



Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

Notat til Folketingets Europaudvalg

Dato
25. maj 2021

Rådsmøde (transport) den 2. juni 2022

Dagsorden	Side
1. Forslag om forordning om at sikre lige vilkår for bæredygtig flytransport ("ReFuelEU Aviation")	2
- <i>Generel indstilling</i>	



Forslag om forordning om at sikre lige vilkår for bæredygtig flytransport ("ReFuelEU Aviation")

KOM(2021) 561

1. Resumé

Kommissionen har den 14. juli 2021 som led i Kommissionens 'fit for 55'-pakke fremsat et forslag til en forordning, der har til formål at sikre, at en stigende andel af det anvendte brændstof til luftfarten i EU er bæredygtigt, samt at der sikres lige konkurrencevilkår for luftfartssektoren i Europa.

Forordningen indeholder et forslag om et europæisk iblandingskrav af bæredygtigt flybrændstof med underkrav om iblanding af syntetiske brændstoffer. Forpligtelsen til iblanding pålægges brændstofleverandører i europæiske lufthavne. Dertil påhviler det 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, ligesom det påhviler lufthavne at stille den nødvendige infrastruktur til rådighed til levering, opbevaring og tankning af bæredygtige flybrændstoffer.

Forslaget bidrager til EU's klimamål om mindst 55 pct. CO₂-reduktion i 2030 og klimaneutralitet i senest 2050. Forslaget vurderes at kunne medføre erhvervsmæssige og samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

Regeringen arbejder for højst mulige krav til iblanding af bæredygtige flybrændstoffer i EU, herunder et så højt underkrav til syntetiske brændstoffer som muligt. Regeringen finder, at det bør være muligt for medlemslandene at kunne fastsætte højere nationale krav til brugen af bæredygtige flybrændstoffer. Regeringen støtter, at markedet for bæredygtige flybrændstoffer monitoreres med henblik på en revision af forslaget, så ambitionsniveauet kan tilpasses med passende mellemrum, hvis markedet tillader det. Regeringen finder det centralt at begrænse karbonlækage, særligt fra flyvninger til og fra tredjelande.

2. Baggrund

Kommissionen har den 14. juli 2021 som led i Kommissionens 'fit for 55'-pakke fremsat et forslag til en forordning om at sikre lige vilkår for bæredygtig flytransport. Forslaget er oversendt til Rådet den 9. september 2021 i dansk sprogversion.

Forslaget skal bidrage til at realisere EU's klimamål for 2030 på mindst 55 pct. reduktioner i forhold til 1990-niveauet og klimaneutralitet i senest 2050 som vedtaget i den europæiske klimalov (forordning (EU) 2021/1119).

CO₂-udledningen fra international luftfart er over de seneste årtier stigende på grund af en stigende passagerefterspørgsel og forventes uden yderligere tiltag at stige frem



mod 2050. Bæredygtige brændstoffer udgjorde i 2017 0,05 pct. af EU's samlede forbrug af flybrændstof.

CO₂-udledning fra flyvninger internt i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) er reguleret i EU's kvotehandelssystem (ETS), mens den internationale civile luftfartsorganisations (ICAO) globale CO₂-reguleringsmekanisme CORSIA regulerer stigende udledninger fra flyvninger mellem de deltagende stater via internationale kreditter. Begge reguleringssystemer anvender en markedsbaseret tilgang, som har til hensigt at skabe økonomisk incitament for luftfartsselskaberne til at mindske deres CO₂-udledning.

Dertil har Kommissionen fremlagt andre forslag, der styrker luftfartens bidrag til CO₂-reduktion, herunder revision af energibeskatningsdirektivet (KOM(2021) 563), revision af kvotetildelingen til luftfart i ETS og implementering af CORSIA (KOM(2021) 552).

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 100(2) og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

3. Formål og indhold

Forslaget har til formål at sikre, at en stigende andel af det anvendte brændstof til luftfarten i EU er bæredygtigt med henblik på at reducere luftfartens CO₂-udledning, samt at der sikres lige konkurrencevilkår for luftfartssektoren i Europa. Forordningen pålægger forpligtelser for luftfartsoperatører, europæiske lufthavne og brændstofleverandører.

Krav om iblanding af bæredygtigt flybrændstof

Forslaget indeholder et europæisk iblandingskrav af bæredygtigt flybrændstof med underkrav om iblanding af syntetiske flybrændstoffer. Forpligtelsen til iblanding pålægges brændstofleverandører i europæiske lufthavne. Brændstofleverandører skal fra 2025 sikre, at al flybrændstof, der stilles til rådighed for luftfartsoperatører i en lufthavn i EU, indeholder en minimumsandel af bæredygtigt flybrændstof, herunder en mindsteandel af syntetiske flybrændstoffer, *jf. tabel 1*. Iblandingskravet indføres fra 2025, således at der i den mellemliggende periode kan skabes grundlag for investeringer i udvikling og produktion af bæredygtigt flybrændstof. Kommissionen anfører, at forslaget har til hensigt at fastsætte ensartede, fælleseuropæiske mål for optag af bæredygtigt flybrændstof.

Tabel 1: Minimumsandel af bæredygtigt flybrændstof

Ikrafttrædelse	Iblandingskrav	Underkrav om syntetisk brændstof
2025	2 pct.	-
2030	5 pct.	0,7 pct.



2035	20 pct.	5 pct.
2040	32 pct.	8 pct.
2045	38 pct.	11 pct.
2050	63 pct.	28 pct.

Iblandingskravet vil alene gælde i lufthavne, hvor passagertrafikken overstiger en million passagerer eller godstransport på mere end 100.000 ton i et kalenderår. Lufthavne i EU's yderste områder er undtaget. Luftfartsoperatører skal drive mindst 729 kommercielle flyvninger i et kalenderår for at være underlagt kravene.

Bæredygtige flybrændstoffer (Sustainable Aviation Fuel, SAF) defineres som 'drop-in'¹ brændstoffer, der enten er syntetiske flybrændstoffer, avancerede biobrændstoffer, som følger af VE-direktivets² bilag IX del A (Direktiv (EU) 2018/2001, eller biobrændstoffer fremstillet af råmaterialer, som følger af VE-direktivets bilag IX del B (Direktiv (EU) 2018/2001), og som opfylder kriterierne for bæredygtighed og CO₂-udledninger i artikel 29 (2) til (7) og artikel 30 (Direktiv (EU) 2018/2001). Syntetiske flybrændstoffer defineres som bæredygtige brændstoffer af ikke-biologisk materiale, som følger af artikel 2, pkt. 36 i VE-direktivet (Direktiv (EU) 2018/2001). Det vil sige, at avancerede biobrændstoffer og syntetiske brændstoffer kan tælle med i opfyldelsen af kravene. Der lægges således op til at udelukke brugen af brændstoffer baseret på afgrøder.

Optankningsforpligtelse for luftfartsoperatører

Det påhviler alle luftfartsoperatører (EU og ikke-EU), der letter fra EU-lufthavne, at demonstrere, at minimum 90 pct. af brændstofbehovet for ruter fra en given EU-lufthavn er tanket i den pågældende EU-lufthavn. Det betyder reelt, at der skal tankes før hver afgang. Optankningsforpligtelsen skal minimere karbonlækage, og begrænse flyselskabers mulighed for at ændre deres tankningsadfærd for at undgå iblandingskravet.

Forpligtelser for lufthavne til at levere infrastruktur

De underlagte lufthavne skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at lette luftfartsoperatørernes adgang til flybrændstoffer, der indeholder de påkrævede minimumsandele af bæredygtige brændstoffer. Dertil påhviler det lufthavne at stille den nødvendige infrastruktur til rådighed til levering, opbevaring og tankning af bæredygtige flybrændstoffer.

Rapporteringsforpligtelser for luftfartsoperatører og brændstofleverandører

Luftfartsoperatører og brændstofleverandører skal hvert år rapportere oplysninger om henholdsvis tanket og leveret brændstofmængde til det Europæiske Luftfartsagentur (EASA). Luftfartsoperatører skal desuden indberette en erklæring om de

¹ Drop-in brændstoffer: brændstoffer, der kan blandes med konventionelle brændstoffer og umiddelbart kan anvendes uden større investeringer i infrastruktur eller ændring af motorer.

² Direktiv om fremme af anvendelse af energi fra vedvarende energikilder.



drivhusgasordninger, de deltager i, samt at de ikke har rapporteret identiske partier af bæredygtige flybrændstoffer under mere end én ordning.

EASA skal årligt publicere en teknisk rapport på baggrund af de indrapporterede oplysninger fra luftfartsoperatører og brændstofleverandører.

Håndhævelse

Medlemslandene skal udpege og underrette Kommissionen om den eller de kompetente myndigheder, der er ansvarlige for håndhævelsen af forordningen, indberetning af oplysninger og for udstedelse af sanktioner til luftfartsoperatører, lufthavne og brændstofleverandører.

Medlemslandene skal fastsætte regler for sanktioner, der skal anvendes ved overtrædelse af forordningens bestemmelser og træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de gennemføres.

Medlemslandene skal sikre, at enhver luftfartsoperatør og brændstofleverandør, der ikke lever op til forpligtelserne, kan pålægges en administrativ bøde.

Dertil skal medlemslandene sikre, at brændstofleverandører, der i en given afrapporteringsperiode ikke har levet op til forpligtelserne om iblanding af bæredygtige brændstoffer, i den efterfølgende periode skal levere en tilsvarende mængde. Opfyldelse af denne forpligtelse fritager ikke brændstofleverandørerne for at være underlagt sanktioner.

Medlemslandenes opkrævninger for manglende overholdelse af forpligtelserne skal overføres som bidrag til InvestEU Green Transition Investment Facility.

Revision

Kommissionen skal senest i 2028 og hvert femte år derefter aflægge en rapport om bl.a. udviklingen af markedet af flybrændstoffer, overveje mulighederne for en udvidelse af anvendelsesområdet og revision af minimumsandelene for iblandingskravene.

Overgangsperiode og ikrafttrædelse

I en overgangsperiode fra d. 1. januar 2025 til 31. december 2029 kan en brændstofleverandør for hver rapporteringsperiode levere den fastsatte minimumsandel bæredygtigt flybrændstof som et gennemsnit af al brændstof, der er leveret på tværs af de underlagte lufthavne i rapporteringsperioden.

Forordningen skal være gældende fra den 1. januar 2023.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver. Forslaget behandles i Transport- og Turismeudvalget (TRAN) og med Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevaresikkerhed (ENVI) og Udvalget



om Industri, Forskning og Energi (ITRE) som associerede udvalg, der skal høres. Udvalgene har udarbejdet udkast til betænkning, hvor TRAN-udvalgets udkast til betænkning på flere punkter ligger sig op ad Kommissionens forslag. TRAN-udvalget forventes at stemme om den endelige betænkning i juni med efterfølgende plenarafstemning i juli, hvor andre udvalg har mulighed for at stille ændringsforslag, såfremt der i TRAN-udvalgets endelige betænkning ikke er taget tilstrækkeligt højde for bemærkninger fra øvrige udvalg.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen har vurderet, at nærhedsprincippet er overholdt. I vurderingen heraf henviser Kommissionen til, at luftfartssektoren er en grænseoverskridende transportform, og EU-regulering er nødvendig til at sikre lige konkurrencevilkår og undgå lækage.

Kommissionen vurderer, at nationale, regionale og lokale tiltag ikke alene vil være tilstrækkeligt effektive og kan risikere at fragmentere det indre marked, være konkurrenceforvridende og føre til øgede omkostninger.

Regeringen er enig i, at nærhedsprincippet er overholdt, da det vurderes, at fælles-europæisk regulering på dette område er den mest hensigtsmæssige måde til at undgå konkurrenceforvridning, og er den mest omkostningseffektive måde til at drive den grønne omstilling af luftfarten, der er en international sektor.

6. Gældende dansk ret

Forordningen skal ikke implementeres i dansk lovgivning, idet en forordning har direkte retsvirkning i alle EU's medlemslande, og derfor ikke kræver gennemførelse i dansk lovgivning. Der er i dag ingen dansk lovgivning om iblanding af bæredygtige brændstoffer i luftfarten.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser, jf. ovenfor.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at medføre direkte statsfinansielle konsekvenser, da flybrændstof ikke er afgiftsbelagt.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at have samfundsøkonomiske konsekvenser, idet det vil forøge prisen på flybrændstof, som forventes overvæltet på forbrugerne igennem stigende billetpriser på flyvninger. Kommissionen estimerer en billetprisstigning på omkring 0,8 pct. i 2030.



Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at have negative erhvervsøkonomiske konsekvenser for luftfartsoperatører, da bæredygtigt flybrændstof er dyrere end konventionelle flybrændstoffer, og iblandingskravet således vil medføre øget omkostninger til flybrændstof. Da kravet vil være gældende for alle EU-lande forventes den danske luftfartssektors konkurrenceposition dog umiddelbart ikke forværret.

Forslaget kan forventes at skabe efterspørgsel efter bæredygtigt flybrændstof, der kan bidrage til at skabe et marked for producenter af bæredygtigt flybrændstof, herunder syntetiske power-to-x-baserede produkter. Det kan således forventes at fremme efterspørgslen på syntetiske brændstoffer, som kan have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for danske virksomheder, der producerer power-to-x.

Forslaget vurderes i mindre grad at have negative erhvervsøkonomiske konsekvenser for lufthavne, for hvem der stilles krav om at tilvejebringe den nødvendige tankningsinfrastruktur, da der med forslaget stilles krav om brug af bæredygtigt flybrændstof, der kan iblandes konventionelt flybrændstof. Lufthavnenes nuværende tankningsinfrastruktur må således forventes at kunne håndtere iblandingen uden yderligere erhvervsøkonomiske konsekvenser. Dog kan kravet medføre væsentlige erhvervsomkostninger, såfremt der fremtidigt opstår bæredygtige flybrændstoftyper, som ikke kan iblandes konventionelt flybrændstof, og derfor vil kræve anden tankningsinfrastruktur. Erhvervsomkostningen kan ikke kvantificeres på grund af manglende kendskab til sådanne nye flybrændstoftyper og den påkrævede tankningsinfrastruktur.

Forslaget vil pålægge luftfartsoperatører og brændstofleverandører administrative byrder i form af rapporteringspligter om henholdsvis tanket og leveret bæredygtigt brændstof i europæiske lufthavne.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget vurderes at have positive konsekvenser for klima og miljø, idet der iblandes bæredygtige flybrændstoffer med en lavere CO₂-effekt end konventionelle flybrændstoffer. Kommissionen vurderer, at forslaget kan medføre en CO₂-reduktion i EU på 60-61 pct. i 2050 ift. baselinescenariet.

8. Høring

Forslaget har været sendt i høring i Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet og Transportministeriets specialudvalg fra den 14. juli til den 9. august 2021. Der er modtaget 8 høringssvar. DI og BDL har afgivet enslydende høringssvar.

Brintbranchen

Brintbranchen byder forslaget meget velkomment og bemærker, at brint har en afgørende rolle i den grønne økonomi, især i de sværeste sektorer at dekarbonisere, som bl.a. luftfart. Samtidig bidrager brintproduktion via elektrolyse med at optimere fremtidens energisystem.



Brintbranchen bemærker, at ambitionsniveauet i forslaget burde være mere konsistent med Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet. Bæredygtige flybrændstoffer (SAFs) forstås som flydende drop-in brændsler, men ekskluderer ren brint som brændstof til nye flymaskiner. Brintbranchen bemærker, at et iblandingskrav på 63 pct. i 2050 virker lidt modsigende i forhold til Kommissionens forventning om nul-emissionsfly fra 2035, som følger af Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet.

Brintbranchen mener, at definitionen af SAFs skal udbredes for at inkludere ren brint eller mere generelt alle RFNBOs (Renewable Fuels of Non-Biological Origins), eller at der allerede nu inkluderes provisioner for at revidere målene efter 2035, så at der tages højde for status af teknologien omkring nul-emissionsfly. Brintbranchen finder, at hvis definitionen af SAF udbredes, så er et 63 pct.-mål i 2050, også alt for lavt.

Ifølge Brintbranchen burde forslagets ambitionsniveau være mere konsistent med Kommissionens konklusioner i konsekvensanalysen, hvor Kommissionen ifølge Brintbranchen kommer frem til, at brint-baserede brændstoffer (syntetiske SAFs) har et højere reduktionspotentiale end biobrændstofbaserede. Ifølge Brintbranchen reflekterer iblandingskravene ikke denne konklusion. Underkravet om syntetiske brændsler burde udgøre en højere andel af det overordnede mål.

Drivkraft Danmark (DD)

DD kan overordnet støtte de foreslåede mål for iblanding af SAF og syntetiske flybrændstoffer. DD foreslår, at kravet ændres fra et iblandingskrav – opgjort i volumen – til et CO₂-reduktionskrav på linje med kravene til CO₂-reduktion i vejtransporten i VE-direktivet og til søtransport for at skabe ensartethed på tværs af sektorerne og yderligere incitamenter til at udvikle og markedsføre de mest CO₂-reducerende flybrændstoffer.

DD fremhæver, at det er uklart, hvordan bestemmelsen om lufthavnes forpligtelse til at stille den nødvendige infrastruktur til rådighed skal forstås. Med et generelt mål pålagt den enkelte brændstofleverandør, må det antages, at denne vil sikre den nødvendige iblanding af SAF og syntetiske flybrændstoffer på tværs af de lufthavne og flyselskaber, som brændstofleverandøren leverer til. Produktion og forsyning af flybrændstoffer er en integreret proces og sker typisk via centrale/fælles lagre og forsyningsveje. Dertil bemærker DD, at det må være op til den enkelte brændstofleverandør at indgå bilaterale aftaler med lufthavne og flyselskaber om særligt høje blandinger af SAF og/eller syntetiske flybrændstoffer, og dermed også at levere lavere blandinger til andre lufthavne/flyselskaber for at sikre den mest omkostningseffektive opfyldelse af iblandingskravene. DD finder, at bestemmelsen derfor synes unødvendig og i sidste ende kun vil betyde øgede omkostninger til opfyldelse af det overordnede mål, hvis en brændstofleverandør/lufthavn pålægges at etablere særskilt infrastruktur og forsyning af specielle iblandinger af SAF/syntetiske flybrændstoffer.



Dansk Erhverv (DE)

DE bakker op om 'fit for 55'-pakken. Dansk Erhverv er enig i, at alle sektorer, herunder luftfarten skal bidrage til at nedbringe CO₂-udledningerne for at nå målet om klimaneutralitet.

DE er positiv over for Kommissionens forslag om at indføre et fælleseuropæisk iblandingskrav for bæredygtigt flybrændstof (SAF). Fælleseuropæisk lovgivning på området er den rigtige vej at gå for at nå klimamålsætningerne, som ikke kan nås alene via nationale regler og ordninger i et globalt marked. DE lægger vægt på, at det er afgørende, at regulering sikrer lige konkurrencevilkår, der ikke skader EU-operatørers konkurrencedygtigheden eller påvirker turismeindustrien negativt. En stærk og konkurrencedygtig europæisk luftfartssektor er afgørende for Danmark og hele EU.

DE støtter tilgangen i forslaget om, at lovgivningen retter sig mod at regulere brændstoffeleverandørerne for at fremme et stigende iblandingskrav, som DE vurderer er den mest hensigtsmæssige model.

DE er enig med Kommissionen i, at der er brug for regulatoriske instrumenter på EU-niveau, der i markedets 'opstartsfasen' skaber efterspørgslen på bæredygtige flybrændstoffer ved at fastsætte minimumssatser. Lovgivningen må samtidig sætte en ramme, der understøtter, fremmer og driver markedets produktion og investeringer i teknologi, der sikrer tilstrækkelige mængder af bæredygtigt brændstof til at kunne leve op til de foreskrevne minimumskrav.

DE forholder sig positiv over for Kommissionens forslag om påfyldningsforpligtelse for luftfartsoperatører, der skal minimere karbonlækage. Reguleringen af lufthavnenes forpligtelser til at tilvejebringe den nødvendige infrastruktur til tankning af bæredygtigt brændstof mv. skal være proportional og ikke medføre byrder, der ikke står mål med en omkostningseffektiv grøn omstilling.

DE finder, at satserne for procentdelen af bæredygtigt flybrændstof, herunder syntetisk flybrændstof, samt indfasningsmodellen bør tilrettelægges på en måde, så der er fornuftig balance mellem, hvad markedet realistisk forventes at kunne tilvejebringe, uden at prisen er uproportionel høj samtidig med, at der sker et reelt skifte mod bæredygtigt brændstof, der mindsker sektorens CO₂-belastning. Det er vigtigt at holde sig for øje i en nær fremtid, hvor efterspørgslen efter bæredygtige brændstoffer stiger på tværs af sektorer.

DE bemærker, at det bør sikres, at Kommissionens forslag til overgangsordning ikke medfører, at brændstofpriserne på tværs af EU's lufthavne bliver konkurrenceforvridende.

DE støtter, at 1. generations biobrændstoffer ikke skal fremmes og indgå som en del af bæredygtigt flybrændstof. DE bemærker, forslaget er en del af en samlet pakke af forslag. I udformningen af det samlede regelværk for luftfartssektoren er det centralt



at undgå overlappende instrumenter, der medfører "dobbeltbeskatning" af en sektor, hvor dekarbonisering er omkostningstungt.

DE er enig med Kommissionen i, at EU bør arbejde målrettet for, at bæredygtige flybrændstoffer og bindende målsætninger udvides til den internationale luftfart gennem arbejdet i ICAO.

Dansk Industri (DI) og Dansk Luftfart (BDL)

DI og BDL kan overordnet støtte forslaget. DI og BDL bemærker, at ambitionerne i forslaget ikke er store i forhold til dansk luftfarts og Luftfartens Klimapartnerskabs ambitioner, som har foreslået et iblandingskrav på 30 pct. i 2030. DI og BDL opfordrer til, at regeringen arbejder for et højere underkrav til syntetiske brændstoffer end de i forslaget angivne 0,7 pct. i 2030.

DI og BDL kan støtte forslaget om, at forpligtelsen til at sikre den målsatte iblanding lægges på brændstofleverandørerne. DI og BDL anbefaler dog også, at der for det videre forløb overvejes mekanismer, der kan medvirke til en vis kontrol med prisdannelsen på bæredygtigt flybrændstof. De mange tiltag i 'fit for 55'-pakken vil markant øge efterspørgslen på brændstof og dermed påvirke prisdannelsen overnormalt. Det vil være kontraproduktivt i forhold til omstilling af luftfarten.

DI og BDL finder, at påfyldningsforpligtelsen om 90 pct. bæredygtigt flybrændstof for luftfartsoperatører er en paradoksalt detaljstyringstilgang, der er irrelevant i denne sammenhæng. DI og BDL finder, at tilgangen reelt fratager et kommercielt erhverv muligheden for at operere omkostningseffektivt, og paradokset vokser i størrelse i kraft af kravene til luftfartsselskabernes rapportering og de angivne sanktioner ved manglende overholdelse. Kravene er relativt detaljerede og omfattende, og synes for hovedpartens vedkommende unødvendige og overbureaukratiske, især hvis ovenstående tankningskrav ikke medtages i ligningen. DI og BDL anbefaler således, at der fra dansk side arbejdes for at disse bestemmelser udgår.

DI og BDL bemærker, at der implicit lægges op til at beholde to brændstofsystemer, idet en række aktører (militær, redning osv. samt mindre lufthavne) er undtaget fra iblandingskravet. Det vil drive yderligere omkostninger, og reelt set vil omkostningerne til dette formentlig ende med at skulle krydsfinansieres af den civile og kommercielle luftfart. DI og BDL opfordrer regeringen til at arbejde for, at sådanne ekstraomkostninger ikke skal finansieres via den kommercielle luftfart.

DI opfordrer til, at regeringen arbejder for behørig dansk repræsentation i "Zero emission aviation alliance", der skal arbejde videre med praktikken ift. iblanding, mm. og i "Renewable and low-carbon fuels value chain alliance", der skal omfatte alle "modes of transport".

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)



ES fremhæver, at en vigtig parameter for forslaget vurderes at være et effektivt virkende Air Traffic Management (ATM system) i Europa. Såfremt der er usikkerhed med hensyn til, at ATM systemet kan garantere den mest direkte vej til bestemmelsesstedet, kan formålet i dette forslag om at reducere opløftede brændstof blive vanskeligt at opnå.

Rådet for grøn omstilling (RGO)

RGO bemærker, at flysektoren en sektor med stigende klimabelastning, som er langt bagud i den grønne omstilling.

RGO bemærker, at FN's luftfartsorganisation ICAO ifm. Kyotoaftalen i 1997 blev pålagt at nedbringe den internationale flytrafiks klimabelastning. Først i 2027 træder CORSIA i kraft som bindende. RGO finder, at det er et billigt off-setting scheme for fly, der på papiret skal facilitere 'carbon neutral growth' og holde luftfartens klimabelastning på et 2019-niveau, men at ICAO planlægger med at øge sektorens klimabelastning, hvorfor der reelt ingen krav er om at reducere luftfartens klimabelastning, og off-setting systemet er stærkt dubiøst. Det er derfor helt afgørende, at en stor økonomi som EU tager sin del af ansvaret for at nedbringe luftfartens klimabelastning ned. RGO finder det derfor også rigtig glædeligt, at Kommissionen foreslår iblanding af ikke-fossile brændstoffer i flybrændstof. RGO finder dog forslaget utilstrækkeligt.

RGO fremhæver, at i sammenligning til Kommissionens niveau for iblandingskrav, har Klimapartnerskabet for Luftfarten i Danmark foreslået 30 pct. i 2030.

RGO finder, at det er helt afgørende, at der ikke bruges 1. generations biobrændstoffer. Givet at der er begrænsede ressourcer til avancerede biobrændstoffer, og at de ikke kan skaleres bæredygtigt, er det vigtigt med øgede ambitioner om iblanding af e-kerosen, som udgør den egentlige grønne omstilling af fly

RGO anbefaler, at ambitionsniveauet for e-kerosen som minimum øges til minimum 0,7 pct. i 2027 og 5 pct. i 2030, samt at lovgivningen sikrer, at medlemslandene kan have højere ambitioner for brug e-kerosen end krævet i EU-reguleringen.

Wind Denmark (WD)

WD hilser forslaget velkomment. Det er af afgørende betydning, at udledningerne i alle sektorer omfattes af regulering og reduktionskrav, så princippet om, at forureneren betaler, bliver et gennemgående pejlemærke i den europæiske lovgivning og derigennem giver de nødvendige incitamenter til en gennemgribende omstilling af den europæiske økonomi.

WD er generelt fortalende for et teknologineutralt og markedsbaseret CO₂-fortrængningskrav, da det er den mest omkostningseffektive omstilling af transportsektoren, herunder luftfarten. Derfor opfordrer WD til, at omstillingen af luftfarten fremadrettet bør drives af et krav til CO₂-fortrængning frem for fx iblandingskrav til bestemte og



udvalgte typer af brændsler. Et krav til CO₂-fortrængning vil være mere fremtidssikret, da det også vil inkludere elektrificering, som vil kunne være en løsning på særligt kortere flyruter.

Hvis der vælges en "policy option", hvor der indføres iblandingskrav til hhv. avancerede biobrændstoffer og RFNBOs, bør iblandingskravet være størst for RFNBOs, da disse er de eneste VE-brændstoffer, der kan skaleres i tilstrækkeligt omfang til at omstille hele flysektoren, da biobrændstoffer beror sig på en meget begrænset resource.

WD bemærker, at multiplikatorer kan være hensigtsmæssige for at hjælpe umodne og relativt dyrere teknologier på vej, så de på sigt kan blive konkurrencedygtige. Dette vil være tilfældet med PtX-brændstoffer/RFNBOs (fx brint, ammoniak, metanol, e-kerosene mm.), der reelt er de eneste typer VE-brændstoffer, der kan leveres i tilstrækkelig stor skala til at omstille hele luftfarten mod klimaneutralitet i 2050.

WD opfordrer på det kraftigste til, at det gøres helt klart, at kun avancerede biobrændstoffer kan tælle med i kravet. Skulle det katastrofale ske, at EU desværre ikke har taget ved lære af det 10-årige fejlagtige sats på biobrændstoffer i den landbase-rede transport, skal det som minimum sikres, at ILUC medregnes, så disse typer brændstoffer ikke fremstår mere effektive, end de reelt er.

WD finder det positivt, at iblandingskravet gælder for alle fly, der letter fra EU, samt der, at der indsættes et krav om, at 90 pct. af flybrændstoffet på årlig basis skal tankes fra den lufthavn, hvor flyet letter fra mhp. at forhindre, at kravene kan undgås ved blot at tanke i et ikke-EU land.

9. Forhandlingssituationen

Formandskabet arbejder efter at opnå generel indstilling på transportrådsmødet den 2. juni 2022, og sagen drøftes på COREPER onsdag den 1. juni 2022 med henblik på at afsøge muligheden for et kompromis.

En gruppe af medlemslande efterspørger et højere ambitionsniveau for iblanding af bæredygtigt flybrændstof, hvoraf en række lande støtter et højere generelt iblandingskrav, mens enkelte lande efterspørger et højere underkrav til syntetiske brændstoffer.

En gruppe medlemslande støtter generelt et lavere ambitionsniveau i forslaget eller finder, at niveauet for iblandingskravene i Kommissionens forslag er passende. Efter ønske fra gruppen af ambitiøse lande har formandskabet i et kompromisforslag hævet niveauet for iblandingskravet i 2030 fra 5 til 6 pct.

Danmark har stået i spidsen for en gruppe af lande, der arbejder for, at det bliver muligt at fastsætte højere nationale iblandingskrav. Mange lande støtter dog har-



moniserede iblandingskrav, som foreslået af Kommissionen, mens enkelte medlemslande kan udvise en vis fleksibilitet til, at andre medlemslande kan få mulighed for at fastsætte højere nationale iblandingskrav. En lang række lande og Kommissionen er skeptiske over for national fleksibilitet med henvisning til, at forskelligartede krav vil forvride det indre marked og skabe ulige konkurrencevilkår, hvor enkelte regioner potentielt bliver dyrere at rejse til samt også med henvisning til en begrænset tilgængelighed af bæredygtige flybrændstoffer.

Efter ønske fra gruppen af lande, der ønsker national fleksibilitet, har formandskabet i kompromisforslaget lagt op til, at medlemslande, der ønsker det, i et begrænset omfang kan sætte højere nationale underkrav for syntetiske brændstoffer, idet der dog knyttes en række betingelser til udnyttelsen af fleksibiliteten.

Flere lande støtter Kommissionens definitionen af, hvilke bæredygtige flybrændstoffer der kan bidrage til opfyldelse af iblandingskravene, mens en række af lande ønsker en bredere definition. Flere lande støtter, at 1. generations biobrændstoffer skal kunne anvendes til opfyldelse af iblandingskravene.

Efter ønske fra en stor gruppe af lande har formandskabet i et kompromisforslag udvidet definitionen af syntetiske flybrændstoffer til også at omfatte syntetiske brændstoffer afledt af kulstoffattig brint, forudsat at besparelserne i livscyklussen af drivhusgasemissioner ved brugen af disse brændstoffer er mindst 70 pct. Det betyder, at energiindholdet i denne form for brint kan stamme fra ikke-vedvarende energikilder, som fx atomkraft eller naturgas, såfremt der sikres en CO₂-fortrængning på 70 pct.

Flere lande støtter øget fleksibilitet for erhvervet i opfyldelse af forpligtelserne, herunder at flyselskaber kan gives fleksibilitet til at optanke i alle EU-lufthavne i forbindelse med flyvninger mellem to EU-lande, og at lufthavne ikke forpligtes til at tilvejebringe infrastruktur til levering, oplagring og påfyldning af brændstoffer, der baserer sig på fremtidige teknologier. Dertil støtter flere lande muligheden for, at mindre lufthavne kan omfattes af iblandingsforpligtelserne.

Kommissionen og formandskabet har i kompromisforslaget slettet teksten omkring administrative bøder, hvilket giver medlemslandene øget fleksibilitet i håndhævelsen og dermed imødekommer, at myndigheder i Danmark ikke kan udstede administrative bøder.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen finder det positivt, at Kommissionen har fremsat et forslag, som adresserer luftfartssektorens klimapåvirkning. Europæiske og internationale løsninger for luftfarten er mest effektive til at fremme den grønne omstilling af en global transportsektor, da det overordnet vil medføre færre negative økonomiske effekter for Danmark og ikke svække dansk luftfarts konkurrenceevne, sammenlignet med rene nationale tiltag og må desuden forventes at reducere risikoen for karbonlækage.



Regeringen finder det centralt at fremme et marked for bæredygtige flybrændstoffer, der kan muliggøre en langsigtet grøn omstilling af luftfarten. Regeringen finder, at man i EU bør have et højt ambitionsniveau for brug og iblanding af bæredygtige flybrændstoffer, og at niveauet således fastsættes, så det sikrer en efterspørgsel, der kan drive en ambitiøs udvikling, produktion og anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer uden at kompromittere brændstofferne bæredygtighed. Regeringen arbejder for højst mulige krav til iblanding af bæredygtige flybrændstoffer i EU.

Regeringen finder det centralt, at produktion og anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer er baseret på vedvarende energi og robuste bæredygtighedskriterier. Regeringen støtter definitionen af brændstoffer i forslaget, der kan anvendes til opfyldelse af iblandingskravene, da dette støtter op om VEII-direktivet som fælles reference for bæredygtighedskriterier for biomasse. Regeringen finder det centralt, at 1. generations biobrændstoffer ikke kan anvendes til opfyldelse af iblandingskravene.

Regeringen finder det endvidere helt centralt, at brændstoffer baseret på kulstoffattig brint ikke sidestilles med syntetiske brændstoffer produceret på vedvarende energi, da man risikerer at udhule markedstrækket på flybrændstof baseret på PtX produceret på VE og at øge efterspørgsel på energikilder, der ikke er vedvarende, som fx naturgas og atomkraft.

Syntetiske brændstoffer, som f.eks. PtX, er i langt højere grad en skalerbar teknologi end biobrændstoffer, da de ikke baserer sig på en begrænset ressource. Et underkrav til syntetiske flybrændstoffer kan sikre et efterspørgselstræk fra luftfarten, der kan understøtte investeringer i PtX-brændstoffer og fremme et marked for syntetiske flybrændstoffer. Regeringen arbejder for, at underkravet til syntetiske brændstoffer er så højt som muligt.

Regeringen finder, at det bør være muligt for medlemslandene at kunne fastsætte højere nationale krav til brugen af bæredygtige flybrændstoffer.

Regeringen ønsker en ambitiøs omstilling af luftfarten, hvor forordningen bør understøtte medlemslandene i deres nationale grønne omstilling af luftfarten. Regeringen finder det således afgørende, at forslaget skal være foreneligt med muligheden for at opnå helt grøn indenrigsluftfart i Danmark i 2030.

Regeringen støtter, at markedet for bæredygtige flybrændstoffer monitoreres med henblik på en revision af forslaget, så ambitionsniveauet kan tilpasses med passende mellemrum, hvis markedet tillader det.

Regeringen finder det centralt at begrænse karbonlækage, særligt fra flyvninger til og fra tredjelande. Regeringen støtter derfor, at flyselskaber forpligtes til at tanke



flybrændstof, hvor der er iblandet bæredygtigt brændstof og finder desuden, at mindre lufthavne bør omfattes af iblandingsforpligtelserne, da en undtagelse af mindre lufthavne kan påvirke konkurrencen mellem lufthavne.

Regeringen arbejder for, at lufthavne ikke forpligtes til at tilvejebringe infrastruktur for levering, oplagring og påfyldning af brændstoffer, da kravet kan medføre store omkostninger for erhvervslivet i tilfælde af, at der opstår fremtidige teknologier, der kræver en anden infrastruktur end i dag.

Regeringen mener, at indtægter fra medlemslandenes opkrævninger for manglende overholdelse bør tilgå EU's budget mhp. en overordnet prioritering af EU's udgifter.

Regeringen finder, at det er afgørende, at Danmark ikke forpligtes til at indføre administrative bøder, da der er en betydelig risiko for, at sådanne bøder af domstolene vil blive afvist som grundlovsstridige.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har senest være forelagt til Folketingets Europaudvalg til orientering den 25. maj 2022 i forbindelse med forelæggelse af transportrådsmødet den 2. juni 2022.

Sagen har tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg den 25. november 2021 til tidligt forhandlingsoplæg i forbindelse med forelæggelse af energirådsmødet den 2. december 2021 samt til orientering den 1. oktober 2021 i forbindelse med forelæggelse af miljørådsmødet den 6. oktober 2021. Der blev oversendt grund-og nærhedsnotat den 9. september 2021 samt samlenotat den 17. november 2021 og opdateret samlenotat den 18. maj 2022.