



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

27. september 2024

2024-3713

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 30. august 2024 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jens Meilvang (LA).

Spørgsmål nr. 431:

Mener ministeren, at det ville være fornuftigt at genoverveje visdommen i at etablere en grøn indenrigsrute i lyset af en udvikling, hvor store projekter som f.eks. energiøen i Nordsøen er kuldsejlet, så produktionen af E-fuels er rykket længere væk?

Svar:

Jeg vil først og fremmest understrege, at luftfartsektoren er en af de mest vanskelige transportformer at omstille til at være grøn. Der er fx i øjeblikket ikke de samme muligheder for at elektrificere et større fly, som der er med en lastbil. Der ligger derfor en stor opgave i at udvikle og modne de teknologier, som kan gøre luftfarten grøn.

Teknologier, som kan gøre luftfarten grøn, er i rivende udvikling, men er stadig betydeligt dyrere end konventionelt flybrændstof, hvilket lægger en begrænsning på investeringer i udvikling og modning af dem. Jeg mener, at staten her kan spille en rolle ved at mindske merprisen på de grønne teknologier for derigennem at øge incitamentet for markedet til at udvikle og bruge dem.

Regeringen har sammen med Enhedslisten og SF indgået aftalen *Grøn luftfart i Danmark*, hvor der blandt andet afsættes en pulje på ca. 800 mio. kr. til at etablere en grøn indenrigsrute fra 2025. Der er ingen tvivl om, at det er et ambitiøst initiativ, og det er også meningen, da det er med til at skubbe på udviklingen.

Puljemidlerne udmøntes ved udbud og med den politiske aftale er det besluttet at udelukke første generations brændstoffer fra at kunne modtage støtte. Det er efterfølgende yderligere præciseret, at det kun er brændstof, der lever op til fælleseuropæiske definitioner for, hvad der udgør bæredygtigt brændstof, som kan modtage



støtte. Inden for rammerne af disse krav er det med aftalen besluttet, at støttemidlerne så vidt muligt skal forholde sig teknologineutralt under hensyntagen til blandt andet globale klimaeffekter, herunder ILUC-effekter. Det vil understøtte at den teknologiske udvikling i grønne drivmidler sker på markedsvilkår, og at det vil være de grønneste og mest konkurrencedygtige og omkostningseffektive grønne teknologier, der vil vinde udbuddet.

Flybrændstof handles på et globalt marked, og der både importeres og eksporteres brændstoffer på det danske marked. Jeg ser derfor ikke relevansen i at betinge den grønne indenrigsrute af etablering af energiøen eller anden indenlandsk produktion.

Samtidig er det som nævnt besluttet i den politiske aftale, at støttemidlerne skal forholde sig teknologineutralt. Hvis ruten blev betinget af PtX-projekter, vil det trække imod dette princip.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Thomas W. Danielsen".

Thomas Danielsen