

Vejen mod grøn luftfart – holdningspapir fra Dansk Luftfart

I den politiske aftale om Grøn Luftfart i Danmark mellem regeringen, SF og Enhedslisten er der fastlagt en række målsætninger for den grønne omstilling af dansk luftfart.

Brancheforeningen Dansk Luftfart deler grundlæggende de politiske ambitioner og bakker op om målsætningerne. Danmark skal have en grøn indenrigsrute, ligesom den samlede danske indenrigsluftfart i 2030 skal være grøn. Det vil vi samarbejde med regeringen om. Samtidig bør det ske på en måde, så vi får mest mulig grøn omstilling for pengene.

Vi opfordrer derfor parterne bag aftalen til at overveje, om man kan få mere klimaeffekt for pengene ved at samle midlerne i aftalen om Grøn Luftfart i Danmark og fokusere dem til at dække udgifterne til en grøn dansk indenrigsluftfart i 2030, herunder medvirke til en dansk-baseret produktion af bæredygtigt flybrændstof samt at sænke aromatindholdet i flybrændstoffet fra danske lufthavne fra 2027-2033.

SÅ MEGET GRØN LUFTFART I 2030 SOM MULIGT

Danmark står med en unik mulighed for at vise vejen frem mod en mere bæredygtig luftfart. Vi kan indfri målsætningen om grøn indenrigsluftfart i 2030 og mere til med danskproduceret bæredygtigt flybrændstof, som vi har gode forudsætninger for at producere. Det gælder både det, som betegnes som avancerede biobrændstoffer baseret på energiafgrøder og restprodukter fra land- og skovbrug samt power-to-x-baseret flybrændstof. Vi har vindenergi, viden og erfaring om, hvordan anlæggene skal bygges, og vi har virksomheder, der står klar med konkrete projekter. Bæredygtigt flybrændstof har den yderligere fordel, at den har et lavere aromatindhold, der nedbringer luftfartens indirekte klimapåvirkninger og reducerer udledningen af partikler fra lufthavnene til naboerne.

Det er en central udfordring for branchen, at der i øjeblikket ikke bliver produceret nok bæredygtigt flybrændstof. Det skyldes bl.a., at der er tale om betydeligt højere priser end for konventionelt brændstof. Dertil kommer, at der er stor afstand mellem producenternes ønske om længerevarende aftaler med aftagerne for at reducere den økonomiske risiko i projekterne, og aftagerens ønske om ikke at binde sig til lange aftaler, som øger risikoen for at købe for dyrt ind. Der er derfor behov for at reducere risikoen for både producent og aftager, og de afsatte midler vil således effektivt kunne medvirke til at sætte gang i en dansk produktion af bæredygtigt flybrændstof.

Selvom midlerne fra passagerafgiften beløber sig til flere milliarder de kommende år, begrænser puljeopdelingen den styrke, som de samlede midler potentielt kunne have for den grønne omstilling af luftfarten.

- Vi opfordrer derfor til, at de tre puljer i den politiske aftale bliver samlet til én, der kan medvirke til at realisere de politiske ambitioner i aftalen og til en dansk produktion af mere avancerede former for bæredygtigt flybrændstof, der ikke er baseret på bl.a. importeret fritureolie.
- I forlængelse heraf opfordrer vi til, at der sættes et politisk mål for dansk produktion af bæredygtigt flybrændstof, der i 2030 som minimum svarer til forbruget på de danske indenrigsruter.
- Vi anbefaler, at en dansk produktion af bæredygtigt flybrændstof tilgodeser de produktionsmetoder, hvor forudsætningerne i Danmark er bedst i forhold til råmateriale, volumen og pris.

Tabel: Overblik over de afsatte midler og grupperinger

	<u>Grøn pulje</u>	<u>Grøn indenrigsluftfart 2030</u>	<u>Grøn indenrigsrute 2025</u>
Afsat i aftalen	1 mia. dkk ¹	1,5 mia. dkk	0,8 mia. dkk
Akkumuleret	1 mia. dkk	2,5 mia. dkk	3,3 mia. dkk

GRØN INDENRIGSFLYVNING I 2025

Vi deler ambitionen om, at Danmark skal have en grøn indenrigsrute i 2025, men der er regulatoriske forhold, som aktuelt står i vejen for ambitionen; f.eks. at flyene ikke må flyve med mere end 50 procent bæredygtigt flybrændstof. Dertil er der praktiske forhold vedr. separat tankning af flyene, som vil have negative konsekvenser for passagererne og luftfartsbranchen.

- Vi opfordrer derfor regeringen til at udsætte ambitionen, indtil det kan lade sig gøre at flyve med 100 procent bæredygtigt flybrændstof. De overskydende midler som følge af udsættelsen skal overføres til 2030-målsætningen og bidrage til indfrielsen af ambitionerne for hele den danske luftfart efter massebalanceprincippet.
- Vi anbefaler i forlængelse heraf, at man fra dansk side gør op med princippet om, at klimaeffekterne kun tæller med i det danske klimaregnskab, når brændstoffet anvendes på den konkrete rute, men i stedet finder en praktisk funderet løsning inden for massebalanceprincippet. Det er mængden af bæredygtigt brændstof, der betyder noget for klimaet; ikke den enkelte rute.

¹ Luftfartens Klimapartnerskab har anbefalet, at der fra den grønne pulje afsættes 140 millioner kr. til lavaromatisk brændstof.