



Folketingets Europaudvalg
Christiansborg
1240 København K

Ministeren

Dato
14. januar 2022

J nr. -

Fejl! Henvisningskilde ikke fundet. har i brev af 17. december 2021 stillet mig følgende spørgsmål 1, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Valentin (V).

Spørgsmål 1

Vil ministeren uddybe de erhvervsøkonomiske konsekvenser af forslaget til forordning om bæredygtig flytransport for hhv. luftfartsoperatører og lufthavne?

Svar

Europa-Kommissions forslag om et europæisk iblandingskrav pålægger forpligtelser for luftfartsoperatører, europæiske lufthavne og brændstofleverandører. Forpligtelsen til iblanding pålægges brændstofleverandører i europæiske lufthavne.

Forslaget forventes at skabe øget efterspørgsel efter bæredygtigt flybrændstof, herunder syntetiske flybrændstoffer. Det kan bidrage til at skabe et marked for producenter af bæredygtig og syntetiske flybrændstoffer, som kan have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for danske virksomheder, der eksempelvis producerer power-to-x.

Kommissionens forslag vurderes også at have erhvervsøkonomiske konsekvenser for særligt luftfartsoperatørerne, som skal tanke brændstoffet. Det vurderes, at øgede omkostninger, som følge af forslaget, vil blive overvæltet på forbrugerne igennem stigende billetpriser på flyvninger. Kommissionen antager, at bæredygtigt flybrændstof er op til tre gange dyrere end konventionelt flybrændstof. Iblandingskravet vil således medføre øgede omkostninger til flybrændstof. Kommissionen estimerer dog en begrænset billetprisstigning på omkring 0,8 pct. i 2030. Det vil potentielt medføre, at nogle rejsende vælger ikke at flyve, og således et lavere passagergrundlag for både luftfartsoperatører og lufthavne. Da kravet vil være gældende for alle EU-lande forventes den danske luftfartssektors konkurrenceposition dog umiddelbart ikke forværret.

Det følger endvidere af Kommissionens forslag, at det påhviler luftfartsoperatører (EU og ikke-EU), der letter fra en EU-lufthavn, at demonstrere, at minimum 90 pct. af brændstofbehovet for ruter fra EU-lufthavne, er dækket med flybrændstof, der er tanket i EU-lufthavne. Optankningsforpligtelsen skal minimere karbonlækage, og begrænse flyselskabers mulighed for at ændre deres tankningsadfærd for at undgå

**Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet**

Holmens Kanal 20
1060 København K

T: +45 3392 2800
E: kefm@kefm.dk

www.kefm.dk

Side 1/2



iblandingskravet. Luftfartsoperatører vil således skulle indberette en række oplysninger til de kompetente myndigheder, som kan medføre øget administrative omkostninger for luftfartsoperatørerne.

Kommissionen har derudover foreslået, at lufthavne forpligtes til at sikre infrastruktur, der er nødvendig for levering, oplagring og påfyldning af brændstoffer, der indeholder andele af bæredygtige flybrændstoffer.

Bæredygtige flybrændstoffer, som kan bidrage til opfyldelse af iblandingskravene, defineres som 'drop-in' brændstoffer. De typer af bæredygtige flybrændstoffer, som i dag er kendte, og som forventes fremstillet i nær fremtid, vil kunne iblandes direkte med det fossile flybrændstof. Det vurderes på den baggrund, at lufthavnenes nuværende infrastruktur vil kunne håndtere iblandingen af bæredygtige flybrændstoffer uden, at det vil kræve nye, store investeringer i lufthavnenes tankningsinfrastruktur.

Kommissionen lægger endvidere op til, at lufthavne forpligtes til at tilvejebringe infrastruktur for fremtidige teknologier, der kræver en anden infrastruktur end i dag. Det kan kræve en ny tankningsinfrastruktur i lufthavnene, som kan medføre omkostninger for erhvervslivet. Kommissionen har ikke kunnet opgøre omkostningen herved, idet der er tale om fremtidige teknologier, hvor man ikke har kendskab til sådanne nye flybrændstoftyper eller den påkrævede tankningsinfrastruktur.

Regeringen mener derfor, at forpligtelsen først kan indgå i en revision af forordningen, når der er kendskab til efterspørgslen og konsekvenserne.

Med venlig hilsen

Dan Jørgensen