



Grøn indenrigsflyrute 2025

POSITIONSPAPIR

Grøn indenrigsrute 2025

Ambitionen om en grøn rute i 2025 har et godt udgangspunkt om at gå forrest og demonstrere hvordan luftfarten kan omstille sig bæredygtigt. Siden 2022 har den industrielle udvikling dog ikke nået de forventninger der blev sat og der er behov for at revurdere målsætning der hastigt nærmer sig.

Målet om en 100% grøn indenrigsrute på et enkelt fysisk tanket fly kan i praksis ikke lade sig gøre. For det første er der ingen udsigt til at noget bæredygtigt brændstof kan nå at blive certificeret til at må fyldes 100% på, de nuværende regler siger max 50%. For det andet er ambitionen om fysisk tankning med til at fordyre og markant besværliggøre målet, da det helt adskiller sig fra nuværende og kommende praksis. Hertil kan man opnå samme (og i nogle tilfælde bedre) klimagevinst ved at anvende de etablerede forsyningsruter med et massebalance princip.

En anden vigtig pointe er tilgængeligheden af bæredygtigt brændstof. Tidligere har der været store forhåbninger om bæredygtigt brændstof skulle være tilgængeligt i mængder der kunne dække Dansk indenrigsluftfart i tide. Dette har ikke realiseret sig. I stedet er det eneste realistiske brændstof på markedet baseret på produktion af brugt madolie (UCO). Dette vil ikke sende det nødvendige signal om Danmark går foran i ambitionen om at være foregangsland. Dette blandt andet fordi EU's ReFuelEU Aviation forordning allerede sikrer mindst 2% af det samlede brændstofs forbrug i alle flyvemaskiner fra 2025 og frem.

Alternativet til grøn indenrigsrute i 2025 er derfor at sikre grøn indenrigsluftfart på e-fuels i 2030. I denne pulje er der afsat cirka 1 mia. for at omstille større dele af dansk luftfart, herunder også fly som flyver ud af Danmark. 1 mia. til denne pulje vil skabe begrænsede resultater, hvortil de 800 mio. fra indenrigs vil skabe bedre forhold for succes.

Til 2030 puljen er der fra klimapartnerskabet for luftfart to vigtige anbefalinger. Et storskala demonstrationsprojekt med lav-aromatisk brændstof (10% af beløbet) og støtte til produktion af grønne brændstoffer (SAF). RGO peger på sidstnævnte fokuseres på e-fuels.

Danmark er i en unik position som et af tre lande i EU der er længst fremme med potentialet af produktion af E-fuels. Med hele tre projekter der kan levere mængder svarende til dansk indenrigsbehov og mere endda.

Vi peger også på de forskellige industriforhold mellem producenter og aftagere. En nødvendighed for at få skabt en produktion er længerevarende aftagerkontrakter på 10-15 år, hvilket står i stærk kontrast til flyindustriens praksis der typisk laver kontrakter på 1-2 år. Et forslag hertil er at undersøge muligheden for en dobbeltsidet auktionsmekanisme (som set i Tyskland), der kan imødekomme en kompliceret opbygning af E-fuels forsyning.

Realiseres danske e-fuels projekter ikke kan dette have konsekvenser for hele EU's kommende flysektor, da submandatet for e-fuels i ReFuelEU Aviation risikeres

ikke opfyldt og genforhandling om mandaterne kan blive en realitet. Dette vil sætte den bæredygtige agenda for luftfart i EU flere år tilbage.

Opsummering

- *Dråbe-til-dråbe kan maksimalt udgøre maksimalt 50% grundet sikkerhedscertificeringer og kommer ikke til at blive øget inden nærmeste fremtid.*
- *Tilgængeligt brændstof er baseret på brugt madolie som det eneste udbud der realistisk kan opfylde krav. Brændstof på brugt madolie vil blive leveret til Danske lufthavne grundet ReFuelEU Aviation mandat.*
- *Danmark står i en unik position som et af tre lande klar i EU til at producere e-fuels. Vil få store negative konsekvenser for luftfart i hele EU hvis dette ikke realiseres.*
- *e-fuels har større omkostninger end andre brændstoffer hvortil flere midler for igangsættelse af produktion er nødvendig i støtteform.*
- *Dobbeltsidet auktionsmekanisme tilgodeser både e-fuels produktionens behov for investeringssikkerhed og luftfartsindustriens økonomiske rammer.*

Vi anbefaler:

- *At ambitionen om en grøn rute i 2025 droppes.*
- *At midlerne overføres til en pulje, der sammen med midlerne til grøn omstilling af luftfarten skal finansiere et eller flere danske e-fuelsprojekter samt et stor-skala demonstrationsprojekt med lavaromatisk flybrændstof i Københavns lufthavn.*