 92 86 50  
cbs@rigsrevisionen.dk

www.rigsrevisionen.dk

Læs om Rigsrevisionens behandling af personoplysninger [her](#)

Bekræft venligst, at denne e-mail er modtaget.  
Please confirm receipt of this e-mail.

## Amalie Ravn Bruhn

---

**Fra:** Dansk Arbejdsgiverforening <DA@da.dk>  
**Sendt:** 26. marts 2025 08:44  
**Til:** Peter Willumsen  
**Emne:** SV: Høring over ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Peter Willumsen

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

Med venlig hilsen

Jeanet Danneberg Jepsen  
Ledelsessekretær



Vester Voldgade 113  
1552 København V  
Direkte +45 33 38 92 76  
Mobil +45 29 20 02 76  
Mail [jdj@da.dk](mailto:jdj@da.dk)  
Web [da.dk](http://da.dk)

Denne mail er tilsendt 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, videresende eller bruge oplysninger fra denne mail, hvis du ikke er den rette modtager.

---

**Fra:** Peter Willumsen <[pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk)>  
**Sendt:** 25. marts 2025 16:52  
**Emne:** Høring over ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen

Kære høringspart

Vedhæftet fremsendes høring over ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen med høringsfrist den 22. april 2025.

Se venligst vedhæftede høringsbrev for nærmere.

Link til høringsportalen: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/69803>

Med venlig hilsen / Best regards

**Peter Willumsen**

Specialkonsulent

Brint & Grønne Brændstoffer

Mobil / Cell

+45 20 15 63 98

E-mail

[pwi@ens.dk](mailto:pwi@ens.dk)



**Energistyrelsen**

Danish Energy Agency - [www.ens.dk](http://www.ens.dk)

- part of The Ministry of Climate, Energy and Utilities

*Energistyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Du kan læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger på vores hjemmeside <https://ens.dk/om-os/energistyrelsens-behandling-af-personoplysninger>*

Journalnummer 2025-2183

**Høringssvar vedr. ændring af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen med ikrafttræden den 21. maj 2025**

---

DAKOFO takker for muligheden for at afgive høringssvar til de foreslåede ændringer af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen og håndbogsbekendtgørelsen.

**En national styrkeposition: Biobrændstoffer med høj klimafortrængning**

Det er afgørende, at det i den danske implementering af VE III-direktivet anerkendes og udnyttes, at Danmark har en betydelig og veldokumenteret produktion af bæredygtige biobrændstoffer, der leverer høj drivhusgasfortrængning (GHG). Disse brændstoffer har en klar rolle i at sikre:

- En hurtig og omkostningseffektiv reduktion af CO<sub>2</sub>-udledninger fra transportsektoren
- Udnyttelse af eksisterende infrastruktur uden behov for omfattende omlægninger
- Øget selvforsyningsgrad og robust forsyningssikkerhed, i lyset af geopolitiske risici

Biobrændstoffer produceret i Danmark bidrager ikke blot til CO<sub>2</sub>-reduktioner, men understøtter også værdikæden i landbruget, herunder produktion af klimavenlige foderstoffer og recirkulering af næringsstoffer. En kaskadeudnyttelse, der gør dansk biobrændstofproduktion til en central komponent i et cirkulært bioøkonomisk system.

**Ensretning og gennemsigtighed i anvendelse af biogas**

DAKOFO tilslutter sig behovet for klare og gennemsigtige regler for, hvordan biogas tæller med i forpligtelsen. Det skal sikres, at dobbelttælling undgås, og at anvendelsen af biogas i transportsektoren fremmer reel udbygning – ikke blot bogføringsmæssige opfyldelser.

Samtidig ønsker vi at fremhæve, at DAKOFO ikke er fortalere for unødige administrative byrder, men anerkender, at de foreslåede ændringer i dette tilfælde ikke udgør en uforholdsmæssig barriere. DAKOFO støtter en teknologineutral tilgang til drivhusgasfortrængning, men det er vigtigt, at politikken også anerkender de konkrete muligheder, der eksisterer i Danmark her og nu – herunder de biobrændstoffer, der allerede er i drift og som spiller en afgørende rolle for den grønne omstilling og dansk forsyningssikkerhed.

Vi står naturligvis til rådighed for uddybning af ovenstående eller dialog med Energistyrelsen.

Med venlig hilsen,

Jonas Bøssing Nielsen,  
Chefkonsulent, DAKOFO