

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Dato: 26-08-2024

Sagsnr.: 2024-189040

Sagsbehandler: salu

Hørings svar

Følgende parter har afgivet høringssvar ifm. Trafikstyrelsens høring over *udkast til Bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart* af 1. juli 2024:

1. Aalborg Lufthavn
2. Alsie Express
3. Bel Air Aviation A/S
4. Brintbranchen
5. Copenhagen Airports A/S
6. Dansk Erhverv
7. Dansk Luftfart
8. Erhvervsflyvningens Sammenslutning (Es-DAA)
9. Erhvervsministeriet
10. Esbjerg Airport
11. Finansministeriet
12. Forbrugerrådet Tænk
13. Green Power Denmark
14. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
15. NISA
16. Nordic Seaplanes
17. Norwegian
18. Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden

Høringssvarene er gengivet herunder i ovenstående rækkefølge.

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Sagsnr. 2024-189040

23. august 2024

Høringssvar til "Udkast til Bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart" - Sagsnr. 2024-189040

Om Aalborg Lufthavn

Aalborg Lufthavn ligger nord for Nørresundby, og er med over 1,4 mio. passagerer i 2023 en af Danmarks største lufthavne. Lufthavnen tiltrækker passagerer fra hele Jylland, og hovedruten Aalborg-København er fortsat Danmarks største indenrigsrute, der tegner sig for over halvdelen af alle passagerer på de danske indenrigsruter.

Aalborg Lufthavn støtter de politiske ambitioner om en grøn omstilling af luftfarten, og er stærkt engageret i den grønne omstilling.

I januar 2024 opnåede Aalborg Lufthavn certificering som en CO₂-optimerende lufthavn gennem Airport Council International Europes Airport Carbon Accreditation Program, mens det er vores ambition at opnå certificering som CO₂-neutral lufthavn inden 2025.

Indledende bemærkninger

Med [Aftale om Grøn luftfart i Danmark](#) er det besluttet at afsætte midler til etablering af en helt grøn indenrigsrute fra 2025, samt at hele indenrigsluftfarten skal være grøn senest i 2030. Dette skal ifølge [Udkast til Bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart](#) bl.a. ske ved at understøtte den teknologiske udvikling af grønne drivmidler og dermed fremskynde den grønne omstilling af luftfarten. Jævnfør [Aftale om Grøn luftfart i Danmark](#) er der afsat 820 mio. kr. (2024-pl) inkl. administration til en støtteordning til en grøn indenrigsrute i perioden 2025-2029.

Af nærværende udkast til bekendtgørelse fremgår de foreslåede regler for tildeling og udbetaling af støtte til grøn indenrigsluftfart, der vil være gældende indtil d. 31. december 2027.

Aalborg Lufthavn ønsker med dette høringssvar at kommentere en række forhold i den foreslåede bekendtgørelse. Disse er kort opsummeret nedenfor, og gennemgås i det følgende:

- A. Separate støtteordninger for 2025-2027 samt 2028-2029**
- B. Krav om minimum 20 kommercielle bæredygtige flyoperationer ugentligt**
- C. Tildelingskriterier til brug for vurdering af konditionsmæssige bud**
- D. Teknisk løsning til påfyldning af bæredygtigt flybrændstof**

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Sagsnr. 2024-189040

23. august 2024

A. Separate støtteordninger for 2025-2027 samt 2028-2029

Det forventes jf. *Aftale om Grøn luftfart i Danmark*, at der i årene mellem 2025 og 2029 vil ske en betydelig udvikling i de tilgængelige grønne drivmidler til fly, ligesom der må forventes at være en række nye flytyper tilgængelige på markedet mod slutningen af perioden. På den baggrund støtter Aalborg Lufthavn at støtteordningen deles i to perioder, da dette vil sikre, at støtten til grøn indenrigsluftfart i perioden 2028-2029 vil tilgå de nyeste og grønneste teknologier.

I forlængelse af ovenstående ønsker Aalborg Lufthavn at understrege, at udbuddet om støtte til grøn indenrigsluftfart i perioden 2025-2027 bør igangsættes hurtigst muligt, såfremt det skal være muligt at etablere en grøn indenrigsrute i 2025.

En sen igangsættelse af udbuddet vil give de involverede aktører i luftfartsindustrien dårlige vilkår for at etablere en grøn indenrigsrute. Dette skyldes at det for nuværende ikke er muligt at indkøbe bæredygtige flybrændstoffer til en forudbestemt pris grundet høj efterspørgsel og et lavt udbud. Derfor må de bæredygtige flybrændstoffer indkøbes til dagspris, der varierer markant.

Endvidere er arbejdet med at fremskaffe bæredygtige flybrændstoffer en langstrakt proces, som understreger et behov for tilstrækkelig etableringstid, så arbejdet med at indkøbe bæredygtige flybrændstoffer kan påbegyndes rettidigt. Der bør forventes en periode på minimum seks måneder fra kontraktindgåelse til etablering af en grøn indenrigsrute grundet disse udfordringer, hvilket understreger behovet for, at udbuddet igangsættes hurtigst muligt.

Afslutningsvist ønsker Aalborg Lufthavn at bemærke, at forberedelsen af udbuddet om støtte til grøn indenrigsluftfart for perioden 2028-2029 bør igangsættes i god tid med inddragelse af relevante aktører fra branchen. Dermed kan luftfartens aktører bidrage med viden og indsigt, således at der sikres en støtteordning, der bedst muligt understøtter den grønne omstilling af luftfarten.

B. Krav om minimum 20 kommercielle bæredygtige flyoperationer ugentlig

Det fremgår af nærværende udkast til bekendtgørelse, at aktiviteten på en støtteberettiget grøn indenrigsrute skal udgøre minimum 20 kommercielle bæredygtige flyoperationer på en dansk indenrigsrute mellem to lufthavne uden mellemlanding i perioden fra d. 1. januar 2025 eller snarest herefter til og med d. 31. december 2027, dog med fritagelse fra dette krav i visse perioder.

Kravet om et minimum af 20 kommercielle bæredygtige flyoperationer ugentligt formodes at have til formål at sikre, at aktiviteten på den grønne indenrigsrute ikke koncentrerer sig i højsæsonen. I stedet fordeles aktiviteten ligeligt udover kalenderåret, således at passagererne på ruten har mulighed for at flyve grønt året rundt.

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Sagsnr. 2024-189040

23. august 2024

For at understøtte dette hensyn bør det sikres, at fritagelsen fra kravet om 20 ugentlige flyvninger i visse perioder begrænses mest muligt, således at de grønne flyvninger opretholdes. Som et alternativ til dette bør det overvejes at mindske kravet til eksempelvis 15 ugentlige grønne flyvninger, dog uden fritagelse fra dette krav, så driften af den grønne indenrigsrute sker året rundt. Dette skal ses i lyset af, at der i bekendtgørelsen lægges op til at undtage 16 uger om året i 2026 og 2027.

Aalborg Lufthavn støtter dermed kravet om minimum 20 ugentlige kommercielle bæredygtige flyvninger, men opfordrer til at fritagelsen fra dette krav begrænses mest muligt.

Aalborg Lufthavn støtter endvidere at der gives mulighed for fleksibilitet ifm. etableringen af den grønne indenrigsrute, således at der ikke er krav om, at alle flyvninger på den pågældende rute skal være bæredygtige, så længe minimumskravet opfyldes. Dette sikrer relevante aktører mulighed for at planlægge og evt. omstille flyvningerne afhængig af fx leverancer af bæredygtigt flybrændstof.

C. Tildelingskriterier til brug ved vurdering af konditionsmæssige bud

Støtten til grøn indenrigsluftfart tildeles jf. nærværende udkast til bekendtgørelse på baggrund af følgende tre kriterier:

1. Laveste støttebeløb per reduceret ton CO₂ (vægt: 70 pct.)
2. Største mængde reduceret ton CO₂ (vægt: 20 pct.)
3. Højeste antal grønne flyvninger (vægt: 10 pct.)

Aalborg Lufthavn anbefaler, at vægtningen af tildelingskriterie nr. 2 vægtes højere (25-30 pct.), idet formålet med at etablere den grønne indenrigsrute er at understøtte luftfartens grønne omstilling og i den forbindelse mindske luftfartens CO₂-udledning.

Tildelingskriterie nr. 2 sikrer, at CO₂-udledningerne reduceres mest muligt, mens minimumskravet om 20 ugentlige kommercielle bæredygtige flyoperationer på en støtteberettiget rute sikrer et vist antal flyvninger, hvilket mindsker relevansen af tildelingskriterie nr. 3.

Aalborg Lufthavn anbefaler dermed en ændring af vægtningen af tildelingskriterierne med større vægtning af tildelingskriterie nr. 2, da dette kriterie vurderes at have større betydning for luftfartens grønne omstilling end tildelingskriterie nr. 3. Idet der jf. [EU's retningslinjer for statsstøtte](#) skal være et økonomisk kriterie, der som minimum vægtes med 70 pct., har Aalborg Lufthavn ingen kommentarer hvad angår tildelingskriterie nr. 1.

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Sagsnr. 2024-189040

23. august 2024

D. Teknisk løsning til påfyldning af bæredygtigt flybrændstof

På nuværende tidspunkt fremgår det ikke, hvorvidt støtte til grøn indenrigsluftfart skal tildeles pba. af et massebalanceprincip eller et dråbe-for-dråbe princip. Dette skyldes bl.a., at anvendelsen af 100 pct. bæredygtigt flybrændstof ikke er tilladt grundet manglende certificering. Dermed er dråbe-for-dråbe-løsningen på nuværende tidspunkt ikke markedsmoden.

Det fremgår af høringsbrevet til denne høring, at aftalekredsen bag *Aftale om Grøn luftfart i Danmark* vil tage endeligt stilling til dette spørgsmål i efteråret 2024.

Ved påfyldning af den samme mængde bæredygtigt flybrændstof er klimaeffekten ved brug af hhv. massebalanceprincippet og dråbe-for-dråbe-princippet den samme – til gengæld medfører etablering ved brug af massebalanceprincippet færre omkostninger til f.eks. investeringer i lufthavnenes infrastruktur, som derimod vil kræve markante investeringer ved brug af dråbe-for-dråbe-princippet.

Ovenstående udgør en væsentlig pointe hvad angår den økonomiske ramme for støtte til grøn indenrigsluftfart, idet der jf. nærværende bekendtgørelse lægges op til, at kun den/de vindende flyselskaber vil modtage støtte. Dermed vil de danske lufthavne skulle foretage investeringer i infrastrukturen, såfremt en grøn rute skal etableres på baggrund af dråbe-for-dråbe-princippet.

Såfremt det bliver tilladt at flyve på 100 pct. bæredygtige flybrændstoffer fra 2025, er der dertil usikkerhed om, hvorvidt der vil være en tilstrækkelig produktion af denne type brændstof samt brændstoffets pris. Derfor er det på nuværende tidspunkt uklart, hvorvidt det vil være muligt at fremskaffe 100 pct. bæredygtige flybrændstoffer i de ønskede mængder. For at sikre etableringen af grøn indenrigsflyvning, herunder at der kan fremskaffes de nødvendige mængder bæredygtigt flybrændstof, bør den grønne indenrigsflyvning i perioden 2025-2027 derfor etableres pba. et massebalanceprincip.

Aalborg Lufthavn anbefaler, at etableringen af grøn indenrigsflyvning i 2025 sker på baggrund af massebalanceprincippet, idet fordelene herved på flere punkter overstiger brugen af dråbe-for-dråbe-princippet.

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Sagsnr. 2024-189040

23. august 2024

Opsummering

Aalborg Lufthavn støtter som bemærket indledningsvist de politiske ambitioner om en grøn omstilling af luftfarten, og har følgende anbefalinger til justeringer af nærværende bekendtgørelse:

- Udbuddet om støtte til grøn indenrigsluftfart bør igangsættes hurtigst muligt, såfremt det skal være muligt at etablere grøn indenrigsluftfart i 2025. Ligeledes bør forberedelsen af udbuddet for perioden 2028-2029 igangsættes i god tid med inddragelse af relevante aktører fra branchen. Hermed sikres en støtteordning, der bedst muligt understøtter den grønne omstilling af luftfarten baseret på de nyeste og grønneste teknologier.
- Fritagelsen fra kravet om minimum 20 ugentlige kommercielle bæredygtige flyvninger bør begrænses mest muligt, så det sikres, at aktiviteten på ruten fordeles ligeligt udover kalenderåret, og at passagererne på ruten har mulighed for at flyve grønt året rundt.
- Vægtningen af tildelingskriterierne bør tilpasses, idet kriterie nr. 2 vurderes at have større betydning for den grønne omstilling end kriterie nr. 3, der delvist imødekommes via kravet om minimum 20 ugentlige kommercielle bæredygtige flyvninger.
- Grøn indenrigsflyvning i perioden 2025-2027 bør etableres via massebalanceprincippet, da dette vurderes at være den mest omkostningseffektive løsning, samtidig med at denne tilgang er teknisk mulig og tilladt.

Skulle dette høringssvar give anledning til spørgsmål, står Aalborg Lufthavn til rådighed for at besvare disse og uddybe de afgivne bemærkninger.

Med venlig hilsen

Niels Kjær Hemmingsen
Lufthavnsdirektør / CEO
Aalborg Lufthavn

Trafikstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Sønderborg 23. august 2024 / ryb

Høringssvar sagsnr.: 2024-189040

Bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart.

Trafikstyrelsen har den 1. juli 2024 udsendt udkast til Bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart.

Alsie Express ønsker at ytre sin bekymring for konsekvenserne hvis konkurrencen gennemføres indenfor rammerne i bekendtgørelsen.

Det er vores klare opfattelse, at bekendtgørelsen favoriserer de store flyselskaber og den største indenrigsflyrute. Ligeledes mener vi, at hvis det er teknologisk og operativt muligt for flyselskaber og lufthavne, at etablere et logistisk setup hvor der udelukkende er grønt brændstof fysisk i flyet bør dette favoriseres. Det er den politiske vision bag ved for denne konkurrence.

Fordel til de store selskaber og indenrigsrute

Grønt brændstof handles på markedsvilkår. Vi har som indenrigsoperator med en flyrute ikke samme brændstof volumen efterspørgsel som de store selskaber med trafik i hele Europa og/eller resten af verden. Derfor vil de store selskaber kunne opnå bedre brændstofpriser end Alsie Express. Både konventionelt brændstof, men også for grønt brændstof.

§20 fremgår det, at støttebeløbet kan reduceres hvis markedsprisen på grønt brændstof falder. Men der er ikke en mekanisme der tilsiger, at støttebeløbet hæves hvis priserne øges.

For at vi kan afgive et bud på en grøn indenrigsrute vil vi være tvunget til, at "låse" prisen ved brændstofs leverandøren for hele kontraktperiode. Men mekanismen i §20 gør, at vi potentielt bliver økonomisk straffet hvis markedsprisen falder.

Ved fællesmøderne i Trafikstyrelsen har brændstofs leverandørerne kommunikeret, at de ikke kan spå om prisudviklingen for grønt brændstof de kommende år.

Tildelingskriterierne giver de store selskaber samt indenrigsrute en fordel.

§7 Støtten tildeles på baggrund af følgende kriterier.

- 1) Laveste støttebeløb per reduceret ton CO2 (70% vægtning)
- 2) Største mængde reduceret ton CO2 (20% vægtning)
- 3) Højeste antal grønne flyvninger (10% vægtning)

Pkt. 1 og 2. Støttebeløbet vil i stor grad afhænge af indkøbsprisen for grønt brændstof. Problematikken herfor har vi belyst. Den potentielle reduktion af CO2 er afhængig af flytypen og afstand mellem indenrigsrutens destination.

Flytyperne Airbus og Boeing, som eksempel, udleder mere CO2 målt end et ATR fly på den samme strækning. Dermed vil et skifte til grønt brændstof på Airbus og Boeing give den største reduktion i CO2 udledning. Vi mener det er konkurrenceforværende, at en flytype kan forfordes ved tildelingskriterierne.

Pkt. 3. Der er stor forskel på passagerefterspørgslen på de danske indenrigsruter. Derfor tilpasser flyselskaberne antallet af afgang og flytyperne der anvendes. I det at antal afgang indgår som kriterie vil ruten med størst passagergrundlag favoriseres qua antallet af flyafgange vil være størst. Det mener vi forfordeler flyruten Aalborg København.

Vi mener ikke tildelingskriterierne opmuntrer flyselskaber, lufthavne og brændstofs leverandører til, at udvikle et setup der indfrier den politiske vision om en "helt grøn indenrigsrute" hvor alt brændstof i flyet er grønt brændstof. Et sådant bud bør opnå den største vægtning i ambitionen om, at indfrielse af den politiske vision.

Uklarheder om krav


I det fremsendte udkast til bekendtgørelse er der uklarheder og uhensigtsmæssigheder.

Det er meget vanskeligt at fastsætte et ruteprogram for en 3. årig tidshorizont. I bekendtgørelsen fremstår det at flyselskabet skal låse sig fast til et trafikprogram for hele kontraktperioden. Luftfart er meget dynamisk, og vi mener det er vanskeligt at fastlåse ruteprogrammet frem til 31 december 2027. Hvordan påvirker de kommende CO2 passagerafgifter efterspørgslen?

Det er også uklart hvordan en frekvensøgning på en rute skal håndteres. Eksempel. Et flyselskab har vundet kontrakten på baggrund af 16 daglige flyvninger. Men markedssituationen betyder, at der kan øges til 24 daglige flyvninger. Hvordan skal de 8 yderligere flyvninger håndteres? Samme problematik ved reduktion i daglige flyvninger.

Der er også et behov for en afklaring af hvordan en udskiftning af flytype skal håndteres under kontraktperioden. Eksempel. Et vinderbud kan være baseret på flytype A, men senere udskiftes med flytype B. Dermed opnås ikke den reduktion i CO2 som tildelingen er baseret på. Enten er den mindre eller større.

Vi er selvsagt tilgængelig ved opfølgende spørgsmål til vores høringssvar.



Dennis Rybasch

CEO



Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Til: info@trafikstyrelsen.dk
cc: salu@trafikstyrelsen.dk

Ref: j.nr. 2024-189040

Esbjerg, 22. august 2024

Hørings svar vedrørende udkast til Bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart

Bel Air Aviation har modtaget høringsskrivelsen vedrørende bekendtgørelse om grøn luftfart.

Vi vil gerne udtrykke vores tilfredshed med intentionerne i bekendtgørelsen, som har til formål at skabe et fremtidigt grundlag for mere grøn luftfart i Danmark.

Ved gennemgang af bekendtgørelsen har vi desværre konstateret, at helikopterbranchen ikke vil få mulighed for at få del i de midler, der er til rådighed for at fremme grøn luftfart.

På denne baggrund vil Bel Air foreslå følgende:

a. Oprettelse af en forsøgsordning for SAF i helikopterflyvning

Vi foreslår, at bekendtgørelsen åbnes op for en forsøgsordning, der muliggør afprøvning og test af bæredygtigt flybrændstof (SAF) i helikopterflyvninger. Dette vil støtte den grønne omstilling i helikopterbranchen, og fremme udviklingen af teknologier, der kan reducere CO₂-udledninger fra denne sektor.

b. Helikopterflyvninger til Nordsøen inkluderes i støtteordningen

Såfremt helikopterflyvninger til offshore olie- og gasplatforme samt vindmølleparker i Nordsøen ikke klassificeres som indenrigsflyvning, vil vi foreslå, at man åbner mulighed for, at helikopterbranchen også kan søge om disse støtteordninger.

c. Integration mellem grøn udvikling af lufthavne og Grøn luftfart

Grøn luftfart bør ses i sammenhæng med de netop tildelte tilskud til grøn udvikling af Karup, Sønderborg og Esbjerg lufthavne. Esbjerg Lufthavn, som betjener helikoptertrafik, er særligt relevant i denne kontekst og kan spille en central rolle i den grønne udvikling af helikopterflyvninger. Det er derfor afgørende, at Esbjerg Lufthavn indsats indenfor denne udvikling understøttes af lufthavnens væsentligste operatører, ved at helikopteroperatørerne også opnår adgang til midler fra støtteordningen til Grøn Luftfart.

**Afsluttende bemærkninger:**

Bel Air er et danskejet helikopterselskab, som gennemfører mange offshore flyvninger hvert år for sektorerne indenfor olie og gas samt offshore vindmølleparker i Nordsøen. Således forventer vi i 2025 at gennemføre omkring 2150 flyvninger alene fra Esbjerg til olie og gas installationer i den danske del af Nordsøen. Vi ser derfor et stort potentiale i at inkludere helikopterflyvninger i den grønne omstilling af dansk luftfart.

Vi ser frem til Trafikstyrelsens overvejelser og håber, at vores forslag vil blive taget i betragtning, så vi i fællesskab kan arbejde mod en fuldt integreret og bæredygtig fremtid for hele luftfartssektoren i Danmark.

Med venlig hilsen,
Bel Air Aviation A/S


Susanne Hessellund
Managing Director

Brintbranchens høringssvar

Høring om udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart (j.nr. TS 2024-189040)

Brintbranchen takker for muligheden for at afgive bemærkninger vedrørende ovenstående. Dekarbonisering af luftfarten er kritisk for at opnå nationale, europæiske og globale klimamål, og i den forstand hilser vi enhver mulighed for støtte af grøn flybrændstof velkommen. Men desværre stiller vi os meget kritisk overfor designet af denne konkrete støtteordning. Dette især fordi den ikke medfører noget som helst additionalitet.

Med en tidsramme på kun to år, vil puljen reelt ikke støtte ny produktion af grønne brændsler (da virksomheder ikke ville træffe en investeringsbeslutning pba. en toårs støttehorisont). Puljen vil i stedet blot flytte forbrug af eksisterende biobrændstoffer til de formål, der er dækket af puljen, så de samme udledninger, der reduceres i den danske luftfart, vil opstå andetsteds. Vi mener bestemt ikke, at dette var hensigten med statsministerens annoncering dengang, og er kede af at se, at puljen bliver til noget der kun vil løse opgaven på det danske regnskab, men reelt ingen klimapåvirkning har.

Desuden har vi nogle specifikke bekymringer og bemærkninger til forslaget, som vi detaljerer nedenfor.

Til § 5, om puljens størrelse

Det er uklart for os, hvad det vil ske med midler, som eventuelt ikke bliver brugt. Ideelt ville de kunne videreføres til den ny pulje, dvs. den til perioden 2028-2030.

Til § 7, om tildelingskriterierne

Den tredje af tildelingskriterierne lyder "højeste antal grønne flyvninger". Brintbranchen forstår ikke værdien af kriteriet. Udover at have en vis overlap med et andet kriterie ("største mængde reduceret ton CO₂"), ser det ud til at favorisere kortere ruter.

Flymaskiner udleder mest (og bruger mest brændstof), når de letter og lander. Et incitament til kortere ruter er derfor i vores øjne forkert for klimaet, samt en ineffektiv brug af offentlige midler. Logikken i dette kriterie stemmer i Brintbranchens mening ikke overens med Danmarks og EUs øvrige klimapolitik, og vi foreslår derfor at puljen tildeles kun efter de første 2 kriterier, nemlig:

1. Laveste støttebeløb per reduceret ton CO₂
2. Største mængde reduceret ton CO₂

Til § 17, Stk.2, om beregningsmetoden til CO₂ reduktioner

Forslaget lægger op til, at CO₂ besparelserne beregnes som antal MJ brændstof benyttet til grønne flyvninger på operatørruten multipliceret med 72 g CO₂ per MJ.

Som vi forstår det, vælges der her kun forbrændingsværdien. Vi havde til gengæld forventet, at beregninger ville følge beregningsmetodologien fra VE-direktivet (dvs. livscyklusbaseret beregninger). CO₂ besparelserne kan variere meget blandt de forskellige typer biobrændstoffer, samt være afhængige af dens oprindelse, og derfor ville en livscyklustilgang bedre afspejle den reelle klimaværdi af de brændstoffer, der ender med at få støtte.

Giver ovennævnte anledning til spørgsmål, står Brintbranchen naturligvis til rådighed for videre dialog.

Trafikstyrelsen
Att.: Sabine Lundsgaard

Københavns Lufthavne A/S
Box 74
Lufthavnshouvej 6
2770 Kastrup
www.cph.dk

Tlf.: +45 32 31 32 31
Fax: +45 32 31 31 00
E-mail: cph@cph.dk
CVR: 14 70 72 04

København, 22. august 2024

Høringssvar til høring over udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart

Københavns Lufthavne A/S (CPH) takker for muligheden for at afgive høringssvar til ovenfor nævnte bekendtgørelse.

CPH vil gerne indledningsvis benytte lejligheden til at slå fast, at CPH støtter fuldt op om målsætningen for grøn indenrigsflyvning. Det er helt afgørende første skridt på vejen til at vise, at luftfarten både kan og vil omstille sig, og kan give værdifulde erfaringer i forhold til fremtidens luftfart på en større skala.

For så vidt angår ønsket om sikre brug af 100 pct. SAF på flyvningerne gør CPH opmærksom på, at CPH ikke er bekendt med, at der på nuværende tidspunkt kan indkøbes 100 pct. rent SAF. Det skyldes, at SAF'en bliver leveret allerede iblandt en vis mængde fossilt brændstof. CPH gør i den forbindelse opmærksom på, at der i dag er oplagret brændstof iblandet SAF på Prøvestenen, hvilket vil gøre det praktisk nemt at udnytte i den eksisterende forsyningskæde. Det vil naturligvis kræve at SAF-mængden fordeles ud på alle lufthavnens fly. En sådan løsning vil i øvrigt umiddelbart have en større positiv effekt i forhold til at mindske den lokale miljøpåvirkning i hele lufthavnen. Det skyldes, at hvis det alene er det grønne indenrigsfly, der aftager SAF-mængden, vil den positive effekt kun opnås i det område, hvor det pågældende fly befinder sig.

Det er CPH's overordnede opfattelse, at etableringen af en grøn indenrigsrute – hvis den etableres i CPH - kan lade sig gøre ud fra et driftsperspektiv, men den foreslåede løsning vil have nogle konsekvenser med hensyn til, hvor det fly, der betjener den grønne indenrigsrute kan parkeres, og hvor fleksibelt lufthavnens standpladser kan bruges.

En løsning, der indebærer, at flyet skal påfyldes med tankvogn medfører, at det kun er et begrænset antal standpladser ved gate, som kan benyttes. Det skyldes, at der stilles sikkerhedskrav til tankvognens bevægelser, som medfører, at den skal kunne køre fremad i en nødsituation.

Det forhold betyder i praksis, at CPH ville være nødt til at allokere en fast standplads til det pågældende fly, hvilket vil medføre, at denne standplads ikke længere vil kunne benyttes fleksibelt som hidtil. Det vil i realiteten betyde, at fleksibiliteten i standpladsallokeringen nedsættes til ulempe for lufthavnens øvrige trafik, og at lufthavnens samlede kapacitet reduceres.

CPH vil derfor som udgangspunkt allokere standplads til flyet remote med efterfølgende busning af passagererne, men vil selvfølgelig i det omfang det er muligt også lade flyet blive betjent ved gate.

Med hensyn til bekendtgørelsens indhold vedrørende vægtning af den samlede mængde fortrængt CO₂e og prisen på fortrængt CO₂e gør CPH opmærksom på, at der med vægtningen af den samlede mængde fortrængt CO₂e muligvis vil kunne skabe et incitament til at benytte ældre flytyper, der leverer den størst mulige fortrængning. Dette vil kunne medføre et produkt, der bliver dyrere end nødvendigt, og vil også virke i modstrid med udbuddets intentioner.

CPH kan ikke umiddelbart vurdere, om kriteriet for prisen for fortrængt CO₂e opvejer den tilsyneladende fordel ved at benytte en ældre flytype, givet at nyere maskiner vil have et lavere brændstofforbrug. Men CPH opfordrer til at det overvejes, om der skal ændres på balancen eller indholdet vedrørende valg af operatør, så det entydigt sikres, at det bliver de mest moderne og brændstofeffektive fly, der bliver tilgodeset.

Med venlig hilsen

Mikkel Ruben Rimsø Sørensen
Lead Public Affairs Advisor

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
J.nr. 2024-189040

Den 23. august 2024

Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart

Dansk Erhverv har modtaget ovennævnte høring den 1. juli 2024, og skal hermed fremsende vores høringssvar.

Indledningsvis vil vi gerne udtrykke vores opbakning til målsætningen om en grøn indenrigsrute i 2025 og 100 procent grøn indenrigsluftfart i 2030. Vi støtter en ambitiøs grøn omstilling af luftfartssektoren, da det kan være med til at vise vejen til en grønnere luftfart for resten af verden og samtidig give Danmark en styrkeposition i den grønne omstilling.

Men det er helt afgørende for Dansk Erhverv, at kriterierne for den grønne rute og senere grønne indenrigsluftfart sættes på en måde, hvor det både understøtter konkurrenceevnen og den grønne omstilling i dansk luftfart.

Derfor mener vi også, at kriteriet om dråbe-for-dråbe bør fjernes og erstattes af massebalance-princippet. Det bekymrer os, at der stædigt holdes fast i et princip som synes at have mere symbolværdi end reel værdi.

For så vidt angår hensynet til klimaet er resultatet en til en det samme uanset om man vælger dråbe-for-dråbe eller massebalance-princippet. Men i modsætning til massebalance-princippet er dråbe-for-dråbe-modellen væsentligt mere omkostningstung, fordi det betyder, at der skal dedikeres et eller flere fly til den specifikke rute som derfor ikke kan indgå i det samlede netværk af ruter. Det samme vil formentlig gøre sig gældende for den eller de standpladser som skal allokeres til formålet, og derfor ikke kan benyttes til øvrige ruter. Hertil kommer betragtelige investeringer i tankningsinfrastruktur.

Oveni kommer som bekendt den problemstilling som Trafikstyrelsen selv nævner i høringsbrevet, og som branchen har gentaget ved flere lejligheder, nemlig at det på nuværende tidspunkt slet ikke er muligt at flyve på 100 procent SAF, fordi standarden endnu ikke er godkendt. Og meget tyder på, at det ikke er realistisk, at denne standard foreligger inden udgangen af 2025.

Alt dette vil naturligvis indgå i en samlet afvejning hos luftfartsselskaberne, når det kommer til selve udbuddet, og vi er bekymrede for, at resultatet bliver at få eller måske ingen rent faktisk vil byde.

Med hensyn til tildelingskriterierne kan der være en vis risiko for, at kriteriet om fortrængt CO₂ kan skabe et incitament til at anvende ældre flytyper, og vil opfordre Trafikstyrelsen til nøje at overveje om dette er tilfældet, og at sammensætte og vægte kriterierne på en måde som tilgodeser de mest moderne og brændstofeffektive fly.

For så vidt angår afgrænsning af periode har vi forståelse for, at denne støtteordning udelukkende vedrører perioden 2025-2027, mens perioden 2028-2029 vil indgå i et separat udbud senere hen. Dermed vil der også være mulighed for, at teknologier som på nuværende tidspunkt ikke er modne, og ikke vil kunne indgå i det nuværende udbud, potentielt set vil kunne indgå i den anden runde. Vi vil dog opfordre til en vis kontinuitet i kriterier og proces imellem de to perioder af hensyn til godkendelsesprocesser hos Kommissionen samt de investeringer, der nødvendigvis skal foretages i den første periode.

Endeligt skal vi bemærke, at prisen på SAF samt den fremtidige udvikling herpå kan være ganske volatil og svær at forudsige. Derfor giver det mening, at Trafikstyrelsen jf. §20 i udkastet til bekendtgørelsen lægger op til en genberegning af støttebeløbet, såfremt der inden 1. oktober 2026 foreligger et validt prisindeks. Vi finder det dog besynderligt, at denne mekanisme udelukkende finder anvendelse i et scenarie, hvor prisen på SAF falder.

Vi vil derfor opfordre til, at der i samme bestemmelse indføres en mulighed for at justere støttebeløbet i opadgående retning i det scenarie, hvor prisen på SAF er væsentligt over det der oprindeligt har ligget til grund for tilbuddet.

Vi ser frem til den fortsatte dialog om de respektive elementer i den politiske aftale om grøn luftfart i Danmark.

Med venlig hilsen

Peter Lübcke
Chefkonsulent

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Danish Aviation

Att.: info@trafikstyrelsen.dk

Cc: Sabine Lundgaard, salu@trafikstyrelsen.dk

Bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart (2025 – 2027)

Tak for fremsendte høringsmateriale. Nedenfor følger bemærkninger fra Dansk Luftfart til det fremsendte udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart.

Overordnede bemærkninger

Vi noterer indledningsvis, at man politisk og aftalemæssigt har valgt at fastholde det såkaldte "dråbe-for-dråbe-princip" som udbudsstrategi, dog i en lettere modificeret form. Som fremført ved tidligere lejligheder, er det en strategi, der er ineffektiv i forhold til det klimamæssige udbytte. Den valgte strategi udløser en række praktiske og operationelle forhindringer, der er markant fordyrende som følge af den resulterende kompleksitet. Dermed spildes passagerbetalte afgiftsmidler i alt for stort omfang.

Dansk Luftfart deler ikke regeringens argumentation om, at dråbe-for-dråbe-tilgangen skubber på den teknologiske udvikling. Det samlede brændstofbehov i Danmark på indenrigsruterne er så marginalt i det store billede, at det ikke kan sandsynliggøres, at der bliver skubbet til nogen teknologisk udvikling. I stedet medfører tilgangen højere omkostninger for branchen og lavere klimaeffekt end massebalanceprincippet.

Danmark kunne få meget mere klima for pengene, hvis man i stedet havde valgt det såkaldte massebalanceprincip. Vi er af den opfattelse, at anvendelsen af massebalance-princippet kunne udformes på en måde, der knytter anvendelsen af bæredygtigt flybrændstof direkte til indenrigsproduktion og med et minimum af administrative transaktionsomkostninger.

Endvidere vil kravet om "dråbe-for-dråbe" medføre dårligere indenrigsbetjening til gene for passagererne, fordi tankning vil foretages via tankvogn og i hvert fald for CPH altid vil skulle ske remote. Det betyder bustransport til og fra terminal, og dermed forringet service for passagererne.

Vi skal opfordre til, at strategien genovervejes og bringes i bedre overensstemmelse med udkastets formålsparagraf (Udkastets § 1, stk. 2, 1) og 2)).

Som nævnt ovenfor medfører den valgte strategi stor kompleksitet og deraf uforholdsmæssigt store transaktionsomkostninger mv. Dertil kommer en række usikkerheder, herunder om tilgængeligheden af SAF og den konkrete prissætning af samme. Med tanke på disse usikkerheder, kunne en SGEI-model være et alternativ. Det vil være af interesse at få oplyst, hvor vidt denne mulighed har været overvejet og i givet fald drøftet med EU-Kommissionen samt Kommissionens holdning hertil.

Et meget centralt spørgsmål er, hvorledes evt. ubrugte afgiftsmidler i et finansår påtænkes håndteret. Vi tænker her på evt. ubrugte midler i forhold til de nævnte årsbeløb i udkastets § 5. For erhvervet er det helt afgørende, at ubrugte midler "bliver i systemet" og kan overføres til efterfølgende år, så de anvendes til luftfartens CO₂-reduktioner, eller alternativt anvendes til andre luftfarts- og klimarelevante formål, hvis dette skønnes aktuelt.

Specifikke bemærkninger til udkastet

§2:

Det foreslås i § 2, at et luftfartsselskab som minimum skal udbyde 20 ugentlige grønne flyvninger for at være konditionsmæssigt. Vi forudsætter, at de 20 ugentlige flyvninger skal forstås som punkt-til-punkt flyvninger. I stk. 3 foreslås indført en antal undtagne uger i de enkelte år. Den model kunne være en del enklere. F.eks. kunne man – i hvert fald for 2026 og 2027 – blot have valgt f.eks. 15 eller 16 ture i gennemsnit over året.

§3:

Det fremgår af udkastets § 3, at den foreslåede udbudsmodel er godkendt af EU-Kommissionen. Vi opfordrer til, at man offentliggør Kommissionens svarskrivelse, hvoraf kriterier mv. må forudsættes at fremgå.

§4:

§4 omhandler brændstofs-specifikationer med henvisning til VEII hhv. VEIII, og skal ses i sammenhæng med §17. Det er i sagens natur komplekst, herunder ikke mindst i forhold til at gennemskue brændstoftypernes reduktionseffekt. Vi forstår dog, at man som følge af bekendtgørelsens korte varighed (til og med 2027) har forudsat en ensartet reduktionseffekt, jf. § 17, stk. 2. Vi er enige i den forudsætning.

Udkastets §4, 2) omhandler krav til grønne flyvninger, herunder at der ikke samtidig tankes konventionelt brændstof. Vi skal i den forbindelse henlede opmærksomheden på, at en 100 % SAF vil indeholde aromater (8 %), der formentlig vil have fossil oprindelse. Vi forudsætter, at upåagtet dette vil kravet til grønne flyvninger være opfyldt. Dertil kommer, at i det omfang, at flyvning på 100 % SAF ikke er godkendt i forhold til udbuddets tidsplan, vil alternativet kunne være, at der flyves på

en godkendt SAF-blend, hvor det maksimalt tilladte SAF-indhold (ASTM) leveret til lufthavne er 40 % SAF-andel. Det udfordrer i givet fald bestemmelsen i §4, 2). Vi er naturligvis opmærksomme på, at der med nærværende udkast ikke er taget stilling til situationen, hvor 100 % SAF ikke er godkendt. Vi skal dog ikke undlade at fremhæve, at den situation også er et vægtigt argument for anvendelse af massebalanceprincippet, fordi det tillader Danmark at høste klimagevinsterne uden afhængighed af ASTMs godkendelse af 100 % SAF.

§7:

§7 beskriver tildelingskriterierne med hovedvægt (70 %) på laveste støttebeløb per tons reduceret CO₂. Kriterie 2) bedømmer derimod på et absolut tal, nemlig størst mængde reduceret tons CO₂. Det vil i sagens natur principielt honorere anvendelse af fly, der er mindre brændstofeffektive og dermed reducere betydningen af investeringer i moderne brændstofeffektive fly, herunder også indsætning af nye fly undervejs i støtteperioden. Omvendt anerkender vi, at der dermed reduceres mest CO₂, men principielt er det uheldigt, at fremadrettede investeringer på den måde nedgraderes. Ud over det foran nævnte, vil kriterie 2) også stille "små ruter" dårligere i udbuddet, fordi den anvendte brændstofmængde er mindre. Samlet set indeholder kriterium 2) konsekvenser, der ikke er hensigtsmæssige. Det bør derfor overvejes om kriterium 2) kan indrettes på anden vis.

§8:

§8, stk. 2 omhandler strukturelle krav til luftfartsselskaber, der afgiver tilbud. Vi forudsætter, at bestemmelsen også vil omfatte eventuelle underleverandører, idet disse jo "kontrolleres af luftfartsselskabet".

§10:

I § 10 introduceres begrebet "forretningsplan" som emne og krav ("troværdig forretningsplan"). Det er uklart, hvordan "forretningsplan" skal forstås i denne sammenhæng. Vi opfordrer til at det tydeliggøres.

§11:

§ 11 omhandler vurdering af konditions-mæssige tilbud. Vi forstår ikke helt forudsætningerne bag de i stk. 4 nævnte minimum 1560 grønne flyvninger særlig i forhold til kravet om min. 20 ugentlige flyvninger. Hvis det gælder for den samlede periode 2025 – 2027 (i praksis 2026 – 2027) kan det evt. bringes til passe, men under alle omstændigheder burde perioden i så fald fremgå af teksten.

§§12, 13, 14 og 15:

Disse paragraffer omhandler rangering og udvælgelse af tilbud. I forhold til teksterne er det meget vanskeligt at gennemskue, om kun en kan vinde eller flere kan. Umiddelbart forstår vi det sådan, at hvis mere end to selskaber byder, kan de to bedste vinde. Men det er ret uklart, så vi opfordrer til, at det tekstmæssigt gøres mere klart og forståeligt, herunder hvordan de 4 paragraffer samlet skal forstås.

§16:

§16 omhandler dokumentation for planlagt opstart. Vi stiller spørgsmålstegn ved, om bestemmelsen er nødvendig, idet de ønskede oplysninger vil være indeholdt i tilbuddet og den såkaldte forretningsplan. Dertil vil data jo indberettes løbende.

§18:

I §18, stk. 3 beskrives bortfald af den totale månedlige støtte, hvis et selskab har fløjet færre end 85 % af de grønne flyvninger i en måned. Vi finder det ikke rimeligt, at den samlede støtte skal bortfalde. Støttereduktionen burde i stedet taget besluttes ud fra de konkrete forhold og bagvedliggende årsager. Undtagelserne vedrørende Force Majeure i §23 fjerner til dels noget af denne problematik, men som minimum burde §18, stk. 3 forsynes med en henvisning til § 23.

§19:

§ 19 omhandler støttemodtagers løbende dokumentation til udbyder. Herunder kravet om månedlig dokumentation senest den 20. i efterfølgende måned. Kravet om månedlig opgørelse vil øge de administrative omkostninger markant. Vi foreslår, at det krav genovervejes til fordel for kvartalsvis dokumentation.

Stk. 1, nr. 4 kunne med fordel forsynes med en henvisning til kriterierne i § 4.

§20:

§ 20 omhandler regulering af støttebeløb, i praksis er der kun tale om nedadgående regulering, såfremt SAF-prisen er faldet markant. Vi finder det ikke rimeligt, at det kun kan gå en vej. Dette især, fordi man med den valgte udbudsmodel skubber al risiko over på tilbudsgiver selv om udbudskonteksten er præget af et unormalt usikkerhedsniveau. I det lys burde bestemmelsen være tosidig, og dermed også indeholde mulighed for ekstra compensation, hvis f.eks. SAF-prisen stiger markant i forhold til udbudsniveauerne. Vi opfordrer derfor til, at bestemmelsen genovervejes og tilpasses.

Vi skal afslutningsvist takke for den gode dialog, der har været mellem Trafikstyrelsen og erhvervet undervejs i forløbet. Vi står naturligvis til rådighed for drøftelse af spørgsmål afledt af ovenstående bemærkninger mv.

Med venlig hilsen

Per Henriksen
Brancheforeningen Dansk Luftfart
40413701

Sabine Lundgaard

Fra: Dan Banja <es@es-daa.dk>
Sendt: 21. august 2024 10:27
Til: ts Info
Cc: Sabine Lundgaard; Dan Banja
Emne: Høring over udkast til Bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart j.nr. 2024-189040: ES 223-24.

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

ES 223-24

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) er gennem Trafikstyrelsens udsendelse af et nyhedsbrev om høring over udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart blevet bekendt med denne høring.

ES ses at være på Trafikstyrelsens høringsliste under "Høringsparter vedr. grøn luftfart", men har ikke modtaget høringen.

Principielt bør ES som brancheorganisation generelt indgå i listen over "Andre høringsparter; interesseorganisationer m.v."

GENERELT

ES noterer, at der i aftalen er der afsat 820 mio. kr. til en støtteordning til en grøn indenrigsrute i perioden 2025-2029, og at der i første omgang etableres en støtteordning vedr. 2025-2027, hvor et antal flyselskaber vil kunne få dækket meromkostningerne ved at benytte SAF i stedet for J1.

Trafikstyrelsens forventning er, at den grønne omstilling af luftfarten generelt vil kunne ske med bæredygtigt flybrændstof (SAF), der kan anvendes i stedet for det nuværende fossile flybrændstof J1.

Endelig noteres det, at igangsætning af støtteordningen og udstedelse af bekendtgørelsen sker, når der er truffet endelig beslutning i aftalekredsen og når EU-kommissionen efterfølgende har godkendt ordningen.

SPECIFIKT

§2, stk.4.: På grund af usikkerheden om rådige grønne brændstoffer er det en hensigtsmæssig ordning, som støttes.

§4. 2): Enig, at der fokuseres på tankning med grønt brændstof.

§5.: Som det er anført, er der en risiko for, at ikke forbrugte midler i en periode, især 2025, går tilbage i statskassen. ES foreslår, at ubrugte beløb fra en periode kan overføres til de(n) næste periode(r).

§7.: 2) Favoriserer flyvning med store fly med et stort brændstofforbrug frem for mindre fly med mindre brændstofforbrug. Det foreslås at ændre vægtningen for 2) til 15 procent og øge vægtningen for 3) til 15 procent. Herved gives et incitament til øget antal grønne flyvninger også med mindre fly.

§8. 6): Nævner en lang række krævede oplysninger og afslutter med "mm." Hvis der er mere, bør det anføres i punktet, ellers må "mm." slettes.

§12. stk. 2.: Det kan opfattes, som om det kun er én operatørrute, der kan få støtten under den anførte situation. Det ses ikke at være i overensstemmelse med, at flere operatørruter kan vinde udbuddet, hvis der er tilstrækkelige midler i puljen. Hvis der ikke er tilstrækkelige midler i puljen, kan en lodtrækning komme på tale.

§14. stk 2.: Det er en temmelig indviklet sætning! Den efterlader igen usikkerhed om antal af mulige operatørruter, som kan få støtte til en grøn indenrigsrute.

§15.: Her afklares det, at der er flere tilbud, som kan tildeles støtte, hvis det kan rummes indenfor budgetrammen. En henvisning til denne § kunne overvejes indført tidligere i bekendtgørelsen, hvorved tvivlen i §12 og §14 kan undgås.

§20.: Hvad sker der, hvis prisen stiger på bæredygtigt flybrændstof? Det bør meddeles i bekendtgørelsen.

§24.: Meget tilfredsstillende klageadgang.

Med venlig hilsen / Best Regards

Dan Banja

Oberstløjtnant / Lt. Colonel

Generalsekretær / Secretary-General

Vice-President ECOGAS & Member of GA.CSTG, AG.004 & CA.CSTG

Blålersvej 51

DK-2990 Nivå

Mobil: +45 2480 2256

www.es-daa.dk



 Pas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt.

 Only print this e-mail if necessary.

Sabine Lundgaard

Fra: DEP Høringer <hoeringer@em.dk>
Sendt: 22. august 2024 15:31
Til: Sabine Lundgaard; ts Info
Emne: EMs høringsvar til Høring om udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart - j.nr. TS 2024-189040 (EM Id nr.: 903603)

Til Trafikstyrelsen

Erhvervsministeriet har modtaget følgende bemærkninger til den fremsendte høring:

ERST og KFST har bidraget til nedenstående del af ministeriets høringsvar:

Fra ERST

Hermed Erhvervsstyrelsens høringsvar vedr. nedenstående høring.

Høringsvar vedrørende bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har modtaget bekendtgørelsesudkastet i høring.

OBR har følgende vurdering af udkastets administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Administrative konsekvenser

OBR vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser, i form af omkostninger, for erhvervslivet. Disse vurderes til ikke at overstige bagatelgrænsen for forelæggelse for Regeringens økonomiudvalg på 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Innovations- og Iværksættertjekket

Trafikstyrelsen har i forbindelse med præhøringen af bekendtgørelsesudkastet vurderet, at Innovations- og Iværksættertjekket ikke er relevant for de konkrete ændringer i bekendtgørelsesudkastet. OBR har følgende bemærkninger hertil.

OBR vurderer, at et eller flere af tjekpunkterne i Innovations- og Iværksættertjekket er relevante for de konkrete ændringer i bekendtgørelsesudkastet.

Ad punkt 1 Innovationsvenlig og teknologineutral

OBR bemærker, at støtteordningen for bæredygtigt luftfartsbrændstof (SAF) har potentiale til at understøtte innovation og nye forretningsmodeller, ved fremadrettet at kunne øge efterspørgslen på mere bæredygtige brændstoffer til luftfart.

Ad punkt 2 Iværksættervenlig

Ikke relevant.

Ad punkt 3 Sikkerheds- og privatlivsfremmende teknologier

Ikke relevant.

Ad punkt 4 Mulighed for forsøgsordninger

Ikke relevant.

Kontaktperson vedrørende ovenstående bemærkninger:

Thomas Damgaard
Fuldmægtig
Tlf. direkte 51977302
E-post Thodam@erst.dk

Med venlig hilsen

Annette Pia Andersen

ERHVERVSSTYRELSEN

Bedre Regulering

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
Telefon: +45 35291000
Direkte: +45 35291653
E-mail: anpian@erst.dk
www.erhvervsstyrelsen.dk

Fra KFST

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har den 1. juli 2024 modtaget Trafikstyrelsens høring om udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen udgør sammen med Konkurrencerådet en uafhængig konkurrencemyndighed. De følgende høeringsbemærkninger afgives udelukkende som konkurrencemyndighed.

På det foreliggende grundlag har Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen ingen bemærkninger til høringen.

Med venlig hilsen

Caroline Fynbo Carlsson
Studentermehjælper
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Direkte +45 4171 5062
E-mail cfc@kfst.dk

Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
Tlf. +45 4171 5000

Det noteres, at høringen også er blevet sendt til følgende af Erhvervsministeriets styrelser: **ERST og KFST**

Med venlig hilsen



ANJA SOFIA HANSEN (EM-DEP)
Direktionssekretær
DEP Høringer

Slotsholmsgade 10-12
1216 København K
anshan@em.dk
Tlf. 33 92 33 50
Mobil +45 91 33 70 25



EAN 5798000026001

Erhvervsministeriet er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Du kan læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger på vores hjemmeside em.dk/privatlivspolitik.

Erhvervsministeriet gør opmærksom på, at denne e-mail og eventuelle vedhæftede filer er fortrolige. Hvis du ikke er den tilsigtede modtager, bedes du straks underrette afsenderen ved at besvare denne e-mail og derefter slette e-mailen. Hvis du har modtaget denne e-mail ved en fejl, skal vi gøre klart, at enhver form for kopiering, offentliggørelse eller distribution af denne e-mail kan være ulovlig.

Fra: Stine Søndergaard Munkshøj <STM@trafikstyrelsen.dk>

Sendt: 1. juli 2024 11:58

Til: Stine Søndergaard Munkshøj <STM@trafikstyrelsen.dk>

Emne: Høring om udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluffart - Svarfrist d. 23. august 2024 - j.nr. TS 2024-189040

Høring om udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluffart

Trafikstyrelsen fremsender hermed følgende vedhæftede dokumenter med henblik på høring af parterne.

- 1) Høringsliste
- 2) Høringsbrev
- 3) Udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluffart

Venligst vær opmærksom på, at høringssvar skal være modtaget i styrelsen senest fredag d. 23. august 2024.

Med venlig hilsen/Best regards,
Stine Søndergaard Munkshøj
Trafikstyrelsen
Danish Civil Aviation and Railway Authority
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Tlf.: +45 4178 0303
e-mail: stm@tbst.dk
web: www.tbst.dk

Sabine Lundgaard

Fra: Clément Marquis. CLMA <clma@esbjergairport.dk>
Sendt: 22. august 2024 15:48
Til: ts Info
Cc: Sabine Lundgaard; Susanne Kruse Sørensen. SKS; Liv Jessen. LJ21
Emne: j.nr. 2024-189040

Kære frue/herre,

Herunder finder du vores bidrag til høringen j.nr. 2024-189040:

- **Typen af flyvninger:** Kun indenrigsflyvninger er inkluderet. Esbjerg Airport har identificeret nye potentielle kortdistance flyruter over Vadehavsområdet for at støtte driften af offshore vindsektoren i Tyskland og Holland. Dette er også en del af et igangværende Interreg-projekt, som lufthavnen leder (Developing Innovative Offshore Logistics – DIOL). Støtte til grønne flyvninger over Vadehavet vil betydeligt øge den lokale tilgængelighed til de forskellige offshore vindlokationer (f.eks. Esbjerg, Cuxhaven, Helgoland, Emden, Norden, Groningen, Den Helder). Vi foreslår at fastsætte en maksimal afstand for kontinentale flyvninger (f.eks. 500 km) i stedet for udelukkende indenrigsflyvninger + undtagelser for Grønland og Færøerne.
- **Flystørrelse:** minimumstørrelsen for fly er 10 sæder. Mindre fly med 8 sæder bør også inkluderes (f.eks. Britten-Norman BN2 Islander, Eviation Alice, Pilatus PC-12, Tecnam P2012 Traveller, Vulcanair A-Aviator). Dette vil i høj grad stimulere indenrigs- og offshore-vindflyvninger fra Esbjerg.
- **Minimum antal ugentlige flyvninger:** Udkastet i bekendtgørelsen fastsætter grænsen til 20 ugentlige flyvninger. Esbjerg Airport har identificeret operatører, der er i stand til at operere indenrigsflyvninger med lavere frekvenser (5-11 ugentlige flyvninger). Vi foreslår at sætte grænsen til 5 ugentlige flyvninger for at give den enkelte operatør mulighed for at positionere sig på mindst én indenrigsrute fra Esbjerg.
- **Grønne brændstoffer:** Udkastet inkluderer kun bæredygtige luftfartsbrændstoffer (SAF) og ikke kommende elektriske, brint- eller hybridfly (f.eks. Britten-Norman/Cranfield Aerospace, Eviation). Investeringer i sådanne teknologier er nødvendige nu. Vi foreslår at inkludere investeringer til forberedelse af H2/E-fly i bekendtgørelsen.
- **SAF-procent:** Udkastet dækker kun 100% SAF-flyvninger. Dette komplicerer i høj grad flyselskabernes drift. Vi foreslår at ændre minimumskravet til "svarende til XX ugentlige 100% SAF-flyvninger" for at inkludere et bredere driftsområde med SAF.
- **Logistik omkring brændstof:** Tilskuddene dækker kun flyselskabernes udgifter. Dog bør lufthavnsoperatører også investere i udstyr og faciliteter inden 2027 til opbevaring og levering af SAF, men også til brint og elektricitet (første flyvninger i 2026). Vi foreslår således at inkludere udgifter til logistik.
- **Budvurdering:** Udkastet favoriserer det laveste budget frem for den maksimale CO2-reduktion. Dette kunne afskrække flyselskaber fra at ansøge. Vi foreslår at gøre antallet af CO2-reduktioner til det første kriterium.

Med venlig hilsen.

Clément Marquis

Ruteudvikler - Route development manager

Esbjerg Airport

Teknik & Miljø

Tlf. 76 16 90 12
Mobil 21 24 56 36
Email: clma@esbjerg.dk

John Tranums Vej 20, 6705 Esbjerg Ø

esbjergairport.dk



Esbjerg
Kommune



Sabine Lundgaard

Fra: Stine Søndergaard Munkshøj
Sendt: 15. august 2024 12:41
Til: Sabine Lundgaard
Emne: VS: Høring om udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart - Svarfrist d. 23. august 2024 - j.nr. TS 2024-189040
Vedhæftede filer: Bekendtgørelse.pdf; Høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf

Med venlig hilsen/Best regards,

Stine Søndergaard Munkshøj

Fuldmægtig

Trafikstyrelsen Danish Civil Aviation and Railway Authority

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Tlf.: +45 4178 0303
e-mail: stm@tbst.dk
web: www.tbst.dk

Fra: Mads Aleksander Daugaard Buhl <madbuh@fm.dk>
Sendt: 15. august 2024 12:15
Til: Stine Søndergaard Munkshøj <STM@trafikstyrelsen.dk>
Cc: Niels William Botterill <niebot@fm.dk>; Nicolai Lucas Obers <nicers@fm.dk>; Marie Skougaard <marsko@fm.dk>; Mettemarie Gade Holm <methol@fm.dk>; Jeppe Leo Rasmussen <jepras@fm.dk>; Aske Salling Petersen <asape@fm.dk>
Emne: VS: Høring om udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart - Svarfrist d. 23. august 2024 - j.nr. TS 2024-189040

Hej Stine

FM har ikke bemærkninger til høringen.

Vh
Mads

Fra: Stine Søndergaard Munkshøj <STM@trafikstyrelsen.dk>
Sendt: 1. juli 2024 11:58
Til: Stine Søndergaard Munkshøj <STM@trafikstyrelsen.dk>
Emne: Høring om udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart - Svarfrist d. 23. august 2024 - j.nr. TS 2024-189040

Høring om udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart

Trafikstyrelsen fremsender hermed følgende vedhæftede dokumenter med henblik på høring af parterne.

- 1) Høringsliste
- 2) Høringsbrev
- 3) Udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart

Venligst vær opmærksom på, at hørings svar skal være modtaget i styrelsen senest fredag d. 23. august 2024.

Med venlig hilsen/Best regards,

Stine Søndergaard Munkshøj

Trafikstyrelsen
Danish Civil Aviation and Railway Authority
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Tlf.: +45 4178 0303
e-mail: stm@tbst.dk
web: www.tbst.dk

Trafikstyrelsen
Sabine Lundgaard (salu@trafikstyrelsen.dk)

Dok. 313623
august 2024

Høring over udkast til Bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart

Forbrugerrådet Tænk har noteret sig, at der pt pågår en høring over udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart. Vi har følgende bemærkninger:

I udkastet til bekendtgørelsen omtales bl.a. *grønne brændstoffer*, *grønne flyvninger* og *bæredygtigt flybrændstof*. Med henvisning til bl.a. markedsføringsloven, [Forbrugerombudsmandens vejledning om brug af miljømæssige og etiske påstande](#), [Forbrugerombudsmandens kvikguide om miljømarkedsføring](#) og praksis på området ang. greenwashing, ønsker vi at gøre opmærksom på, at vi finder det meget uhenigtsmæssigt, at man i udkastet anvender denne slags udtryk, idet de potentielt kan ende med at danne grundlag for vildledende markedsføring.

Efter Forbrugerrådet Tænks vurdering kan en sådan sprogbrug skabe uklarhed over, hvad der er lovlig sprogbrug, hvilket i sidste ende kan medføre, at forbrugerne udsættes for vildledende markedsføring i form af greenwashing.

Vi henviser i den forbindelse bl.a. til [en udtalelse fra Europa Kommissionen](#) som for nylig, på baggrund af en opfordring fra en række europæiske forbrugerorganisationer, har vurderet en række lignende udsagn, der blev anvendt inden for luftfartsindustrien, som værende potentielt vildledende samt [en nylig afgørelse fra England](#), hvor det britiske flyselskab Virgin Atlantic har fået påbud fra de engelske konkurrencemyndigheder om ikke fremover at betegne SAF – sustainable aviation fuel – som bæredygtigt, uden nærmere forklaring.

Fra Forbrugerrådet Tænks side vil vi opfordre til, at man fra Trafikstyrelsens side indgår i en dialog med Forbrugerombudsmanden med henblik på at sikre, at sprogbrugen i den endelige bekendtgørelse og efterfølgende udbud af støtteordning ikke danner grundlag, der efterfølgende kan lede til vildledende markedsføring fra de selskaber, som måtte blive tildelt støtte.

Hvis I har spørgsmål eller kommentarer til ovenstående, står vi naturligvis til rådighed.

Venlig hilsen

Karin Breck
Afdelingschef

Nikola Kiørboe
Seniorkonsulent

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Hørings svar Green Power Denmark – høring over udkast til Bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart

Green Power Denmark takker for muligheden for at afgive hørings svar om udkast til bekendtgørelsen om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart.

Green Power Denmark bakker op om målsætningerne i aftalen om grøn omstilling af luftfarten. Grønne PtX-brændstoffer er imidlertid den eneste løsning, der kan få os i mål med hele omstillingen af både indenrigs- og udenrigsluftfarten. Derfor er vi uenige i de kortsigtede valg, der lægges op til i denne høring, idet det kun får os i mål ift. 2025-målsætningen isoleret set, og desværre ikke lægger de nødvendige spor for, at vi kan opnå den fulde omstilling af luftfartssektoren med PtX-brændstoffer. Den korte tid forud for levering i denne støtteordning gør, at PtX-brændstoffer ikke kan nå at spille en rolle. Derfor opfordrer vi på det kraftigste til, at man i de næstkommende støtteordninger for hele indenrigsluftfarten i 2030 og de øvrige afsatte midler til grøn omstilling i den politiske aftale, øremærker midlerne til PtX-brændstoffer og hurtigst muligt får klarlagt betingelserne i disse støtteordninger. Det er nødvendigt for at kunne følge med de stigende iblandingskrav fra EU. En øremærkning vil samtidig understøtte udvikling af en dansk PtX-industri som kan medføre store erhvervsgevinster.

Green Power Denmark ser grundlæggende ikke, at støtteordningen understøtter den langsigtede grønne omstilling af indenrigsluftfarten, men derimod understøtter støtteordningen kun midlertidige og kortsigtede løsninger.

Fremtidens luftfart skal være grøn. Det er helt afgørende, hvis vi skal nå de globale klimamål. PtX-brændstoffer er den eneste reelle, skalerbare og langtidsholdbare løsning til omstilling af luftfarten. Fra 2030 begynder EU's iblandingskrav på e-SAF. Kravene er stigende og gælder alle EU's medlemslande, og Danmark har potentialet til at producere mængder langt over eget forbrug, hvorfor Danmark kan spille en central rolle i den europæiske omstilling af luftfarten. Men det kræver, at regeringen med fremtidige støtteordninger lægger de nødvendige spor til at kunne omstille både den nationale og internationale luftfart med danskproducerede PtX-brændstoffer.

PtX-industrien er under etablering i Danmark, og dedikeret støtte til industrien kan sikre afgørende økonomisk sikkerhed for PtX-projekterne. Ved at støtte danske PtX-projekter vil man derfor understøtte udvikling af en dansk industri og hermed sikre, at de erhvervseffekter, som PtX medfører, kommer Danmark og danske virksomheder til gode.

I kapitel 1, § 1, stk. 2. står, at støtteordningens formål er at:

- 1) Reducere drivhusgasudledninger fra indenrigsluftfarten
- 2) Understøtte den teknologiske udvikling af grønne drivmidler og den grønne omstilling af luftfarten

Ift. til punkt 1) har regeringen i aftalen om grøn luftfart besluttet, at dråbe-for-dråbe-princippet skal anvendes. Det princip er både fordyrende og medfører færre reduktioner af drivhusgasudledninger, end hvis princippet om massebalance var blevet valgt, som anbefalet af hele energi- og luftfartsindustrien. Dråbe-for-dråbe modellen kræver separat tankinfrastruktur til at levere det grønne brændstof direkte i tanken på det enkelte fly. Investeringerne i ny dedikeret tankinfrastruktur gør denne løsning dyrere, og der kan dermed købes mindre grønt brændstof for samme beløb. Det vil sige, at det valgte princip ikke medfører størst reduktion af drivhusgasudledninger. Derudover er det en kortsigtet løsning at investere i ny dedikeret tankinfrastruktur, da hele den danske indenrigsflyvning skal være grøn i 2030, hvorfor ny separat infrastruktur nærmest vil være redundant før det tages i brug.

Ift. til punkt 2) kommer aftalen om grøn luftfart ikke til at understøtte teknologisk udvikling af grønne drivmidler og dermed heller ikke den videre og fulde grønne omstilling af luftfarten. Den korte tid forud for levering i denne støtteordning gør, at PtX-brændstoffer ikke kan nå at spille en rolle, idet det tager mellem 3-5 år fra et udbud vindes, til at PtX-brændstoffet kan fyldes i en flytank. Det vil derfor forventeligt være en hyldevare i form af biobrændstoffer fra udlandet, der vinder støtte i udbuddet.

Biobrændstoffer er en begrænset ressource, og der er derfor behov for produktion af PtX-brændstoffer, hvis den globale luftfart skal omstilles. Ved ikke at øremærke midler fra flyafgiften til produktion af grønne PtX-brændstoffer, går vi glip af en oplagt mulighed for at løbe et PtX-eventyr i gang i Danmark – til gavn for klimaet, grønne danske arbejdspladser og værdiskabelse. I stedet fejlinvesteres der i kortsigtede biobaserede løsninger.

Kapitel 2:

Tilskudspuljen:

§ 5

At det samlede støttebeløb fra 2025-2029 opdeles i perioder og udbetales i rater over relativt kort tid og i en delmængde, understøtter på ingen måde den teknologiske udvikling af grønne PtX-brændstoffer, da beløbene og tidsperioden bliver for små og korte. Uanset om perioden mellem 2025-29 opdeles eller ej, kan PtX-branchen ikke levere grønne PtX-brændstoffer med så kort frist. Det tager mellem 3-5 år fra et udbud vindes til, at PtX-brændstoffet kan fyldes i en flytank. Trafikstyrelsen skal derfor ikke regne med, at anden periode af udbetalingsperioden bliver til køb af PtX-brændstoffer. Med så kort frist kan det ikke lade sig gøre at etablere en ny fabrik til produktion af PtX-brændstoffer – særligt ikke, når indtægten potentielt kun er sikret for en toårig periode. Producenter har behov for en støtteperiode på minimum 10 år. Generelt understøtter de korte frister ikke etablering af dansk produktion, som kunne medføre positive erhvervseffekter. De korte frister medfører derimod, at brændstofleverandørerne forventeligt er nødsaget til at importere biobrændstoffer fra udlandet.

Udover, at PtX-branchen ikke kan levere grønne brændstoffer med så kort frist, er der endnu en udfordring ift. dråbe-for-dråbeprincippet. Ifølge rapporten "*Rammevilkår for grøn luftfart*" af NIRAS for Norwegian, forventes det at tage omkring 12-24 måneder at etablere et nyt tankanlæg, hvilket betyder, at aktørerne enten skal genbruge og ombygge eksisterende tankanlæg eller allerede være begyndt med etableringen, før der er lavet en kontrakt. I skrivende stund er der under 17 måneder til december 2025.

Green Power Denmark står til rådighed for uddybninger af ovenstående høringssvar.

Med venlig hilsen

Matilde Sehested Langeland
mssl@greenpowerdenmark.dk
m: +45 22 51 65 59

Sabine Lundgaard

Fra: Caroline Fynbo Carlsson
Sendt: 23. juli 2024 11:07
Til: ts Info
Cc: Sabine Lundgaard
Emne: J.nr. 2024-189040. SV: Høring om udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart - Svarfrist d. 23. august 2024 - j.nr. TS 2024-189040

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har den 1. juli 2024 modtaget Trafikstyrelsens høring om udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen udgør sammen med Konkurrencerådet en uafhængig konkurrencemyndighed. De følgende høeringsbemærkninger afgives udelukkende som konkurrencemyndighed.

På det foreliggende grundlag har Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen ingen bemærkninger til høringen.

Med venlig hilsen

Caroline Fynbo Carlsson
Studentermedhjælper
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Direkte +45 4171 5062
E-mail cfc@kfst.dk



Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
Tlf. +45 4171 5000

*Vi arbejder for velfungerende
markeder*

Se vores [privatlivspolitik](#) og
[tilgængelighedserklæring](#) for kfst.dk.

Fra: 1 - KFST Officiel hovedpostkasse <kfst@kfst.dk>
Sendt: 1. juli 2024 11:58
Til: 1 - KFST Forkontor <Forkontor@kfst.dk>
Emne: VS: Høring om udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart - Svarfrist d. 23. august 2024 - j.nr. TS 2024-189040

Fra: Stine Søndergaard Munkshøj
Sendt: 1. juli 2024 11:57:30 (UTC+01:00) Bruxelles, København, Madrid, Paris
Til: Stine Søndergaard Munkshøj
Emne: Høring om udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart - Svarfrist d. 23. august 2024 - j.nr. TS 2024-189040

Høring om udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart

Trafikstyrelsen fremsender hermed følgende vedhæftede dokumenter med henblik på høring af parterne.

1. Høringsliste
2. Høringsbrev
3. Udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart

Venligst vær opmærksom på, at høringssvar skal være modtaget i styrelsen senest fredag d. 23. august 2024.

Med venlig hilsen/Best regards,
Stine Søndergaard Munkshøj

Trafikstyrelsen

Danish Civil Aviation and Railway Authority

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Tlf.: +45 4178 0303

e-mail: stm@tbst.dk

web: www.tbst.dk

Kommentarer til:

"Bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart" j.nr. 2024-189040

Fra: Martin Porsgaard, NISA (Nordic Initiative for Sustainable Aviation), - deltager i de afholdte dialogmøder med branchen.

Hermed udtrykkes tak for fremsendelse af høringsudkast til Bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart i medfør af akt nr. 231 af 27. juni 2024.

Idet det anerkendes, at transportstyrelsen har stået over for en speciel udfordring med udarbejdelse af forslaget, skal der samtidig udtrykkes tilfredshed med den åbne proces med inddragelse af en lang række markedsaktører.

Forslaget om en grøn indenrigsrute hilses velkommen. Målsætningen har virket som en positiv katalysator for prioriteringen af diskussionen om en fremtidig bæredygtig luftfartssektor. Det har involveret mange embedsfolk fra flere styrelser og så godt som hele den danske luftfartssektor har deltaget i processen, og i debatten, om hvordan forslaget om en grøn danske indenrigsrute kan skrues sammen.

Høringsudkastet afspejler flere af de kommentarer, der er fremkommet undervejs, hvilket bekræfter det gensidige engagement omkring udfordringen

Ideen bag en grøn rute i Danmark er inspirerende og igangsættende for mange overvejelser. Den blev fremsat for to et halvt år siden af statsministeren, – ambitionen var udvikling af danske PtX-teknologier, hvorigennem eSAF skulle fremstilles. Kort tid efter fremlæggelsen af ambitionen, meddelte Green Fuels for Danmark at man ville undersøge, om dele af den forventede produktion af grønne brændstoffer til luftfarten i 2027, kunne fremrykkes til 2025. Vi ved nu, at dette ikke kan nås, men det er fortsat væsentligt at fastholde perspektivet om PtX-teknologiudviklingen.

Beklageligvis indeholder høringsforslaget ingen mulighed for at prioritere mellem forskellige SAF produkters bæredygtighed, men baseres regulatorisk på en række EU-direktiver med godkendte definitioner af "grønne brændstoffer". Dette er i sagens natur ikke forkert, idet de følger nugældende rammer for hvilke produkter der kan godkendes. Men inden for disse er der stor forskel på hvor meget GHG-reduktion der kan opnås med de "grønne brændstoffer". Inden for rammerne af de godkendte produkter kan GHG-reduktionen variere mellem 70-100%. "Grønne brændstoffer", også benævnt SAF, er endnu stort set kun tilgængelige som HEFA-produkter baseret på brugte mad-/fritureolier fra især Kina og i mindre omfang fra Malaysia.

Da disse produkter stort set er de eneste, der endnu er tilgængelige på markedet, kan det med høringsudkastets ordlyd komme til at betyde, at pengene til betaling af merprisen for anvendelse af SAF på en dansk indenrigsrute, i stor udstrækning eksporteres til førnævnte lande. Det må bedømmes at være uheldigt af flere årsager. I flere analyser og rapporter rettes der kritisk lys på basisprodukterne, råvarerne. Danske og internationale forskere har i adskillige sammenhænge rejst begrundet tvivl om produkternes bæredygtighed samt påpeget, at det under alle omstændigheder er en meget begrænset ressource. Skal de begrænsede mængder brugt madolie fremover i stigende grad anvendes til fremstilling af SAF, må andre sektorer undvære og i stedet vende tilbage til fossilt brændstof.

Også EU har i VE -direktivet indført et loft på 1,7% for hvor meget brændstof, der må baseres på brugt madolie og dyrefedt. Med de nye regler i RefuelEU Aviation om iblanding af SAF fra 2025, vil det begrænsede udbud af SAF antages at medføre meget stor efterspørgsel og dermed prisstigninger, hvilket

yderligere kan forsinke udviklingen af bedre alternativer. Altså en række forhold der taler for, at der ikke bør presses på for at øge efterspørgslen af de for tiden tilgængelige "grønne brændstoffer". Yderligere kan forventes en negativ kommunikation i en række medier om luftfartens anvendelse af mad-/fritureolier. De ønskede effekter af at udbyde og konkurrenceudsætte en dansk grøn indenrigsrute, risikerer at udeblive og/eller blive udlagt som et tvivlsomt initiativ!

Af ovenfor nævnte grunde bør flest mulige midler bruges til at fremme transparente, bedre og mere bæredygtige "grønne brændstoffer", ikke mindst i en dansk kontekst hvor muligheden for at fremme denne udvikling kan hjælpes på vej gennem en konstruktiv anvendelse af støttemidlerne fra passagerafgifterne.

I stedet for at forsøge at konkurrenceudsætte en grøn indenrigsrute til flyselskaberne, bør der etableres et innovativt samarbejde, der fremmer udvikling og anvendelse af bæredygtige brændstoffer, der er fremtidssikrede og som luftfarten, både i Danmark og internationalt, har brug for.

En grøn indenrigsrute i Danmark bør etablere på et grundlag, der viser vejen til en mere bæredygtig luftfart, med anvendelse af en begrænset mængde SAF, der tilstræbes tilvejebragt ved anvendelse af bedst tilgængelige produkt baseret på grundlag af en dokumenteret og transparent højest muligt GHG reduktionspotentialer. Dette kan fremskyndes og etableres gennem et udbud eller som led i en innovativ udviklingsproces i første omgang målrettet en mindre danske indenrigsrute.

Modsat tildelingskriterierne i bekendtgørelses-udkastets §7 vil det kunne resultere i en væsentlig mindre udgift til det "grønne brændstof" og dermed muliggøre, at der kan anvendes et større bidrag til udvikling og anvendelse af et langsigtet bæredygtigt SAF-produkt.

Kan dette ikke indpasses i den foreslåede bekendtgørelse om støttemidler gennem konkurrenceudsættelse, bør i stedet vurderes hvilke andre muligheder, der kan tages i anvendelse. Her kan nævnes tre mulige alternative forslag til udmøntning og anvendelse af støttemidler:

- **Allerede etableret fond**, f.eks. Innovationsfonden, (MissionGreenFuels) eller ny fond etableret til formålet
- **Innovativt udviklingsprojekt**. EU's statsstøtteregler kan fraviges med mulighed for at yde støtte til bestemte former for projekter uden forudgående anmeldelse til EU-Kommissionen, kan f.eks være støtte til udvikling, innovation og til klima- og miljøformål.
- **Service of General Economic Interest**. SAF-udvikling, anvendelse og bæredygtigheden heri, bør kunne defineres som værende i offentlighedens interesse.

Også perspektivet med en mulig anvendelse af 100% SAF gør det relevant at planlægge en udviklingsproces, der optimalt kan håndtere den nye situation. Der vil fortsat i lang tid fremover være begrænset adgang til "grønne brændstoffer" og anvendelse af 100% SAF vil yderligere skærpe efterspørgslen. 100% SAF vil muligvis være godkendt af ASTM inden udgangen af 2025. De mængder der i de kommende 2-3 år vil kunne skaffes, bør tages i anvendelse på en konstruktiv måde og uden for store ekstraomkostninger til segregeret påfyldning og nye tankanlæg. Det vil være lettere at implementere 100% SAF på ruter hvor et flyselskab har, eller let kan etablere, egne brændstoftanke, og hvor trafikken er begrænset. Sammen med en allokering af flest mulige midler til nye avancerede SAF-produkter, kan introduktion af 100% SAF i dansk indenrigs blive en relevant og innovativ udviklingsopgave.

For at fastholde grøn rute-ambitionen, - se efterfølgende opsummering:

Grøn indenrigsrute bør ikke defineres af antal flyvninger eller en vægtningsmodel med mest beregnet reduktion for pengene, men i stedet ses som en opstart på en udviklingsproces manifesteret gennem en eller to ruter med lave frekvenser:
SAF på f. eks to ruter CPH/Rønne og CPH/Sønderborg: 60-70 mil kr. - Til Grøn rute er der afsat ca. 165 mil kr om året. Dvs. +100 mil kr kan årligt bringes i spil til udvikling/anvendelse af SAF/eSAF i Danmark. Med bare en af ruterne vil det være omkring 135-140 mil kr årligt.
Muligvis kan der ultimo 2025 skaffes en begrænset mængde SAF fra et europæisk land. Under alle omstændigheder reduceres import af SAF baseret på især kinesisk madolie
<u>Fordel 1:</u> Omkostningerne reduceres væsentligt – kan frigøre/akkumulere midler til udvikl/investeringer i SAF eller eSAF
<u>Fordel 2:</u> Forsøges tilrettelagt som en konkurrenceneutral aftale mellem relevante aktører (muligvis som: Innovationspartnerskab/markedsdialog/udbud/evt. SGEI eller en fond)
<u>Fordel 3:</u> Massiv kritik af mad-/fritureolier fra Asien undgås
<u>Fordel 4:</u> Udvidet samarbejde i hele værdikæden, producenter, branchen, myndigheder og eksperter med henblik på en naviger-bar og fremadrettet udviklingsplan for bæredygtig luftfart. På sigt evt. i en bredere kontekst, eksempelvis med nordiske aktører.

Det må antages at ovenstående ændringer til høringsforslaget forudsætter en godkendelse af aftalekredsen, hvilket kan gøres med henvisning til, at de planlagte støttemidler vil kunne anvendes bedre, både økonomisk og bæredygtigt, ved at satse på langsigtede løsninger i Danmark frem for at presse mere madolie-SAF ud af et marked, der vanskeligt kan levere tilstrækkelig bæredygtige produkter.

Jeg står naturligvis til rådighed for eventuelle spørgsmål og uddybning af fremsendte kommentarer.

Bedste hilsner

Martin Porsgaard

Sabine Lundgaard

Fra: Lasse Rungholm <lr@seaplanes.dk>
Sendt: 9. juli 2024 20:37
Til: ts Info
Cc: Sabine Lundgaard; Ole dupont Christiansen
Emne: FW: Høringssvar - Grøn Indenrigsflyvning - j.nr. 2024-189040.

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

Tak for tilsendte.

Hermed høringssvar fra NORDIC Seaplanes.

I forhold til:

Tildelingskriterier

§ 7. Støtten tildeles på baggrund af følgende tildelingskriterier:

- 1) Laveste støttebeløb per reduceret ton CO2 (vægt: 70 procent)
- 2) Største mængde reduceret ton CO2 (vægt: 20 procent)
- 3) Højeste antal grønne flyvninger (vægt: 10 procent)

Vi foreslår, at der tildeles point ikke kun i forhold til største mængde reduceret CO2 (2) og det højeste antal grønne flyvninger (3) men i stedet for i forhold til **de største** andele af reduceret mængde CO2 og højeste antal grønne flyvninger set i forhold til andre flyvninger på en operatørrute udført af den samme operatør.

Vi flyver ca. 1.100 flyvninger totalt om året på ruten og bruger omkring 250 tons brændstof på det. Det kan måske lykkes med at flyve dem alle sammen, en andel på 100%, på 100% SAF, altså en helt grøn rute, men det er jo uanset små tal totalt set i forhold til f.eks SAS på Aalborg-København, som kan nøjes med at flyve hver tredje eller fjerde ben som en grøn flyvning og stadig vinde udbuddet baseret på total mængder, selvom det reelle indhold i tanken på flyet på enhver flyvning er 49% SAF eller mindre.

De kan således lande med tilstrækkeligt sort eller blandet fuel i tanken til, at påfyldning af 100% SAF for det efterfølgende enkelte ben, stadig ender med 49% eller derunder i tankene. Det medfører en alvorlig risiko for at blive beskyldt for greenwashing for statens penge! Der er jo ikke tale om en grøn rute, hvis f.eks der kun flyves hvert tredje ben som grønt.

Derfor vil det være rimeligt at tildele point efter forholdet mellem grønne flyvninger og det totale antal flyvninger.

Altså:

Tildelingskriterier

§ 7. Støtten tildeles på baggrund af følgende tildelingskriterier:

- 1) Laveste støttebeløb per reduceret ton CO2 (vægt: 70 procent)
- 2) Største mængde reduceret ton **CO2 i forhold til den størst mulige reduktion på en operatørrute** (vægt: 20 procent)
- 3) Højeste antal grønne flyvninger **i forhold til det samlede antal flyvninger på en operatørrute** (vægt: 10 procent)

Ad 2. Reduceres der 5000 tons ud af 15.000 mulige tons er resultatet 33%
Reduceres der 250 tons ud af 250 mulige tons er resultat 100%.

Ad 3. Flyves der 1000 grønne flyvninger ud af 3000 fløjne flyvninger total er resultatet 33%
Flyves der 1100 grønne flyvninger ud af 1100 fløjne flyvninger totalt er resultatet 100%.

Med venlig hilsen / Best regards

NORDIC Seaplanes A/S / NORDIC Seaplanes Invest ApS / NORDIC Sky Ltd.

Captain Lasse Rungholm, LL.M. Master at Law
Flight Operations Manager / CRI / Director

lr@seaplanes.dk

+45 20 93 86 33

Østhavnsvej 48

8000 Aarhus C

www.seaplanes.dk

fly@seaplanes.dk

+45 70 20 00 60

Trafikstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Att.: info@trafikstyrelsen.dk
Kopi til salu@trafikstyrelsen.dk

Bemærkninger til udkast om Bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart j.nr. 2024-189040

Indledende bemærkninger

Som det næststørste kommercielle luftfartsselskab i Danmark bakker Norwegian op om Danmarks klimamålsætninger og ambitionen om en mere bæredygtig luftfart – herunder en ”grøn” indenrigsrute. Norwegian ønsker generelt at anerkende regeringen og støttepartierne i aftalen om grøn luftfart i Danmark for de høje ambitioner, ansvarstagen og støtten til omstillingen af luftfarten.

Norwegian har både ønske og ambition om at byde ind på ruten. Vi ser dog en række udfordringer, i dette udkast, som kan spænde ben for den ambition:

1. **Det er en altafgørende forudsætning, at det er både teknisk- og sikkerhedsmæssigt forsvarligt.** I udkastet beskrives der i rammen for ordningen, at fly, der skal flyve den grønne indenrigsrute, fysisk skal flyve på grønne drivmidler, herefter omtalt SAF (Sustainable Aviation Fuel) tilsvarende energibehovet på indenrigsruten – herefter benævnt dråbe-for-dråbe-modellen. Der forelægger per dags dato fortsat ikke en godkendelse til at flyve på 100 procent SAF. Dette kræver en ASTM-godkendelse, og indtil den er på plads, er det kun lovligt og sikkerhedsmæssigt forsvarligt at iblande op til 50 procent SAF i flybrændstof. Tidshorizonten for en ASTM-godkendelse er fortsat ukendt.
2. **Norwegian mener fortsat, at et massebalanceprincip er mere effektivt – også selvom 100 procent SAF bliver godkendt i tide.** Hvis ruten skal flyves på 100 procent SAF og følge dråbe-for-dråbe-modellen, vil det kræve særskilte brændstofanlæg – mobile eller permanente – som man i øvrigt ikke har gavn af på lang sigt i takt med, at teknologien udvikler sig. Dette er ikke nødvendigt med et massebalanceprincip, hvilket betyder, at det er langt mere omkostningseffektivt, og man dermed kan købe mere SAF for pengene og ultimativt reducere en markant større mængde CO₂. Derudover kan forsyningskæden ikke etableres førend en ASTM-godkendelse forelægger.

3. **Flyelskaber kan ikke dedikere et fly til ruten.** Hvis dråbe-for-dråbe-modellen fastholdes, betyder det i praksis, at flyelskabet skal dedikere et fly til ruten, der dermed ikke kan indgå i den samlede flåde. Dette er en væsentlig begrænsning, som er så omkostningstungt, at det ikke kan betale sig at byde på ruten. Muligheden for allokering af de enkelte fly, er altafgørende for omkostningseffektiviteten såvel som håndtering af eventuelle forsinkelser grundet vejr- eller sikkerhedsforanstaltninger. Det vil dermed også koste samfundet flere penge.
4. **Indenrigsruten kan ikke markedsføres som grøn.** Uanset om ruten baseres på dråbe-for-dråbe-modellen eller massebalanceprincippet, bør den ikke betegnes som en "grøn" indenrigsrute, og flyelskaberne kan ikke markedsføre den som grøn. Flere flyelskaber er kommet i klemme ved brugen af "grøn" eller "bæredygtig" i forbindelse med deres markedsføring og kommunikation vedr. både iblanding og flyvninger på 100 procent SAF. SAF er for nuværende ikke 100 procent grønt, og det er derfor vildledende at betegne ruten som grøn uanset model.

Definitioner (§ 4 stk. 2) og rammerne for ordningen

Sikkerhed er den vigtigste grundsten i luftfart. Brændstoffer anvendt i den civile luftfart er omfattet af en lang række sikkerhedskrav og godkendelsesprocedurer, som man aldrig kan gå på kompromis med. Alt flybrændstof kræver derfor en ASTM-godkendelse, som for nuværende ikke eksisterer for 100 procent SAF. Godkendelsen er igangsat, men da denne kræver både en teknisk godkendelsesproces og en langvarig fysisk testproces samt etableringstid for produktionen af brændstoffet i større skala, må en lang behandlingstid forventes, og tidshorizonten er fortsat ukendt.

Dertil skal lægges, at danske lufthavne som udgangspunkt forsynes med brændstof gennem ét samlet tankanlæg uden dedikerede rør til indenrigsluftfart. Ved den ramme for støtteordningen, som regeringen og støttepartierne forslås, som beskrevet i Høringsbrevet og i § 4 stk. 2, benævnt som dråbe-for-dråbe-modellen, vil det kræve etablering af ny infrastruktur, da det i princippet vil være nødvendigt med en selvstændig forsyning af SAF dedikeret til indenrigsruter. Det vurderes derfor, at følgende infrastruktur skal oprettes for at imødekomme dråbe-for-dråbe-modellen:

- Separate tanke til SAF i hver lufthavn på den valgt indenrigsrute. Dette vurderes at tage 1-2 år at bygge
- Skibe, der alene transporterer SAF mellem produktionssted og tankanlæg
- Tankbiler, der udelukkende anvendes til transport af SAF mellem tankanlæg og tank i lufthavn på den valgte indenrigsrute og derefter mellem tank i lufthavn og fly

Sidst men ikke mindst, begrænser dråbe-for-dråbe-modellen flyselskabernes fleksibilitet i forhold til anvendelse af fly, fordi flyet på indenrigsruten med dråbe-for-dråbe-modellen skal tankes med fossilfrie brændstoffer svarende til forbruget på den valgt indenrigsrute. Det betyder i praksis, at flyselskaberne skal dedikere et fly til indenrigsruten, som således ikke kan indgå i den samlede flåde. Dette er en væsentlig begrænsning, som er så omkostningstungt, at det ikke kan betale sig at byde på ruten, da muligheden for allokering af de enkelte fly, er altafgørende for omkostningseffektiviteten såvel som håndtering af eventuelle forsinkelser grundet vejr- eller sikkerhedsforanstaltninger.

Disse forhold sammenholdt, er det vanskeligt at se, at en "grøn" indenrigsrute er realiserbar inden udgangen af 2026 inden for de nuværende forslåede rammer med en dråbe-for-dråbe-model.

Forslag om alternativ model baseret på massebalanceprincip

På baggrund af de tekniske, praktiske, udbuds- og forretningsmæssige udfordringer, der lige nu er forbundet med etableringen af en "grøn" indenrigsrute under dråbe-for-dråbe-modellen, opfordrer Norwegian til at man for perioden 2025-2027 baserer støtteordningen for grøn indenrigsluftfart på massebalanceprincippet. Med massebalanceprincippet iblandes SAF i flybrændstoffet i den eksisterende infrastruktur, som vil stimulere anvendelsen af SAF i dansk indenrigsluftfart, og skabe grobund for en glidende overgang til mere fossilfrit flybrændstof i dansk luftfart generelt, i takt med udviklingen.

Ved massebalanceprincippet indkøber flyselskaberne årligt den mængde SAF, der skal benyttes på indenrigsruten, som tilføres brændstofs-systemerne i de lufthavne, som benyttes, hvor det på grund af dets godkendelser indgår på lige fod med det fossile flybrændstof i de eksisterende tanke. Derved sikrer man, at den givne SAF-mængde er tanket af flyselskaberne i de pågældende lufthavne, og SAF'en således har fortrængt tilsvarende mængde fossilt flybrændstof. Den indkøbte mængde SAF dokumenteres ved certifikater eller gennem EU's unionsdatabase. Denne model betyder, at det iblandede SAF anvendes på både fly, der betjener ind- og udenrigsruter.

Norwegian har i samarbejde med NIRAS udarbejdet en rapport vedrørende rammevilkår for grøn luftfart i Danmark, som udkom i juni 2024. I rapporten påpeges det, at man med massebalanceprincippet samlet set kan indkøbe mere SAF for de midler, der er afsat til ruten i 2025-2026, da man undgår omkostninger til redundant brændstofinfrastruktur, og transaktionsomkostninger, som flyselskaberne forventes at opleve ved dråbe-for-dråbe-modellen.

Beregningerne i rapporten viser desuden, at dråbe-for-dråbe-modellen vil kunne erstatte fossile brændstoffer med op til 7.200 ton SAF, svarende til ca. 50 procent af estimerede forbrug på indenrigsruten København-Aalborg og omkring 35 procent af det samlede estimerede brændstofforbrug i dansk indenrigsluftfart. Tilsvarende viser beregninger, at brugen af massebalanceprincippet, kan erstatte fossile brændstoffer med op til 9.300 ton SAF, svarende til ca. 65 procent af det estimerede forbrug mellem København-Aalborg og knap 50 procent af det samlede estimerede brændstofforbrug i dansk indenrigsluftfart¹.

For dråbe-for-dråbe-modellen viser beregningerne, afhængigt af, hvilken rute, der vinder udbuddet, at det vil give en omkostning på 1,8-6,9 DKK/passagerkilometer og en samlet omkostning svarende til 18-166 mio. DKK. Klimagevinsten i form af den forventede årlige reduktion i udledningen af CO₂ er tilsvarende 700-22.600 ton CO₂, hvilket giver en omkostning for staten på 7-25.500 DKK/ton sparet CO₂.

For massebalanceprincippet viser beregningerne tilsvarende en estimerede omkostning på 1,4-1,5 DKK/passagerkilometer og en samlet omkostning svarende til 4-166 mio. DKK. Den årlige CO₂-besparelse ved at anvende SAF som i massebalanceprincippet er beregnet til 700-29.400 ton CO₂, med en omkostning for staten på omkring 5.700 DKK/ton sparet CO₂. I eksempelberegningen for massebalanceprincippet indregnes i øvrigt ingen faste investeringsomkostninger, og derfor vil marginalomkostningen for de erstattede fossile brændstoffer være konstant og svare til statens omkostninger pr. sparet ton/CO₂.²

Omkostninger forbundet med de to modeller

Af klimaloven fremgår blandt andet, at "Indfrielsen af Danmarks klimamål skal ske så omkostningseffektivt som muligt under hensyntagen til både den langsigtede grønne omstilling, bæredygtig erhvervsudvikling og dansk konkurrencekraft, sunde offentlige finanser og beskæftigelse, samt at dansk erhvervsliv skal udvikles og ikke afvikles."

Skal disse principper efterleves bør omkostningseffektiviteten i de to modeller vægtes højt i bekendtgørelsen og rammen for støtteordningen til grøn indenrigsluftfart. Ifølge Norwegian og NIRAS' rapport Rammevilkår for grøn luftfart, er massebalanceprincippet markant mere omkostningseffektivt end dråbe-for-dråbe-modellen.

Både de praktiske og administrative omkostninger til dråbe-til-dråbe-modellen forventes at overstige omkostningerne for en model baseret på massebalanceprincippet. Flyselskabernes bud efter dråbe-til-dråbe-modellen skal tage højde for meromkostningerne til etablering af infrastruktur (tanke, lastbiler mm.) og tilpasning af andre flyruter for at sikre anvendelse af 100 pct. SAF på den rute,

¹ Rammevilkår for grøn luftfart, Notat, Norwegian og NIRAS, 11. Juni 2024

² Rammevilkår for grøn luftfart, Notat, Norwegian og NIRAS, 11. Juni 2024

der bydes på. Disse meromkostninger vil ikke være til stede, når der bydes efter massebalanceprincippet.

Den administrative byrde ved et udbud baseret på massebalanceprincippet forventes dertil at blive væsentligt lavere for flyselskaberne, da der ikke skal tages hensyn til de nævnte meromkostninger, der er gældende for dråbe-til-dråbe-modellen. Dertil kommer, at et udbud baseret på massebalanceprincippet vil kunne opsættes i en form, så dokumentationen for kravopfyldelse følger de samme principper, som er gældende for EU's iblandingskrav.

For staten vil der gennemgående være ensartede administrative omkostninger forbundet med de to modeller. Dog vil der være forbundet meromkostning i forbindelse med dråbe-til-dråbe-modellen, da det vil skulle kontrolleres, at SAF påfyldes de dedikerede fly til ruten. Der vil derfor være en række meromkostninger forbundet med dråbe-til-dråbe-modellen, der begrænser omkostningseffektiviteten i forhold til en model baseret på et massebalanceprincip³.

Derudover bør det vægtes højt, at en ordning for grøn indenrigsluftfart baseret på massebalanceprincippet er realiserbar inden for den angivet tidsramme – sandsynligvis før.

Opmærksomhed vedr. brugen af betegnelsen "grøn" indenrigsrute

Uanset valg af henholdsvis dråbe-for-dråbe-modellen eller modellen baseret på massebalanceprincippet, henstiller Norwegian til, at indenrigsruten ikke betegnes, og dermed ikke skal markedsføres, som en "grøn" indenrigsrute. Flere flyselskaber er kommet i problemer ved brugen af "grøn" eller "bæredygtig" i forbindelse med deres markedsføring og kommunikation vedr. både iblanding og flyvninger på 100 procent SAF.

Senest har det britiske reklamenævn ASA forbudt flyselskabet Virgin Atlantic at bruge udtrykket "100 procent Sustainable Aviation Fuel" i deres markedsføring af deres testflyvning gennemført på 100 procent SAF i november 2023⁴. Begrundet med, at formuleringen kan lede forbrugerne til at tro, at SAF er 100 procent bæredygtigt og ikke giver nogen negative klimaeffekter. Derudover har EU-kommissionen i april 2024 påpeget en række påstande fra flyselskaber om grøn eller bæredygtige flyvninger, som kan være misvisende, og i sidste ende være i strid med EU's direktiv om urimelig handelspraksis.

Indholdet i SAF kan for nuværende ikke betegnes som 100 procent grønt – så uanset om, man vælger at bibeholde dråbe-for-dråbe-modellen, og en ASTM-godkendelse af

³ Rammevilkår for grøn luftfart, Notat, Norwegian og NIRAS, 11. Juni 2024

⁴ Reklamenævn forbyder flyselskabs grønne brændstofreklame, MobilityWatch, 8. august 2024

flyvning på 100 procent SAF bliver en realitet inden for tidsfristen, bør indenrigsrute ikke betegnes som "grøn", og flyselskaberne vil ikke kunne markedsføre den således. Dette kan i sidste ende ligeledes være i strid med EU's direktiv om urimelig handelspraksis – og vil formentlig være i strid med markedsføringslovgivningen.

Norwegian står naturligvis til rådighed for uddybning og videre drøftelse.

Med venlig hilsen

Anders Fagernæs
Bæredygtighedschef, Norwegian Air Shuttle

Sara Westphal Emborg Neergaard
Public Affairs- og kommunikationschef, Norwegian Air Shuttle Danmark



Trafikstyrelsen

Telefon +4532323031
Telefax
Mobil
E-mail lars-
w.andersen@sas.dk

CPHAZ/LWA

22. august 2024

Bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart

SAS henviser til Trafikstyrelsens høringsbrev af 1. juli 2024 vedrørende udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart.

SAS støtter fuldt ud etableringen af en grøn indenrigsrute. Det vil på en håndgribelig og synlig måde demonstrere, at det er muligt at gøre flytransport bæredygtig. Henset til de væsentlige meromkostninger, som etableringen af grøn indenrigsluftfart vil medføre, og hvis indenrigsluftfarten tilnærmelsesvis skal opretholdes på sit nuværende niveau, anser SAS, at en støtteordning, der som foreslået udligner meromkostningerne, er nødvendig.

Danmark har særlige forudsætninger for produktion af visse typer af bæredygtigt brændstof, herunder ikke mindst elektrobrændstof. På trods af krav om iblanding af elektrobrændstof i 2030 i kraft af Refuel EU Aviation, er risiciene ved investeringer tilsyneladende så store, at der ikke nogetsteds – heller ikke i Danmark – synes at være truffet endelige beslutninger om investeringer i produktionsfaciliteter. Selv om ordningen om støtte til en grøn indenrigsrute ikke i sig selv bidrager hertil, er det SAS' forhåbning, at den øgede fokus, den næste udbudsrunde (2028-2029) og den yderligere udmøntning af proventet fra passagerafgiften kan medvirke til, at der etableres en produktion af bæredygtigt brændstof i Danmark. Det vil være gavnligt for dansk luftfart, danske arbejdspladser, eksportmuligheder og den danske forsyningsikkerhed.

Der er nogle udfordringer, som gør den i udkastet til bekendtgørelse indeholdte støtteordning delvist urealiserbar, ineffektiv, dyr og risikerer at forværre betjeningen af indenrigsruterne.

Det skal fremhæves, at det, som det vil være bekendt, ikke er muligt at tanke 100% bæredygtigt brændstof (Sustainable Aviation Fuel - SAF), da det ikke er certificeret til brug i kommerciel luftfart. Det er muligt, at det vil ske i 2025, men det er usikkert og vil næppe være på plads på tidspunktet for udbuddet af ruten.

- *Såfremt man således vælger en anden model end anvendelse af 100% SAF, anbefales det, at denne reflekterer, hvad der i dag er tilgængeligt på markedet.*

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, Registration No. 35421041
Postboks 150, DK-2770 Kastrup, Denmark, Telephone +45 32 32 00 00
Visit: Amager Strandvej 392, 2770 Kastrup, Denmark
www.sas.dk

Den foreslåede model om separat tankning af SAF for indenrigsflyvninger (dråbe-til-dråbe) udgør en fravigelse af det almindeligt anerkendte princip om massebalance. Det betyder et unødvendigt fordyret og forringet indenrigsprodukt og mindre klima for pengene. Ved brug af massebalance vil der kunne iblandes SAF svarende til indenrigsforbruget i eksisterende brændstof- og lufthavnsinfrastruktur, hvorved fordyrende og forringende konsekvenser undgås

- *SAS anbefaler, at det overvejes at anvende princippet om massebalance i stedet for separat tankning.*

Kriterie 2 for udbuddet - mest mulig CO₂-reduktion – synes at have en række fordyrende og uhensigtsmæssige konsekvenser.

- *SAS anbefaler, at kriterie 2 udgår, og at vægtningen overgår til kriterie 3.*

Kriterie 3 stiller kun krav om et minimum antal afgang for den udbudte rute, hvilket ikke tager højde for det produkt, som i dag efterspørges og udbydes på indenrigs.

- *SAS anbefaler, at kriterie 3 suppleres med krav, som sikrer, at den nuværende betjening af indenrigsruterne kan opretholdes.*

Endelig er det vigtigt at fremhæve, at eventuelle midler fra puljen til den grønne indenrigsrute, som ikke anvendes, bør kunne overføres til efterfølgende år og anvendes til andre formål til omstilling af dansk luftfart.

I praksis kan der kun iblandes op til 40% SAF (§ 4, nr. 2)

Påfyldning af 100% bæredygtigt brændstof (SAF) kan ikke lade sig gøre i dag, da det ikke er certificeret til brug i kommerciel flyvning. Det vil formentlig tidligst ske i 2025 og efter al sandsynlighed ikke være sket på tidspunktet for udbuddet af den grønne indenrigsrute. Flybrændstof er i dag certificeret til påfyldning med 50% iblanding af SAF i konventionelt brændstof. I praksis er det imidlertid vanskeligt at tilgå SAF med højere iblanding end 40%, da det vil udfordre det eksisterende minimumskrav til aromatindhold i flybrændstof. Det udbydes således ikke på markedet. I dag leveres brændstof med maksimalt 35% SAF-iblanding. En iblanding med mere end 40% vil være praktisk vanskeligt og medføre ekstraomkostninger til kvalitetskontrol.

Bestemmelsen i bekendtgørelsens § 4, nr. 2, hvorefter der ikke også må påfyldes konventionelt brændstof, må anses at udelukke en blanding mellem konventionelt og bæredygtigt brændstof som beskrevet ovenfor. Dette umuliggør en gennemførelse af grønne flyvninger, så længe anvendelsen af 100% SAF ikke er certificeret.

Såfremt man således vælger en anden model end anvendelse af 100% SAF, anbefales det, at denne reflekterer, hvad der i dag er tilgængeligt på markedet.

Et krav om separat påfyldning medfører omkostninger til investeringer og ineffektivitet (§ 4, nr. 2)

Bestemmelsen i § 4, nr. 2 indebærer et krav om separat påfyldning af SAF forud for hver indenrigsafgang.

SAS flyver i dag indenrigs mellem CPH og hhv. Aarhus og Aalborg. Trafikprogrammet er søgt tilpasset efterspørgslen på dagen, ugen, sæsonen og året, hvor efterspørgslen varierer kraftigt. For at efterkomme efterspørgslen optimalt og tilbyde flyforbindelser også på tidspunkter, hvor efterspørgslen er mindre, flyver SAS med flytyper af forskellig størrelse. For at optimere udnyttelsen af flyene betjener de også udenrigsruter i SAS' netværk i København.

Det er altså ikke muligt at dedikere flyene til SAS' indenrigsproduktion, da det vil betyde en lav udnyttelsesgrad af flyene og dermed en betydelig omkostningsforhøjelse for betjeningen af indenrigsmarkedet. Da det ikke er forsvarligt forretningsmæssigt eller ud fra en kundebetragtning at dedikere flyene, vil det for SAS være nødvendigt at tanke SAF i CPH ved flyvninger fra CPH til indenrigsdestinationerne. Afhængigt af prisen kan SAS enten vælge at returtanke i CPH eller at tanke i indenrigslufthavnene på returflyvningen.

I de fleste indenrigslufthavne uden for København sker påfyldning af brændstof i dag med tankvogn til flyvinge. Kravet om separat påfyldning vil således betyde, at der som minimum skal investeres i ekstra tankvognskapacitet, da det fortsat skal være muligt også at tanke konventionelt brændstof.

Den eksisterende brændstofinfrastruktur i CPH adskiller sig herfra. Den er enstregen – dvs., at der kun er et fremføringssystem for brændstof til lufthavnen og derfra til flyvinge. Brændstoffet indskibes til tanke på Prøvestenen på Amager, hvorfra der går en underjordisk rørledning til mindre tanke i lufthavnen. Herfra fordeles brændstoffet via et hydrantsystem til standpladserne, hvor det ved hjælp af såkaldte mobile dispensers (køretøjer) suges op til levering i flyvinge forud for flyets afgang.

Kravet om separat påfyldning vil derfor for CPHs vedkommende indebære, at der skal etableres en brændstofinfrastruktur i tillæg til den eksisterende. Det medfører etablering af en eller flere separate tanke til SAF på Prøvestenen, transport herfra med tankvogn ad Amager Strandvej til lagring i to separate tanke i lufthavnen og leverance til flyvinge herfra med tankvogn.

Det er brændstofleverandørerne, der ejer tankene på Prøvestenen. Dersom kun en leverandør af brændstof etablerer tanke til SAF, vil denne opnå monopol på levering af SAF til indenrigs, hvilket typisk medfører en højere pris end i et konkurrenceudsat marked. Det kan betyde, at det kan være billigere at importere SAF med tankvogn fra Sverige (Gävle), hvor SAF allerede i dag leveres til en væsentligt lavere pris end i CPH.

Kravet om separat påfyldning medfører alt i alt en række u hensigtsmæssige og fordyrende forhold, som man skal være opmærksom på, hvis man fastholder princippet om dråbe til dråbe.

SAS vil derfor anbefale, at det overvejes at anvende princippet om massebalance i stedet for separat tankning. Herved vil eksisterende brændstofinfrastruktur kunne anvendes.

Betjeningen af indenrigspassagererne i CPH vil blive forringet (§ 4, nr. 2)

Som nævnt indebærer kravet i § 4, nr. 2, at der skal ske separat påfyldning af SAF med tankvogn på standpladsen.

Af hensyn til gældende sikkerhedsregler vil kun et fåtal bygningsbetjente (terminalnære) standpladser i CPH kunne anvendes for tankning med tankvogn. De er alle fjernt beliggende med længere gangafstand end dem, der anvendes i dag. Hvis disse standpladser skal anvendes til grøn indenrigs, vil det skabe mindre fleksibilitet i udnyttelsen af standpladserne. Fjernstandpladser, som indebærer at køre passagererne med bus fra terminal til standplads, kan alle håndtere tankvogn. Da kapaciteten af bygningsbetjente standpladser i lufthavnen i forvejen er begrænset, må det forventes, at fly, der skal tanke SAF i CPH, i udstrakt grad bliver henvist til fjernstandpladser.

Det vil udgøre en forringelse af indenrigsproduktet, hvor passagererne på korte ruter vægter et hurtigt og effektivt lufthavnsprodukt højt. Ligeledes kan det være en konkurrencefordel for flyselskaber, som kan returtanke i andre indenrigslufthavne og dermed opretholde det nuværende produkt med fly på bygningsbetjente standpladser.

SAS vil derfor anbefale, at det overvejes at anvende princippet om massebalance i stedet for separat tankning. Herved vil eksisterende lufthavnsinfrastruktur kunne anvendes og nuværende serviceniveau opretholdes.

Kriterie om reduktion belønner de mindst brændstofeffektive fly og den dyreste løsning (§ 7, stk. 1)

§ 7, stk. 1 opstiller tre kriterier for tildeling af støtte.

Det første kriterie er, at støtten tildeles på baggrund af det laveste støttebeløb per reduceret ton CO₂. Her vil det være afgørende, hvilken pris eksempelvis per ton et luftfartsselskab kan indkøbe SAF til. Det kan afhænge af, hvorfra det leveres, og i hvilken lufthavn det leveres. Dertil kommer, at et luftfartsselskab kan vælge at absorbere en del af prispræmien for SAF for derved at reducere støttebeløbet. Kriteriet vægter 70%, og hovedfokus er dermed, at støtten fra statskassen skal være mindst mulig.

Det andet kriterie belønner den største mængde reduceret CO₂, som vægter 20%. Reduktionen af CO₂ hænger sammen med mængden af SAF. Jo mere SAF der anvendes, jo større er reduktionen. Her er der tale om, at man tilgodeser den størst mulige anvendelse af SAF, som selvsagt også vil være det dyreste. Kriterie 2 trækker altså i modsat retning af kriterie 1.

Den største reduktion fås ved at flyve med de mindst brændstofeffektive fly, da de skal bruge en større mængde SAF for at flyve grønt. Selskaber, som har investeret i og byder ind med moderne, brændstofeffektive fly vil omvendt have dårligere forudsætninger, da behovet for SAF for at flyve grønt er mindre, hvorved reduktionen af CO₂ også bliver mindre. Flyselskaber kan derfor have et incitament til at indsætte og eventuelt flytte fra andre geografiske ruteområder de dårligst præsterende fly til dansk indenrigs for herved at øge den samlede reduktion af CO₂.

Tilsyneladende genberegnes støttebeløbet efter afgivelse af tilbud kun ved udsving i prisen på SAF, jfr. § 20 i udkastet. Der synes ikke at være taget højde for, at luftfartsselskabet efter at have vundet et udbud eventuelt indsætter mere brændstofeffektive fly og dermed har behov for en mindre mængde SAF. Der kan altså spekuleres i at afgive bud med mindre brændstofeffektive fly, blive belønnet herfor i henhold til kriterie 2 og efterfølgende indsætte mere brændstofeffektive fly med mindre behov for SAF og opretholde det samme støttebeløb.

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, Registration No. 35421041
Postboks 150, DK-2770 Kastrup, Denmark, Telephone +45 32 32 00 00
Visit: Amager Strandvej 392, 2770 Kastrup, Denmark
www.sas.dk

Omvendt hvis man reducerer støttebeløbet efter behovet af mængden af SAF, vil man fastholde anvendelsen af de mindst brændstofeffektive fly på dansk indenrigs, da ineffektiviteten belønnes gennem støtten.

Ligeledes synes der ikke at være taget højde for, hvis det vindende selskab ønsker at øge beflyvningen af indenrigsruten, da støtten til anvendelse af SAF ikke vil blive reguleret i takt med behovet for mere brændstof. Skulle det vindende selskab alligevel vælge at indsætte øget kapacitet uden anvendelse af SAF, vil der ikke længere være tale om en grøn indenrigsrute.

Kriterie 2, jfr. § 7, stk. 1, nr. 2, belønner indsættelse af de mest brændstofforbrugende fly på dansk indenrigs, fordyrer støtten og modarbejder dermed kriterie 1, fastholder kapaciteten samt inviterer i hvert fald i teorien til at spekulere i, hvilke fly der indgår i tilbuddet. I øvrigt er det vanskeligt at se, hvilket formål kriteriet skal tjene.

Alt i alt er konsekvenserne af kriterie 2 af en sådan karakter, at SAS anbefaler, at det udgår. I så fald bør vægtningen overføres til det nuværende kriterie 3, jfr. § 7, stk. 1 nr. 3 og nedenfor.

Betjeningen af indenrigsruterne risikerer at blive forringet

Passagererne på indenrigsruterne udgøres dels af lokalt rejsende, der udelukkende flyver mellem landsdelene, dels passagerer, som skal videre ud i verden typisk via CPH (transferpassagerer). Som eksempel kan nævnes, at op mod 70% af SAS' passagerer på ruten Aarhus-CPH udgøres af transferpassagerer. Der opstilles ikke kriterier i udbuddet, der sikrer, at begge typer passagerer bliver betjent.

Det bemærkes, at flyselskaber i deres ruteregnskaber typisk stiller krav om højere økonomisk bidrag i kapacitetsdimensionerende perioder, hvilket typisk er i højsæson, om morgenen og de sene eftermiddagsafgange. Udbuddet stiller ikke krav om, at der skal flyves på tidspunkter, hvor efterspørgslen og dermed kravet til flyselskabets kapacitet er størst. Bud, som ikke inkluderer perioder med stor efterspørgsel og dimensionerende kapacitet, kan altså være billigere, da det her er muligt i højere grad at absorbere omkostningerne til SAF.

Samlet set kan de manglende kommercielle krav betyde, at der udbydes et mindre attraktivt produkt end i dag. Det kan indebære, at de lokalt rejsende vælger andre mere klimabelastende transportformer, og at transferpassagerer vil søge udenom CPH med flyselskaber, som flyver uden SAF fra eksempelvis Jylland via andre europæiske lufthavne. Det vil være konkurrenceforvridende i forhold til flyvninger via CPH og udgøre CO₂-lækage.

SAS anbefaler derfor, at kriterie 3 suppleres med yderligere kommercielle krav til betjeningen, som reflekterer den efterspurgte betjening af indenrigsruterne.

Dokumentation og rapportering (§ 8, stk. 1, nr. 6 og §§ 16 og 19)

§ 8, stk. 1 stiller bl.a. krav om, at tilbuddet skal indeholde en realistisk forretningsplan indeholdende en række oplysninger. Det må formodes, at kravet er stillet for at efterprøve, om tilbuddet er realistisk. Det er naturligvis rimeligt, men det forekommer

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, Registration No. 35421041
 Postboks 150, DK-2770 Kastrup, Denmark, Telephone +45 32 32 00 00
 Visit: Amager Strandvej 392, 2770 Kastrup, Denmark
 www.sas.dk

uklart, på hvilket grundlag en sådan uhyre kompleks vurdering skal foretages, hvorledes om overhovedet den influerer på udvælgelsen af udbuddet, og i hvilket omfang den er bindende for udbudsperioden.

§ 19 stiller detaljerede krav om rapportering af gennemførte flyvninger m.v. i henhold til det vindende tilbud. Dette skal ske månedligt. Det forekommer umiddelbart unødvendigt belastende, at der skal rapporteres med så korte intervaller. Formålet med bestemmelsen synes på betryggende vis at kunne varetages ved eksempelvis kvartalsvis rapportering. Ligeledes synes en frist på 20 dage, inkl. revisorerklæring, at være unødigt kort.

SAS står selvfølgelig til rådighed for yderligere oplysninger, såfremt der måtte være behov herfor.

Med venlig hilsen

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden

Public Affairs and Communication



Lars Wigelstorp Andersen
Head of Public Affairs & Infrastructure

c.c.

Transportministeriet

Klimaministeriet