

VEJEN TIL EN GRØN OMSTILLING AF LUFTFARTEN

Der er behov for at sætte skub i en grøn omstilling af luftfarten

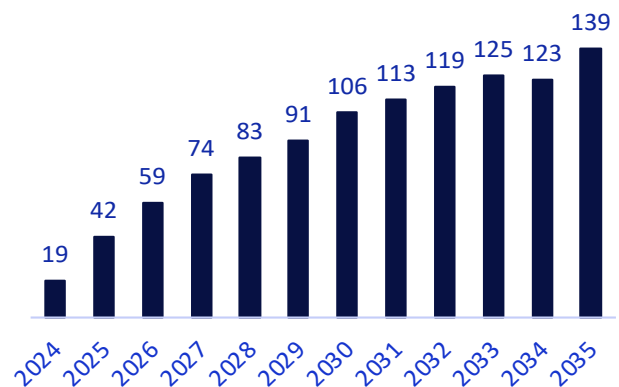
Luftfarten står for ca. 2-3 pct. af den globale CO₂-udledning, og efterspørgslen efter flyrejser forventes at stige mellem 4-5 pct. om året. Udfordringen er global, og i lande som Indien og Kina har man over 100 lufthavne på tegnebrættet over de kommende år. Det er derfor afgørende, at vi i Danmark bidrager til at drive en reel grøn omstilling, der kan sætte globale aftryk.

En stor del af løsningen er indfasningen af mere bæredygtigt flybrændstof – SAF (Sustainable Aviation Fuels) - herunder de nye brintbaserede PtX-brændstoffer til luftfarten, der produceres af vand, grøn strøm og CO₂. Teknologien findes allerede, og brændstoffet kan bruges i de fly, som flyver i dag. Alternative drivmidler som el og brint er også på vej, men kræver nye flytyper og infrastruktur. Lige nu er der et begrænset udbud af bæredygtige brændstoffer, og prisen er høj. Så hvis den grønne omstilling af luftfarten skal lykkes, er det vigtigt, at der politisk tænkes i virkemidler, der effektivt bidrager til udskiftningen af de fossile brændstoffer med mere bæredygtige alternativer.

International regulering er det bedste redskab til at nå i mål

International regulering af luftfarten bidrager til at sikre, at udledningen ikke blot skubbes andre steder hen. Samtidig opnår vi her langt større CO₂-reduktioner, end vi kan komme i nærheden af at løfte nationalt. Derfor bakker vi op om de ambitiøse fælles EU-krav i Fit for 55-pakken, som vil gøre det fossile brændstof dyrere ved f.eks. at udfase luftfartens gratisvoter, ligesom de vil sætte støt stigende krav til iblanding af bæredygtigt brændstof. Kravene vil medføre ekstra omkostninger fra 2025, og allerede i 2030 forventes de at overstige 100 kr. pr. passager. Det er dog effektive virkemidler, der vil sætte skub i omstillingen af luftfarten i EU.

Omkostning pr. passager fra Fit for 55



Antagelser: Forslag som stillet af EU Kommissionen og SAF-pris på 3x fossil pris

Danmark kan sætte et globalt aftryk ved at gå forrest og kickstarte en dansk produktion af PtX-brændstoffer

I Danmark har vi et godt udgangspunkt for at gå forrest i at kickstarte produktionen af PtX-brændstoffer til luftfarten. Vi har virksomheder, der kan udvikle og levere de teknologiske løsninger, og vi har god adgang til de ressourcer, der skal til.

Derfor bakkede branchen også op om den tidligere regerings forslag om en passagerafgift på 13 kr., dedikeret til at sikre en grøn indenrigsluftfart i 2030. Det er et godt sted at starte, hvis man vil supplere den europæiske regulering og være med til at skubbe produktionen af bæredygtige brændstoffer i gang gennem et sikkert aftag.

En høj national passagerafgift vil svække Danmarks tilgængelighed og sammenhængskraft uden nogen klimaeffekt

Det er positivt, at regeringen har fastholdt den ambitiøse målsætning for indenrigsluftfarten, men bekymrende, at man samtidig hæver afgiften markant for at finansiere øvrige prioriteringer. Det er vigtigt at holde sig for øje, at en passagerafgift ikke i sig selv kan gøre en reel forskel for luftfartens globale CO₂-aftryk. En national passagerafgift vil betyde, at færre danskere har råd til at flyve. Men afgiften vil primært medføre en lavere belægning på flyene, eller at flykapacitet flytter ud af landet. Væksten i både passagerer og udledning vil derefter fortsætte men fra et lidt lavere niveau. En passagerafgift kan derfor alene gøre en reel forskel, hvis pengene går til omstillingen.

Hvis pengene fra en passagerafgift går til andre formål, risikerer det at få den modsatte effekt og i praksis bremse den grønne omstilling af luftfarten, fordi investeringer i mere bæredygtige flytyper og infrastruktur til at understøtte dem vil blive udsat. Samtidig kan det få betydning for både vores internationale tilgængelighed og nationale sammenhængskraft. Danskerne og dansk erhvervsliv vil opleve færre tilgængelige ruter med afledte konsekvenser for arbejdspladser og eksportmuligheder.

Og områder som Aalborg, Bornholm og Sønderjylland vil blive ramt hårdt, fordi indenrigspassagerer betaler dobbelt. Det stækker erhvervslivet og områdernes udvikling, fordi turisme og pendlere får sværere kår. Nogle steder vil det tilmed skubbe passagerer over i mindre klimavenlige alternativer som benzinbiler og færger.

Flyet bliver afgørende for at sikre fremtidens grønne mobilitet

I Danmark er vi stærkt afhængige af en velfungerende mobilitet både indenfor og udover Danmarks grænser. Men fremtidens mobilitet skal være CO₂-neutral, og her er det vigtigt, at vi investerer rigtigt for at komme i mål.

Toget, bilen, færgen og flyet kan alle bidrage på hver deres måde, men det er vigtigt, at vi vurderer de forskellige transportmidler objektivt ift. effektivitet, omkostninger og potentiale for CO₂-reduktion. I modsætning til tog og biler kræver flyet f.eks. ikke enorme offentlige investeringer i ny infrastruktur eller medfører store negative miljø- og klimaeffekter ved anlæg. Vi kan derfor få mere grøn mobilitet for pengene ved at investere i en grøn omstilling af luftfarten. Slipper man fordommene, kan flyet med sin fleksibilitet, rækkevidde og sit omstillingspotentiale være en vigtig del af løsningen.

Anbefalinger

- Fasthold finansiering af en grøn indenrigsluftfart i 2030 via et klimabidrag pr. passager
- Undgå at bruge en passagerafgift til at skabe statsligt provenu på bekostning af vores mobilitet
- Dedikér alle midler fra en passerbetaling til en fond, der alene har til formål at understøtte luftfartens grønne omstilling
- Udfas afgiften efterhånden som Fit for 55 implementeres og mindsker behovet for nationale tiltag
- Differentiér passagerbetalingen ud fra længden af ruten, så de længste rejser bliver dyrest
- Lav en samlet plan for investeringer i fremtidens grønne mobilitet, hvor transportmidlernes bidrag vurderes på objektive parametre ift. effektivitet, omkostninger ved anlæg og potentiale for CO₂-reduktion