



Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

Samlenotat til Folketingets Europaudvalg

Dato
25. maj 2021

Rådsmøde (energi) den 11. juni 2021

Dagsorden	Side
1. Forslag til forordning om revision af retningslinjer for den transeuropæiske energiinfrastruktur (TEN-E)	2
- <i>Evt. generel indstilling</i>	
2. En brintstrategi for et klimaneutralt Europa	10
- <i>Politisk drøftelse</i>	
3. Rådskonklusioner om renoveringsbølgen	25
- <i>Vedtagelse</i>	



1. Forslag til forordning om revision af retningslinjer for den transeuropæiske energiiinfrastruktur (TEN-E)

KOM (2020) 824

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i margenen.

1. Resumé

Kommissionen offentliggjorde den 15. december 2020 forslag til revision af forordning om retningslinjer for den transeuropæiske energiiinfrastruktur (Infrastruktur-forordningen/TEN-E).

Med forslaget lægges der op til, at alle infrastrukturprojekter fremover skal tilpasses EU's opjusterede klimamål og opfylde obligatoriske bæredygtighedskriterier. Derfor foreslås en opdatering af infrastrukturkategorier berettiget til støtte som projekter af fælleseuropæisk interesse (PCI). Der indføres bl.a. nye kategorier for brint- og elektrolyseanlæg, mens olie- og naturgasinfrastruktur ikke længere skal være omfattet. Forslaget indfører også nye bestemmelser, der skal understøtte vedvarende energi på havet ved at fremme mere integreret planlægning og udbygning af offshore-infrastruktur og tilknyttede faciliteter på land. F.eks. gennem indførelse af én såkaldt "offshore-one-stop-shop" for hvert regionale havområde. Forslaget vil også understøtte smart elinfrastruktur ved at fremme elektrificering, opskaleret VE-produktion og investeringer til integration af grønne gasser (fx biogas og vedvarende brint) i de eksisterende netværk. Modernisering af elnet, og CO₂-lagrings- og -transportnetværk samt projekter til tredjelande vil fortsat være omfattet.

Forslaget ventes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser eller væsentlige statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller erhvervsmæssige konsekvenser.

Regeringen støtter overordnet forslaget til revision af TEN-E forordningen. Det er en væsentlig prioritet at sikre, at alle PCI-projekter fremover aktivt skal bidrage til den grønne omstilling af EU's energisystem. Derfor bør TEN-E forordningen ikke støtte ny infrastruktur til transport af fossil energi, inklusiv nye naturgasprojekter. Regeringen vil særligt arbejde for, at der gives prioritet til PCI-projekter, der kan bidrage til at absorbere og omdanne en stor og stigende VE-andel samt den understøttende energiiinfrastruktur og sektorkoblinger til bæredygtige brændsler.

Det portugisiske formandskab forventes at sætte forslaget på dagsordenen for energirådsmødet den 11. juni 2021 til evt. generel indstilling.

2. Baggrund

Kommissionen har den 15. december 2020 fremsat et forslag til revision af forordning om retningslinjer for den transeuropæiske energiiinfrastruktur (Infrastruktur-forordningen/TEN-E), KOM (2020) 824. Forslaget er oversendt til Rådet den 8. januar 2021 i



dansk udgave. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 172 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Kommissionens forslag er fremsat som led i den grønne pagt ("European Green Deal"), idet transeuropæisk energinfrastruktur anses for en forudsætning og katalysator for den grønne omstilling i EU.

Den nuværende TEN-E forordning fra 2013 fastsatte en ny tilgang til planlægning af grænseoverskridende infrastruktur. Interessenter blev samlet i et regionalt samarbejde for at fastlægge og hjælpe med til at gennemføre PCI-projekter, der kan bidrage til EU's indre energimarked, forsyningssikkerhed og bæredygtighed. TEN-E kræver også, at medlemsstaterne strømliner tilladelsesprocedurer for PCI-projekter og sikrer betingelserne for adgang til finansiering fra Connecting Europe-faciliteten (CEF).

Kommissionens evaluering af den nuværende TEN-E-forordning viser, at selvom målene stadig i vid udstrækning er gyldige, så skal fokus på 2020-/2030-målene forbedres for at afspejle den nye politiske kontekst, jf. den grønne pagt og EU's klimamål. Derudover skal der tages højde for, at den hastige teknologiske udvikling i det sidste årti har bragt nye teknologier og løsninger på banen bl.a. PtX.

Det portugisiske formandskab forventes at sætte forslaget på dagsordenen for energirådsmødet den 11. juni 2021 til generel indstilling.

3. Formål og indhold

Forslaget har ifølge Kommissionen til formål at revidere TEN-E forordningen, så indholdet bringes i tråd med den grønne omstilling. Særlig to udfordringer fremhæves:

- 1) Typen og omfanget af den grænseoverskridende infrastrukturens udvikling er ikke fuldt ud tilpasset EU's energipolitiske mål, navnlig hvad angår den europæiske grønne pagt og målet om klimaneutralitet
- 2) Forsinkelser i projektgennemførelsen.

Det opjusterede EU-klimamål for 2030 på mindst 55 pct. drivhusgasreduktioner og EU's mål om klimaneutralitet senest i 2050 kræver en betydelig omstilling af det europæiske energisystem både på udbuds- og efterspørgselssiden. Kommissionen har derfor henvist til, at der er behov for at have en energinfrastruktur på plads for at understøtte omstillingen, herunder en accelereret elektrificering gennem en fordobling af VE-andelen, en kraftig stigning i vedvarende og kulstoffattige gasser, integration af energisystemet og anvendelse af innovative løsninger. I den sammenhæng har Kommissionen fremhævet, at der er infrastruktur kategorier, der er relevante for energiomstillingen, der ikke pt. er berettiget PCI-status (fx brint), mens nogle ikke i tilstrækkelig grad er tilpasset den teknologiske udvikling (fx intelligente net).



Kommissionen fremhæver desuden, at forsinkelser i gennemførelsen af PCI-projekter, der er nødvendige for at nå EU's klima- og energipolitiske mål, udgør en hindring for den påkrævede acceleration af ændringer i energisystemet. Mange centrale infrastrukturprojekter tager for lang tid at gennemføre ift. den planlagte ibrugtagningsdato.

Opdaterede infrastrukturkategorier for prioritering af støtte

Det fremhæves, at de nuværende virkemidler i TEN-E forordningen ikke er tilstrækkeligt ambitiøse i relation til den grønne pagt og indfrielse af de ambitiøse klimamål for 2030. Vejen til at opnå 55 pct. drivhusgasreduktion i 2030 kræver en gennemgribende omlægning af det europæiske energisystem på såvel udbuds- som efterspørgselssiden.

Det fremgår af forslaget, at navnlig typen og omfanget af den grænseoverskridende infrastrukturudvikling dækket af forordningen er utilstrækkelig, idet den ikke omfatter alle infrastrukturkategorier, der er relevante for energiomstillingen og ikke i tilstrækkeligt omfang tager højde for den teknologiske udvikling.

Forslaget medfører, at alle PCI-projekter skal opfylde obligatoriske bæredygtighedskriterier og følge 'gør ikke skade' -princippet som beskrevet i den grønne pagt. Kommissionen udtrykker en forventning om, at forbruget af naturgas reduceres betydeligt, fordi ikke-reduceret anvendelse heraf ikke er forenelig med klimaneutralitet. På den anden side vil forbruget af biogas, vedvarende og kulstoffattig brint og syntetiske gasformige brændstoffer stige betydeligt frem mod 2050. Derfor fremgår det af forslaget, at naturgasinfrastrukturen ikke længere har behov for støtte gennem TEN-E-politikken, mens brintinfrastruktur og elektrolyseinfrastruktur medtages som nye infrastrukturkategorier.¹

Offshore transmissionsnet og smart grid

Kommissionen foreslår at indføre nye bestemmelser for offshore transmissionsnet, der har til formål at fremme en mere integreret planlægning også med infrastruktur på land. For eksempel med en såkaldt "offshore-one-stop-shop" pr. havområde og øget koordination af godkendelser.

I forslaget foreslås regler for smart grid, der skal fremme hurtig elektrificering og opskaleret VE-produktion af elektricitet, nye bestemmelser om netinvesteringer til integration af grønne gasser (fx biogas og vedvarende brint) i de eksisterende netværk. Grænseoverskridende eltransmissionsnet, CO₂-lagrings- og -transportnetværk samt projekter til tredjelande vil fortsat være omfattet.

Ifølge Kommissionen er den nuværende netplanlægning i for høj grad baseret på en sektorbaseret tilgang og matcher derfor ikke behovet for integration af intelligente

¹ Jf. Bilag B til forslag til forordningen skal flg. energiinfrastrukturkategorier udvikles med henblik på at gennemføre de prioriterede energiinfrastrukturer: 1) Elektricitet; 2) Intelligente gasnet; 3) Brint; 4) Elektrolysatorfaciliteter; 5) Kuldioxid (CO₂).



systemer, da investeringsbehovene vurderes for gas- og elektricitetssektorerne i forskellige processer. For at overkomme dette foreslår Kommissionen en generelt øget involvering i netplanlægning. For eksempel skal den forventede udvidelse af off-shore-nettet afspejles i den fremtidige netplanlægning. Desuden vil distributionssystemniveauet skulle spille en vigtigere rolle i planlægningen af energinfrastrukturen, idet en væsentlig del af kapaciteten til VE-produktion er forbundet til lav- og mellem-spændingsnettet.

Måltrettet regulering og forenkling

En evaluering af den nuværende TEN-E forordning peger på, at der har været forsinkelser i gennemførelsen af PCI-projekter. Det fremgår derfor af forslaget, at forordningen fremover skal tage sigte på:

- at gøre det muligt at udpege grænseoverskridende PCI-projekter og investeringer i hele fællesskabet og med nabolandene, som er nødvendige for energiomstillingen og opfyldelsen af klimamålene
- at forbedre infrastrukturplanlægningen med henblik på integration af energisystemer og offshoren
- at forkorte godkendelsesprocedurer for projekter af fælles interesse for at undgå forsinkelser i projekter, der fremmer energiomstillingen
- at sikre hensigtsmæssig brug af værktøjer til omkostningsdeling og lovgivningsmæssige incitamenter.

Forslaget indeholder foranstaltninger til forenkling og byrdereduktion: i) at strømline rapporterings- og overvågningsforpligtelserne, ii) at fravælge krav om forudgående høring, hvis det allerede er omfattet af de nationale regler i henhold til samme eller højere standarder som i infrastrukturforordningen, og iii) at forenkle inddragelsen af PCI'er ("projekter af fælles interesse") i sammenslutningen af el- og gastransmissionsoperatørers fælles europæiske tiårige netudviklingsplaner (TYNDP).

Forslaget har til hensigt at reducere overvågnings- og rapporteringsforpligtelser og dermed den administrative byrde og direkte omkostninger forbundet hermed. Det fremgår af forslaget, at disse elementer hovedsagelig er til gavn for private interessenter såsom projektiværksættere.

Forslaget indeholder desuden en revision af infrastrukturplanlægningsprocessen gennem øget involvering af interessenter gennem hele processen, en styrket rolle for EU-agenturet for samarbejde mellem energiregulatorer (ACER) i form af yderligere ansvarsområder i forbindelse med TYNDP-tilsynet samt forbedret tilsyn fra Kommissionen.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal godkende forordningsforslaget i henhold til TEUF artikel 294 (den almindelige lovgivningsprocedure). Forslaget behandles af Parlamentets udvalg om Industri, Forskning og Energi (ITRE).



Udvalget har endnu ikke vedtaget en betænkning, men hilser i udkastet til betænkning af 29. marts 2021 forslaget velkommen i lyset af den teknologiske udvikling på energiområdet, målsætning om sektorkobling samt EU's energi- og klimamål for 2030 og langsigtede dekarboniseringsforpligtelse. I udkastet lægges der op til at give plads til naturgasprojekter, der har været inkluderet i 4. og 5. liste af PCI-projekter, samt støtte til inklusion af iblanding af syntetisk metan og brint mv. i naturgas. Der lægges også op til at udvide smart-gas-kategorien til ud over digitale løsninger også at omfatte teknisk udstyr som kompressorstationer og målere. Inklusion af offshore netplanlægning støttes, mens udvidelse til elektrolyse ikke findes at falde inden for TEN-Es formål med grænseoverskridende forbindelser. Fsva. øget indsigt og kontrol i forhold til transmissionsoperatørernes netplanlægning anerkender udkastet dette, men udkastet lægger samtidig op til at cementere deres rolle.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen henviser til, at energiinfrastruktur – herunder sammenkoblede offshore-net og smart-grid infrastruktur - har europæisk merværdi, da infrastrukturen i sin natur er grænseoverskridende og dermed afgørende for at opnå et klimaneutralt energisystem. Siden vedtagelsen af den nuværende TEN-E forordning i 2013 er det indre energimarked blevet mere integreret og konkurrencedygtigt, og EU-fællesskabets energisikkerhed er forbedret. Adgang til målrettet finansiering fra Connecting Europe Faciliteten (CEF) har muliggjort implementering af 95 PCI-projekter, som ikke ville kunne finansieres på markedsvilkår.

Kommissionen nævner, at en ramme for regionalt samarbejde på tværs af medlemsstater fortsat er nødvendig for at udvikle grænseoverskridende energiinfrastruktur. I den sammenhæng fremhæves, at de enkelte medlemsstaters regler og tiltag er utilstrækkelige til at levere sådanne infrastrukturprojekter som helhed. Kommissionen argumenterer for, at en hensigtsmæssig udvikling af energinetværk forudsætter planlægning ud fra et europæisk perspektiv, som omfatter såvel fællesskabet som medlemsstaternes aktiviteter med respekt for begges respektive kompetencer.

På dette grundlag konkluderer Kommissionen, at forslaget til en revision af TEN-E forordningen er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen foreløbige vurdering er, at nærhedsprincippet er overholdt.

6. Gældende dansk ret

De omhandlede emner er i dag i hovedsagen reguleret gennem den eksisterende Infrastrukturforordning fra 2013 samt i lov om planlægning (LBK nr. 1157), lov om elforsyning (LBK nr. 119), lov om Energinet (LBK nr. 118), lov om naturgasforsyning (LBK nr. 1127), lov om fremme af vedvarende energi (LBK nr. 1074) og lov om kontinentalsoklen og visse rørledningsanlæg på søterritoriet (LBK nr. 1189).

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser



En vedtagelse af forslaget ventes ikke at have konsekvenser for dansk lovgivning. Forordningen har direkte retsvirkning i dansk ret.

Økonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have væsentlige statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller erhvervsmæssige konsekvenser.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Forslaget har været i høring i EU-specialudvalget for klima-, energi- og forsyningspolitik med frist den 21. december 2020. Der er indkommet høringssvar fra: Dansk Energi, Wind Denmark og Brintbranchen. Forbrugerrådet Tænk oplyste, at de af ressourcemæssige årsager ikke havde mulighed for at forholde sig til forslaget.

Dansk Energi vurderer grundlæggende, at forslaget er godt. Dansk Energi har fremhævet følgende konkrete bemærkninger:

- Ønsker CO₂-lagring og CO₂-udnyttelse (CCUS) indeholdt i ny artikel 4 (3) (c) "Kuldioxidtransportprojekter til kulstofopsamling" begrundet i, at kulstof er nødvendigt i et antal nye brintbaserede elektrobrændstoffer.
- Forslaget med en europæisk koordinator for at sikre rettidig implementering af PCI'er (artikel 6) vurderes meget interessant.
- Det bør overvejes i relation til artikel 10 at fastsætte en kortere maksimal varighed end tre år og seks måneder. Desuden bør Kommissionen i forhold til tilladelsens varighed specificere, hvad der er kriterierne for myndighedernes forlængelse af de oprindelige kortere frister.
- Finder det vigtigt, at ny regulering vil omfatte offshore-net. Kommissionen bør desuden sikre, at der er sammenhæng mellem offshore og onshore netudvikling.

Wind Denmark hilser det nye forslag til regulering af TEN-E velkommen, herunder at det overordnede princip tager udgangspunkt i projekternes grad af bæredygtighed.

Wind Denmark finder det vigtigt, at der kommer større fokus på offshore hybridprojekter, da den nuværende udbygning via radiale forbindelser både tidsmæssigt såvel som økonomisk ikke er optimal. Med særligt henblik på de to kommende energihubs/-øer findes det meget positivt, at denne nye type er blevet tilføjet, jf. art. 14 og 15.

Wind Denmark fremhæver, at et andet væsentligt element er tilføjelsen af brintinfrastruktur, herunder elektrolyse. Wind Denmark finder det dog yderst beklageligt, at



forordningen stadig omfatter fossil gasinfrastruktur. For at sikre, at ny gasinfrastruktur ikke blot er naturgasrør i grøn forklædning, er det vigtigt, at CO₂-tærskelværdier angives.

Brintbranchen er overordnet positiv indstillet over for Kommissionens forslag, som betragtes som et første skridt i EU's ambitioner om en global førerrolle inden for brint og brintteknologier.

Brintbranchen henviser til, at brint i høj grad vil blive produceret i de regioner af Europa – herunder Danmark – hvor der vil være let adgang til store mængder VE. Disse regioner vil producere langt mere end regionernes eget forbrug, og der er behov for en veludbygget infrastruktur for at kunne understøtte andre dele af unionen med vedvarende energi i form af brint. Derfor er der behov for både ny brintinfrastruktur og en konvertering af den eksisterende naturgasinfrastruktur.

Samlet set er det Brintbranchens overordnede opfattelse, at forslaget repræsenterer et vigtigt skridt i implementeringen af EU's brintstrategi til reel lovgivning.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er generel imødekommenhed over for Kommissionens forslag. Dog ønsker en gruppe af medlemsstater fortsat en rolle for naturgas og evt. mulighed for finansiering af nye investeringer i naturgasinfrastruktur under TEN-E forordningen, mens en anden gruppe af medlemsstater taler imod.

Flere lande ønsker støtte til inklusion af iblanding af brint og andre brændbare gasser o.lign. i naturgassystemet. En række lande har stillet spørgsmål vedrørende inklusionen af elektrolyse. Flere lande har problematiseret en rolle for naturgasselskaberne i udvikling af brintinfrastruktur.

Enkelte lande ønsker ikke særskilte bestemmelser om koordineret planlægning på søterritoriet. En gruppe af lande ønsker mulighed for støtte til isolerede øer.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen kan generelt støtte op om revisionen af TEN-E forordningen, hvor fokus er på at støtte projekter, der er i overensstemmelse med bæredygtighedskriterierne i EU's grønne pagt og EU's klimamål om hhv. mindst 55 pct. reduktion af drivhusgasudledninger i 2030 og målet om klimaneutralitet senest i 2050. Regeringen finder, at det i den sammenhæng er vigtigt at sikre, at reguleringen sætter retningen uden at foregribe eller fastlåse fremtidige løsningsmuligheder.

Det er en væsentlig prioritet for regeringen at sikre, at alle PCI-projekter fremover aktivt skal bidrage til den grønne omstilling af EU's energisystem. Derfor bør TEN-E forordningen ikke fremover understøtte ny infrastruktur til transport af fossil energi, inklusiv nye naturgasprojekter, på tværs af medlemsstater. Dette er bl.a. kommet til udtryk i en erklæring, som 11 lande, inkl. Danmark, har tilsluttet sig, og som fastslår,



at TEN-E fremover hverken bør støtte investeringer i fossil infrastruktur eller brint iblandet fossile brændsler. Det bemærkes i den forbindelse, at gasinfrastruktur både kan bruges til transport af fossil gas og vedvarende gas, og at regeringen støtter integration af grønne gasser (herunder PtX) baseret på bæredygtige ressourcer.

Regeringen finder det især centralt, at de nye retningslinjer i TEN-E forordningen støtter PCI-projekter, der kan bidrage til at absorbere og omdanne en stor og stigende andel VE-produktion samt den understøttende energiinfrastruktur. Eksempelvis ved at forbinde havvindsprojekter og nye energiøer ("offshore energy hubs") med de store efterspørgselscentre i Central- og Østeuropa.

Regeringen er desuden positiv over for, at TEN-E forordningen understøtter sektor-kobling gennem anvendelse af bæredygtige e-brændsler (fx grøn brint og andre brintbaserede produkter), der baseres på vedvarende energi, og som kan være en del af de grønne løsninger inden for tung industri, vejtransport samt skibs- og luftfart.

Regeringen kan også støtte, at Kommissionen overvejer at inkludere grænseoverskridende projekter med CO₂-lagring og tilknyttet infrastruktur, forudsat sådanne projekter aktivt bidrager til dekarboniseringen af EU og ikke involverer anvendelse af CO₂ til fremme af udvinding af fossile ressourcer.

Regeringen ønsker, at TEN-E forordningen fremmer sektorintegration og er derfor forbeholden i relation til forslaget om at opdele i undergrupper og kategorier, som kan risikere at føre til uhensigtsmæssig silotænkning.

Regeringen støtter, at metoden for udarbejdelse af grænseoverskridende cost benefit-analyser granskes, da den nuværende beregningsmetode for omkostningsfordelingen mellem direkte involverede lande og indirekte påvirkede lande er relevant, men meget kompleks. Regeringen støtter desuden bestræbelser på at forenkle rapporteringsforpligtelserne.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg. Grund- og nærhedsnotat er oversendt til udvalget den 29. januar 2021.



2. En brintstrategi for et klimaneutralt Europa

KOM(2020)301

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i margenen.

1. Resumé

Europa-Kommissionen har den 8. juli 2020 offentliggjort en meddelelse om en brintstrategi for et klimaneutralt Europa senest i 2050. Brintstrategien har tæt sammenhæng med Kommissionens sektorintegrationsstrategi, som ligeledes er offentliggjort den 8. juli. Derudover er brintstrategien en konkretisering af flere elementer i Kommissionens grønne pagt.

Brintstrategien udgør en køreplan for Kommissionens ambitioner for brint som led i målet om reduktion af CO₂-udledninger frem mod 2030 og et klimaneutralt EU senest i 2050. Strategien omfatter initiativer og tiltag for både produktion, transport og anvendelse af forskellige typer brint med fokus på fremme af brint fra lav-emission eller vedvarende energikilder.

Meddelelsen har i sig selv ingen lovgivningsmæssige eller økonomiske konsekvenser. Regeringen hilser Kommissionens meddelelse om en brintstrategi velkommen. De fleste prioriteter hænger godt sammen med regeringens egen dagsorden inden for energi og klima, herunder understøttelse af fremtidige teknologier, der kan bidrage til at opnå Danmarks reduktionsmål i 2030 og målet om klimaneutralitet senest i 2050. Regeringen arbejder for en klar prioritering af brint fra vedvarende kilder i den videre udmøntning af strategien.

Det portugisiske formandskab har sat brintstrategien på dagsordenen for energirådsmødet den 11. juni 2021 til politisk drøftelse.

2. Baggrund

Europa-Kommissionen offentliggjorde den 8. juli 2020 en meddelelse om en europæisk brintstrategi, KOM(2020) 301, der skal lægge sporene for Kommissionens ambitioner på området samt beskrive de konkrete initiativer og regulering, der skal levere på strategiens målsætninger. Strategien er oversendt til Rådet den 9. juli 2020 i dansk sprogversion.

Brintstrategien hænger tæt sammen med Kommissionens sektorintegrationsstrategi, KOM(2020) 299. Derudover er brintstrategien en konkretisering af flere af elementerne i Kommissionens grønne pagt af 11. december 2019, KOM(2019) 640.

Det portugisiske formandskab har sat brintstrategien på dagsordenen for energirådsmødet den 11. juni 2021 til politisk drøftelse.



3. Formål og indhold

Kommissionens brintstrategi udgør en køreplan for Kommissionens ambitioner for udviklingen af værdikæder for brint, hvor produktion, infrastruktur, efterspørgsel og forskning opskaleres med henblik på at understøtte den grønne omstilling i de sektorer, hvor elektrificering ikke er muligt eller omkostningseffektivt. Det forventes f.eks., at brint vil spille en væsentlig rolle i bl.a. dele af transportsektoren og industrien. Formålet er at understøtte EU's mål om klimaneutralitet og nulforurening på lang sigt.

Udviklingen af et omkostningseffektivt marked for brint baseret på vedvarende energikilder anses af Europa-Kommissionen som et vigtigt element i opfyldelse af EU's klimamål for 2030 og 2050. Strategien omhandler både tiltag for vedvarende brint og brint baseret på fossile processer med varierende grad af CO₂-udledning, herunder teknologier hvor CO₂-udledningen fanges og deponeres (CCS) eller genbruges (CCU). Kommissionen påpeger, at der på kort og mellemlang sigt vil være behov for andre former for kulstoffattig brint end vedvarende brint med henblik på hurtigt at nedbringe drivhusgasudledninger fra eksisterende fossil brintproduktion.

Med strategien sigter Kommissionen mod at udvikle et indre marked med fælles rammer for brint, ligesom det er tilfældet for el og naturgas. Der annonceres en række politikker, regulatoriske rammer og instrumenter for at sikre, at der kan skabes et velfungerende, fair og omkostningseffektivt marked på brintområdet.

Brintstrategien fastsætter en målsætning om installation af mindst 6 GW elektrolysekapacitet til produktion af vedvarende brint i EU i 2024 og 40 GW kapacitet i 2030.

Strategiens tre faser

Kommissionen opridser i strategien tre faser med forskellige udviklingsmål for brint:

Første fase: 2020-2024

I denne fase er det strategiske sigte, at produktionen af elektrolyseanlæg opskaleres, at der installeres mindst 6 GW elektrolyseanlæg til produktion af vedvarende brint i EU, og at brintforbruget fremmes i nye, industrielle anvendelser og eventuelt i tung transport. Desuden skal der installeres CO₂-fangst og deponering (CCS) på en del af de eksisterende brintproduktionsanlæg. Behov for udbygning af infrastruktur vurderes at være begrænset, eftersom forbrug vil foregå tæt på produktionen. Kommissionen fremhæver dog, at planlægning af langtrækkende distributionsinfrastruktur bør påbegyndes i denne fase.

Anden fase: 2025-2030

I denne fase skal brint blive en indbygget del af et integreret energisystem med et strategisk mål om opførslen af en kapacitet på 40 GW elektrolysekapacitet baseret på vedvarende energi i 2030 (svarende til en 40-dobling af den nuværende kapacitet). Vedvarende brint forventes i denne periode gradvist at blive konkurrencedygtig



i forhold til andre former for brintproduktion. Tiltag på forbrugssiden vil blive nødvendig for at introducere brint inden for nye anvendelsesområder såsom stålproduktion, lastbiler, jernbane, skibstrafik, andre former for transport og til opvarmning af husholdninger og virksomheder i mindre afgrænsede geografiske områder. Der skal ske yderligere tilpasning af eksisterende fossil brintproduktion med CO₂-fangst.

Vedvarende brint skal gradvist komme til at spille en rolle i et balanceret og fleksibelt energisystem, og udveksling af brint på tværs af medlemslande kan etableres. Der vil være behov for planlægning af infrastruktur på tværs af medlemsstaterne med et paneuropæisk net og et netværk af tankstationer for brint. Kommissionen lægger op til muligheden for at bruge dele af det eksisterende gasnet til at transportere brint over længere afstande.

Kommissionen forudser et behov for forøgelse af EU-støtten og fremme af investeringer til opbygningen af et fuldt udbygget brint-økosystem. Der sigtes mod, at EU i 2030 skal have et åbent og konkurrencedygtigt indre brintmarked med uhindret grænseoverskridende handel.

Tredje fase: 2030-2050

I denne fase forventes vedvarende brint at modnes og anvendes i stor skala for at nå alle sektorer, hvor anden dekarbonisering ikke er mulig eller omkostningseffektiv. Der skal være en massiv udbygning af vedvarende elproduktion for at imødekomme behovet for at producere vedvarende brint. Anvendelse af vedvarende brint og brintbaserede brændstoffer (power-to-x) kan udbredes for en bred vifte af områder, herunder skibsfart, flytrafik og industri, som ellers er vanskelig at dekarbonisere.

Investeringsinitiativer

For at opnå brintstrategiens mål understreger Kommissionen nødvendigheden af en stærk investeringsdagsorden, som kan sikre sammenhæng på tværs af forskellige EU-støtteordninger og finansiering via Den Europæiske Investeringsbank.

Strategien estimerer behov for investeringer frem mod 2030 i elektrolyseanlæg for 180-310 mia. kr., udbygning af en kapacitet på 80-120 GW i sol- og vindenergi for 1.600-2.500 mia. kr., CO₂-fangst på halvdelen af de eksisterende fossile brintproduktionsenheder for 80 mia. kr. samt i transport, lager, distributionsnet og tankstationer for 480 mia. kr. Dertil kommer betragtelige udgifter til tilpasning af slutbrugersektorer til brug af brint og brintbaserede brændstoffer i f.eks. industri og transport.

Initiativet Den Europæiske Alliance for Ren Brint (European Clean Hydrogen Alliance) skal løbende bidrage til at implementere brintstrategien. Alliancen blev oprindeligt annonceret som en del af den nye europæiske industristrategi i marts 2020.

Alliancen er en del af en indsats i EU for at reducere drivhusgasudledninger fra den tunge industri og at styrke EU's globale konkurrenceevne ved at fremme udvalgte



nøgleteknologier mhp. at sikre industrielt lederskab i EU og bidrage til genopretningen af økonomien. Formålet med alliancen er at fremme investeringer i brintteknologi for både at øge produktion af og efterspørgsel på brint fra vedvarende energikilder og lav-emissionsbrint i EU som et led i omstillingen til en klimaneutral økonomi. Kommissionen lægger op til, at alliancen skal bidrage til at udpege og koordinere investeringer i værdikæden fra både offentlige og private midler, herunder fra EU-fonde og statsstøtte gennem såkaldte IPCEI-projekter (Important Projects of Common European Interest). Det centrale i IPCEI-konceptet er, at medlemsstater får mulighed for at yde statsstøtte ud over de normale undtagelser i EU's statsstøtteregler til projekter, der klassificeres som et IPCEI. Derudover skal alliancen identificere flaskehalse for investeringer i brint.

Med brintalliancen ønsker Kommissionen at samle alle relevante interessenter og tænke i hele økosystemer. Alliancen er organiseret gennem seks rundbordsfora for industrien, der er bygget op omkring de forskellige dele af værdikæden for brint herunder produktion, transport og anvendelse, som skal bidrage til at koordinere arbejdet i alliancen.

I alliancen samles industri, civilsamfund og offentlige beslutningstagere på nationalt, regionalt og lokalt niveau. Den primære opgave vil være løbende at udvikle realiserbare brintinvesteringsprojekter og bidrage til at koordinere investeringer og politikker for hele brintværdikæden, herunder at fremme samarbejdet i investeringsprojekterne, inklusive brintprojekter under IPCEI-statsstøtteordningen (Important Projects of Common European Interest).

Opskalering af produktion og efterspørgsel

For at opbygge en brintøkonomi i Europa vil Kommissionen adressere hele værdikæden fra produktion og infrastruktur til anvendelse af brint. Både udbud og efterspørgsel skal øges, og produktions- og infrastrukturomkostninger skal bringes ned for at sikre prisniveauer, der er konkurrencedygtige med fossile brændsler.

Øget efterspørgsel på brint skal i første omgang ske via øget forbrug i industrielle processer og transportsektoren. Vedvarende og kulstoffattig brint kan erstatte kulstofintensiv brint i raffinaderierne, i ammoniak- og metanolproduktionen og delvist i stålproduktionen. Senere er det ambitionen, at vedvarende brint kan bidrage til en CO₂-neutral stålproduktion. Til en start kan brint spille en rolle i transportsektoren i forbindelse med lokale busruter, taxaer, tung transport og banetransport og indenlandsk søtransport.

På længere sigt kan syntetiske brændsler baseret på brint komme til at spille en rolle for dekarboniseringen af flytransport og skibsfart. Der foreslås en række tiltag til støtte af efterspørgselssiden, eksempelvis minimums-andele eller kvoter for vedvarende brint eller afledte produkter i specifikke slutanvendelsessektorer (f.eks. visse



industrier såsom kemikaliesektoren, eller anvendelse til transportformål). Kommissionen vil adressere brint i transportsektoren i den kommende strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet inden slutningen af 2020.

Kommissionen vurderer, at en opskalering af den aktuelle kapacitet fra under 1 GW til 40 GW i 2030 kræver en koordineret indsats mellem European Clean Hydrogen Alliance, medlemsstater og frontløberregioner. Udviklingen fordrer klarhed og sikkerhed for industrien og dens investorer samt en fælles forståelse på tværs af EU om, hvilke teknologier, der skal udvikles i Europa, og hvad der kan betragtes som vedvarende og kulstoffattig brint.

Kommissionen agter at introducere fælles tærskelværdier for produktionsanlæg, der tager højde for anlæggenes fulde livscyklus i form af drivhusgasudledninger. Der skal ligeledes introduceres fælles terminologi og kriterier på tværs af EU i forhold til certificering af brint fra forskellige kilder.

For at sikre understøttende politiske rammer lægger Kommissionen bl.a. op til et styrket kvotehandelssystem. Fossilbaseret brintproduktion modtager aktuelt gratis-kvoter i regi af EU's kvotehandelssystemsvarende til deres eksisterende udledning for at mindske risikoen for lækage i den pågældende sektor. Med strategien nævner Kommissionen muligheden for at revidere tærskelværdien for tildeling af gratis-kvoter i forbindelse med revisionen af kvotehandelssystemet i 2021 samt i alternative tiltag, der dæmper op for lækage såsom en CO₂-grænsetilpasningsmekanisme. Der lægges ligeledes både op til instrumenter med en vis godtgørelse for investorer i regi af f.eks. offentlige udbudssystemer og til direkte markedsbaserede systemer.

Kommissionen anser det for vigtigt at kunne anvende forskellige former for instrumenter til at fremme produktion og efterspørgsel, som giver plads til forskellige typer brint og medlemsstaternes forskellige udgangspunkter, samtidig med at der tages højde for konkurrence- og statsstøtteregler.

Infrastruktur og markedsdesign

Kommissionen fremfører, at behovet for infrastruktur især i strategiens første fase forventes at afhænge af produktion, transportomkostninger og forbrug af brint. På længere sigt vil der kunne sikres et effektivt samlet system og mulighed for at transportere det over længere distancer. Det skal bl.a. ske gennem en revision af det transeuropæiske netværk for energi (TEN-E) og en evaluering af lovgivningen om gasmarkedet. Kommissionen henviser også til en kommende evaluering af direktivet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, en revision af de transeuropæiske transportnetværk (TEN-T forordningen) og den kommende revision af VE-direktivet. Kommissionen forudser, at dele af det eksisterende gasnet kan anvendes som infrastruktur for brint, dog under forudsætning af tilpasning af eksisterende regulering hertil. Kommissionen vil sikre en fuld integration af brintinfrastruktur i fremtidig infrastrukturudbygningen, bl.a. i forbindelse med de 10-årige netudbygningsplaner (TYNDP).



Kommissionen vil opdatere nationale og CEN-standarder for gaskvalitet, idet iblandt af brint i naturgas kan muliggøre decentral og lokal brintproduktion, mens det samtidig reducerer værdien af brinten og ændrer kvaliteten af gassen og derfor kan udgøre et problem i forhold til gashandel på tværs af grænser i EU.

Med et mål om et åbent og velfungerende marked for brint ønsker Kommissionen en infrastruktur, som er tilgængelig for alle, klare regler for adgang for tredjeparter, neutrale netværksoperatører samt robuste og stabile prissignaler.

Forskning

Kommissionen lægger op til, at forskningsindsatsen på tværs af EU bør koncentreres om opskalering af elektrolysekapacitet, infrastruktur til distribution og lagring af brint samt storskalaanvendelse til især industrielle formål. F.eks. standarder lægges der vægt på forbedrede og harmoniserede (sikkerheds)standarder og metoder til at vurdere miljømæssige effekter af brintteknologier. Udviklingen skal bl.a. understøttes af rammeprogrammet Horizon Europe-partnerskabet Clean Hydrogen, ETS Innovation Fund og gennem instrumenter linket til relevante og regionale programmer.

Internationalt samarbejde

Kommissionen ønsker at fremme samarbejdet om brint med en række nabolande som led i disse landes grønne omstilling. Det gælder EU's østlige nabolande, herunder i særlig grad Ukraine og EU's sydlige nabolande i Nordafrika, som bør være prioriterede partnerlande. Samarbejdet kan række fra forskning, udvikling og reformer på reguleringsområdet til direkte investeringer og handel med brint. Det vurderes, at der er basis for at installere 40 GW elektrolysekapacitet i de østlige og sydlige nabolande inden 2030 med henblik på handel med EU. De vestlige Balkan-lande samt Ukraine vil af Kommissionen blive opfordret til at deltage i European Clean Hydrogen Alliance, der som anført ovenfor har fokus på at skalere et brintmarked i EU gennem fælleseuropæiske investeringer.

Kommissionen ønsker desuden at fremme, at der etableres et internationalt marked for handel med brint, hvor prisen sættes i euro. Herved reduceres kursrisikoen for euro-landene og andre medlemslande både ved eksport og import.

Generelt ønsker Kommissionen, at EU spiller en væsentlig og aktiv rolle som frontløber på brintområdet, bl.a. ved at arbejde for internationale standarder, definitioner og metoder for brint i multilaterale fora.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal ikke høres.

5. Nærhedsprincippet

Der redegøres ikke for nærhedsprincippet, idet der alene er tale om en meddelelse fra Kommissionen.



6. Gældende dansk ret

Der redegøres ikke for dansk ret, idet der alene er tale om en meddelelse fra Kommissionen.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Meddelelsen vurderes ikke i sig selv at have lovgivningsmæssige konsekvenser. I det omfang Kommissionens meddelelse udmøntes i konkrete lovgivningsmæssige initiativer, vil det skulle vurderes, om det vil medføre lovgivningsmæssige konsekvenser.

Økonomiske konsekvenser

Meddelelsen vurderes ikke i sig selv at have statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller erhvervsøkonomiske konsekvenser. I det omfang Kommissionens meddelelse udmøntes i konkrete initiativer, vil det skulle vurderes, om det vil medføre statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Meddelelsen skønnes i sig selv ikke at berøre forbrugerbeskyttelsesniveauet i Danmark. I det omfang Kommissionens meddelelse udmøntes i konkrete initiativer, vil det skulle vurderes, om det vil medføre konsekvenser for beskyttelsesniveauet eller have andre konsekvenser.

8. Høring

Kommissionens forslag er den 9. juli 2020 sendt i høring i specialudvalget for Klima-, Energi- og Forsyningspolitik med frist den 3. august 2020. Der er modtaget høringsvar fra følgende organisationer:

Danske Maritime hilser brintstrategien velkommen og er enige med Kommissionen i, at brint formentlig har vanskeligere udsigter inden for den oceangående skibstrafik formentlig end inden for nærskibsfart. Danske Maritime vurderer, at der vil være behov for betydelige forsknings-, udviklings- og innovationsindsatser og investeringer fremadrettet for at opnå de nødvendige stordriftsfordele og derved realisere det fulde potentiale.

Danske Maritime er allerede involveret i nationale udviklings – og demonstrationsprojekter vedrørende anvendelse af brint til fremdrivning af færger og til brug ved fremstilling af elektrisk energi om bord ved hjælp af brændselsceller, og støtter således op om brintstrategien og dens udførelse.

Danske Maritime anbefaler, at de lovgivningsmæssige rammer for anvendelse af brint inden for den maritime transport i størst muligt omfang skal udspringe fra IMO og internationale standardiseringsorganer, så krav og regulering bliver ens globalt.



Derudover mener Danske Maritime at lovgivningen bør anerkende de såkaldte frontløbervirksomheder, som er først med udviklingen af de efterspurgte brintteknologier og -løsninger eller først tager dem i brug.

Danske Maritime har især noteret sig Kommissionens strategi for smart og bæredygtig mobilitet, som forventes offentliggjort senere på året.

Dansk Fjernvarme er enige med Kommissionen i, at brint ikke skal spille en stor rolle inden for opvarmning i andet end særlige tilfælde. Dansk Fjernvarme finder det dog stærkt kritisabelt, at Kommissionen, når "energieffektivitet først" er et bærende princip i brintstrategien, hverken forholder sig til den samlede effektivitet i en brintbaseret energiforsyningskæde eller til hvordan høj effektivitet kan sikres ved anvendelse af diverse konverteringstab (overskudsvarme).

Dansk Fjernvarme anbefaler, at implementeringen af brintstrategien sammen med sektorintegrationsstrategien skal være en del af et energiplanlægningssystem med fokus på effektivitet og samfundsøkonomisk cost-benefit. Såfremt brintstrategien ikke suppleres med lokal energiplanlægning og sektorintegration som øger effektiviteten, kan den blive for dyr, bl.a. fordi flere af de CO₂-intensive nøgleindustrier i dag kan være placeret i områder med adgang til billige energiformer og statsstøtte og vil flytte sig geografisk når disse udfases, hvilket vil være dyrt at modvirke alene med støtte til brint.

Dansk Fjernvarme vurderer, at det i Kommissionens meddelelse er overset, at brintproduktion kunne vinde indpas i decentrale samfund med overskud af elektricitetsproduktion via såkaldte "Energifællesskaber" jf. Elmarkedsdirektivet. Dansk Fjernvarme mener, at dette kunne være særdeles interessant i en dansk kontekst, fordi der er tradition for forbrugerejede forsyningsselskaber med stærke lokalinteresser og tradition for samarbejde mellem sektorerne. Som det er nu, vurderer Dansk Fjernvarme, at forsyningslovenes begrænsninger samt især el-systemets forbud mod direkte forbindelser, restriktioner vedrørende nettoafregning, et gammeldags tarifsystém samt manglende mulighed for 3.partsadgang lokalt til transportsystemet vanskeliggør dette.

Drivkraft Danmark er positive over for Kommissionens udmelding om, at brint får en vigtig rolle for blandt andet omstillingen af transportsektoren. Drivkraft Danmark finder det i den forbindelse ærgerligt, at Kommissionen kun i mindre grad fokuserer på anvendelsen af brint, og på hvordan efterspørgslen i transporten kan være med til at drive et kommercielt marked for VE-brint.

Drivkraft Danmark anbefaler en tilpasning af Brændstofkvalitetsdirektivets (FQD) reduktionskrav, da en tilpasning vil kunne bidrage til at understøtte produktionen og anvendelsen af VE-brint yderligere. Drivkraft Danmark foreslår desuden et dansk CO₂-fortrængningskrav på 15 pct. i 2025 og 30 pct. i 2030, som optimalt set burde



være et krav for alle medlemslande. Drivkraft Danmark vurderer at et CO₂-fortrængningskrav vil fremme efterspørgslen på VE-brændstoffer og samtidig sikre, at brint ikke kun skal konkurrere med fossil energi på pris, men også om at levere de ønskede reduktioner bedst, billigst og smartest.

Drivkraft Danmark anbefaler Kommissionen at have et større fokus på de europæiske raffinaderier, da de kan få en afgørende betydning for anvendelsen af brint som erstatning for fossil energi. Drivkraft Danmark bakker op om Fuels Europes udspil "Clean Fuels for All", hvor brint spiller en afgørende rolle i planen for at gøre raffinaderierne fossilfri frem mod 2050. Drivkraft Danmark anbefaler desuden, at CO₂-kravene til biler laves om, da de vil spille en stor rolle i forhold til anvendelsen af PtX i transporten. I dag ser man med CO₂-kravene alene på CO₂-udledningen ved udstødningsrøret, og dermed ses en lastbil, der anvender methanol produceret af VE-brint og CCU, også som en CO₂-udleder.

Danske Rederier finder det glædeligt, at Kommissionen med sin brintstrategi sætter retning på en betydelig udbygning af brintproduktionen i Europa primært baseret på vedvarende energi. Danske Rederier er enige med Kommissionen i, at anvendelse af brint og brintbaserede brændstoffer i den maritime sektor i stort omfang primært vil ske efter 2030. Desuden er Danske Rederier enige i, at det er afgørende vigtigt at bringe produktionsomkostningerne ned gennem erfaringer med storskala anlæg og en stærk forskning- og udviklingsindsats.

Danske Rederier påpeger vigtigheden af at der etableres fælles Europæiske kriterier for certificering af fornybar og 'low-carbon' brint, da skibsejere og andre aftagere af brint/brintbaserede brændstoffer ikke har mulighed for teknisk at efterprøve, hvor brinten stammer fra. Danske Rederier mener at en certificeringsordning vil kunne understøtte branchespecifikke initiativer for at sikre dokumentation for anvendelse af 'grønne' brændstoffer.

Danske Rederier ser positivt på muligheden for iblanding af brændstoffer, der er baseret på fornybare ressourcer som f.eks. fornybar brint, men understreger at det er centralt at afklare, hvordan det bedst sker, før værktøjet tages i brug.

Danske Rederier hilser også strategiens fokus på infrastruktur velkommen og opfordrer til, at infrastrukturen til bunkerfaciliteterne i de europæiske havne tænkes ind i det fremtidige arbejde. Danske Rederier påpeger i, at den internationale dimension er særlig vigtig for skibsfarten, da skibene også efter overgangen til nye brændstoffer har behov for at kunne bunkre brændstof internationalt. Desuden mener Danske Rederier at den internationale skibsfarts energibehov vil kræve, at der etableres en global produktion af brint og brintbaserede brændstoffer.

Ørsted hilser EUs brintstrategi velkommen, og finder den yderst vigtig for klimaneutralitetsmålet i 2050. Ørsted er positive over for "energy efficiency first" princippet og finder det desuden positivt, at "Clean hydrogen" kun defineres som vedvarende



brint, hvilket Ørsted finder det vigtigt at prioritere frem for fossilt brint med CCS. Ørsted er ligeledes positive over for målet for 6 GW elektrolyse i 2024 og 40 GW i 2030 til produktion af "clean hydrogen" og anerkendelsen af at målopfyldelse kræver offentlig støtte, ikke kun til selve elektrolysen, men også til produktionen af brændstoffer. Ørsted finder det positivt at strategien har et fokus på at fremme efterspørgslen på brint via f.eks. minimumskrav om anvendelse af bæredygtige brændsler i industrien eller den tunge transport, hvor det vil være vigtigt at skelne mellem brint baseret på vedvarende energi og brint baseret på fossile brændsler.

Ørsted finder det positivt at planlægning af en brint "backbone"-infrastruktur skal starte nu og være på plads fra 2030. Ørsted finder det vigtigt, at processen også følger "energy efficiency first" princippet og dermed undgår risikoen for "stranded assets" i gasnettet. Ørsted finder det desuden vigtigt at det er koordineret med yderligere elnetsudvikling, og at infrastrukturudvikling til både gas og el bør introducere de rigtige prisstigninger ift. den optimale placering og forbrug af de forskellige (vedvarende) energibærere.

I forhold til CCS er Ørsted bekymrede over den rolle fossilt brint med CCS vurderes at kunne spille, fordi denne rolle sandsynligvis er overvurderet. Ørsted vurderer, at forventningen om at CCS skal dekarbonisere en del eksisterende fossil produktion og dermed forlænge levetiden for fossile anlæg, risikerer at fortrænge investeringerne fra vedvarende produktion og skabe "lock-in effects". Ørsted afviser ikke, at CCS er en nødvendig teknologi for at nå klimaneutralitet, men mener at det giver mest mening at bruge den, hvor der ikke er CO₂-frie alternativer. Ørsted vurderer desuden at produktionen af CCS-brint er mere energiintens end vedvarende brintproduktion, hvilket er i konflikt med "energy efficiency first" princippet.

Ørsted finder det bekymrende og problematisk, at import af 40 GW elektrolyse fra ikke-EU lande skal dække EU's brintforbrug, fordi det fastholder EU's afhængighed af importeret energi. Målet rejser desuden bekymringer om projekternes gennemførlighed, påvirkninger på nabolandes egne behov for vedvarende energi og muligheden for at indføre bæredygtigheds – og additionalitetskrav.

Wind Denmark finder det glædeligt, at brintstrategien understreger at den fremtidige europæiske brintøkonomi skal være baseret på vedvarende energikilder, hvilket kommer til udtryk ved de ambitiøse delmål for elektrolysekapacitet og etableringen af den nødvendige specifikke regulering og bredere rammevilkår inklusiv aktivering af finansielle mekanismer, der skal sikre at EU kan tiltrække de 1.500-3.500 mia. kr. i brintinvesteringer som er påkrævet frem til 2050.

Wind Denmark noterer sig, at brintstrategien kalder på en national dansk pendant inklusiv opstilling af ambitiøse mål for elektrolyse-kapacitet i Danmark med tilhørende ressourcer og virkemidler til at realisere dette. I den forbindelse mener Wind Denmark, at Danmark må prioritere nationale midler til PtX-området, hvis Danmarks skal blive et forgangsland på området. Wind Denmark vurderer i et overslag, at effekten



af de afsatte 750 mio. kr. vil resultere i en dansk elektrolysekapacitet på under 250MW, hvilket ikke stemmer overens med, at der i Danmark ifølge klimapartnerskabet for energi og forsyning skal bruges 2-3 GW elektrolysekapacitet i 2030 alene til en national dansk 70pct.-målopfyldelse.

Wind Denmark finder det vigtigt, at princippet om "energieffektivitet først" skal være et centralt element, da det sikrer at brint kun anvendes, hvor direkte elektrificering ikke er mulig. Wind Denmark finder det glædeligt, at der i strategien lægges op til en fælles EU-klassifikation som vil tage udgangspunkt i brændstoffets reelle drivhusgasfortrængning. Da fortrængningseffekten er det, der prissætter merværdien af VE-brinten, vurderer Wind Denmark at det fra dansk side må være strategisk vigtigt at sikre, at eksport af denne kan "bogføres" i et andet EU-land, hvilket som udgangspunkt ikke er muligt i dag.

Wind Denmark vurderer, at det vil kræve relativt store ændringer i både det nye VE-direktiv og mobilitetspakken at gøre brint til et attraktivt transportbrændstof. For at stimulere efterspørgslen på brint henvises der i strategien til en udvidelse af VE-direktivets iblandingskrav, men Wind Denmark mener ikke, at dette vil have en betydning for brint, da brint byder ind i et "lavprismarked" med langt billigere biobrændstoffer. Wind Denmark vurderer, at det vil være et mere effektivt virkemiddel at anvende brændstofkvalitetsdirektivets CO₂-reduktionskrav, da det vil styrke prissætningen af brint, fordi denne kan være CO₂-neutral. I strategien henvises også til at en revision af CO₂-emissionsstandarde for køretøjer potentielt kan styrke efterspørgslen, men Wind Denmark vurderer at det kun er tilfældet for brintkøretøjer og ikke karbonbaserede køretøjer såsom metanol, DME eller syntetisk gas, da disse vil blive defineret som fossile. Wind Denmark henviser desuden til direktiv om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport, der må anses som et vigtigt redskab i udbredelsen af sådanne køretøjer, fordi det potentiel vil skabe et relativt stort afsætningsmarked, som vil kunne drive omkostningerne ned.

Wind Denmark opfordrer til, at Danmark arbejder for at tiltrække PtX-industri til strategisk placerede brintklynger, hvor en del af brinten kan anvendes direkte mens brintinfrastruktur skal sikre adgang til lagring og eksport af brint. Wind Denmark opfordrer desuden til at planlægningen heraf igangsættes hurtigst muligt, så billig dansk VE-brint, kan transporteres via gasrør til de store brintforbrugscentre i f.eks. Tyskland. Derudover vurderer Wind Denmark, at der er behov for udviklingen af en 'regulatorisk infrastruktur' med en markedsmodel, der muliggør at dansk H₂ f.eks. kan byde ind i et udenlandsk Carbon Contract for Difference udbud. I den forbindelse understreger Wind Denmark, at konvertering eller etablering af sådanne gasrør kun bør kunne opnå PCI-status, hvis det kan valideres at projektet er 2050 kompatibelt og ikke 'et natur-gasprojekt i grøn forklædning', samt at de meget restriktive principper for ejerskab af lagringsfaciliteter jf. art. 36 & 56 i el-direktivet, ikke må udvandes i den forestående revision af gasreguleringen.



Wind Denmark påpeger, at brintderivater/PtX-produkter såsom e-metanol, e-ammoniak, e-metaniseret gas ikke er nævnt meget i strategien, men grundet Danmarks styrkeposition inden for bio-økonomi, bør det være i dansk interesse, at EU's brintstrategi ikke kun fokuserer på brint og landtransport, men også sikrer fremme af PtX-produktion til transportsektoren, herunder skibs- og luftfarten.

Brintbranchen er positive over for strategien og mener at den indeholder en række positive elementer. Brintbranchen finder det positivt at strategien tager udgangspunkt i en helhedsstrategi med fokus på både brintproduktion, efterspørgslen på brint til bl.a. transportsektoren og på at fjerne regulatoriske barrierer. Brintbranchen understreger vigtigheden af, at brint produceret med el fra vedvarende kilder bliver prioriteret over brint produceret på fossile kilder eller fossil brint med CCS. Brintbranchen finder det positivt, at Kommissionen i strategien har en ambitiøs målsætning om 6GW og 40GW elektrolyse i hhv. 2024 og 2030 samt en vision om et stort europæisk brintmarked i 2030. Brintbranchen påpeger i den forbindelse, at en opfyldelse af denne ambition kræver både ændret regulering og offentlig støtte.

I forhold til brintinfrastruktur er Brintbranchen positive over for investeringer "backbone" infrastruktur og ligeledes positive over for sammenkoblingen af strategien med EU's Alternative Fuels Infrastructure Directive (AFID), der giver medlemsstaterne en højere forpligtelse for en dedikeret brintinfrastruktur til transport som bl.a. etablering af brinttankstationer.

Brintbranchen finder det også positivt at der i strategien er fokus på etablering af European Clean Hydrogen Alliance, der har som formål at skabe et offentlig privat samarbejde, der skal sikre implementering af strategien og derudover sikrer at strategien adresserer både klima og energi, såvel som privat beskæftigelse og Europas globale konkurrencemuligheder. Brintbranchen finder det afgørende, at sektoren netop vil blive betragtet strategisk af kommissionen således, at statsstøtte fra 3. lande ikke risikerer at underminere den europæiske indsats på området.

Brintbranchen konstaterer at strategien lægger sig op ad VE-direktivet, hvor der er en række begrænsninger for brintproduktion ift. bæredygtigheds- og additionalitetskrav. Selvom brintstrategien åbner op for yderligere støtteforanstaltninger, anbefaler Brintbranchen at man ser på muligheden for at få omarbejdet direktivet, så det i højere grad kan tilpasses de målsætninger, der er præsenteret i brintstrategien. Samtidig mener Brintbranchen, at de manglende ambitioner ift. VE-direktivet understreger behovet for en offensiv dansk implementering af direktivet, herunder ikke mindst en national og operationel implementering af kravet om additionalitet. Desuden bør Danmark fortsat arbejde for at den kommende delegerede retsakt, der skal fastsætte kriterierne for anvendelse af el fra det kollektive net til produktion af VE-brint, give realistiske og fleksible muligheder herfor, samt ikke mindst, at retsakten offentliggøres hurtigst muligt, da den nuværende usikkerhed på området risikerer at forhindre investeringer i brintprojekter.



For Brintbranchen er det vigtigt at man finder en fornuftig balance, når det gælder konkurrenceudsatte virksomheders brug af fossil brint og den nuværende tildeling af gratis kvoter under ETS (Emission Trading System) herfor. Brintbranchen opfordrer til at konkurrenceevnen ikke undermineres, men finder det problematisk at der i dag ikke skabes incitament til en konvertering af dette forbrug, da kvoterne bortfaldet ved ophør af drift af anlæg til produktion af brint ved steam methane reforming (SMR).

Brintbranchen finder det som uhensigtsmæssigt, at der i strategien lægges op til øget forbrug af fossil brint og CCS, da det risikerer at aflede investeringerne fra VE-produktion og fastholde udnyttelsen af fossile energikilder. Brintbranchen opfordrer til, at det tilstræbes at brinten kommer fra elektrolyse frem for SMR, da dette vil være de fremtidssikrede investeringer. Desuden vurderer Brintbranchen at nye SMR-anlæg – evt. i kombination med CCS, risikerer at føre til strandede fossile assets. Brintbranchen er desuden bekymrede for etableringen af 40GW elektrolyse uden for EU's grænser, da EU dermed vil fortsætte med uafhængighed af importeret energi. Derfor opfordrer Brintbranchen til, at brintproduktionen lægges i EU i videst muligt omfang. Dette kræver en ambitiøs VE-udbygning, hvilket Brintbranchen mener bør være en dansk mærkesag.

Dansk Industri (DI) vurderer, at EU's brintstrategi er særdeles vigtig i arbejdet med at realisere EU's ambition om klimaneutralitet i 2050, men at der imidlertid er behov for store investeringer i nye produktionsanlæg og infrastruktur. DI mener, at den nuværende teknologi til brintproduktion er langt fra markedsmoden, og at det kræver betydelige investeringer i nye værdikæder kombineret med et nyt regulatorisk regime, hvis EU skal lykkes med at realisere ambitionen om 2X40 GW brint i 2030. DI henviser til at der i brintstrategien nævnes nogle lidt mindre markedsmodne teknologier, og DI mener i den forbindelse at der bør være fokus på at gøre mere højeffektive elektrolyseenheder af SOEC-typen markedsmodne.

DI mener, at udnyttelsen af overskudsvarme fra produktionen af brint baseret på el i højere grad bør tages i betragtning. DI henviser i den forbindelse til, at Kommissionen i strategien antyder, at produktionsanlæg vil blive placeret i bestemte områder. DI vurderer, at det kan være steder langt fra, hvor overskudsenergien kan anvendes og dermed bliver det ikke økonomisk at udnytte overskudsvarmen. DI påpeger, at dette er udfordringen i forbindelse med de danske energi-øer, hvor brint produceres på øerne, fordi brint kan transporteres uden energitab i modsætning til el, men overskudsvarmen forsvinder uudnyttet. Som et alternativ kan produktionsanlæg til brint bygges tættere på områder, hvor der er et behov for varme og køling, hvilket eksempelvis er gjort i Fredericia.

DI lægger vægt på, at "clean hydrogen" skal defineres som vedvarende brint, og at vedvarende brint prioriteres frem for fossilt brint med CCS, da dette ikke er fuldstændig emissionsfrit.



DI finder det vigtigt, at planlægning af en infrastruktur til transport af brint skal starte nu og være på plads fra 2030. I den sammenhæng finder DI det yderst vigtigt at "energy efficiency first" princippet følges, således at investeringerne i ny infrastruktur er tilpasset efterspørgslen for at undgå overinvesteringer i infrastruktur, der ikke anvendes. Hertil kommer vigtigheden af, at det er koordineret med yderligere investeringer i nye elnet. DI mener, at infrastrukturudvikling til både gas og el bør introducere de rigtige prissignaler i forhold til den optimale placering og forbrug af de forskellige (vedvarende) energibærere.

DI vurderer, at den rolle fossil brint kan spille i kombination med CCS, sandsynligvis er overvurderet, og at man risikerer at aflede investeringerne fra vedvarende produktion. Ikke desto mindre er CCS ifølge DI en nødvendig teknologi for at nå klimaneutralitet, og DI finder det derfor vigtigt, at Kommissionen nævner det i sektorintegrationsstrategien. DI vurderer endvidere at produktionen af CCS-brint er (lidt) mere energintens end vedvarende brintproduktion, hvilket er i konflikt med "energy efficiency first" princippet.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Generelt er medlemsstaternes holdning opdelt i forskellige grupper i forhold til brint og fokus pt. har sammenhæng med drøftelserne om TEN-E-forordningen. Flere lande har i det regi udtrykt støtte til inklusion af iblanding af brint og andre brændbare gasser o.lign. i naturgassystemet. En række lande har stillet spørgsmål vedrørende inklusionen af elektrolyse. Flere lande har problematiseret en rolle for naturgasselskaberne i udvikling af brintinfrastruktur.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens brintstrategi velkommen. Regeringen har i EU-regi arbejdet for et større fokus på sektorintegration og grønne gasser, der begge er vigtige elementer i en dekarbonisering af det europæiske energisystem. Derfor ser regeringen positivt på de to parallelt fremsatte strategier om sektorintegration og brint.

Kommissionens prioriteter i brintstrategien hænger godt sammen med regeringens egen dagsorden inden for klima, energi og miljø, herunder det fælleseuropæiske mål om klimaneutralitet i senest 2050 og nulforureningsstrategien.

Regeringen støtter, at der i EU sættes et særligt fokus på vedvarende brint og Power-to-X teknologier. Dette fokus vil samtidig være med til at understøtte de konkrete initiativer, der fremgår af klimaaftalen om energi og industri fra juni 2020, der skal fremme udbredelsen af bæredygtige brændsler i Danmark. Regeringen lægger i den forbindelse vægt på, at vedvarende brint skal bidrage til den grønne omstilling, primært i sektorer, der ellers er svære at omstille til vedvarende energi.



Regeringen lægger vægt på, at der tages højde for den samlede energisystembetragtning, når der diskuteres standarder for vedvarende brint. I forbindelse med Kommissionens plan om en parallel udvikling af vedvarende brint sammen med kulstof-fattig brint, finder regeringen det væsentligt, at der i EU fokuseres særligt på brint fra vedvarende energikilder for at sikre en reelt bæredygtig udvikling i overensstemmelse med EU's og Danmarks mål om klimaneutralitet i 2050.

Regeringen opfordrer til, at der lægges et større fokus på at fremme efterspørgslen på en række brint-baserede PtX-produkter, som er nødvendige for en bæredygtig omstilling fra fossile brændstoffer. Dette gælder i særlig grad inden for fly- og maritim transport samt langdistance vejtransport. Fokus herfor foreslås med Brintstrategien først at ske i "fase 3", men regeringen så gerne, at både efterspørgsel samt udvikling af teknologier til produktion af PtX fremmes tidligere end 2030.

Regeringen bemærker, at Danmark kan tilbyde nogle vigtige kompetencer på tværs af brintkæden og især i forbindelse med viderekonvertering af brint både med og uden kulstof, som ikke tilstrækkeligt adresseres af strategien, men som giver mulighed for anvendelse af syntetiske brændsler i f.eks. luft- og skibsfart.

I forbindelse med Kommissionens forslag til at benytte brint til rumopvarmning ved at erstatte naturgasfyr med brintfyr vurderer regeringen det mere hensigtsmæssigt at skifte til grøn fjernvarme og eldrevne varmepumper med høj virkningsgrad.

Regeringen hilser Kommissionens brintalliance (Clean Hydrogen Alliance) velkommen og finder, at alliancen bør have særligt fokus på at fremme brint fra vedvarende energi, primært i sektorer, der er svære at elektrificere og ikke fører til nye investeringer i fossile teknologier. Regeringen har i efteråret 2020 meldt Danmark ind i brint-alliancen.

Det er vigtigt, at der sikres transparens og åbenhed for alle interesserede medlemsstater, og at et bredt udsnit af virksomheder og interessenter på tværs af hele EU og industrien får mulighed for at deltage i alliancen, herunder SMV'er. Herudover lægger regeringen vægt på, at investeringer i vedvarende brint kun er ét af flere elementer i alliancens arbejde og vil hertil arbejde for, at der også er fokus på at styrke de generelle rammevilkår, der bredt set kan bidrage til at understøtte den europæiske værdikæde for vedvarende brint.

Regeringer forholder sig positivt til Kommissionens forslag om at etablere et internationalt marked for brint og byder samarbejdet om brint med en række af EU's nabo-lande velkommen som led i disse landes grønne omstilling.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg. Grund- og nærhedsnotat er oversendt til udvalget den 2. september 2021.



3. Rådskonklusioner om renoveringsbølgen

Intet KOM-nr.

Nyt notat.

1. Resumé

Det portugisiske formandskab har udarbejdet rådskonklusioner om renoveringsbølgen. Rådskonklusionerne adresserer vigtigheden af renoveringsbølgen som et værktøj i den europæiske omstilling til en grønnere bygningssektor og den økonomiske genopretning post-COVID-19. Dette skal ligeledes understøtte de fælles europæiske energispare- og klimamål.

Rådskonklusionerne har ikke i sig selv økonomiske eller lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Regeringen kan støtte vedtagelsen af rådskonklusionerne. Regeringen finder, at det er vigtigt med en ambitiøs og omkostningseffektiv tilgang til udfasning af fossile brændsler i varmesektoren, og at produktregulering og fællesstandarder anvendes som effektive værktøjer til fremme af vedvarende energi og energieffektivitet.

Det portugisiske formandskab har sat rådskonklusionerne på dagsordenen for energirådsmødet den 11. juni 2021 til vedtagelse.

2. Baggrund

Europa-Kommissionen offentliggjorde den 14. oktober 2020 en meddelelse om en strategi for en renoveringsbølge for Europa (herefter renoveringsbølgen), KOM (2020) 662. Strategien anviser, hvilke principper og initiativer som Kommissionen vil anvende for at fremme udviklingen af renoveringer af bygninger i Europa. Hensigten med strategien er primært at understøtte EU's målsætning om klimaneutralitet i senest 2050, genopretning efter COVID-19, langsigtet jobskabelse, øget digitalisering, bedre indeklima og færre udgifter for den enkelte forbruger. Flere af elementerne i Kommissionens grønne pagt ("European Green Deal") konkretiseres i strategien, herunder Kommissionens visioner for minimum en fordobling af renoveringsraten af eksisterende bygninger frem mod 2030 samt fremme af gennemgribende renoveringer på tværs af EU ud fra princippet om energieffektivitet først.

Det Europæiske Råd traf i december 2020 beslutning om et bindende EU-mål om en netto reduktion af EU's egne drivhusgasemissioner på mindst 55 pct. senest i 2030 i forhold til 1990-niveau for at opfylde målet om et klimaneutralt EU senest i 2050 i overensstemmelse med Parisaftalen. Der er senest indgået en aftale om klimamålet med Europa-Parlamentet i regi af den europæiske klimalov.

Det portugisiske formandskab har et grønt Europa som prioritet. Som opfølgning på ovenstående meddelelser og Det Europæiske Råds konklusioner har formandskabet



udarbejdet udkast til rådskonklusioner om renoveringsbølgen, som skal imødekomme disse udmeldinger.

Det portugisiske formandskab har sat rådskonklusionerne på dagsordenen for energirådsmødet den 11. juni 2021 til vedtagelse.

3. Formål og indhold

Formandskabets udkast til rådskonklusioner adresserer behovet for handling for at nå EU's klimareduktionsmål på 55 pct. i 2030, da opførelse, anvendelse og renovering af bygninger tegner sig for 40 pct. af den energi, der forbruges i EU, og for 36 pct. af drivhusgasemissionerne. Derudover understreges den vigtige rolle, som renovering af bygninger spiller i den økonomiske genopretning efter COVID-19-pandemien samt vigtigheden af at energirenovere bygningsmassen med henblik på at minimere omkostninger og øge levestandarden. I forlængelse heraf fremgår det af udkastet, at Rådet støtter op om behovet for at fordoble renoveringsraten og fremme dybe renoveringer, herunder fremme udfasning af fossile brændsler.

Rådskonklusionerne er organiseret i tre søjler; en økonomisk søjle, en energimæssig søjle og en social søjle.

Den økonomiske søjle

Den økonomiske søjle adresserer de potentialer, som hele sektoren kan bidrage til i forhold til den europæiske, økonomiske genopretning efter COVID-19-pandemien. Der er stort fokus på de finansielle muligheder, og rådskonklusionerne behandler emnet om tilskudsmuligheder på både nationalt og lokalt niveau i kombination med offentligt-privat samarbejde og muligheden for udvide og kombinere grønne, finansielle løsninger. Derudover har den økonomiske søjle også fokus på opkvalificering af ansatte i branchen inden for nye grønne og digitale løsninger; nødvendigheden af langsigtede understøttende tiltag, som fx nationale energi- og klimaplaner og statsstøttere regler.

Den energimæssige søjle

Den energimæssige søjle fokuserer på omkostningseffektive løsninger, og at der i højere grad skal fokuseres på cirkulær økonomi og standardisering i byggeriet. Rådskonklusionerne fokuserer endvidere på, at klimaforandringerne vil påvirke hele Europa, og vigtigheden af at sænke energiforbruget og udvikle fjernvarme i byer for at mindske brugen af fossile brændsler. Herudover er der fokus på, at et overblik over en bygning kan være et vigtigt redskab for dets ejer til at vide, hvilke tiltag der skal til for at sænke energiforbruget og imødekomme energi- og klimamålene.

I den energimæssige søjle er der fokus på data og digitalisering, anvendeligheden af energimærker samt anerkendelse af, at en standard for, hvad dybe renoveringer er, kan øge mængden af effektive renoveringer. En sådan standard skal dog tage højde for medlemslandenes individuelle forhold. Rådskonklusionerne anerkender



også betydningen af produktregulering (ecodesign og energimærkning) til at fremme energimæssige varme- og køleløsninger i forbindelse med udfasning af olie og gas.

Den sociale søjle

Den sociale søjle sætter fokus på, at renovering af skoler, hospitaler og universiteter skal prioriteres. Herudover skal renoveringer af offentlige bygninger være af høj kvalitet og inkludere energimæssige gode løsninger samt brug af vedvarende energikilder. Når bygninger med det dårligste energimærke skal renoveres, skal der tages højde for beliggenhed, indkomst og befolkningsmæssig sammensætning. Rådskonklusionerne adresserer også energifattigdom samt det forhold, at energirenoveringer kan resultere i lavere forbrugsomkostninger. Slutteligt har den sociale søjle også fokus på borgerinddragelse, grønne offentlige indkøb, opkvalificering af arbejdsstyrken samt sikkerheden på byggepladser.

I udkastet opfordres Kommissionen bl.a. til at facilitere, at medlemslandene kan dele resultater på bygningsområdet og adressere måder, hvorpå medlemslandene kan mindske energifattigdom.

Derudover lægges der op til, at Kommissionen bør færdiggøre sit arbejde med implementeringen af princippet om »energieffektivitet først«. I forlængelse heraf opfordres Kommissionen til at overveje brugen af energimærkning til alle varmepumper og udfase brugen af de mindst energieffektive produkter samt andre produkter, der bruger gas og fossile brændsler. Herudover opfordres Kommissionen til at fremme en cirkulær økonomisk tilgang til byggemateriale samt udvikle et digitalt pas for produkter, så det er muligt at følge et produkts livscyklus. Endeligt opfordres Kommissionen også til at undersøge alle muligheder for at udfase fossile brændsler til opvarmning og nedkøling på den mest omkostningseffektive måde.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal ikke høres.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Rådskonklusionerne har ikke i sig selv lovgivningsmæssige konsekvenser.

Økonomiske konsekvenser

Rådskonklusionerne har ikke i sig selv statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller erhvervsøkonomiske konsekvenser.



Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Rådskonklusionerne skønnes ikke at have andre konsekvenser eller at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Sagen har ikke været i høring.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er generelt opbakning blandt medlemsstaterne til rådskonklusionerne om renoveringsbølgen. Rådskonklusionerne forventes derfor vedtaget.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen kan støtte rådskonklusionerne, da de adresserer det betydelige potentiale for energieffektivitet i bygninger og omkostningseffektive reduktioner af CO₂-emissioner. Dermed afspejler rådskonklusionerne Kommissionens meddelelse for renoveringsbølgen.

Regeringen finder det desuden vigtigt, at rådskonklusionerne tager højde for udfasningen af brugen af fossile brændsler i opvarmning, og at EU's tilgang tager hensyn til medlemsstaternes forskellige udgangspunkter og koncentrerer der, hvor man opnår størst klimaeffekt og energibesparelser for pengene, jf. princippet om energieffektivitet først.

Regeringen arbejder endvidere for høje ambitioner på klimaområdet og ser med tilfredshed på, at der indgår tekst om produktregulering. Danmark støtter samtidig et højere EU-mål inden for energieffektivitet på 40 pct.

Regeringen finder det vigtigt, at EU fastholder fokus på bygningers rolle i et klimaneutralt EU senest i 2050. Regeringen er positiv over for rådskonklusionerne, da prioriteterne flugter med regeringens dagsorden inden for energi-, klima- og forsyningsområdet, herunder målet om at reducere Danmarks drivhusgasudledninger med 70 pct. frem mod 2030.

Regeringen er af den opfattelse, at energifattigdom bør håndteres via socialpolitikken og har i den forbindelse opfordret Kommissionen til at facilitere samarbejde mellem medlemsstater med henblik på vidensdeling om renoveringens rolle i håndteringen af energifattigdom.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.