

18.10. 2024

Dear Permanent Representative of the Hungarian Permanent Representation to the EU, Dear European Finance and Economic Affairs Ministers, Dear Commissioner Designate for Climate, Net Zero and Clean Growth,

Originalt brev på engelsk [her](#).

At fortsætte med at fritage skibs- og luftfartens fossile brændstoffer for afgifter underminerer jernbaner og bæredygtige brændstoffer muligheder for at træde i stedet for de fossile brændstoffer

Som repræsentanter for civilsamfundet, dele af jernbanesektoren og bæredygtig flybrændstofindustri gør vi opmærksom på udviklingen i energibeskatningsdirektivet (ETD), hvor bekymrende forhandlinger kan føre til en fortsættelse af en afgiftsfritagelse for fossilt jetbrændstof og marinebrændstoffer frem til 2049, et år før kontinentet formodes at nå klimaneutralitet.

Det er ikke kun i modstrid med ånden i Europa-Kommissionens oprindelige forslag om at revidere ETD'en om udfasning af subsidier til fossile brændstoffer under dens Fit For 55-pakke, det strider også mod internationale forpligtelser fra COP28, hvor EU-landene [opfordrede](#) til at "ineffektive" tilskud til fossilt brændsel udfases i 2030 samt [videnskabelig rådgivning](#) fra European Scientific Advisory Board on Climate Change for at "skarpt mindske brugen af fossile brændstoffer".

- **Unfair konkurrence i forhold til bæredygtige alternativer:** Denne uretfærdige skattefritagelse vil fortsat hindre udbredelsen og opskaleringen af bæredygtige luftfarts- og marineteknologiers værdikæder her i Europa såvel som bæredygtige alternativer som jernbaner, da de begge fortsat kæmper for at konkurrere med skattefrit fossilt brændstof til luftfarten.

Som defineret i EU's strategi for bæredygtig og smart mobilitet er EU forpligtet til at gøre rejser under 500 km CO₂-neutral i 2030 og fordoble højhastighedstogtrafikken i hele Europa inden 2030. Ved at fortsætte fritagelsen af jetbrændstof fra beskatning vil luftfarten kunne tilbyde kunstigt lave priser på ruter, der betjenes (eller kan betjenes) med jernbane, hvilket gør det næsten umuligt for jernbanerne at konkurrere retfærdigt og forhindrer et skift til denne grønnere transportform. Greenpeace fandt for nylig, at jernbanerejser i gennemsnit er dobbelt så dyre som at flyve i Europa, hvilket er en af de største barrierer, der forhindrer passagerer i at skifte fra fly til jernbane i Europa. Prisforskellen mellem fly og jernbane skal lukkes ved samtidig at reducere priserne på togbilletter og lade luftfarten betale for sine emissioner^[1].

EU's strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet forpligter sig også til at internalisere de eksterne omkostninger gennem prisfastsættelse af kulstof samt øge brugen af jernbaner, nul-emissionsfly og vedvarende og kulstoffattige brændstoffer. Udbredelsen af Sustainable Aviation Fuels (SAF) vil kræve betydeligt investeringer og opskalering for at imødekomme sektorens dekarboniseringsbehov inden 2050. Jo længere fossilt brændstof er til rådighed, og er billigere for industrien, jo mindre vil investorerne fokusere på at finansiere opskaleringen af dyrere, men renere teknologier og derfor vil stordriftsfordele trække ud og få svært ved at bringe startomkostningerne ned. Uden et stærkt signal til markedet om, at fossilt jetbrændstof ikke

længere har en fremtid i luftfarten, vil SAF-producenter kæmpe for at konkurrere med de lave jetbrændstofpriser. Nulemissionsflyproducenter har også en interesse i at sikre, at markedsvilkårene er gunstige for brugen af bæredygtige energikilder som brint på lang sigt, som ikke er forretningsmæssigt interessant så længe fossilt brændstof stadig fremmes gennem skattefritagelser.

- At hæve indtægterne til EU's bæredygtige omstilling: undladelse af at beskatte jetbrændstof på alle afgående flyvninger fra Europa repræsenterede et skattetab på 10,7 milliarder euro for EU-27 landene i 2022[2]. Hvert år mister europæiske regeringer milliarder af indtægter, som kunne geninvesteres i overgangen til bæredygtige alternativer, hvad angår digitaliseringen og interoperabiliteten af jernbanesektoren (f.eks. udbredelsen af nyt signalsystem, ERTMS) og dekarboniseringen af selve luftfartssektoren. For ERTMS blev det anslået, at der vil være behov for 80 milliarder euro til at dække hele TEN-T-nettet[3]. Det anslås også, at der vil være behov for mellem 500-800 SAF-faciliteter globalt i 2050[4], hvilket, hvis man antager 1,8 mia. EUR pr. facilitet, vil resultere i europæiske investeringer på ca. 36 mia. EUR.
- Afhjælpning af en social uretfærdighed: Det er ved at blive socialt uholdbart for borgere at betale høj skat på væsentlige ting som at opvarme deres hjem, rejse med tog eller at tanke deres biler, mens flyvninger for fx forretningsmænd til New York eller turister til Dubai forbliver ubeskattede. Opretholdelse af skattefritagelser for visse sektorer, mens andre bærer byrden ved at bidrage til klimaindsatsen, er i den grad i modstrid med EU's Green Deal-målsætning om at sikre en socialt retfærdig omstilling og underminerer kampen mod klimaændringer.
- Fremme af energieffektivitet: at øge omkostningerne ved at bruge jetbrændstof vil ikke kun tilskynde luftfartssektoren til at flyve mere effektivt, men også bremse mere effektive fly teknologier der kan reducere brændstofforbruget. Et sådant smuthul i EU's energibeskatningsramme vil blive en forpasset mulighed for at styrke EU's energiautonomi. Ifølge Det Internationale Energiagentur er tog i gennemsnit mindst 12 gange mere energieffektive pr. passager end fly [5] (uden at tage højde for flyenes ikke CO2-relaterede effekter).

Det er i EU's egne bæredygtige industriers interesse, udviklingen af jernbanerne, dekarboniseringen af luftfarts- og maritime sektorer og EU-borgerne, at vi derfor opfordrer jer til at sikre, at skibs- og luftfartsbrændstoffer endelig beskattes.

På forhånd tak,

Transport & Environment, ALLRAIL, Association of European Railway Rolling Stock Lessors (AERRL), Back on Track (hvor Rådet for Bæredygtig Trafik er medlem), BLOOM, Bond Beter Leefmilieu, Carbon Market Watch, Eco-Union, EDL, European Energy, H2V, Nature & Milieu, Nordic Electrofuel, Norsk e-fuel, Opportunity Green, Sciaena, Seas At Risk, SkyNRG, trainline, VCÖ, Zero



[1] Greenpeace (2023) *Biljetpriser på fly vs tog - En analyse for hele Europa*. Tilgået: [forbindelse](#)

[2] T&E luftfartsskattegab (2023), [Luftfartsskattegab | Transport & Miljø](#)

[3] Den Europæiske Revisionsret (2017)

[4] SkyNRG SAF Markedsudsigte (2024), Resumé

[5] IEA energieffektivitet (2020). [Energieffektivitet 2020 | Det Internationale Energiagentur](#)