

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.