



# Regeringens klimapartnerskaber



Partnerskab for luftfart

AFRAPPORTERING TRU / KEF 2. JUNI 2020

# Hvem er vi? Bred involvering af sektorens aktører og interessenter

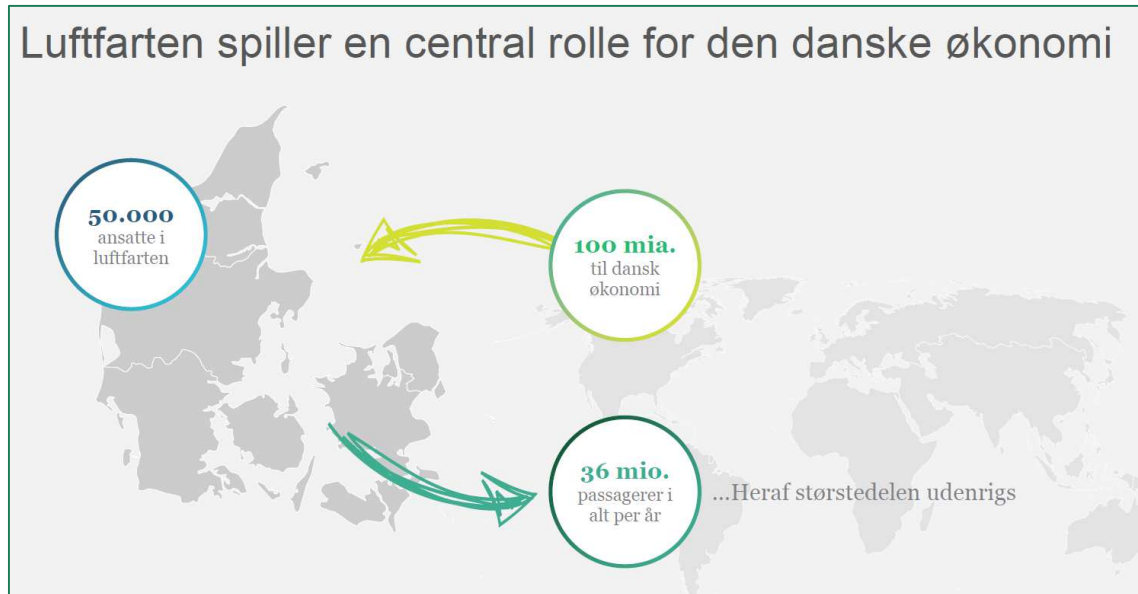
## Partnerskabet

- Simon Pauck Hansen, SAS (formand)
- Thomas Woldbye, Københavns Lufthavne (næstformand)
- SAS / DAT / Norwegian / Sunclass Airlines / Star Air
- Københavns Lufthavne / Billund Lufthavn / Aalborg Lufthavn / Aarhus Lufthavn
- Naviair
- DI Transport / Dansk Luftfart
- 3F / Flyvebranchens Personale Union
- Rådet for Grøn Omstilling
- SDU
- NISA
- NIRAS
- Transportministeriet

## Inddragelse af andre interessenter

- Klimapartnerskaberne for Produktionsvirksomhed / Energiintensiv Produktion / Finanssektoren / Energi
- Ungeklimarådet
- Danish Business Travel Association
- Wonderful Copenhagen
- Rejsearrangører i Danmark
- Danmarks Rejsebureauforening
- NHO Luftfart
- CONCITO
- Svenska Flygbranchen
- IATA
- Sønderborg Lufthavn
- Jettime
- BARID
- NESTE
- Dansk Energi
- Air Alsie
- Drivkraft Danmark
- Gorrissen Federspiel
- Erhvervsflyvningens Sammenslutning

# Det ultimative mål: Luftfarten kan blive klimaneutral senest 2050



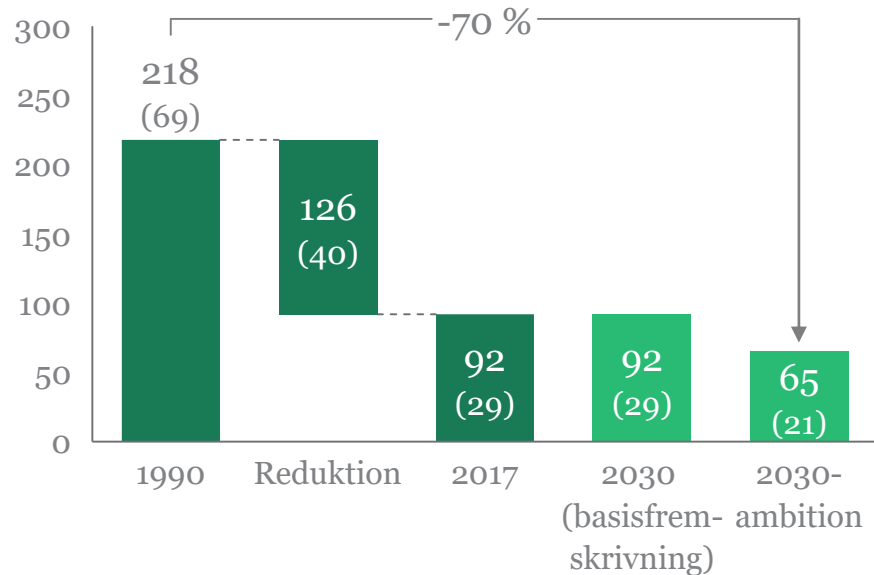
- Luftfarten har afgørende betydning for Danmarks økonomi – vi lever af samhandel med omverdenen
- Luftfarten er en effektiv transportform – CO<sub>2</sub> er udfordringen
- Omstilling er en nødvendighed, hvis luftfarten skal have relevans på sigt
- Målet kan opfyldes – med de rigtige rammer på plads
- Danmark kan tage den grønne førertrøje internationalt med den mest ambitiøse plan for omstilling af luftfart
- Danmark kan blive et foregangsland ”producers and not only users” til gavn for vækst og arbejdspladser

# Luftfarten opfylder regeringens mål, men går videre end det



Regerings- og branchemål om 70 % reduktion vs. 1990 for indenrigsluftfarten kan opfyldes – og mere til!

1.000 tons CO<sub>2</sub>e  
(1.000 tons jet fuel)

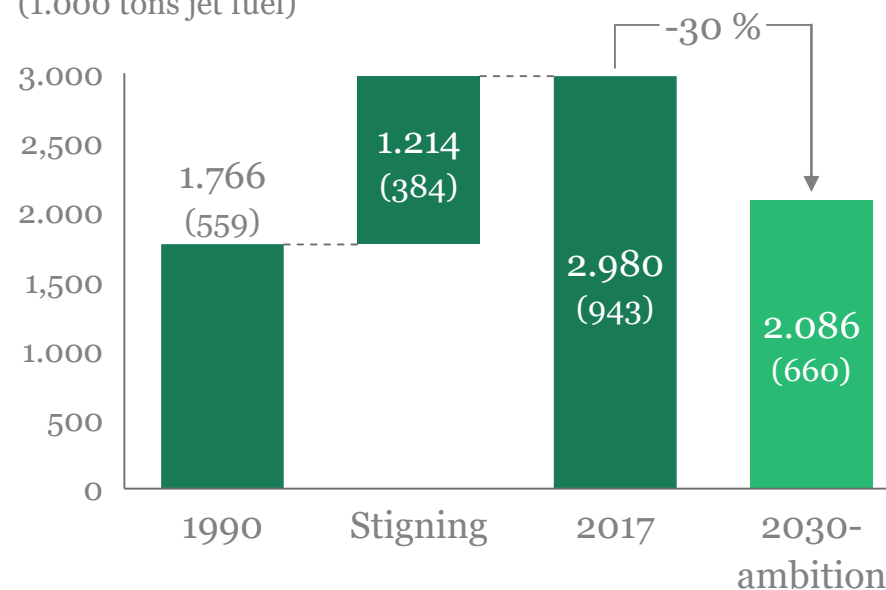


Faktisk Fremskrivning

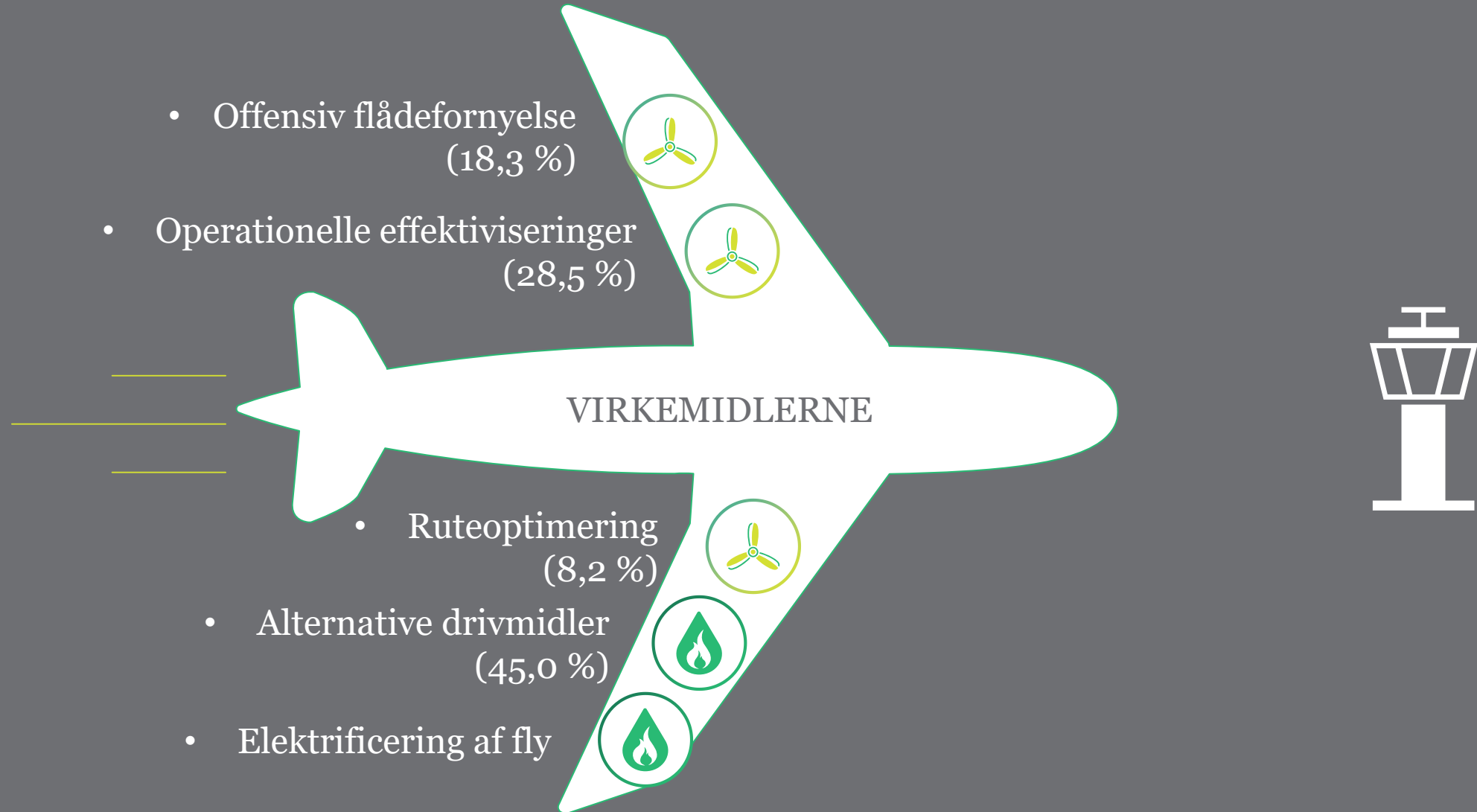


Branchemål om 30 % reduktion vs. 2017 for udenrigsluftfart kan også opfyldes

1.000 tons CO<sub>2</sub>e  
(1.000 tons jet fuel)






# Partnerskabet leverer en samlet plan – og virkemidlerne



*Procenter i parentes udgør virkemidlets andel af reduktionen til og med 2030*

# Virkemidler: En offensiv flådefornyelsesplan frem til 2030

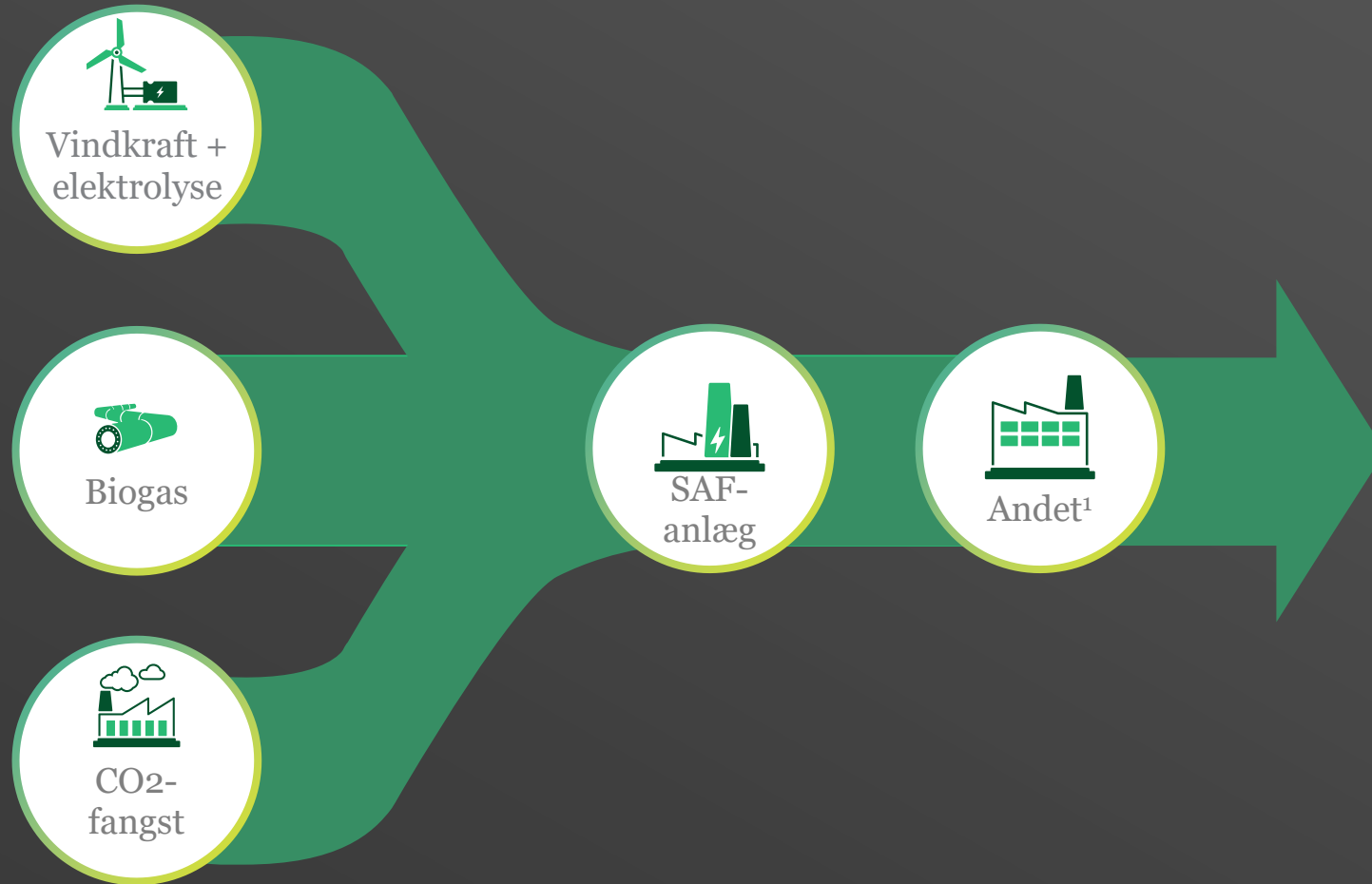
Flyselskab	Andel af samlet flytrafik, %	Flådefornyelse antaget næste 10 år, %	Effektivitetsforbedring gennemsnitlig <sup>1</sup> , %
	50 %	95 % Alle A340 → A350   Alle B737 og A320ceo → A320 neo   Nye A321 LR/A330	17 %
		95 % Alle B737 → A737 Max	15 %
		ca. 60 % Diverse opgraderinger	15 %
Øvrige		50 % <sup>2</sup>	15 %
Total estimeret	100 %	ca. 70 %	15,5 %



Anslået samlede investeringer på ~50+ milliarder kroner

# Virkemidler: Elektrobrændstof, løsningen på sigt

Luftfarten har potentiale som effektiv trækraft til investeringer i grøn omstilling



1. Inkluderer bl.a. transmission af den nødvendige mængde strøm  
SAF = Sustainable Aviation Fuels



**2020-23: Grøn brint**  
**2024-27: Biobrændstof med biometan**  
**2028-: Elektrobrændstof med CO<sub>2</sub> og brint**



# Et konkret initiativ

## Green fuels for Denmark



1,3 GW elektrolysator

250.000 ton bæredygtigt  
brændstof

30 % af forbruget i CPH

## Sektorkoblinger

### Biometan-, CO<sub>2</sub>- og brintvejen (GtL / PtX)

#### Effektiv integrator

- Kobler forskellige kulstofkilder (metan fra biogas, CO<sub>2</sub> fra punktkilder),
- Leverer overskudsstrøm og overskudsvarme til andre formål,
- Output:
  - Bæredygtigt jetfuel,
  - Bæredygtigt brændstof til andre transportformer
  - Grøn nafta til plastik-produktion
- Sideprodukterne er med til at holde prisen på bæredygtigt jetfuel nede



# Luftfarten anbefaler egen finansiering af omstillingen ved etablering af fond



## Luftfartens Klimafond

- Merprisen på bæredygtigt flybrændstof (2 – 3 x) finansieres gennem Luftfartens Klimafond
- Et klimabidrag på 25 – 30 kr. per afrejsende passager kan årligt generere ca. 500 mio. kr. til omstillingen
- Hvis fonden etableres snart, f.eks. i 2021, kan midlerne spares op de første år – indtil der begynder at være brændstof tilgængeligt og med stigende iblandingskrav. Det udjævner afgiftstrykket
- Fonden vil skabe større sikkerhed for investorerne, når der skal etableres anlæg til grøn strøm og den øvrige produktionskæde
- Klimabidraget kan indrettes så det afspejler flyvningens klimapåvirkning
- Fonden kan levere trækraften til luftfartens omstilling
- Fonden indstiller årligt til ministeren klimabidragets størrelse og niveauet for iblandingskrav

## Luftfartens centrale anbefalinger

### Nationale initiativer

1

#### Etablering af Luftfartens Klimafond

– klimabidrag 25 – 30 kr. per passager. Provenu ca. 0,5 mia. kr.

2

#### Iblandingskrav af bæredygtigt brændstof

3

Der skal laves **nationale masterplaner** for grøn strøm, CO<sub>2</sub>-fangst og PtX

### Internationale initiativer

4

En **global CO<sub>2</sub>-afgift** med tilbageføring af provenu

5

EU og medlemsstaterne må levere på **Single European Sky**

# En ny virkelighed efter COVID19 – men målene fastholdes

## For-forord til rapporten – i COVID19-krisens lys

5. Maj 2020

Rapporten, der følger på de efterfølgende sider, er udarbejdet i en anden virkelighed end den, luftfarten lige nu oplever som konsekvens af COVID19-krisen og dens eftervirkninger.

I Klimapartnerskabets arbejde har der været brugt mange ressourcer på at levere realistiske fremskrivninger frem til 2030. Det er fremskrivninger, der – præ-COVID19 – byggede på velunderbyggede forventninger om fortsat passagervækst i dansk og international luftfart. De forventninger blev radikalt forandret umiddelbart efter partnerskabets afsluttende møde den 10. marts 2020. Lige nu oplever luftfarten mere end 90 % aktivitetsnedgang i forhold til 2019, og selv om vi senere i 2020 forhåbentlig oplever en vis grad af markedsåbning og færre rejsebegrænsninger, må vi indstille os på et helt forandret og stærkt reduceret luftfart lang tid fremover. Branchen forudser, at hele 2020 vil være ramt af en samlet aktivitetsnedgang på mellem 60 – 65 % i forhold til 2019. Ser vi længere frem viser velunderbyggede scenarier, at luftfartens i bedste fald først vil være tilbage på 2019-niveau om nogle år.

Det medfører et kritisk behov for at udarbejde nye estimater og fremskrivninger, fordi forventningerne til fremtiden vil ligge væsentligt under rapportens forudsætninger. Det har betydning for udledningen af klimagasser – og det har betydning for dansk luftfarts økonomiske styrke til selv at drive den grønne omstilling, og dermed også i hvilket omfang, der er brug for økonomisk hjælp til at løfte opgaven fuldt ud.

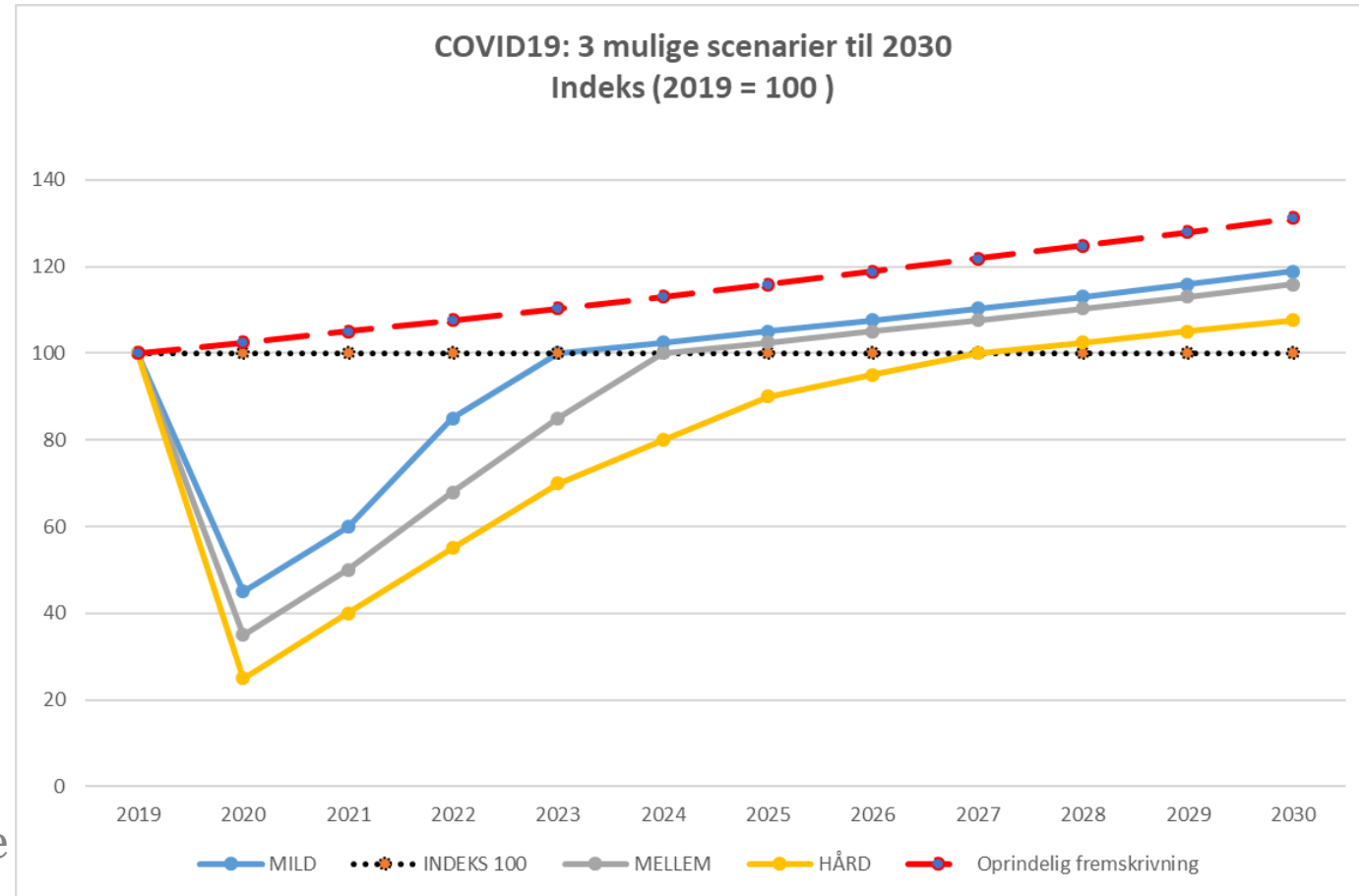
Luftfarten har så at sige fået en ny baseline og nye fremtidsperspektiver. Det ændrer på ingen måde ved, at luftfartens bæredygtige omstilling fortsat er helt nødvendig. De ambitioner og målsætninger, der fremgår af klimapartnerskabets rapport, fastholder vi. På samme måde er rapportens anbefalinger om virkemidler fortsat gældende, herunder etablering af en klimafond for luftfarten som centralt initiativ. Men de skal ses i den nye kontekst, som COVID19 har skabt for luftfarten og hele verden.

På klimapartnerskabets vegne,

Simon Pauck Hansen (formand)  
Koncerndirektør, SAS

Thomas Woldbye (næstformand)  
CEO, Københavns Lufthavn

- Fremtidsperspektiverne er markant forrykket
- Nye beregninger, når vi har bedre overblik
- Målene fastholdes
- Lavere aktivitet betyder færre indtægter til Klimafonden
- Til gengæld vil brændstofbehovet være mindre ved samme målsætninger





# Regeringens klimapartnerskaber

---

Partnerskab for luftfart