



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

18. marts 2024

2024-1139

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 19. februar 2024 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kenneth Fredslund Petersen (DD).

Spørgsmål nr. 229:

Er ministeren åben overfor, at den grønne indenrigsrute i 2025 etableres via brug af massebalanceprincippet, hvorved klimaeffekten er den samme, som hvis alt brændstoffet blev tanket på ét fly, samtidig med at indenrigsruten ikke vil være i strid med gældende EU-regulering, og derudover være nemmere at implementere for aktørerne i den danske luftfartsindustri?

Svar:

Der er med den politiske aftale *Grøn luftfart i Danmark* af 15. december 2023 afsat en tilskudspulje på ca. 800 mio. kr. i perioden 2025-2029 til at etablere en grøn indenrigsrute fra 2025. Formålet med puljen er at give tilskud til meromkostningen ved køb af grønne drivmidler frem for fossile. Det er med aftalen besluttet at stille krav om, at fly skal flyve med fysisk grønne drivmidler for at modtage støtte.

Da flyoperatørerne typisk ikke reserverer enkelte fly til specifikke ruter, indføres en fleksibel model, hvor det enkelte fly skal tanke eller oplade grønne drivmidler, svarende til energibehovet på indenrigsruten. Det betyder, at eventuelt resterende fossilt brændstof i flyets tank ikke skal tømmes før flyvning på indenrigsruten påbegyndes.

Formålet med at stille et fysisk krav er at fremme modning og udvikling af de grønne teknologier. EU har med RefuelEU Aviation forordningen allerede vedtaget et fælleseuropæisk iblandingskrav, som er gradvist stigende i perioden 2025-2050. Fx vil iblandingskravet i 2025 være 2 pct. og 6 pct. i 2030. Da energibehovet til en dansk indenrigsrute udgør en lille andel af det samlede energibehov for flyafgange fra Danmark, vil en rute baseret på



Side 2/2

massebalancesystemet have en forholdsvis beskeden effekt på den samlede andel af grønne brændstoffer. Et fysisk krav vil derimod betyde, at der skal tænkes i nye løsninger, da det enkelte fly vil skulle flyve på grønne drivmidler.

Det er mit ministeries vurdering, at et fysisk krav, eller et massebalancesystem, ikke er i strid med gældende EU-regulering, så længe at der ikke gives støtte til den andel af de grønne brændstoffer, der følger af det fælleseuropæiske iblandingskrav.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Thomas Danielsen".

Thomas Danielsen