



HØRINGSNOTAT

Center i departementet
Sektoromstilling og
Klimafremskrivning

Kontor
Sektoromstilling

J nr. 2024-22

/ CECBA

Høringsnotat vedr. forslag til lov om forslag til lov om implementering af VE III

Lovforslag om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser (biobrændstofloven), lov om fremme af vedvarende energi, lov om gasforsyning og lov om elforsyning (Gennemførelse af EU-regler om fremme af vedvarende energi og grønne brændstoffer m.v.) blev sendt i ekstern høring den 28. juni 2024 med frist for afgivelse af høringssvar den 22. august 2024.

Der er modtaget i alt 15 høringssvar i høringsperioden.

Følgende 10 høringsparter har fremsendt bemærkninger til lovforslaget:

- Erhvervsflyvningens Sammenslutning – Danish Aviation Association (ES-DAA)
- Danske Havne
- Drivkraft Danmark
- Landbrug & Fødevarer F.m.b.A
- Evida
- Green Power Denmark
- Brintbranchen
- Better Energy Denmark
- Dansk Industri
- Neste

Center i Energistyrelsen
Grøn Forsyning

Kontor
Gas og Biogas, Brint og
Grønne Brændstoffer

J nr. 2023-6108

/ SRBCS

Dato
25.10.24

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

- CO-industri
- Dataetisk Råd
- Dansk Arbejdsgiverforening (DA)
- Danske Rederier
- Foreningen af Rådgivende Ingeniører, FRI

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet takker for interessen fra alle høringsparter, og bemærker at flere interessenter bakker op om lovforslagets tiltag, som er til gavn for den grønne omstilling. I det følgende vil de væsentligste punkter i de indkomne høringssvar blive gennemgået efterfulgt af ministeriets bemærkninger for hvert emne. Bemærkningerne er markeret med kursiv. For detaljerede oplysninger om svarenes indhold henvises der til de fremsendte høringssvar, som kan ses på Høringsportalen.

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet gør opmærksom på, at lovforslaget bliver opdelt ved fremsættelsen i Folketinget. Her vil implementering af EU-ret indgå i et forslag, mens bestemmelsen om støtte til grøn luftfart mv. vil få sit eget lovforslag. Ministeriet har derfor



udarbejdet to høringsnotater. Nærværende høringsnotat vedrører implementering af EU-ret. Høringsnotat vedrørende støtte til grøn luftfart mv. kan findes på [høringsportalen](#).

Høringssvarene har berørt følgende emner:

- Nr. 1 Usikkerhed om fremtidig regulering af transportområdet
- Nr. 2 Anvendelse af biogas til opfyldelse af kombineret mål på 1 pct. i 2025
- Nr. 3 Bæredygtige biobrændstoffer bør fortsat kunne anvendes
- Nr. 4 Landstrøm
- Nr. 5 Definition af RFNBO og håndbog om biobrændstoffer
- Nr. 6 Sanktionssystem for FuelEU Maritime- og ReFuelEU Aviation-forordningerne
- Nr. 7 Definition af søfart og luftfart
- Nr. 8 Medtælling af elektricitet, der ikke har modtaget offentlig støtte
- Nr. 9 Maksimering af brugen af biobrændstoffer, intet loft for annekts IX B biobrændstoffer, multiplikatorer og elkreditmekanisme
- Nr. 10 Brug af overopfyldelse det efterfølgende år i ReFuelEU Aviation-forordningen
- Nr. 11 Uhensigtsmæssige lovhjemler til ReFuelEU Aviation-forordningen
- Nr. 12: Bestemmelse om frivillige mærkningsordninger for industriprodukter
- Nr. 13: Rækkevidden af Evida og Energinets forpligtelser ifm. rapportering til Unionsdatabasen
- Nr. 14: Bestemmelse om batterier
- Nr. 15: Den finansielle støttes stabilitet

Ad nr. 1: Usikkerhed om fremtidig regulering af transportområdet

Drivkraft Danmark, Landbrug & Fødevarer og Neste udtrykker bekymring for uklarhed over den fremtidige regulering af området. Særligt udtrykker Drivkraft Danmark bekymring for den uklarhed, der er omkring, hvilke regler og krav, der konkret vil gælde fra 1. januar 2025 i forhold til CO₂e-fortrængningskravet, ligesom Landbrug & Fødevarer noterer sig, at høringsudkastet kun forholder sig til rammerne for opfyldelse af kravene i VE III-direktivet uden at sætte en egentlig retning for, hvordan Danmark når de ambitiøse CO₂-reduktionskrav i direktivet. Høringsparterne udtrykker endvidere ønske om en klar og langsigtet lovgivning med kendte målkrav. Drivkraft Danmark opfordrer til, at de nuværende



krav frem til 2030 fastholdes. Endvidere opfordrer Drivkraft Danmark til, at muligheden for brug af de såkaldte UER'ere ophæves.

Ministeriets bemærkninger:

Indledningsvist bemærkes det, at lovforslaget er en udvidelse af rammelovgivningen for området, og at bemyndigelserne i loven vil blive udmøntet i en bekendtgørelse, der forventes sendt i høring i oktober 2024 samt yderligere en bekendtgørelse, der forventes sendt i høring primo 2025.

Derudover skal ministeriet bemærke, at man er opmærksom på aktørernes ønske om langsigtet lovgivning, og bemærker, at lovgivningen i høj grad påvirkes af EU-lovgivning på området. I den forbindelse er det vigtigt at være opmærksom på, at direktivet om vedvarende energi (VE III-direktivet), som ligger til grund for en stor del af den kommende danske lovgivning, skal være indarbejdet i dansk lovgivning senest den 21. maj 2025. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet har i 2024 endvidere haft en række interessentmøder med brancheorganisationer om den fremtidige regulering af området.

Ministeriet kan oplyse, at regeringen har besluttet at ophæve CO₂e-fortrængningskravet på 6 pct., som har ophæng i brændstofkvalitetsdirektivet og som fremgår af CO₂e-fortrængningsbekendtgørelsens § 3, stk. 1. Dette inkluderer ligeledes muligheden for at anvende UER'ere til opfyldelse af CO₂e-fortrængningskravet. Det nationale CO₂e-fortrængningskrav, som fremgår af CO₂e-fortrængningsbekendtgørelsens § 3, stk. 2 bibeholdes. Dette indebærer således bibeholdelse af kravene om CO₂e-reduktioner på mindst 3,4 pct.-point i 2022-2024, mindst 5,2 pct.-point i 2025-2027, mindst 6 pct.-point i 2028-2029 og mindst 7 pct.-point fra 2030. Nævnte beslutninger vil blive gennemført i CO₂e-bekendtgørelsen med ikrafttræden den 1. januar 2025.

Det bemærkes endvidere, at CO₂e-bekendtgørelsen forventes nyudstedt igen den 21. maj 2025, hvor øvrige elementer fra VE III-direktivet m.v., herunder reguleringen til opfyldelse af krav i 2030, vil blive implementeret.

Ad nr. 2: Anvendelse af biogas til opfyldelse af kombineret mål på 1 pct. i 2025

Green Power Denmark er ærgerlige over, at regeringen vil opfylde det kombinerede mål ved anvendelsen af biogas injiceret i det danske gassystem. **NESTE** noterer sig, at regeringen til opfylde målet med biogas injiceret i det danske gassystem, og opfordrer til, at regeringen fastsætter dedikerede mål for avancerede biobrændstoffer og vedvarende brændstoffer af ikke-biologisk oprindelse (RFNBO) frem mod 2030.

Ministeriets bemærkninger:

VE III-direktivet giver medlemsstater mulighed for at lade al biogas anvendt i medlemsstaten tælle med mod de kombinerede krav til avancerede biobrændstoffer og PtX-brændstoffer uagtet gasforbrug i transportsektoren. I Danmark opfylder vi allerede kravet til avancerede biobrændstoffer og PtX-brændstoffer i 2025, da vi i Danmark har en stor biogasproduktion, som kan tælle med mod målopfyldelsen. Dette kan vi gøre uden at pålægge branchen og derved erhvervene og husholdningerne yderligere omkostninger. Der udestår for nuværende politisk afklaring om opfyldelse af det kombinerede krav på 5,5 pct. i 2030.

Ad nr. 3: Bæredygtige biobrændstoffer bør fortsat kunne anvendes



Landbrug & Fødevarer udtrykker bekymring for, at biobrændstoffer skrives ud af den danske lovgivning og **Danske Havne** opfordrer til, at biobrændstoffer ikke får en fordel overfor fx grønne e-brændstoffer.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at lovforslaget er en udvidelse af den rammelovgivning for området, der har været gældende siden 2021, og at bemyndigelserne i loven vil blive udmøntet i en bekendtgørelse, der forventes sendt i høring i oktober samt yderligere en bekendtgørelse, der forventes sendt i høring primo 2025.

Lovforslaget lægger ikke op til direkte at regulere anvendelsen af biobrændstoffer, og biobrændstoffer skrives således ikke ud af loven. Forslaget til ændringen af titlen er tiltænkt for at anskueliggøre, at lovgivningen på området omfatter mere end bæredygtige biobrændstoffer. Der vil således fortsat kunne anvendes biobrændstoffer til opfyldelse af fx det nationale CO₂e-fortrængningskrav som fremgår af CO₂e-fortrængningsbekendtgørelsens § 3, stk. 2.

Det bemærkes endvidere, at lovforslaget ikke udelader, at der kan anvendes fx e-brændstoffer, som fx RFNBO, til opfyldelse af målkravene.

Ad nr. 4: Landstrøm

Danske Havne opfordrer til, at udvidede nationalt bestemte krav til anvendelse af landstrøm ikke påvirker den danske konkurrenceevne negativt.

Ministeriets bemærkninger:

Krav til anvendelse af landstrøm er i høj grad reguleret af FuelEU Maritime-forordningen, der er totalharmoniseret, hvilket indebærer, at medlemsstaterne som udgangspunkt ikke kan regulere udover forordningens regler. I henhold til forordningen kan medlemsstaterne dog udvide anvendelsesområdet for krav om brug af landstrøm. Regeringen har valgt ikke at benytte den udvidelsesmulighed for at undgå yderligere økonomiske byrder for sektoren.

Ad nr. 5: Definition af RFNBO og håndbog om biobrændstoffer

Brintbranchen hilser ændringen af titlen på den nuværende biobrændstoflov velkommen, da de finder den nye titel mere inkluderende. Brintbranchen opfordrer til, at også den kommende ændring af håndbogsbekendtgørelsen vil få en ny titel, der bedre afspejler brints rolle i dekarboniseringen af transportsektoren. Endvidere opfordrer Brintbranchen til, at der fastsættes en definition af RFNBO i dansk lovgivning.

Ministeriets bemærkninger:

Det kan oplyses, at bekendtgørelse om håndbog om dokumentation for opfyldelse af CO₂e-fortrængningskrav m.v. forventes at få en ændret titel, der afspejler bekendtgørelsens anvendelsesområde ved en kommende justering af bekendtgørelsen. Det kan endvidere oplyses, at vedvarende brændstoffer af ikke-biologisk oprindelse er defineret i CO₂e-fortrængningsbekendtgørelsens § 2, nr. 21, og at denne definition hidrører fra definitionen i



VE II-direktivet. Definitionen ændres med VE III-direktivet, og justeres i bekendtgørelsen i overensstemmelse hermed.

Ad nr. 6: Sanktionssystem for FuelEU Maritime- og ReFuelEU Aviation-forordningerne

Green Power Denmark har anført som et opmærksomhedspunkt i fremtidige revisioner af forordningerne, at bødestørrelsen skal fastsættes sådan, at den bliver proportional med udledningen af CO₂.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet bemærker, at bødesystemet er fastsat i FuelEU Maritime- og ReFuelEU-forordningerne. Forordningerne er totalharmoniserede, hvorfor den enkelte medlemsstat ikke kan fastsætte regler, der afviger fra forordningerne uden udtrykkelig hjemmel i samme. I Danmark vil bødens størrelse blive fastsat af domstolene, hvilket følger af grundloven.

Ministeriet bemærker endvidere, at EASA årligt vil udgive en teknisk rapport, jf. artikel 13 i ReFuelEU Aviation-forordningen. Rapporten vil bl.a. indeholde informationer om markedssituationen, herunder prisoplysninger om bæredygtige flybrændstoffer og konventionelt flybrændstof. Den tekniske rapport udgives første gang i 2024 med oplysninger om markedssituationen i 2023. Prisoplysningerne i den tekniske rapport vil kunne danne grundlag for beregning af eventuelle bøder i tilfælde af overtrædelse af forordningen.

Ministeriet har noteret sig Green Power Denmarks ønsker til en eventuel kommende revision af forordningerne.

Ad nr. 7: Definition af søfart og luftfart

ES-DAA og NESTE mener, at det bør overvejes at indføre en definition af, hvad der menes med søfart og luftfart. For luftfartens vedkommende skelnes mellem kommerciel- og ikke kommerciel luftfart. Der skelnes også mellem komplekse og ikke komplekse fly, hvor et komplekst fly f.eks. er et mindre jettfly, som både finder anvendelse i et luftfartsselskab (kommercielt) og som forretningsfly / firmafly (ikke-kommercielt). NESTE har endvidere spurgt ind til hvilke virksomheder, der omfattes af forpligtelserne i ReFuelEU Aviation-forordningen.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet takker for ES-DAAAs høringssvar og den positive tilgang mod en grønnere luftfart. Det bemærkes, at der i lovforslagets bemærkninger er en gennemgang af problematikken omkring hvilke fly, der omfattes af henholdsvis ReFuelEU Aviation-forordningen og VE III-direktivet under de specielle bemærkninger til ændringspunkt 6.



Specifikt for ReFuelEU Aviation-forordningen skal ministeriet bemærke, at definitionen af flybrændstofleverandør fremgår af artikel 3, nr. 19, i forordningen. Dertil forventes supplerende regler i forhold til definitionen af flybrændstofleverandør fastsat i CO₂e-fortrængningsbekendtgørelsen, som forventes sendt i høring i oktober med ikrafttrædelse 1. januar 2025. Ministeriet vil lægge sig op af definitionen af flybrændstofleverandør i nærværende lovforslag, hvoraf det bl.a. fremgår, at der ved flybrændstofleverandør skal forstås "de virksomheder, der ejer brændstoffet ved levering til luftfartsselskabet", jf. nr. 8 i lovforslagets specielle bemærkninger.

Ad nr. 8: Medtælling af elektricitet, der ikke har modtaget offentlig støtte

Drivkraft Danmark har udtrykt usikkerhed omkring formuleringen af den foreslåede bestemmelse om, at el, der har modtaget offentlig støtte, ikke kan tælle med mod CO₂e-fortrængningskravet i CO₂e-fortrængningsbekendtgørelsen. Drivkraft Danmark bemærker særligt, at det ikke fremgår, hvad offentlig støtte dækker over, og nævner en række eksempler (lettelse af registreringsafgift på elbiler, el-refusionsordning og optankning på offentligt støttede ladere) på tilfælde, hvor det er uklart, om det skal anses som offentlig støtte eller ej.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet skal bemærke, at de af Drivkraft Danmark anførte eksempler ikke er at anse som offentlig støtte i lovforslagets forstand. Med offentlig støtte skal der i denne lovs forstand forstås støtte, der har karakter af direkte produktions- og etableringsstøtte. Ministeriet sætter pris på Drivkraft Danmarks opmærksomhed og vil uddybe bemærkningerne om dette punkt.

Ad nr. 9: Maksimering af brugen af biobrændstoffer, intet loft for anneks IX B biobrændstoffer, multiplikatorer og elkreditmekanisme

NESTE har udtrykt ønske om, at der indføres en ambitiøs forpligtelse, der maksimerer brugen af biobrændstoffer, at der ikke fastsættes et loft over brugen af anneks IX B biobrændstoffer (2. g biobrændstoffer der ikke er avancerede), at der ikke implementeres multiplikatorer for forskellige brændsler og at elkreditmekanismen ikke erstatter vedvarende brændstoffer.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet bemærker, at der for nuværende udestår politisk afklaring om opfyldelse af det kombinerede krav på 5,5 pct. i 2030. Det bemærkes samtidigt, at VE III-direktivet fastlægger begrænsninger for, hvor mange biobrændstoffer de enkelte medlemsstater kan tælle med i målopfyldelsen af kravene i direktivet, hvilket i sig selv sætter en begrænsning for anvendelsen af biobrændstoffer. Dertil er der i VE III-direktivet indført en begrænsning for medtælling af biobrændstoffer angivet i anneks IX B mod målkravene i direktivet.

Det kan endvidere oplyses, at brugen af multiplikatorer er reguleret af VE III-direktivet. I VE II-direktivet var brugen af multiplikatorer for biobrændstoffer frivillig for medlemsstaterne, men dette er ikke tilfældet i VE III-direktivet.



I forhold til elkreditmekanismen kan det oplyses, at en sådan allerede eksisterer i den gældende danske lovgivning, og denne har fungeret som et beskedent supplement til brugen biobrændstoffer. Dertil kan bemærkes, at VEIII-direktivet indeholder specifikke krav til anvendelsen af VE-brændstoffer samt at elkreditmekanismen ikke kan anvendes i målopfyldelsen af det nationale CO₂e-fortrængningskrav.

Ad nr. 10 Brug af overopfyldelse det efterfølgende år i ReFuelEU Aviation-forordningen

NESTE bemærker, at det bør være muligt at overføre overskud i opfyldelsen af iblandingsforpligtelsen i ReFuelEU Aviation-forordningen i et rapporteringsår til det næste rapporteringsår, da det aldrig vil være muligt at levere den nøjagtige mængde bæredygtigt flybrændstof.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet bemærker, at ReFuelEU Aviation-forordningen ikke giver flybrændstofleverandører mulighed for at overføre overskud fra opfyldelse af iblandingsforpligtelsen i en rapporteringsperiode til en efterfølgende rapporteringsperiode. Forordningens regler er totalharmoniseret og har direkte virkning i dansk ret. Det er derfor ikke muligt for Danmark at fastsætte andre regler end reglerne i forordningen i dansk lovgivning. Det bemærkes, at flybrændstofleverandører i en periode kan opfylde iblandingskravet for syntetisk brændstof ved at levere en gennemsnitlig andel syntetisk flybrændstof, jf. forordningens artikel 4 og bilag 1.

Ad nr. 11: Uhensigtsmæssige lovhjemler til ReFuelEU Aviation-forordningen

Dansk Industri anfører, at det ikke er retfærdiggjort, hvad ministeren kan bruge bemyndigelsesbestemmelserne til ReFuelEU Aviation-forordningen i lovforslaget til. Dansk industri bemærker, at forordningen er totalharmoniseret og har direkte virkning, hvorfor der ikke umiddelbart er behov for yderligere bekendtgørelser eller regler udover sanktionsbestemmelser.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet bemærker, at det er korrekt, at reglerne i ReFuelEU Aviation-forordningen er totalharmoniseret, og at dette begrænser medlemsstaternes mulighed for at fastsætte andre nationale krav på området. For at gennemføre forordningen i national ret er det nødvendigt at fastsætte supplerende regler i dansk lovgivning om navnlig sanktioner, klageadgang, kompetent myndighed, gebyrordning til at finansiere statslig administration og uafhængig kontrol i henhold til forordningen. Disse regler indsættes i CO₂e-fortrængningsbekendtgørelsen, som forventes sendt i høring til oktober og træder i kraft den 1. januar 2025. Samtidig er anvendelsesområdet for transportartiklerne i VE III-direktivet



udvidet til også at omfatte luft- og søfart. VE III-direktivet skal implementeres i dansk lovgivning senest den 21. maj 2025, hvor transportartiklerne forventes implementeret i CO₂-fortrængningsbekendtgørelsen og den tilhørende håndbogsbekendtgørelse. Med lovforslaget bemyndiges ministeren til at fastsætte de nødvendige bestemmelser til at gennemføre og implementere den nye EU-lovgivning på luftfartsområdet i bekendtgørelser.

Ad nr. 12: Bestemmelse om frivillige mærkningsordninger for industriprodukter

Dansk Industri finder det positivt, at der på EU-plan fastsættes fælles frivillige regler for mærkning af produkter, der er produceret med vedvarende energi, og fremhæver, at interessen for at kommunikere om den brugte energi gælder globalt. Dansk Industri fremhæver derfor, at det er positivt, at man både kan anvende EU's PEF-metode og den internationale ISO-standard på området.

Dansk Industri opfordrer til, at der sikres overensstemmelse med informationskravet i det kommende digitale produktpas samt dokumentationskravene i henholdsvis Green Claims-direktivet og Empowering Consumers for the Green Transition-direktivet. Dansk Industri fremhæver yderligere, at er væsentligt, at grundlaget for mærkningen kan indgå i fremtidige beregninger af "Global Warming Potential" for bygningers klimabelastning som følge af Bygningsdirektivet/ EPBD.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet takker for opfordringen og vil være opmærksomt på øvrige dokumentationskrav vedrørende produkter i den videre implementering.

Ad nr. 13: Rækkevidden af Evida og Energinets forpligtelser ifm. rapportering til Unionsdatabasen

Evida fremhæver, at indførelsen af Unionsdatabasen medfører, at Evida og/eller Energinet skal rapportere visse gasmængder til Unionsdatabasen. Evida mener, at Unionsdatabasen ikke bør indebære, at Evida og Energinet skal verificere gasmængder indberettet til Unionsdatabasen af økonomiske aktører.

Dansk Industri fremhæver, at Unionsdatabasen får en vigtig rolle som registreringsgrundlag for handel med grønne transportbrændsler herunder biogas – det er vigtig for effektiv konkurrence og et velfungerende Indre Marked på disse områder. Det er derfor godt at ministeren nu gives grundlaget for at fastsætte regler om videregivelse af gasmålinger fra Energinet eller Evida til EU-databasen.

Ministeriets bemærkninger:

For så vidt angår Evidas bemærkninger til verificering af gasmængder, så har Ministeriet været i dialog med Europa-Kommissionen. Europa-Kommissionen har oplyst, at transmissionsselskaber og/eller distributionsselskaber for gas skal verificere mængder af vedvarende gasser injiceret til og trukket ud af gassystemet. Indholdet af denne forpligtelse vil blive nærmere afklaret i dialog med Europa-Kommissionen samt Evida og Energinet i forbindelse med udmøntningen af bestemmelsen i lovforslaget. Det er intentionen, at forpligtelserne for Evida og Energinet ikke går videre end påkrævet efter EU-reguleringen



tilsiger på dette område. Ministeriet finder således ikke anledning til at ændre lovtæksten angående delen om verificering af oplysninger om gasmængder.

Ad nr. 14: Bestemmelse om batterier

Ministeriets bemærkninger:

Green Power Denmark og Better Energy bakker op om bestemmelserne. Særligt mener Better Energy, at de nye EU-regler kan virke fremmede for, at batterier kan anvendes fleksibelt i elmarkedet. Better Energy fremhæver, at det er fornuftigt, at Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet lægger op til at tage en dialog med Kommissionen om reglernes nærmere sammenhæng med øvrig EU-lovgivning, og gør i den forbindelse opmærksom på, at energilagre vil blive omfattet af de nye regler i RfG-forordningen i den kommende revidering heraf. Dette understreger også nødvendigheden af, at Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet fastsætter reglerne med afsæt i relevant EU-regulering, for at sikre en ensartet anvendelse af reglerne på tværs af medlemsstater.

Både Better Energy og Green Power Denmark tilbyder at bistå med viden om området samt indgå i dialog om lagring og industribatterier i Danmark.

Dansk Industri understreger ligeledes nødvendigheden af fortsat tæt koordinering mellem implementeringen af VE III-direktivet og den direkte gældende batteriforordning, herunder ikke mindst informationskrav i det kommende batteripas. DI ser frem til en afklaring af den ressortmæssige placering af tilsynsopgaven.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet kvitterer for de positive bemærkninger til bestemmelserne, herunder for den udtrykte forståelse for kompleksiteten. Reglerne skal rigtigt nok fastsættes ens på tværs af medlemsstaterne, så der ikke er forskel på de tekniske krav, der skal opfyldes, når batterier markedsføres i EU.

Ministeriet skal i øvrigt kvittere for invitationen fra Better Energy og Green Power Denmark til at bistå med viden om lagring og industribatterier i denne forbindelse. Først og fremmest skal de EU-retlige spørgsmål afklares, og der skal udarbejdes en vurdering om de erhvervsøkonomiske konsekvenser. De drøftelser, som ministeriet igangsætter med erhvervet, handler derfor i første omgang om de mulige konsekvenser for producenterne.

Ad nr. 15: Bestemmelse om den finansielle støttes stabilitet

Brintbranchen er positive over for indsættelsen af bestemmelsen om den finansielle støttes stabilitet i VE-loven, og mener, at den sikrer, at investorer stadig er trygge ved at operere i Danmark, i et mere og mere usikkert økonomisk miljø.

Dansk Industri er enige i, at revideringer af støtteordninger ikke må påvirke tildelte rettigheder negativt, og er enige i behovet for transparens om tildelt VE-støtte for aktørerne.

Landbrug & Fødevarer mener, at det er rigtig positivt, at opstillere af vedvarende energi i højere grad beskyttes mod skiftende rammebetingelser og justeringer i støtteordninger.



Landbrug & Fødevarer ser gerne, at denne sikkerhed for investeringerne i VE-teknologi indarbejdes i øvrig lovgivning, der vedrører rammebetingelser for VE-opstillere.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet kvitterer for Brintbranchen, Dansk Industri og Landbrug & Fødevarers positive bemærkninger til bestemmelsen om den finansielle støttes stabilitet.

For så vidt angår Landbrug & Fødevarers anbefaling om at indarbejde bestemmelsen i øvrig lovgivning, mener ministeriet ikke, at dette er nødvendig, idet forpligtelsen gælder generelt for offentlige myndigheder, der arbejder med VE-støtteordninger. Såfremt der foretages en revidering af en støtteordning, vil myndigheder skulle vurdere revideringen i forhold til både bestemmelsen i VE-lovens § 56 b, stk. 6, grundlovens § 73, stk. 1 samt øvrige forhold og rettigheder relevante for den konkrete støtteordning.