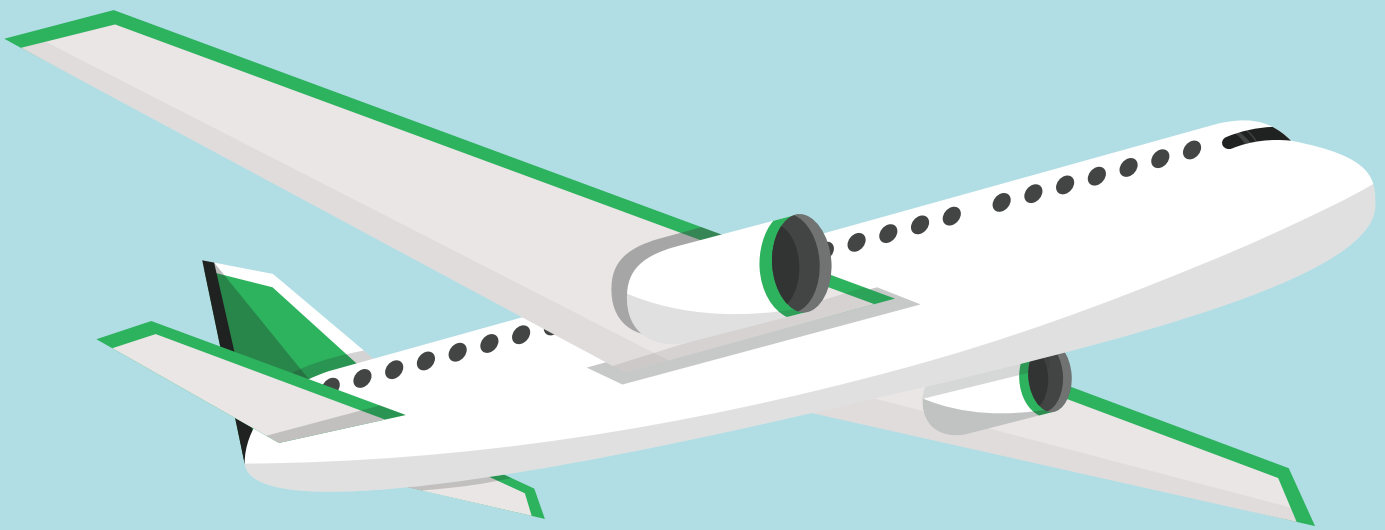


Udspil tirsdag d. 20. september 2022

Grøn luftfart for alle



Danmark som grønt foregangsland

Luftfarten er med til at binde Danmark sammen. Den er afgørende for vores erhvervsliv og turisme. Vi skal fortsat have mulighed for at flyve, men det skal kunne gøres grønt.

I dag står den internationale luftfart for 2-3 pct. af de globale udledninger. Ifølge den internationale luftfartsorganisation ICAO er den globale flytransport i vækst, og vi kan forvente endnu mere flytrafik frem mod 2050. De danske udledninger fra luftfarten er i sammenligning hermed små. Men Danmark kan som grønt foregangsland spille en vigtig rolle i at få igangsat en grøn omstilling af luftfarten.

Danmark skal vise, at vi helt bogstaveligt kan få den grønne luftfart på vingerne. Vi skal skabe det marked, der ikke eksisterer i dag for grønne flyvninger. Vi skal skubbe på for storskalaproduktion af grønne brændstoffer, og fly skal kunne flyve helt grønt.

Regeringen har derfor sat to ambitiøse mål for den grønne omstilling af flytrafikken. Senest i 2025 skal danskerne have mulighed for at flyve grønt på en indenrigsrute, og senest i 2030 skal vi kunne flyve helt grønt, når vi flyver indenrigs i Danmark.

Regeringen vil derfor afsætte knap 1,9 mia. kr. til et tilskud til én grøn indenrigsrute fra 2025 og et tilskud, der giver mulighed for en indfasning af 100 pct. grønt flybrændstof i hele indenrigsluftfarten i 2030. Tilskuddet finansieres gennem en passagerafgift på 13 kr.

Opsummering af regeringens udspil:

- Der afsættes knap 1,9 mia. kr. i tilskud til en grøn indenrigsrute i 2025 og en helt grøn indenrigsluftfart i 2030. Heraf fordeles 0,8 mia. kr. til en grøn indenrigsrute i perioden 2025-2029 og 1,1 mia. kr. til en helt grøn indenrigsluftfart i 2027-2033, hvor perioden 2027-2030 er en gradvis indfasning frem mod 100 pct. grøn indenrigsluftfart i 2030.
- Der indføres en passagerafgift på 13 kr. pr. afrejsende passager (ekskl. transfer- og transitpassagerer) fra en dansk lufthavn, der er fastsat efter at give en tilstrækkelig finansiering til en grøn omstilling af indenrigsluftfarten.
- Der arbejdes for en ambitiøs international regulering i EU og ICAO, der fremmer den grønne omstilling af den globale luftfartssektor.

Sammen med en række supplerende indsatser, vil dette udspil være med til at omstille luftfarten fra fossile til grønne brændstoffer. Dansk luftfart skal være et laboratorium og udstillingsvindue, som kan inspirere andre lande til den samme udvikling.

Den grønne omstilling af luftfarten er altså i gang. Og med dette udspil går regeringen endnu længere.

Aftaler og initiativer, der parallelt skal understøtte grøn omstilling af luftfarten:

- Regeringen og et bredt flertal i Folketinget har indgået en aftale om at indføre en ny og ambitiøs CO₂-afgift. Med CO₂-afgiften skal indenrigsluftfarten, på lige vilkår med øvrige transportformer, betale for sin CO₂-udledning.
- Der er afsat over 3 mia. kroner i støtte til PtX-teknologi og projekter, der bruger grøn strøm og vand til at lave brint. Den grønne brint kan derefter bruges til at producere bæredygtige flybrændstoffer.
- Den danske luftfartsbranche har igangsat egne initiativer. De arbejder hårdt på at effektivisere og mindske brændstofforbruget, og i 2020 fremlagde Luftfartens Klimapartnerskab en ambitiøs klimaplan for den grønne omstilling af luftfartssektoren.

Vejen til en grøn luftfart

Regeringens forslag sikrer, at finansiering af en grøn indenrigsluftfart er på plads, og et vigtigt skridt kan dermed tages. Men før vi kan flyve grønt, skal det grønne brændstof være tilgængeligt, og det skal kunne anvendes i flyene.

Fly er i dag kun godkendt til at flyve på brændstof med op til 50 pct. bæredygtigt indhold. Men dygtige forskere og virksomheder er ved at foretage testflyvninger med 100 pct. bæredygtigt flybrændstof, og det forventes, at det vil være muligt i 2025 at flyve på 100 pct. grønne drivmidler.

Konkrete elementer i det grønne luftfartsudspil:

- Udbyde en 100 pct. grøn indenrigsrute i Danmark fra 2025. Den afsatte ramme er fastsat efter, at flyselskaberne skal have interesse i at byde på samtlige ruter i Danmark.
- Udbyde støtte til grønt brændstof svarende til 100 pct. grønne indenrigsflyvninger i Danmark i 2030. Støtten indføres fra 2027, hvilket vil understøtte en gradvis udbygning af markedet for grønne brændstoffer.
- Tilskudsmodellen for 2030 skal så vidt muligt forholde sig teknologineutralt, således at el, brint, PtX- og biobrændstoffer kan anvendes. 1. generations biobrændstoffer udelukkes fra at kunne medtælles som følge af bæredygtighedshensyn.

Fortsæt næste side →

- Der indføres en passagerafgift på 13 kr. pr. afrejsende passager fra en dansk lufthavn, ekskl. transfer- og transitrejsende. Afgiftens størrelse er fastsat med henblik på at skabe tilstrækkelig finansiering til en grøn omstilling af indenrigsluftfarten uden at det fører til unødigt høje afgifter.
- Tilskudsrammen og niveauet for en passagerafgift genbesøges i 2024 og 2029, da der er usikkerhed omkring udviklingen i prisen på fremtidens grønne brændstoffer.

Regeringen vil gradvist indfase en helt grøn indenrigsluftfart frem mod 2030. Herved understøttes en gradvis udvikling af markedet for grønne brændstoffer. Ved fuld indfasning forventes en reduktion på i alt 0,1 mio. tons CO_{2e} i 2030.

Regeringen vil desuden se på muligheden for at øge beskatningen af privatfly.

Ramme og finansiering af udspillet:

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Ramme til grøn rute									
Udgifter (mio. kr.)	-190	-170	-150	-130	-130				
Reduktion af indenrigsluftfartens udledninger (pct.)	49	49	49	49	49	-	-	-	-
Ramme til 100 pct. grøn indenrigsluftfart									
Udgifter (mio. kr.)			-40	-70	-100	-220	-220	-210	-200
Reduktion af indenrigsluftfartens udledninger (pct.)	0	0	13	26	38	100	100	100	100
Passagerafgift på 13 kr.									
Indtægter (mio. kr.)	200	200	210	210	220	220	230	230	230

Note: Afrundede tal hvilket medfører, at summering af tal afviger fra totalen.

En grønnere international luftfart

Luftfarten er global, og dansk enegang kan føre til, at ruter blot opstår i andre lande. Det bliver den internationale luftfart ikke grønnere af. Regeringen vil derfor arbejde for en ambitiøs international klimaregulering i EU og i FN's internationale luftfartsorganisation ICAO.

Europa-Kommissionen har med sin *Fit for 55-pakke* fremsat en række forslag, der i øjeblikket forhandles, hvor flere forslag har potentiale til at kunne give et stort bidrag til en grøn omstilling af luftfarten. Blandt andet foreslås et europæisk krav til iblanding af bæredygtige brændstoffer.

Ikrafttrædelse	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Iblandingskrav, pct.	2	5	20	32	38	63
Syntetisk brændstof underkrav, pct.	-	0,7	5	8	11	28

Kilde: Kommissionens forslag juli 2021. Forslaget er ikke færdigforhandlet, og de endelige niveauer kan derfor ændres.

Regeringen støtter Europa-Kommissions forslag, men vil gerne have, at vi går endnu længere. Fra dansk side vil man konkret arbejde for, at:

- der indføres et så ambitiøst fælleseuropæisk krav om iblanding af bæredygtige flybrændstoffer som muligt. Det skal gælde for alle flyrejser med afgang fra en europæisk lufthavn, og at medlemslande, der ønsker at gå endnu længere i den grønne omstilling, har denne mulighed.
- de nuværende gratis CO₂-kvoter til luftfartssektoren udfases hurtigst muligt, og at kvoteprisen øges for at skabe endnu større incitament til luftfartens grønne omstilling.
- der aftales et så ambitiøst langsigtet klimamål som muligt for den internationale luftfart i 2050, hvor anvendelse af internationale klimakreditter til indfrielse tillades i mindst muligt omfang.

Eftersom rammer for krav til den internationale luftfart i høj grad fastsættes af EU i forbindelse med forhandlingerne om *Fit for 55-pakke*, vil regeringen tage stilling til eventuelle supplerende initiativer i forhold til udenrigsluftfarten, når forhandlingerne i EU konkluderes inden for de kommende år.

