



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 4. september 2020
J. nr. 2020-5378

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 15. juni 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 538:

Hvilke krav overvejer ministeren at indføre overfor lufthavne og flyselskaber, som modkrav i forbindelse med eventuelle hjælpepakker, herunder angående støj og luftforurening samt udfasning af fossile brændsler? Og vil ministeren oversende en oversigt over sådanne modkrav indført eller på vej i andre EU-lande?

Svar:

Med *aftale om luftfartspakke af 25. juni 2020* mellem regeringen og Venstre, Radikale Venstre og Det Konservative Folkeparti er aftaleparterne enige om, at det er vigtigt at gå genstartet luftfarten og få skabt grundlag for aktivitet på de danske indenrigsflyvninger. Luftfarten er med til at binde Danmark sammen på tværs af regioner og øer, og den forbinder ligeledes Danmark til omverdenen.

Som en del af aftalen afsættes 25 mio. kr. til et klimabidrag der eksempelvis kan anvendes til udvikling og produktion af grønne flybrændstoffer. Partierne noterer sig desuden, at Luftfartens Klimapartnerskab er kommet med en række anbefalinger, herunder til klimaomstilling af luftfartsbranchen, der fx kan indgå i efterårets forhandlinger om en klimaplan for transportsektoren, samt at luftfartsbranchen i forbindelse med forhandlingerne om aftalen om luftfartspakken har fremlagt en erklæring om branchens klimaambitioner.

Transport- og Boligministeriet er bekendt med, at der i forbindelse med en hjælpepakke til flyselskabet Air France på 7 mia. euro (~52 mia. kr.) og flyselskabet Austrian Airlines på 600 mio. euro (~4,5 mia. kr.) er stillet en række klimamål for selskaberne. Ministeriet er ikke bekendt med om klimamålene er juridisk bindende.

Støtten til Air France gives på betingelse af, at;

- Air France forbedrer flyflådens effektivitet (CO₂ pr. passager km.) med 50 pct. inden 2030 ift. 2005.



- Air France reducerer udledninger fra indenrigsflyvninger med 50 pct. inden 2024.
- Air France skal iblande minimum 2 pct. bæredygtigt flybrændstof inden 2025.

Støtten til Austrian Airlines gives på betingelse af, at;

- Austrian Airlines reducerer sin CO₂-udledning med 50 pct. inden 2030, og med 30 pct. i 2030 ift. niveauet i 2005.
- Austrian Airlines forsøger at flytte så mange passagerer som muligt fra fly til tog på korte distance.
- Austrian Airlines øger brændstoffektiviteten med 1,5 pct. årligt, og reducerer den gennemsnitlige CO₂-udledning fra 9,55 til 8,5 kg. CO₂ pr. 100 passagerkilometer inden 2030.

Den danske luftfartsbranche og Luftfartens Klimapartnerskab har fremsat tilsvarende ambitiøse klimamålsætninger. Luftfartsbranchen forventer at reducere CO₂-udledningen fra indenrigs- og udenrigsluftfarten med henholdsvis 75-80 pct. og ca. 30 pct. inden 2030, og har ligeledes en målsætning om at 30 pct. af brændstofforbruget skal være bæredygtigt i 2030.

Transport- og Boligministeriet har ikke kendskab til, at der er stillet såkaldte klimabetingelser i hjælpepakker til andre luftfartsselskaber og lufthavne i EU, men kan ikke udelukke, at det er tilfældet. Ministeriet er dog bekendt med, at der er givet støtte til en række europæiske flyselskaber uden, at der er stillet betingelser eller mål om klima- og miljøforbedringer. Dette gælder blandt andet i forbindelse med den tyske stats rekapitalisering af Lufthansa på 6 mia. euro (~45 mia. kr.) og en lånegaranti på 3 mia. kr. (22,5 mia. kr.), statsgaranteret lån til Finnair på 600 mio. euro (4,5 mia. kr.), støtte til KLM på 3,4 mia. euro (~25 mia. kr.) og støtte til Brussels Airlines på 290 mio. euro (~2,2 mia. kr.).

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht