

Bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart

I medfør af akt nr. 231 af 27. juni 2024 fastsættes efter bemyndigelse:

Kapitel 1

Formål og anvendelsesområde

§ 1. Denne bekendtgørelse fastsætter bestemmelser om de nærmere regler for tildeling og udbetaling af støtte til grøn indenrigsluftfart indtil 31. december 2027.

Stk. 2. Støtteordningens formål er at:

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

§ 2. Denne bekendtgørelse fastsætter bestemmelser for luftfartsselskaber, der vil udbyde mindst 20 ugentlige grønne flyvninger på en dansk indenrigsrute mellem to lufthavne og uden mellemlanding i perioden fra den 1. januar 2025 eller snarest herefter- til den 31. december 2027.

Stk. 2. Et luftfartsselskab kan søge støttemidler efter denne bekendtgørelse, hvis:

- 1) luftfartsselskabet har et gældende dansk eller europæisk AOC (Air Operator Certificate),
- 2) luftfartsselskabets hovedaktivitet på operatørruten er at fragte passagerer,
- 3) luftfartsselskabet har erfaring med at betjene en kommerciel passager rute, og
- 4) luftfartsselskabet har en eksisterende salgs- og markedsføringsorganisation for kommercielle passagerflyvninger.

Stk. 3. Følgende uger er undtaget fra minimumskravet på 20 ugentlige grønne flyvninger:

- 1) Alle uger i 2025.
- 2) Følgende uger i 2026: 1, 7, 8, 14, 15, 20, 22, 42, 52, 53 samt seks valgfrie uger.
- 3) Følgende uger i 2027: 53, 7, 8, 12, 13, 18, 20, 42, 51, 52 samt seks valgfrie uger.

Stk. 4. Den første grønne flyvning under denne ordning skal foretages senest den 31. december 2025.

§ 3. Støtte efter denne bekendtgørelse udgør statsstøtte i medfør af artikel 107, stk. 1, i Traktaten om den Europæiske Unions funktionsmåde. Støtteordningen er godkendt af Europa-Kommissionen i henhold til Kommissionens retningslinjer for statsstøtte til klima, miljøbeskyttelse og energi (2022/C 80/01), afsnit 4.1, og administreres i overensstemmelse hermed.

Definitioner

§ 4. I denne bekendtgørelse forstås ved:

- 1) "Grønne brændstoffer": Brændstoffer, der enten er:
 - a. biobrændstoffer som defineret i artikel 2, nr. 33 i direktiv (EU) 2018/2001, som ændret ved artikel 1 i direktiv (EU) 2023/2413, der er produceret af de råprodukter, der er opført i del B i bilag IX til nævnte direktiv,
 - b. avancerede biobrændstoffer som defineret i artikel 2, nr. 34, i direktiv (EU) 2018/2001, som ændret ved artikel 1 i direktiv (EU) 2023/2413,
 - c. biobrændstoffer som defineret i artikel 2, nr. 33 i direktiv (EU) 2018/2001, som ændret ved artikel 1 i direktiv (EU) 2023/2413, med undtagelse af biobrændstoffer, der er produceret af "fødevarer- og foderafgrøder" som defineret i nævnte direktivs artikel 2, nr. 40, og som opfylder de kriterier for bæredygtighed og livscyklusmissionsbesparelser, der er fastsat i nævnte direktivs artikel 29, og som er certificeret i overensstemmelse med nævnte direktivs artikel 30, eller
 - d. syntetiske brændstoffer – flybrændstoffer, som er "vedvarende flydende eller gasformige brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse" som defineret i artikel 2, nr. 36, i direktiv (EU) 2018/2001, som ændret ved artikel 1 i direktiv (EU) 2023/2413, og som overholder den tærskel for livscyklusmissionsbesparelser, der er omhandlet i nævnte direktivs artikel 29a (1) og som er certificeret i nævnte direktivs artikel 30.
- 2) "Grønne flyvninger": Flyvninger hvor der inden afgang er tanket grønt brændstof svarende til det forventede brændstofforbrug på den grønne flyvning, og hvor der inden afgang ikke også påfyldes konventionelt brændstof.
- 3) "Operatørrute": En operatørrute er en rute mellem to lufthavne beflyjet af et luftfartsselskab. Da der kan være flere operatører på én rute, kan der således også være flere operatør-ruter på én rute.
- 4) "Ruteflyvning": en række flyvninger, der er til salg for offentligheden, som finder sted mellem de samme to punkter enten i henhold til en offentliggjort fartplan, eller med så regelmæssige eller hyppige flyvninger, at disse klart udgør en systematisk række.

Kapitel 2

Tilskudspuljen

§ 5. Størelsen på det samlede mulige beløb, som kan udbetales i støtte, udgør 168 mio. kr. i 2025, 164 mio. kr. i 2026 og 162 mio. kr. i 2027. Alle beløb er angivet i 2024-PL.

Konkurrenceudsættelse

§ 6. Støtten konkurrenceudsættes af Trafikstyrelsen ved offentliggørelse af udbudsbekendtgørelse og udbudsmateriale på Tenders Electronic Daily.

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)

Stk. 2. I stk. 1, nr. 1 og 2, opgøres reduceret ton CO₂ som beskrevet i § 17, stk. 2.

Stk. 3. Støttebeløbet i stk. 1, nr. 1, må maksimalt være 10.000 DKK.

Kapitel 3

Afgivelse af tilbud

§ 8. Luftfartsselskaber, der vælger at byde på støtteordningen, skal inden for de i udbuddet angivne tidsfrister fremsende et tilbud bestående af følgende:

- 1) Tilbudspris i DKK for at reducere et ton CO₂ på en given operatørrute, jf. § 7, stk. 1, nr. 1.
- 2) Beregnet antal ton reduceret CO₂ på en given operatørrute for hvert af de tre år, hvor støtteordningen er gældende, jf. § 7, stk. 1, nr. 2. Antal ton reduceret CO₂ beregnes som angivet i § 17, stk. 2, og beregningen skal vedlægges tilbuddet.
- 3) Antal flyvninger omfattet af tilbuddet opdelt på måneder og år på en given operatørrute, jf. § 7, stk. 1, nr. 3.
- 4) Beregnet forventet samlet udbetalt støtte for hvert af de tre år. Beregningen skal vedlægges tilbuddet.
- 5) Dokumentation for indgåelse af aftale om aftag af brændstof fra en brændstofleverandør til grønne flyvninger på en given operatørrute fremsendes i overensstemmelse med krav til aftalens indhold, jf. § 17, stk. 6.
- 6) Realistisk forretningsplan indeholdende oplysninger om forhold som forretningsmodel, rutenet, samlet antal afgang, flytype, salgs- og markedsføringsorganisation, ejerskabsforhold, vurdering af markedet, samt redegørelse for, hvorledes de grønne flyvninger vil blive udført, herunder oplysninger om tankningslufthavn, brændstofleverandør, brændstofforbrug, dato for opstart af grønne flyvninger på ruten, mm.
- 7) Dokumentation for at luftfartsselskabet har tidligere erfaring med at betjene en kommerciel passager rute.
- 8) Dokumentation for at luftfartsselskabet har en eksisterende salgs- og markedsføringsorganisation for kommercielle passagerflyvninger.
- 9) En erklæring af, at luftfartsselskabet forpligter sig til ikke at anmode om gratis-kvoter under EU-ETS for grønt brændstof, som er anvendt på flyvninger, der senere modtages støtte for under denne støtteordning.
- 10) Tro- og loveerklæring på, at tilbudsgiver ikke er omfattet af udelukkelsesgrunde som beskrevet i §§ 134a, 135 eller 136 i Bekendtgørelse af udbudsloven (LBK nr. 10 af 06/01/2023) eller i artikel 5k i forordning (EU) 833/2014 af 31. juli 2014.

Stk. 2. Et luftfartsselskab, herunder den gruppe af selskaber, som luftfartsselskabet tilhører, og alle selskaber, der kontrolleres af luftfartsselskabet, kan samlet indsende ét tilbud per rute.

Udelukkelse af ikke-konditionsmæssige tilbud

§ 9. Kun tilbud, der ikke er omfattet af udelukkelsesgrunde, jf. § 8, stk. 1, nr. 10, vurderes at være konditionsmæssige tilbud.

§ 10. Kun konditionsmæssige tilbud med en troværdig forretningsplan udvælges og har mulighed for at vinde udbuddet.

Stk. 2. Trafikstyrelsen vurderer om forretningsplanen for operatørruten, jf. § 8, stk. 1, pkt. 6, er troværdig.

Vurdering af konditionsmæssige tilbud

§ 11. Trafikstyrelsen vurderer de konditionsmæssige tilbud, jf. §§ 9 og 10, ud fra de tre tildelingskriterier beskrevet i § 7.

Stk. 2. Vurderingen foretages ved brug af en prismodel, hvor kvalitetspoint omregnes til kroner og vægtes sammen med tilbudspriserne for at bedømme det bedste forhold mellem pris og kvalitet. De to kvalitative tildelingskriterier, kriterie 2, jf. § 7, stk. 1, nr. 2, og kriterie 3, jf. § 7, stk. 1, nr. 3, omregnes således til beløb i kroner ved brug af et omregningsbeløb, der fastsættes som gennemsnittet af prisen for at reducere et ton CO₂, i de indkomne tilbud, divideret med seks, som er det højst antal mulige point på pointskalaen. Omregningsbeløbet multipliceres herefter med det antal point, som hvert tildelingskriterie tildeles, jf. stk. 3 og stk. 4. Herefter vægtes hvert beløb i kriterie 1-3 med den vægt, der er angivet i § 7. De tre vægtede beløb adderes og udgør den beregnede pris, som Trafikstyrelsen vurderer tilbuddet efter.

Stk. 3. Kriterie 2, jf. § 7, stk. 1, nr. 2, er et kvalitativt tildelingskriterie og skal omregnes til en pris, før det kan indgå i prismodellen. Der anvendes en degressiv pointskala, som går fra 6 til 0, hvor 6 point svarer til, at der ikke reduceres CO₂ og det tilbud, som reducerer mest CO₂, tildeles 0 point. For tilbud, som reducerer et antal ton CO₂ imellem disse yderpunkter, tildeles point ved lineær interpolation.

Stk. 4. Kriterie 3, jf. § 7, stk. 1, nr. 3, er et kvalitativt tildelingskriterie og skal omregnes til en pris, før det kan indgå i prismodellen. Der anvendes en degressiv pointskala, som går fra 6 til 0. Der gives 6 point til tilbud, der indeholder 1.560 grønne flyvninger (som er det mindste antal mulige grønne flyvninger, der kan gives tilbud på grundet kravet om 20 ugentlige grønne flyvninger) og 0 point til det tilbud, der indeholder flest grønne flyvninger. For tilbud, som indeholder et antal flyvninger imellem disse yderpunkter, tildeles point ved lineær interpolation.

Rangering af konditionsmæssige tilbud og beregning af maksimal støtte

§ 12. De konditionsmæssige tilbud rangeres efter laveste beregnede pris, jf. § 11, stk. 2.

Stk. 2. Hvis to eller flere tilbud får samme beregnede pris, trækker Trafikstyrelsen lod om rækkefølgen af de to tilbud.

Stk. 3. For hvert af de rangerede tilbud beregnes den maksimale støtte, som et luftfartsselskab kan modtage for hvert af de tre år, som støtteordningen er gældende.

Stk. 4. Den maksimale støtte til en operatørrute for et givent år i støtteperioden beregnes som produktet af tilbudsprisen, jf. § 8, stk. 1, nr. 1, og antal ton reduceret CO₂, jf. § 8, stk. 1, nr. 2 i det pågældende år.

Udvælgelse af selskaber der kan vinde

§ 13. Hvis antallet af luftfartsselskaber, der afgiver konditionsmæssige tilbud, er to eller derover, er der mindst ét luftfartsselskab, som ikke kan vinde udbuddet.

Stk. 2. Luftfartsselskabet, som ikke kan vinde udbuddet, er selskabet hvis bedste konditionsmæssige tilbud er rangeret lavere end andre tilbudsgiveres bedste konditionsmæssige tilbud.

Udvælgelse af tilbud der kan vinde

§ 14. Kun tilbud afgivet af luftfartsselskaber, der kan vinde, jf. § 13, kan vinde udbuddet.

Stk. 2. Hvis der er mere end ét luftfartsselskab, der har afgivet konditionsmæssige tilbud, kan kun tilbud, der enten er rangeret højere end det bedste tilbud fra det luftfartsselskab, som ikke kan vinde, jf. § 13, stk. 2, eller har samme beregnede pris som det bedste tilbud fra det luftfartsselskab, som ikke kan vinde, vinde udbuddet.

Udpegning af vindere af udbud

§ 15. Startende med det efter laveste pris rangerede tilbud, som kan vinde udbuddet, jf. § 14, beregnes det, hvor mange af tilbuddene der i rangeret rækkefølge kan rummes indenfor budgetrammerne i hvert af årene 2025, 2026 og 2027, jf. § 5.

Stk. 2. Kun tilbud hvis summerede maksimale støtte, jf. § 12, stk. 3, samlet kan rummes i budgetrammerne i alle tre år, kan vinde udbuddet.

Stk. 3. Trafikstyrelsen meddeler de luftfartsselskaber, som har afgivet tilbud, hvilke selskaber og tilbud der har vundet retten til at modtage støtte, efter de i udbuddet angivne tidsfrister.

Dokumentation for planlagt opstart af ruten

§ 16. Vinderne af udbuddet skal dokumentere, at de planlægger at udføre de grønne flyvninger, som beskrevet i forretningsplanen, jf. § 8, stk. 1, nr. 6.

Stk. 2. Dokumentationen fremsendes til Trafikstyrelsen, når halvdelen af tiden mellem tildeling af støtte, jf. § 15, stk. 3, og forventet opstart af ruten, jf. § 8, stk. 1, nr. 6, er gået.

Stk. 3. Hvis luftfartsselskabet ikke dokumenterer, at de planlægger at udføre de grønne flyvninger, vil Trafikstyrelsen tilbagekalde selskabets mulighed for at få støtte under ordningen.

Kapitel 4

Beregning og udbetaling af støtte

§ 17. Den statslige støtte til en operatørrute beregnes som produktet af "antal ton reduceret CO₂" og "pris per ton reduceret CO₂" for de grønne flyvninger, som luftfartsselskabet har afgivet tilbud på, på den pågældende rute inden for støtteordningens gyldighedsperiode.

Stk. 2. "Antal ton reduceret CO₂" beregnes som antal MJ brændstof benyttet til grønne flyvninger på operatørruten multipliceret med 72 g CO₂ per MJ.

Stk. 3. "Pris per ton reduceret CO₂" er lig det beløb, som luftfartsselskabet har angivet i sit bud under kriterie 1, jf. § 7, stk. 1, nr. 1.

Stk. 4. Støttebeløbet opgøres på månedsbasis.

Stk. 5. Der udbetales ikke støtte til dækning af eventuelle omkostninger til moms.

Stk. 6. Der udbetales ikke støtte til dækning af omkostninger til opfyldelse af iblandingskrav, jf. ReFuelEU Aviation. Det er et krav, at det indgår i luftfartsselskabernes aftale med brændstofleverandørerne til den grønne rute, at brændstofleverandørerne ikke opgiver det solgte brændstof til de grønne flyvninger på ruten, som en del af deres opfyldelse af iblandingskravet på 2 procent under ReFuelEU Aviation.

§ 18. Der kan alene ydes støtte for ruteflyvninger med fly, der er typegodkendt til mindst 10 passagerer.

Stk. 2. Der ydes støtte til det antal gennemførte grønne flyvninger, som opfylder kravene i stk. 1, dog kun op til det månedlige antal grønne flyvninger, som tilbudsgiver har givet tilbud på, jf. § 8, stk. 1, nr. 3.

Stk. 3. Hvis et luftfartsselskab har fløjet færre end 85 procent af de grønne flyvninger i en måned, der er afgivet tilbud på, bortfalder retten til støtte i den pågældende måned.

Stk. 4. Hvis der løbende over seks måneder ikke udbetales støtte i fire af månederne bortfalder retten til støtte efter denne støtteordning.

Stk. 5. Hvis betingelserne i stk. 2 er opfyldt, gives der kun støtte til flyvninger foretaget i uger, hvor minimumskravet er opfyldt, jf. § 2, stk. 1 og stk. 3.

§ 19. Et luftfartsselskab, som har vundet udbuddet, jf. § 15, stk. 1 og 2, og som er berettiget til støtte for grønne flyvninger foretaget på en operatørrute i en given måned i støtteperioden, skal senest den 20. i den efterfølgende måned fremsende følgende information til Trafikstyrelsen til brug for opgørelse af støttebeløb til udbetaling:

- 1) Antal gennemførte grønne flyvninger per uge i den foregående måned. Kun flyvninger, der er afgivet tilbud på, jf. § 8, kan medtages.
- 2) For så vidt første og/eller sidste uge i den foregående måned har overlap til en tidligere/senere måned, skal der ligeledes oplyses, hvor mange grønne flyvninger der er gennemført i hver af disse uger, således at Trafikstyrelsen kan vurdere, om minimumskravet på 20 flyvninger per uge er overholdt.
- 3) Antal ton reduceret CO₂ per uge i den foregående måned beregnet som beskrevet i § 17 stk. 2. Kun CO₂ reduceret på grønne flyvninger omfattet af tilbuddet, jf. § 8, kan inkluderes. Hvis første og/eller sidste uge i en måned løber over to måneder, skal kun CO₂-udledninger fra flyvninger foretaget i den foregående måned medtages.
- 4) Dokumentation for, at brændstoffet er grønt.
- 5) Dokumentation for, at det grønne brændstof er påfyldt de enkelte grønne flyvninger i den foregående måned.
- 6) Erklæring afgivet af en uafhængig godkendt revisor vedrørende oplysningerne i stk. 1-5.

Eventuel justering af støttebeløb

§ 20. Hvis Trafikstyrelsen inden den 1. oktober 2026 vurderer, at der eksisterer et validt prisindeks for grønne flybrændstoffer, og at prisen på bæredygtigt flybrændstof er faldet markant siden afgivelse af tilbud, jf. § 8, kan Trafikstyrelsen genberegne støttebeløbet, jf. § 8, stk. 1, således at det justeres svarende til det dokumenterede fald i prisen på bæredygtigt flybrændstof.

Kapitel 5

Administration, opfølgning, m.v.

§ 21. Enhver der afgiver tilbud under, eller modtager tilskud efter, denne bekendtgørelse er forpligtet til efter anmodning fra Trafikstyrelsen at afgive enhver oplysning, der har betydning for Trafikstyrelsens vurdering af tilbuddet eller kontrol med, at de fastsatte betingelser og vilkår overholdes.

Stk. 2. Enhver tilbudsgiver eller modtager af tilskud efter denne bekendtgørelse skal gøre Trafikstyrelsen opmærksom på ændrede forhold, der kan være af betydning for tilbuddet, for det meddelte tilsagn eller for udbetaling af tilskud, eller som strider mod de af Trafikstyrelsen fastsatte betingelser og vilkår.

Stk. 3. Underretninger efter stk. 2 skal ske straks fra det tidspunkt, hvor tilbudsgiver eller tilskudsmodtageren er blevet bekendt med, at forholdet er indtruffet, eller at forholdet vil indtræffe.

Dispensation

§ 22. Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne i denne bekendtgørelse, når det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser, herunder internationale regler på området.

§ 23. Trafikstyrelsen kan anerkende tilfælde af force majeure og andre ekstraordinære omstændigheder, der forhindrer tilsagnshaver i at gennemføre de grønne flyvninger i en periode.

Stk. 2. Eksempler på sådanne tilfælde kan være, men er ikke udelukket til:

- 1) en alvorlig naturkatastrofe,
- 2) en strejke,
- 3) en pandemi eller epidemi,
- 4) startforbud for den flytype, der sædvanligvis benyttes på den pågældende rute,
- 5) lukning af en af lufthavnene på ruten eller det pågældende luftrum,
- 6) indførelse af restriktioner i det pågældende luftrum, eller
- 7) alvorlig forstyrrelse af operationerne i de pågældende lufthavne.

Stk. 3. Hvis Trafikstyrelsen anerkender et tilfælde, jf. stk. 1, vil dette medføre en midlertidig suspendering af kravet om minimum 20 operationer per uge, jf. § 2, og kravet om et mindste antal operationer per måned, jf. § 18, stk. 3, ligesom perioden ikke tæller med i opgørelsen af om tilsagnshaver opfylder kravene stillet i § 18, stk. 4 og dermed kan ikke medføre bortfald af tilsagn.

Stk. 4. Det er en betingelse for anerkendelse af force majeure, at tilsagnshaver ikke uden uforholdsmæssige omkostninger kunne have sikret sig herimod.

Stk. 5. Hvis tilsagnshaver ønsker at påberåbe sig force majeure, skal dette meddeles Trafikstyrelsen skriftligt senest 15 arbejdsdage efter begivenhedens start. Meddelelsen skal være vedlagt fyldestgørende dokumentation.

Klageadgang

§ 24. Afgørelser truffet i henhold til denne bekendtgørelse kan påklages til transportministeren. Klagen skal sendes til Trafikstyrelsen senest 14 dage efter, at afgørelsen er kommet frem til klageren. Trafikstyrelsen skal, hvis afgørelsen fastholdes, snarest og senest 14 dage efter modtagelse af klagen, sende sagen og dens dokumenter til transportministeren.

Kapitel 6

Ikrafttræden

§ 25. Bekendtgørelsen træder i kraft den [xx. xxx XXXX].

§ 26. Bekendtgørelsen gælder ikke for Færøerne og Grønland

Trafikstyrelsen, den [XX XXXX]

Nanna Møller

/ Jan Albrecht