

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

Notat

Dato: 19-03-2025

Sagsnr.: 2024-189040

Sagsbehandler: salu

Høringsnotat

Bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart

1. Indledning

Trafikstyrelsen har den 1. juli 2024 sendt udkast til bekendtgørelse om konkurrenceudsættelse af støtteordning til grøn indenrigsluftfart i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 23. august 2024.

Trafikstyrelsen har modtaget høringssvar fra Aalborg Lufthavn, Alsie Express, Bel Air Aviation A/S, Brintbranchen, Copenhagen Airports A/S, Dansk Erhverv, Dansk Luftfart, Erhvervsflyvnin-gens Sammenslutning (Es-DAA), Esbjerg Airport, Forbrugerrådet Tænk, Green Power Den-mark, NISA, Nordic Seaplanes A/S, Norwegian og SAS.

Den 11. marts 2025 er det meldt ud, at parterne bag aftalen *Grøn Luftfart i Danmark* er blevet enige om:

- At sætte udbud af den grønne indenrigsrute i gang med så stor en andel grønt fly-brændstof i tanken på de enkelte fly, som det er muligt.
- At udbuddet skal løbe til og med 2026 med option på forlængelse til 2027.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt i afsnit og emner, som vist i tabel 1.

Trafikstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.



Tabel 1 - Oversigt over afsnit og emner

Afsnit	Emne
2. Brug og tilgængelighed af SAF og andre grønne teknologier	2.1 Dråbe-til-dråbe-princip vs. massebalanceprincip
	2.2 Krav om 100 procent SAF
	2.3 Grønne brændstoffer/teknologier
3. Tildelingskriterier, minimumskrav og støtteberettigede flyvninger	3.1 Tildelingskriterier
	3.2 Minimums flystørrelse
	3.3 Minimumskrav om 20 ugentlige flyvninger
	3.4 Mindste antal månedlige flyvninger
	3.5 Typer af støtteberettigede flyvninger
4. Tilbud og udpegning af vindere	4.1 Afgivelse af tilbud
	4.2 Vurdering af konditionsmæssige tilbud
	4.3 Rangering
5. Udbetaling af støtte	5.1 Månedlig udbetaling og dokumentation
6. Krav fra Europa-Kommissionen	6.1 Dokumentation for planlagt opstart af ruten
	6.2 Genberegning
7. Overskydende midler	7.1 Eventuelle overskydende midler
8. Alternative modeller	8.1 Alternative statsstøttemodeller
9. Proces og tidshorisont	9.1 Tidshorisont
	9.2 Europa-Kommissionens godkendelse

Støtteordningen skal godkendes af Europa-Kommissionen inden den kan igangsættes. Der kan derfor efterfølgende fortsat ske ændringer til alle emner beskrevet herunder upåagtet Trafikstyrelsens kommentarer hertil.

2. Brug og tilgængelighed af SAF og andre grønne teknologier

2.1 Dråbe-til-dråbe-princippet vs. massebalanceprincip

Dansk Luftfart, Dansk Erhverv, Green Power Denmark, SAS og Norwegian finder, at dråbe-til-dråbe-princippet skal erstattes af massebalanceprincippet, da dråbe-til-dråbe-princippet har en lavere klimaeffekt, ligesom det udløser en række praktiske og operationelle forhindringer, der er markant fordyrende som følge af den resulterede kompleksitet. Sådanne operationelle forhindringer oplistes herunder:

- Norwegian finder, at man ved 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 luftfartsselskaberne forventes at opleve ved dråbe-til-dråbe-princippet.



- Aalborg Lufthavn peger på, at klimaeffekten ved påfyldning af den samme mængde bæredygtigt flybrændstof er den samme ved brug af hhv. massebalanceprincippet og dråbe-for-dråbe-princippet. Til gengæld medfører etablering ved brug af massebalanceprincippet færre omkostninger til f.eks. investeringer i lufthavnenes infrastruktur, som modsat vil kræve markante investeringer ved dråbe-for-dråbe-princippet. Lufthavnen peger også på at 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.
- Dansk Luftfart peger på, at dråbe-til-dråbe-princippet vil medføre dårligere indenrigsbehandling til gene for passagererne, fordi tankning vil foretages via tankvogn og, i hvert fald for CPH, altid vil skulle ske remote. Københavns Lufthavne A/S bakker op om dette synspunkt, og uddyber, at dråbe-til-dråbe-princippet kan lade sig gøre ud fra et driftsperspektiv, men at 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. Københavns Lufthavne A/S uddyber, at det i praksis betyder, 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. Lufthavnen mener, at det i realiteten vil betyde, at fleksibiliteten i standpladsallokeringen nedsættes til ulempe for lufthavnens øvrige trafik, og at lufthavnens samlede kapacitet reduceres. Dansk Luftfart og SAS konkluderer, at dette vil betyde bustransport til og fra terminal, og dermed forringet service for passagererne.
- Green Power Denmark henviser til rapporten "Rammevilkår for grøn luftfart" af NIRAS for Norwegian, hvor det fremgår, at det forventes at tage omkring 12-24 måneder at etablere et nyt tankanlæg. Norwegian peger på, at dråbe-til-dråbe-princippet medfører, at der skal oprettes separate brændstoftanke til SAF i hver lufthavn på den valgte indenrigsrute, dedikerede tankskibe og dedikerede tankbiler, og at tankene vil tage 1-2 år at bygge.
- Norwegian finder, at indførelsen af dråbe-til-dråbe-princippet vil betyde, at luftfartsselskaberne skal dedikere et fly til ruten, hvilket er en væsentlig begrænsning og så omkostningstungt, at det ikke kan betale sig at byde på ruten. SAS påpeger, at de ikke har mulighed for at dedikere et fly til ruten, hvilket vil betyde en fordyrelse.

Dansk Luftfart peger på, at det samlede brændstofbehov i Danmark på indenrigsruterne er så marginalt i det store billede, at det ikke kan sandsynliggøres, at dråbe-til-dråbe-princippet skubber på den teknologiske udvikling.

Dansk Luftfart og Green Power Denmark opfordrer til, at støtteordningen genovervejes og bringes i bedre overensstemmelse med udkastets formålsparagraf (§ 1, stk. 2), der siger at støtteordningen har til formål at reducere drivhusgasudledningerne fra indenrigsluftfarten og understøtte den teknologiske udvikling af grønne drivmidler og den grønne omstilling af luftfarten.

Dansk Luftfart fremhæver endvidere, at brugen af massebalanceprincippet også vil tillade, at Danmark kan høste klimagevinsterne uden afhængighed af godkendelse fra American Society for Testing and Material (ASTM) af 100 procent SAF.



Trafikstyrelsens kommentar:

Argumentationen har været fremført på dialogmøderne om en mulig støtteordning til en grøn indenrigsrute fra 2025.

Det fremgår af den politiske aftale om Grøn luftfart i Danmark, at fly fysisk skal flyve med grønne drivmidler for at modtage støtte. Dog gives der fleksibilitet til, at fly kan beholde resterende konventionelt brændstof i tanken fra en tidligere flyvning, således at flyets tank ikke først skal tømmes, før det kan flyve videre på den grønne rute. Denne fleksibilitet i aftalen gør, at luftfartsselskaber ikke skal binde bestemte fly til enkelte ruter, og at de dermed kan opretholde en forretningsmodel baseret på fleksibel anvendelse af fly.

Massebalanceprincippet er en certifikatmodel, hvor et luftfartsselskab eller anden aktør indkøber grønt brændstof svarende til flyenes forbrug på en given rute. Det indkøbte brændstof påfyldes ikke selskabets fly på ruten, men hældes i lufthavnenes samlede brændstofforsyning. Der vil således stadig blive anvendt fossilt flybrændstof på fly på den grønne rute, hvor en kun en mindre andel af brændstoffet vil være grønt. Det adskiller sig fra dråbe-til-dråbe-princippet, hvor de enkelte fly på ruten skal flyve på grønt brændstof. Et udbud baseret på massebalanceprincippet vil således ikke være i overensstemmelse med ønsket i aftalen om, at fly fysisk skal flyve på grønt brændstof.

Trafikstyrelsen er opmærksom på, at der i CPH kan være en udfordring i at tanke fra tankvogn på brobetjente standpladser, og at det vil medføre operationelle bindinger. Trafikstyrelsen finder, at det enkelte luftfartsselskab er bedst egnet til at finde den løsning der passer i deres operationelle set-up, og forventer at omkostninger til infrastruktur og evt. nye forretningsgange, vil blive indlejret i tilbuddene fra luftfartsselskaberne.

Det bemærkes, at udledninger i den internationale luftfart ikke indgår i de nationale klimaregnskaber, jf. FNs opgørelsesmetoder. Opfyldelse af 70-procent-målsætningen understøttes derfor i højere grad af et krav om at SAF tankes fysisk på flyene på indenrigsruten, da det kun er fossilt brændstof fortrængt på indenrigsflyvninger, som tæller med i Danmarks klimaregnskab.

De nævnte bemærkninger giver herefter ikke Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

2.2 Krav om 100 procent SAF

Dansk Erhverv og SAS nævner 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. Dansk Erhverv understreger, at meget tyder på, at det ikke er realistisk, at denne standard foreligger inden udgangen af 2025. Norwegian peger på, at brugen af 100 procent SAF kræver ASTM-godkendelse, og indtil den er på plads, er det kun lovligt og sikkerhedsmæssigt forsvarligt at iblande op til 50 procent SAF i flybrændstof. Flyselskabet oplyser også, at forsyningskæden ikke etableres, førend en ASTM-godkendelse foreligger.

Dansk Luftfart gør opmærksom på, at i det omfang at flyvning på 100 procent 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 procent SAF-andel. SAS oplyser, at den SAF der leveres i dag maksimalt er iblandet 35 procent



SAF, og at en iblanding med mere end 40 procent vil være praktisk vanskeligt og medføre ekstraomkostninger til kvalitetskontrol. Dansk Luftfart er naturligvis opmærksomme på, at der med nærværende udkast ikke er taget stilling til situationen, hvor 100 procent SAF ikke er godkendt.

Trafikstyrelsens kommentar:

Der er truffet politisk beslutning om at sætte udbud af den grønne indenrigsrute i gang med så stor en andel grønt flybrændstof i tanken på de enkelte fly, som det er muligt.

I dag kan flybrændstof maksimalt indeholde 50 procent SAF. Der vil være behov for at give fleksibilitet til, at flyene kan anvende en mindre andel i de enkelte fly end 50 procent, således at grænsen på 50 procent i praksis kan overholdes. På baggrund af de indkomne høringssvar sætter Trafikstyrelsen således den mindste andel SAF, som skal tankes på de grønne flyvninger til 40 procent. Dette medfører følgende ændringer i udkastet til bekendtgørelse:

- i. Definitionen af "Grønne flyvninger" i § 4, stk. 1, pkt. 2 ændres til "Flyvninger hvor der er tanket grønt brændstof svarende til det forventede brændstofforbrug på den grønne flyvning. Brændstoffet skal bestå af et blend af grønt brændstof og konventionelt brændstof. Andelen af grønt brændstof skal være mindst 40 procent."*
- ii. Følgende føjes til som et nyt punkt 4 i § 9 (dvs. § 8 i høringsversionen), stk. 1 omhandlende afgivelse af tilbud: "Andel af grønt brændstof i det blend, som tankes på de grønne flyvninger. Andelen skal være mindst 40 procent jf. § 4, stk. 1, pkt. 2."*
- iii. § 18 (dvs. § 17 i høringsversionen), stk. 2 ændres til "'Antal ton reduceret CO₂' beregnes som antal MJ grønt brændstof benyttet til grønne flyvninger på operatørruten multipliceret med 72 g CO₂ per MJ. Hvis der på den enkelte grønne flyvning fyldes mere grønt brændstof på den enkelte grønne flyvning end andelen angivet i tilbuddet, jf. § 9 (dvs. § 8 i høringsversionen), stk. 1, pkt. 4, er brændstoffet ud over den angivne andel ikke støtteberettiget, og skal ikke medtælles i antal MJ i beregningen af "Antal ton reduceret CO₂"."*
- iv. §20 (dvs. § 19 i høringsversionen), stk. 1, pkt. 4 ændres til "Dokumentation for, at det grønne brændstof er grønt, samt dokumentation for iblandingsprocent."*

De politiske aftalepartier ønsker at sikre, at støtteordningen overgår til 100 procent SAF hurtigst muligt efter at standarden for 100 procent SAF udstedes af ASTM. Derfor vil der under denne støtteordning gives støtte for perioden 2025-2026 og Trafikstyrelsen er berettiget til at forlænge støtteordningen til også at omfatte 2027. Hvis ASTM per 1. juli 2026 har vedtaget en standard for 100 procent SAF, vil Trafikstyrelsen ikke kalde denne option på 2027, og der vil ikke blive givet støtte under denne ordning for flyvninger foretaget efter den 31. december 2026. Der indføres på denne baggrund en ny § 8: "Støtten tildeles for 2025-2026 og Trafikstyrelsen er berettiget til at forlænge støtteordningen til også at omfatte 2027. Stk. 2. En forlængelse efter stk. 1 meddeles operatøren senest den 1. juli 2026."

2.3 Grønne brændstoffer/teknologier

Brintbranchen finder, at en livscyklustilgang bedre vil afspejle den reelle klimaværdi af de brændstoffer, der ender med at få støtte, da CO₂-besparelserne kan variere meget blandt de forskellige typer biobrændstoffer, samt være afhængige af dens oprindelse. NISA finder det



beklageligt, at der ikke gives mulighed for at prioritere mellem forskellige SAF produkters bæredygtighed, men at ordningen baseres regulatorisk på en række EU-direktiver med godkendte definitioner af "grønne brændstoffer". Dansk Luftfart forstår, at man som følge af bekendtgørelsens korte varighed (til og med 2027) har forudsat en ensartet reduktionseffekt, jf. § 17 (dvs. § 18 i det tilrettede udkast til bekendtgørelse), stk. 2, og er enige i den forudsætning.

Dansk Luftfart henleder opmærksomheden på, at en 100 procent SAF vil indeholde aromater (8 procent), der formentlig vil have fossil oprindelse, og forudsætter, at upåagtet dette vil krævet til grønne flyvninger være opfyldt.

Green Power Denmark peger på, at 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, og finder at støtteordningen således vil føre til, at der fejlinvesteres i kortsigtede biobaserede løsninger.

Aalborg Lufthavn støtter, 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.

Esbjerg Airport foreslår at inkludere investeringer til forberedelse af H2/E-fly i bekendtgørelsen.

Forbrugerrådet Tænk udtrykker bekymring overfor sprogbrugen i bekendtgørelsen, hvor bl.a. grønne brændstoffer, grønne flyvninger og bæredygtigt flybrændstof benyttes. Forbrugerrådet Tænk opfordrer 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. Norwegian støtter op om dette.

Trafikstyrelsens kommentar:

I overensstemmelse med Danmarks nationale klimamål, der følger FN's retningslinjer for territorial emissionsregnskab, vil udbuddet bruge direkte CO₂-reduktioner som kriterium ved vurdering af tilbud. Trafikstyrelsen vurderer på baggrund af de afholdte dialogmøder med branchen, at der i det første udbud kun er én type brændstof tilgængelig, hvorfor der ikke er behov for en prioritering mellem forskellige typer af brændstoffer.

Trafikstyrelsen har noteret sig bemærkningen om, at begreber som "grønne flyvninger" og "grønne brændstoffer", hvis de bruges som en del af markedsføringen fra luftfartsselskaberne, kan være vildledende. I bekendtgørelsen bruges de i definitionsafsnittet således, at bekendtgørelsen ikke bliver unødigt lang og uoverskuelig. De enkelte luftfartsselskaber, der vinder udbuddet, skal fortsat overholde relevant lovgivning, herunder markedsføringsloven.

De nævnte bemærkninger giver herefter ikke Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

Under Trafikstyrelsens drøftelser med Europa-Kommissionen har denne udfordret den oprindelige definition af grønne brændstoffer, som beskrevet i bekendtgørelsesudkastet af 1. juli 2024. Trafikstyrelsen har derfor valgt at ændre definitionen i udkast til bekendtgørelse så denne følger definitionen af SAF i RefueEU Aviation forordningen. Den ny definition på grønne brændstoffer i § 4, stk. 1, pkt. 1, lyder herefter "Bæredygtige brændstoffer som defineret i



artikel 3, stk. 1, nr. 7, 8, 9 og 12 i forordning (EU) 2023/2405. Det vil være definitionen af bæredygtigt flybrændstof i den til enhver tid gældende version af denne forordning, eller andre retsakter, der træder i dennes sted, som finder anvendelse.". Definitionen drøftes fortsat med Europa-Kommissionen og en endelig afklaring udestår.

3. Tildelingskriterier og minimumskrav

3.1 Tildelingskriterier

Nordic Seaplanes foreslår, at der tildeles point ikke kun i forhold til "Største mængde reduceret ton CO₂" og "Højeste antal grønne flyvninger" 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.

Es-DAA mener at det foreslåede tildelingskriterie "Største mængde reduceret ton CO₂" favoriserer flyvning med store fly med et stort brændstofforbrug frem for mindre fly med mindre brændstofforbrug. Es-DAA foreslår at ændre vægtningen for kriteriet til 15 procent og øge vægtningen for kriteriet "Højeste antal grønne flyvninger" til 15 procent. Herved finder Es-DAA, at der gives et incitament til øget antal grønne flyvninger også med mindre fly.

Dansk Luftfart mener, at tildelingskriteriet "Største mængde reduceret ton CO₂" honorerer anvendelse af fly, der er mindre brændstofeffektive og dermed reducer betydningen af investeringer i moderne brændstofeffektive fly, herunder også indsætning af nye fly undervejs i støtteperioden. Dansk Luftfart påpeger også, at kriteriet vil stille "små ruter" dårligere i udbuddet, fordi den anvendte brændstofmængde er mindre.

Brintbranchen foreslår at slette tildelingskriteriet "Højeste antal grønne flyvninger".

Aalborg Lufthavn anbefaler, at vægtningen af tildelingskriteriet "Største mængde reduceret ton CO₂" vægtes højere (25-30 procent), idet formålet med at etablere den grønne indenrigsrute er at understøtte luftfartens grønne omstilling og i den forbindelse mindske luftfartens CO₂-udledning.

Alsie Express finder, at de foreslåede kriterier favoriserer mest forurenende flytyper og den største indenrigsflyrute. Alsie Express mener, at hvis det er teknologisk og operativt muligt for luftfartsselskaber og lufthavne, at etablere et logistisk setup hvor der udelukkende er grønt brændstof fysisk i flyet, bør dette favoriseres.

Dansk Erhverv, SAS og Københavns Lufthavne A/S gør opmærksom på, at der med vægtningen af den samlede mængde fortrængt CO₂ muligvis vil kunne skabes 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. Dansk Erhverv og Københavns Lufthavne A/S 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.

Esbjerg Airport mener, at udkastet favoriserer det laveste budget frem for den maksimale CO₂-reduktion, og foreslår at gøre antallet af CO₂-reduktioner til det første kriterium.

SAS anbefaler, at kriteriet "Største mængde reduceret ton CO₂" udgår, og at vægtningen overgår til kriteriet "Højeste antal grønne flyvninger". Herudover anbefaler SAS, at sidstnævnte



kriterie suppleres med krav, som sikrer, at den nuværende betjening af indenrigsruterne kan opretholdes.

Trafikstyrelsens kommentar:

Hovedkriteriet i ordningen er "Laveste støttebeløb per reduceret ton CO₂", som vægter 70 procent. Det er et krav fra Europa-Kommissionen, at de kvalitative kriterier (altså kriterie 2 og kriterie 3) tilsammen maksimalt må vægte 30 procent. Dette fremgår af Europa-Kommissionens retningslinjer for statsstøtte til klima, miljøbeskyttelse og Energi 2022 (CEEAG), punkt 50.

Trafikstyrelsen bemærker, at alle parter ønsker de foreslåede kvalitative kriterier ændret, men hæfter sig ved, at der er uenighed blandt høringsparterne om det optimale valg af tildelingskriterier. Der er således ikke en entydig holdning til, hvad tildelingskriterierne bør være, og hvad de bør vægte. Trafikstyrelsen finder, at det angivne miks er balanceret og understøtter formålet med støtteordningen bedst muligt.

De nævnte bemærkninger giver herefter ikke Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

3.2 Minimums flystørrelse

Esbjerg Airport finder, at mindre fly med 8 sæder også bør inkluderes, da dette vil stimulere indenrigs- og offshore-vindflyvninger fra Esbjerg.

Trafikstyrelsens kommentar:

Formålet med kravet om minimum 10 sæder er at sikre, at støtte gives til trafik, der kan betragtes som massetransport og ikke individuel transport.

Der stilles i bekendtgørelsen krav om, at der skal være tale om ruteflyvning, hvilket blandt andet betyder, at der skal være offentligt salg af billetter. Hvis ikke dette er tilfældet, kan et selskab ikke komme i betragtning til at modtage støtte. Dette er for at sikre, at den grønne rute, som modtager offentlig støtte, også er tilgængelig for offentligheden. Trafikstyrelsen er ikke bekendt med, at offshore-vindflyvninger er åbne for offentligheden.

De nævnte bemærkninger giver herefter ikke Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

3.3 Minimumskrav om 20 ugentlige flyvninger

Dansk Luftfart og Aalborg Lufthavn finder, at undtagelserne til minimumskravet om 20 flyvninger kan forsimples og foreslår, at det i stedet sættes krav om 15 eller 16 ture i gennemsnit over året.

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.

Esbjerg Airport har identificeret operatører, der er i stand til at operere indenrigsflyvninger med lavere frekvenser (5-11 ugentlige flyvninger). Esbjerg Airport 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.

Esbjerg Airport peger på, at udkastet kun dækker 100 procent SAF-flyvninger. Dette komplicerer i høj grad flyselskabernes drift, og lufthavnen foreslår derfor at ændre minimumskravet til "svarende til XX ugentlige 100 procent SAF-flyvninger" for at inkludere et bredere driftsområde med SAF.

Trafikstyrelsens kommentar:

Trafikstyrelsen ønsker med kravet om minimum 20 ugentlige flyvninger at sikre grønne flyvninger året rundt. Dog kan mindre ruter have svært ved at leve op til dette krav i alle årets uger, da de ikke nødvendigvis betjenes på helligdage og i ferier. Derfor vælger styrelsen at undtage visse uger fra kravet om minimum 20 flyvninger.

Formålet med støtteordningen er at omstille den danske indenrigsluftfart og støtte meromkostningen ved denne omstilling. Det er således ikke et mål at give tilskud til etablering af nye ruter, som ikke er kommercielt bæredygtige.

Minimumskravet beskriver det mindste antal flyvninger, som et luftfartsselskab kan inkludere i deres tilbud. Der er ikke krav om, at alle flyvninger på en rute inkluderes i et tilbud, og de flyvninger som ikke indgår i tilbuddet, skal ikke nødvendigvis flyves på grønne brændstoffer.

De nævnte bemærkninger giver herefter ikke Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

3.4 Mindste antal månedlige flyvninger

Dansk Luftfart finder det ikke rimeligt, at den samlede støtte skal bortfalde, hvis et selskab en måned flyver færre end 85 procent af de lovede flyvninger. Dansk Luftfart mener i stedet, at støttereduktionen bør beslutes ud fra de konkrete forhold og bagvedliggende årsager og peger på, at undtagelserne vedrørende force majeure i § 23 (dvs. § 24 i det tilrettede udkast til bekendtgørelse) til dels fjerner noget af denne problematik, men at § 18, stk. 3 (dvs. § 9 i det tilrettede udkast til bekendtgørelse) som minimum burde forsynes med en henvisning til § 23 (dvs. § 24 i det tilrettede udkast til bekendtgørelse).

Alsie Express finder det uklart, hvordan en frekvensøgning eller frekvensreduktion på en rute skal håndteres.

Trafikstyrelsens kommentar:

Det er allerede nu en del af bekendtgørelsen, at der i tilfælde af force majeure ikke er krav om, at det månedlige krav om 85 procent skal være opfyldt. Trafikstyrelsen vil på baggrund af



høringssvarene tilføje en henvisning til force majeure paragraffen i § 19 (dvs. § 18 i høringsversionen) for at tydeliggøre dette.

Trafikstyrelsen vurderer, at der er behov for at stille krav om, at luftfartsselskaber udfører de grønne flyvninger, som indgår i luftfartsselskabets tilbud. Dette skyldes, at det ellers vil være muligt at byde ind med et meget højt antal flyvninger, vinde udbuddet og derefter ikke udføre flyvningerne, som var grundlag for tilbuddet.

De flyvninger på en rute, som ikke er inkluderet i tilbuddet, er ikke støtteberettigede, men kan flyves på enten grønne brændstoffer eller fossile brændstoffer.

3.5 Typer af støtteberettigede flyvninger

Bel Air Aviation foreslår, at bekendtgørelsen åbnes op for en forsøgsordning, der muliggør afprøvning og test af bæredygtigt flybrændstof (SAF) i helikopterflyvninger. Samtidig finder Bel Air Aviation, at helikopterflyvninger til offshore olie- og gasplatforme samt vindmølleparker i Nordsøen skal kunne søge om støtte. Esbjerg Airport foreslår på samme baggrund at erstatte kravet om indenrigsflyvninger med et krav om en maksimal afstand for kontinentale flyvninger (fx 500 km).

Trafikstyrelsens kommentar:

Det fremgår af den politiske aftale, at "Aftalepartierne vil afsætte midler til, at der etableres en grøn indenrigsrute fra 2025 (...)" og at "Aftalepartierne er enige om at afsætte ca. 800 mio. kr. i perioden 2025-2029 til et udbud, hvor private selskaber kan byde ind på en grøn indenrigsrute."

Midlerne er således afsat med henblik på at etablere en grøn indenrigsrute. Trafikstyrelsen vurderer på den baggrund, at det ikke er inden for rammerne af formålet med midlerne at afsætte en andel af midlerne til en forsøgsordning til afprøvning og test af bæredygtigt flybrændstof i helikopterflyvninger, ligesom det ikke er inden for rammerne at give støtte til kontinentale flyvninger.

Trafikstyrelsen vurderer ikke, at helikopterflyvninger i Nordsøen kan falde ind under definitionen på indenrigs rute-flyvninger.

De nævnte bemærkninger giver herefter ikke Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

4. Tilbud og udpegning af vindere

4.1 Afgivelse af tilbud

Dansk Luftfart forudsætter, at § 8 (dvs. § 9 i det tilrettede udkast til bekendtgørelse) også vil omfatte eventuelle underleverandører, idet disse jo "kontrolleres af luftfartsselskabet".

Esbjerg Airport foreslår at inkludere udgifter til logistik i tilbudsprisen.

Es-DAA anfører, at der i kravene til indhold i forretningsplanen, som et luftfartsselskab skal vedlægge sit tilbud jf. § 8 (dvs. § 9 i det tilrettede udkast til bekendtgørelse), stk. 6, nævnes



en lang række krævede oplysninger, og der herefter afsluttes med "mm." Es-DAA finder, at hvis der er mere, bør det anføres i punktet, ellers må "mm." slettes. Dansk Luftfart opfordrer til at det tydeliggøres, hvad der menes med "forretningsplan". SAS finder det 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.

Alsie Express finder det vanskeligt at fastsætte et ruteprogram for en 3. årig tidshorisont og peger på, at det er uvist hvorledes de kommende passagerafgifter vil påvirke efterspørgslen.

Trafikstyrelsens kommentar:

Trafikstyrelsen finder ikke, at en underleverandør, som fx en brændstofleverandør, kontrolleres af luftfartsselskabet. Formålet med § 9 (dvs. § 8 i høringsversionen), stk. 2 er, at det udelukkende skal være muligt for et luftfartsselskab at afgive ét tilbud per rute, således at luftfartsselskabet ikke – hvis den økonomiske ramme kan rumme det – kan vinde med flere tilbud på samme rute, og dernæst udelukkende opfylde tilbuddet med det højeste støttebeløb per ton reduceret CO₂.

Et luftfartsselskab fastsætter selv den pris per ton reduceret CO₂, som indgår i tilbuddet. Luftfartsselskabet kan således inkludere de omkostninger, som selskabet må have i forbindelse med de grønne flyvninger, i tilbudsprisen.

Formålet med § 9 (dvs. § 8 i høringsversionen), stk. 6, der siger, at et luftfartsselskab skal inkludere en forretningsplan i tilbuddet, er at sikre, at det kun er seriøse bud, der kommer i betragtning. Dette for at sikre, at der ikke afsættes midler til ruter, som aldrig bliver oprettet. Dette vil medføre uforbrugte midler, som ikke nødvendigvis kan tilbageføres til støtteordningen.

Trafikstyrelsen imødekommer forslaget om at tydeliggøre hvilke oplysninger der skal fremgå af forretningsplanen og sletter "mm." i § 9 (dvs. § 8 i høringsversionen), stk. 6.

4.2 Vurdering af konditionsmæssige tilbud

Dansk Luftfart forstår ikke helt forudsætningerne bag de nævnte minimum 1560 grønne flyvninger særlig i forhold til kravet om min. 20 ugentlige flyvninger.

Trafikstyrelsens kommentar:

Trafikstyrelsen ændrer antallet af grønne flyvninger, som resulterer i 6 point fra 1.560 flyvninger til 1.480 grønne flyvninger. Dette skyldes, at styrelsen ved en fejl ikke har konsekvensrettet antallet af flyvninger i § 12 (dvs. § 11 i høringsversionen) med antallet af undtagne uger i § 2, stk. 3. De 1.480 grønne flyvninger er netop det mindste antal flyvninger, som et luftfartsselskab samlet set over de tre år kan foretage under ordningen.



4.3 Rangering

Es-DAA bemærker, at det i § 12 (dvs. § 13 i det tilrettede udkast til bekendtgørelse), stk. 2 kan opfattes som om, at det kun er én operatørrute, der kan få støtten under den anførte situation. Herudover finder Es-DAA, at § 14 (dvs. § 15 i det tilrettede udkast til bekendtgørelse), stk. 2 igen efterlader usikkerhed om antal af mulige operatørruter, som kan få støtte til en grøn indenrigsrute. Es-DAA foreslår at indføre en henvisning til § 15 (dvs. § 16 i det tilrettede udkast til bekendtgørelse) tidligere i bekendtgørelsen, hvorved Es-DAA finder, at tvivlen i § 12 og § 14 (dvs. § 13 og § 15 i det tilrettede udkast til bekendtgørelse) kan undgås.

Dansk Luftfart finder det ligeledes vanskeligt at gennemskue hvor mange tilbud og selskaber, som kan vinde udbuddet.

Trafikstyrelsens kommentar:

Trafikstyrelsen vil gerne understrege, at det er muligt for flere operatørruter at vinde udbuddet. Dette fremgår af § 16 (dvs. § 15 i høringsversionen), der omhandler udpegning af vindere. Hvis der er mere end et luftfartsselskab, der søger om støtte under ordningen, vil der altid være ét selskab som ikke kan vinde. Dette er et krav fra Europa-Kommissionen og har til formål at sikre lovlig statsstøtte.

Rangeringen der beskrives i § 13 (dvs. § 12 i høringsversionen), herunder en eventuel lodtrækning, er nødvendig for at sikre, at tilbuddene kan rummes inden for budgettet, ligesom rangeringen benyttes i forbindelse med udvælgelse af selskaber, som kan vinde udbuddet jf. § 15 (dvs. § 14 i høringsversionen).

Trafikstyrelsen finder det ikke hensigtsmæssigt at indføre en henvisning til § 16 (dvs. § 15 i høringsversionen) tidligere i bekendtgørelsen, og den nævnte bemærkning giver herefter ikke Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet. Trafikstyrelsen anerkender dog, at beskrivelsen af modellen i bekendtgørelsen kan være svær forståelig, og vil i udbudsmaterialet lave en beskrivelse med eksempler, som er lettere forståelig.

5. Udbetaling af støtte

5.1 Månedlig udbetaling og dokumentation

Dansk Luftfart og SAS finder, at kravet om månedlig dokumentation vil øge de administrative omkostninger markant, og foreslår, at kravet genovervejes til fordel for kvartalsvis dokumentation.

Dansk Luftfart foreslår, at § 19 (dvs. § 20 i det tilrettede udkast til bekendtgørelse), Stk. 1, nr. 4 med fordel kan forsynes med en henvisning til kriterierne i § 4.

Alsie Express peger på, at det er uklart, hvordan en udskiftning af flytype under kontraktperioden vil blive håndteret.

Trafikstyrelsens kommentar:

Trafikstyrelsen kan ikke udbetale støttemidler uden først at have modtaget den i § 20 (dvs. § 19 i høringsversionen) beskrevne dokumentation. Trafikstyrelsen foreslog på dialogmøderne



med branchen at udbetale midler hvert kvartal eller hvert halve år. Flere luftfartsselskaber gav i denne forbindelse udtryk for, at udbetalingerne skulle foregå på månedsbasis, hvorfor dokumentationen som følge heraf også skal foreligge hver måned. Trafikstyrelsen er indforstået med, at støtte kan udbetales kvartalsvist, såfremt dette er et ønske fra en vinder af udbuddet.

Generelt henvises der ikke til definitioner i definitionsafsnittet, da disse er gældende for hele bekendtgørelsen.

Ift. udskiftning af flytype under kontraktperioden finder Trafikstyrelsen, at der skal være operationel fleksibilitet, så støtteordningen ikke bliver en hæmsko for luftfartsselskabernes trafikplanlægning. Der skal være plads til at indfase nye mere brændstofeffektive flytyper, ligesom der skal være mulighed for at benytte de fly, der operationelt giver bedst mening at benytte den pågældende dag på den pågældende flyvning. Støttebeløbet til udbetaling for den enkelte måned beregnes på baggrund af den faktisk benyttede mængde brændstof, som igen afhænger af den faktisk benyttede flytype.

De nævnte bemærkninger giver herefter ikke Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

6. Krav fra Europa-Kommissionen

6.1 Dokumentation for planlagt opstart af ruten

Dansk Luftfart foreslår at slette § 16 (dvs. § 17 i det tilrettede udkast til bekendtgørelse).

Trafikstyrelsens kommentar:

§ 17 (dvs. § 16 i høringsversionen) er indsat for at sikre, at støtteordningen lever op til Europa-Kommissionens retningslinjer for statsstøtte til klima, miljøbeskyttelse og Energi 2022 (CEEAG), punkt 120.

Den nævnte bemærkning giver herefter ikke Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

6.2 Genberegning

Es-DAA spørger hvad der sker, hvis prisen stiger på bæredygtigt flybrændstof, og finder at dette bør meddeles i bekendtgørelsen.

Dansk Erhverv og Dansk Luftfart finder det ikke rimeligt, at der kun justeres, såfremt prisen på SAF falder, og peger på, at man med den valgte udbudsmodel skubber al risiko over på tilbudsgiver, selv om udbudskonteksten er præget af et unormalt usikkerhedsniveau.

Alsie Express oplyser, at for at de kan give bud på en grøn indenrigsrute, vil de være tvunget til at "låse" prisen ved brændstofleverandøren for hele kontraktperioden. De finder derfor, at genberegningsmekanismen bevirker, at de potentielt vil blive økonomisk straffet, hvis markedsprisen falder.



Trafikstyrelsens kommentar:

Det samlede budget til ordningen er fastlagt, og det er derfor ikke muligt at give mere støtte end aftalt. Det er muligt for luftfartsselskabet at udtræde af støtteordningen, hvis prisen på de grønne brændstoffer stiger.

De nævnte bemærkninger giver herefter ikke Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

7. Overskydende midler

7.1 Eventuelle overskydende midler

Es-DAA og Brintbranchen foreslår, at ubrugte beløb fra en periode kan overføres til de(n) næste periode(r).

Dansk Luftfart og SAS peger på, at det for erhvervet er 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.

Trafikstyrelsens kommentar:

Trafikstyrelsen peger på, at dette er reguleret i finansloven.

Den nævnte bemærkning giver herefter ikke Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

8. Alternative modeller

8.1 Alternative statsstøttemodeller

Dansk Luftfart finder at en SGEI-model kunne være et alternativ, og beder om at få oplyst, hvorvidt denne mulighed har været overvejet og i givet fald drøftet med Europa-Kommissionen samt Kommissionens holdning hertil. NISA kommenterer ligeledes, at SAF-udvikling, anvendelse og bæredygtigheden heri, bør kunne defineres som værende i offentlighedens interesse.

NISA finder, at man i stedet for at forsøge at konkurrenceudsætte en grøn indenrigsrute til flyselskaberne, bør etablere 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. NISA foreslår herudover, at denne ordning i første omgang målrettes en mindre dansk indenrigsrute.

Trafikstyrelsens kommentar:

Trafikstyrelsen har drøftet muligheden for en PSO-model med krav om grønne flyvninger med Europa-Kommissionens generaldirektorat for mobilitet og transport (DG-MOVE) i 2022. Europa-Kommissionen mente ikke på det foreliggende grundlag, at dette var en mulighed i forhold til at oprette en grøn indenrigsrute.



Trafikstyrelsen har ydermere fuldt arbejdet med opdatering af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafik-tjenester i Fællesskabet (omarbejdning) (EØS-relevant tekst), hvor muligheden for at åbne op for at stille krav om grønne flyvninger, har været drøftet. Dette arbejde ligger pt. stille.

Trafikstyrelsen har under drøftelserne med Europa-Kommissionens generaldirektorat for konkurrence (DG-COMP) og Europa-Kommissionens generaldirektorat for mobilitet og transport (DG-MOVE) afsøgt mulighederne for gennem statsstøtte at oprette en grøn indenrigsrute, og er ikke i den forbindelse blevet opmærksom på alternative muligheder for at give statsstøtte, der sikrer en grøn indenrigsrute i Danmark i 2025.

De nævnte bemærkninger giver herefter ikke Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

9. Proces og tidshorisont

9.1 Tidshorisont

Aalborg Lufthavn understreger vigtigheden af at igangsætte støtteordningen for perioden 2025-2027 hurtigst muligt, såfremt det skal være muligt at etablere en grøn indenrigsrute i 2025. Lufthavnen bemærker ligeledes, 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.

Dansk Erhverv vil 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.

Trafikstyrelsens kommentar:

Trafikstyrelsen er opmærksom på tidshorisonten i projektet, og arbejder for hurtigst muligt at designe en støtteordning for perioden 2025-2027. Støtteordningen for den efterfølgende periode, 2028-2029, vil blive udformet i tæt dialog med branchen, ligesom den vil bygge på erfaringer fra første udbudsrunde.

9.2 Europa-Kommissionens godkendelse

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

Trafikstyrelsens kommentar:

Trafikstyrelsen vil gerne gøre opmærksom på, at støtteordningen endnu ikke er notificeret til Europa-Kommissionen. Dette fremgår af høringsbrevet, som blev sendt ud sammen med udkastet til bekendtgørelse. Formålet med høringen er netop at indhente branchens kommentarer



til den foreslåede ordning, inden denne notificeres, og en eventuel godkendelse opnås. Når ordningen først er notificeret, er det ikke længere muligt at lave ændringer hertil.

Den endelige bekendtgørelse vil ikke blive udstedt, førend støtteordningen er notificeret og godkendt af Europa-Kommissionen. Hvis bekendtgørelsen udstedes, vil der derfor stå i denne, at ordningen er godkendt af Europa-Kommissionen.

Den nævnte bemærkning giver herefter ikke Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.



Bilag 1 Høringsliste

Aalborg Lufthavn Amba
Aarhus Airport
Alsie Express
Arcadia efuels
BARID - Board of Airline Representatives in Denmark
Bel Air Aviation A/S
Billund Airport
Bornholms Lufthavn
Brancheforeningen Dansk Luftfart
Brintbranchen
Copenhagen Airtaxi
Danske Regioner
Dansk Erhverv
Dansk Industri
DAT
DCC & Shell Aviation Denmark A/S
Drivkraft Danmark
Erhvervsflyvningens Sammenslutning
Esbjerg Airport
European Energy A/S
Green Power Denmark
HCA Airport
Kommunernes Landsforening
Københavns Lufthavn A/S
Midtjyllands Lufthavn
NISA
Norwegian Air Shuttle ASA
Rasmussen Global
Scandinavian Airlines Systems



Sønderborg Lufthavn

Topsoe A/S

Ørsted A/S