



NOTAT

27. september 2022

2021 - 3031

ReFuelEU Aviation

Formål og indhold

Forslaget til forordning blev fremsat som del af Kommissionens Fit for 55-pakke den 14. juli 2021. Forslaget forhandles af Klima-, energi- og forsyningsministeriet.

Forordningen indeholder et forslag om et europæisk iblandingskrav af bæredygtigt flybrændstof med underkrav om iblanding af syntetiske brændstoffer. Forpligtelsen til iblanding pålægges brændstofleverandører i europæiske lufthavne. Iblandingskravet starter i 2025 på 2 pct. og stiger gradvist til 63 pct. i 2050, men underkrav om syntetisk brændstof starter i 2030 på 0,7 pct. stigende til 28 pct. i 2050.

Kravet til brændstofleverandører gælder fra 2025 og skal sikre, at al flybrændstof, der stilles til rådighed for luftfartsoperatører i en lufthavn i EU, indeholder en minimumsandel af bæredygtigt flybrændstof, herunder en mindsteandel af syntetiske flybrændstoffer. Kravene gælder for brændstofleverandører, som forsyner større luftfartsoperatører i større lufthavne.

Endvidere er der krav til luftfartsoperatører om, at minimum 90 pct. af brændstofbehovet på ruter med start i EU-lufthavne er tanket i EU-lufthavne. Ligeledes er der krav til lufthavne om at stille den nødvendige infrastruktur til rådighed til levering, opbevaring og tankning af bæredygtige flybrændstoffer.

Forslaget skal ses som bidrag til EU's klimamål om mindst 55 pct. reduktion i CO₂-udledninger i 2030 og klimaneutralitet senest i 2050. Forslaget vurderes at kunne medføre både erhvervs- og samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

Rådets generelle indstilling



På transportrådsmødet den 2. juni 2022 vedtog Rådet generel indstilling på forslaget. Den generelle indstilling adskiller sig fra Kommissionens oprindelige forslag på en række punkter, hvoraf følgende kan fremhæves:

1. Iblandingskravet i 2030 hæves fra 5 pct. til 6 pct
2. Definitionen af de syntetiske brændstoffer, der er et underkrav til, udvides, så det også omfatter kulstoffattig brint, hvis energiindhold stammer fra ikke-vedvarende energikilder, såfremt der sikres en CO₂-fortrængning på 70 pct.
Der tilføjes national fleksibilitet, så de enkelte medlemslande har mulighed for at indføre højere iblandingskrav for bæredygtige brændstoffer produceret på vedvarende energi på 1 pct. frem til udgangen af 2029 stigende til 3 pct. fra 2030 til 2034.

Forhandlingssituationen

Der afholdes trilogforhandlinger i efteråret 2022. Europa-Parlamentet foreslår højere iblandingskrav og underkrav for syntetiske brændstoffer. Særligt fra 2040 forslås et mærkbart højere krav end i Kommissionens forslag og Rådets generelle indstilling. Derudover forventes der at være fokus på definitionen af syntetisk brændstof samt den nationale fleksibilitet. Regeringen analyserer fortsat Europa-Parlamentets holdning.

Regeringens holdning

Fra dansk side lægger man blandt andet stor vægt på så høje iblandingskrav som muligt, herunder at underkravet til syntetiske brændstoffer er så højt som muligt. Man lægger også stor vægt på, at brændstoffer baseret på kulstoffattig brint udelukkes, og ligeledes at 1. generations biobrændstoffer udelukkes. Man lægger også stor vægt på, at det skal være muligt for medlemslande at sætte højere nationale krav til iblanding, særligt hvis højere fælleseuropæiske krav ikke er muligt. Dertil lægger man afgørende vægt på, at Danmark ikke forpligtes til at indføre administrative bøder. Endvidere lægger man vægt på, at hvis medlemslandenes opkrævninger for manglende overholdelse af forordningens forpligtelser vil skulle tilgå EU's budget, så skal det ske på en transparent vis og følge de horisontale regler herfor. Der lægges også vægt på, at lufthavne ikke forpligtes unødigt til at skulle etablere infrastruktur for nye typer af brændstoffer, før der er tilstrækkelig efterspørgsel. Der arbejdes også for, at mindre lufthavne omfattes af forslaget, og at flyselskaber sikres fleksibilitet i forhold til tankningsforpligtelsen.