



Vejledning om ReFuelEU Aviation til danske flybrændstofleverandører

Kontor/afdeling
Brint og grønne
brændstoffer

Dato
December 2025

Denne vejledning har til formål at skabe klarhed for flybrændstofleverandører om centrale elementer af ReFuelEU Aviation-forordningen (EU) 2023/2405 i Danmark.

Indhold

1. Hvilke virksomheder kvalificerer sig som flybrændstofleverandør under definitionen?	1
2. Hvornår regnes brændstoffet som værende <i>stillet til rådighed for luftfartøjsoperatører i hver EU-lufthavn</i> ?	2
3. Hvordan opfyldes kravet om uafhængig kontrol efter ISAE 3000?	2
4. Hvordan sanktioneres manglende opfyldelse af forpligtelserne i forordningen?	3

1. Hvilke virksomheder kvalificerer sig som flybrændstofleverandør under definitionen?

En flybrændstofleverandør i henhold til ReFuelEU Aviation er defineret i § 2, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 978 af 1. juli 2025 om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v. og bæredygtighed (drivhusgasbekendtgørelsen). Det fremgår af bemærkningerne til lov nr. 1676 af 30. december 2024 om ændring af biobrændstofloven, at det er traditionelle flybrændstofleverandører, der omfattes af definitionen. En traditionel flybrændstofleverandør kan typisk defineres som et selskab, der har indflydelse på sammensætningen af flybrændstoffet, herunder mængden af iblandede bæredygtige flybrændstoffer, typer af bæredygtige flybrændstoffer og mængder af flybrændstof leveret til luftfartøjsoperatører i en given EU-lufthavn.

En flybrændstofleverandør kan også være andre selskaber, eksempelvis handelsselskaber. For at disse skal kunne anses som omfattet af definitionen af en flybrændstofleverandør er det en betingelse, at de ejer brændstoffet ved levering til luftfartøjsoperatøren i EU-lufthavnen, og samtidigt har haft en bare begrænset indflydelse på brændstoffets sammensætning. Det, at de alene fungerer som en mellemmand, der letter salget af flybrændstof til luftfartøjsoperatøren, fx ved at købe brændstoffet af flybrændstofleverandører under sidste led af påfyldning af brændstof på flyet og videresælge det til luftfartøjsoperatøren, også selv om de

Energistyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

T: +45 3392 6700
E: ens@ens.dk

www.ens.dk



tager ejerskab over brændstoffet i en meget, meget kort periode, gør ikke, at de er at betragte som en flybrændstofleverandør.

Derfor vil selskaber, der kortvarigt tager ejerskab af flybrændstoffet, uden at have indflydelse på brændstoftype eller -mængde, også ofte omtalt som *resellers*, typisk ikke være omfattet af definitionen af en flybrændstofleverandør i henhold til forordningen.

2. Hvornår regnes brændstoffet som værende *stillet til rådighed for luftfartøjsoperatører i hver EU-lufthavn?*

Flybrændstofleverandører er forpligtet til at sikre minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer i alt det flybrændstof, der stilles til rådighed for luftfartøjsoperatører i hver EU-lufthavn, jf. artikel 4, stk. 1, i ReFuelEU Aviation.

Det omfattede flybrændstof vil være det flybrændstof, som leveres og sælges til luftfartøjsoperatører i en given EU-lufthavn. Det punkt, hvor flybrændstoffet er omfattet af forpligtelsen til at sikre minimumsandele af bæredygtigt flybrændstof, vil være ved optankningen af flybrændstoffet til den givne luftfartøjsoperatør i EU-lufthavnen.

Det bemærkes, at flybrændstofleverandører kan benytte massebalanceprincippet, jf. artikel 4, stk. 6. Dokumentation for overholdelse af krav til anvendelse af minimumsandele af bæredygtigt flybrændstof kan foretages ved at dokumentere de samlede mængder af flybrændstof, der er leveret til luftfartøjsoperatører i den givne EU-lufthavn samt dokumentation for levering af bæredygtigt flybrændstof til den givne EU-lufthavn f.eks. i form af bæredygtighedscertifikater.

3. Hvordan opfyldes kravet om uafhængig kontrol efter ISAE 3000?

Flybrændstofleverandører skal dokumentere, at der er etableret en uafhængig kontrol af de oplysninger, som flybrændstofleverandører indlæser i Unionsdatabasen i henhold til artikel 10 i ReFuelEU Aviation-forordningen. Kontrollen skal være udført inden den årlige rapporteringsfrist d. 14. februar. Dette fremgår af drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsens § 18.

Kontrollanten skal udføre kontrollen efter International Standard on Assurance Engagements (ISAE 3000). Det er kun godkendte revisorer, der kan afgive en erklæring i henhold til ISAE 3000. Kontrollanten skal kontrollere, at de oplysninger, flybrændstofleverandøren indgiver til Unionsdatabasen i henhold til artikel 10 i ReFuelEU Aviation, er korrekte. Dette omfatter blandt andet oplysninger om mængden af bæredygtige flybrændstoffer og totale mængder flybrændstof leveret



til EU-lufthavne, bæredygtighedskarakteristika og drivhusgasemissionsbesparelser for de leverede bæredygtige biobrændstoffer samt brændstofkvalitetsparametre i form af indhold af aromater, naphtalener og svovl.

Efter kontrol skal kontrollanten fremkomme med en erklæring til virksomheden, dvs. flybrændstofleverandøren, om de oplysninger, som virksomheden indlæser i Unionsdatabasen i henhold til artikel 10 i ReFuelEU Aviation. Kontrollantens erklæring skal afgives med det formål at, som minimum, opnå "begrænset sikkerhed" om oplysningernes rigtighed. Termen 'begrænset sikkerhed' er defineret i ISAE 3000.

Erklæring fremsendes til Energistyrelsen til mailadressen refuel@ens.dk senest ved rapporteringsfristen d. 14. februar.

For at opnå en vellykket kontrolproces anbefales det, at virksomhederne tager kontakt til en kontrollant på et tidligt tidspunkt i forhold til levering af produkterne og indgåelse af kontrakter herom, således at det kan sikres, at de relevante oplysninger og den relevante dokumentation vil kunne fremskaffes, og at de nødvendige dokumentationssystemer er på plads.

4. Hvordan sanktioneres manglende opfyldelse af forpligtelserne i forordningen?

Det følger af ReFuelEU Aviation-forordningens artikel 12, at flybrændstofleverandører, der undlader at opfylde kravet om at sikre minimumsandel af bæredygtigt flybrændstof, pålægges en bøde. Endvidere fremgår det, at bøden skal være proportionel med overtrædelsen, have afskrækkende virkning og være mindst dobbelt så høj som det beløb, der fremkommer ved at gange forskellen mellem den årlige gennemsnitspris for konventionelt flybrændstof og for bæredygtigt flybrændstof pr. ton med den mængde flybrændstoffer, for hvilken minimumsandelene ikke er overholdt.

Medlemsstaterne skal fastsætte regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelser af forordningen. Det danske sanktionssystem for håndhævelse af forordningen er fastsat i drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen, hvor straffbestemmelserne er angivet i § 36.

Sanktionssystemet følger det grundlæggende princip i dansk retspleje om, at bødestraf pålægges af domstolene. Det betyder, at Energistyrelsen vil politianmelde en virksomhed, der ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til forordningen. Politiet og anklagemyndigheden vil håndtere anmeldelsen, hvorefter domstolene vil skulle afgøre, om der er grundlag for en sanktion og fastsætte bødestørrelsen i henhold til forordningen.