



Skriftlig forelæggelse af fornyet forhandlingsoplæg for Folketingets Europaudvalg i forbindelse med transportrådsmødet den 2. juni 2022

Dato
25. maj 2022

Kommissionens forslag om et europæisk iblandingskrav til luftfarten forelægges skriftligt til fornyet forhandlingsoplæg. Formandskabet forsøger at opnå en politisk aftale på transportrådsmødet på torsdag den 2. juni.

Dagsordenspunkt 1: ReFuelEU Aviation

Klimaministeren orienterede udvalget om sagen onsdag den 25. maj, er der tale om ganske svære forhandlinger, der særligt har centreret sig om niveauet for et iblandingskrav, definitionen af de bæredygtige flybrændstoffer samt luftfartens konkurrenceevne og tilgængeligheden af bæredygtige flybrændstoffer.

Den 25. november 2021 tog regeringen forhandlingsoplæg på Kommissionens forslaget. Forhandlingerne har siden udviklet sig i en retning, hvor der vurderes at være behov for at tage et fornyet forhandlingsoplæg.

Regeringen vurderer, at det samlede ambitionsniveau i forslaget er blevet sænket i forhold til Kommissionens oprindelige forslag, og at man fra dansk side med det nuværende mandat ikke har mulighed for at sætte sig igennem.

Fra dansk side har det været en særlig prioritet at sikre høje iblandingskrav på EU-niveau og mulighed for, at ambitiøse lande kan gå forrest og fastsætte højere nationale krav.



Særligt er det stærkt utilfredsstillende, at der er sket en udvanding af definitionen af syntetiske flybrændstoffer og medlemslande begrænses i muligheden for at kunne fastsætte højere nationale iblandingskrav.

Fra dansk side har man stået i spidsen for at samle en gruppe af ligesindede lande, der presser på for at kunne fastsætte højere nationale iblandingskrav.

En lang række lande og Kommissionen er dog skeptiske over for national fleksibilitet og foretrækker harmoniserede regler på EU-niveau. De finder, at forskelligartede krav vil forvride det indre marked, og at der kun er en begrænset tilgængelighed af bæredygtige flybrændstoffer.

Regeringen mener, at forordningen skal understøtte medlemslandene med en ambitiøs omstilling af luftfarten. Regeringen lægger derfor afgørende vægt på, at forslaget skal være foreneligt med muligheden for at opnå helt grøn indenrigsluftfart i Danmark i 2030.

Senest har formandskabet i et kompromisforslag udvidet definitionen af syntetiske flybrændstoffer til også at omfatte kulstoffattig brint, hvis energiindhold stammer fra ikke-vedvarende energikilder. Det betyder, at denne form for brint kan være produceret på fx atomkraft eller naturgas, såfremt der sikres en CO₂-fortrængning på 70 pct.

Regeringen lægger således stor vægt på, at brændstoffer baseret på kulstoffattig brint udelukkes fra at bidrage til opfyldelse af iblandingskravene i forslaget. Hvis kulstoffattig brint sidestilles med syntetiske



brændstoffer produceret på vedvarende energi, risikerer man at udhule markedstrækket på flybrændstof baseret på PtX, som er produceret på VE og at øge efterspørgsel på fx naturgas. Det kan skabe en uensigtsmæssig præcedenseffekt, hvis det tillades at tælle med i dette forslag. Regeringen mener, at drøftelser af rammerne af kulstoffattig brint skal ske i regi af den grønne gaspakke, som Kommissionen har fremsat i december sidste år.

Det fornyede forhandlingsoplæg betyder, at der er behov for væsentlige forbedringer i det foreliggende kompromisforslag, særligt på muligheden for at kunne fastsætte højere nationale iblandingskrav eller at kulstoffattig brint udgår af definitionen for, at man kan acceptere et endeligt forslag. Det kan betyde, at man fra dansk side kommer til at sige nej til formandskabets kompromisforslag og den politiske aftale i Rådet.