

Luftfartskonference 2024

Resumé

Dato: 20.11.2024

Sted: Christiansborg

Deltagere: 120 deltagere, bl.a.:

- Repræsentanter fra SAS, Norwegian, DAT, Air Alsie, SunAir og Centerair.
- Repræsentanter fra CPH og de regionale lufthavne.
- Repræsentanter fra flyværksteder.
- Repræsentanter fra privat- og fritidsflyvningen
- Transportministeren og politiske ordfører fra transport-udvalget.
- Interesseorganisationer indenfor bæredygtighed.
- Brændstofleverandører.
- Aalborg universitet (forskning indenfor luftfart)
- CIP (Copenhagen Infrastructure Partners)

AOPA DMU var repræsenteret af Knud Nielsen, Jacob Pedersen og Merete Strandberg.

Resumé af Merete Strandberg, d. 21.11.2024

Baggrund for mødet

Luftfartskonferencen på Christiansborg har bl.a. til formål at:

- **Drøfte strategiske udfordringer og muligheder** for luftfarten i Danmark, herunder hvordan den danske luftfartssektor tilpasser sig ændringer i økonomiske, miljømæssige og teknologiske forhold.
- **Skabe dialog mellem beslutningstagere og aktører** for at opnå en mere sammenhængende og fremtidssikret luftfartspolitik.

Initiativtager

Dan Banja, Erhvervsflyvningens Sammenslutning og tidligere transportminister (V), Hans Christian Schmidt.

Fokuspunkter fra mødet

Transportminister Thomas Danielsen (V) indledte konferencen med at branchen er flyvende og ude af skyggen fra Covid-19. Passagerantallet fortsætter med at stige og behovet for grøn omstilling stiger i takt med stigende passagerantal.

Det var der ingen i luftfartsbranchen, der argumenterede imod en grøn omstilling, erkendelsen var tydelig, både fra flyselskaber, lufthavne og politikerne.

På SVM-regeringens initiativ indføres der pr. 1 januar 2025 en passagerafgift, som skal bidrage til den grønne omstilling og sende et udbud ud næste år på en grøn indenrigsrute.

Det at der pålægges en passagerafgift i den grønne omstillings navn og halvdelen så fjernes til en forhøjelse af ældrechecken, fik hårde ord med vejen - både fra branchen og oppositionen i det politiske debatpanel.

Der synes at være stor velvillighed fra branchen til at finde langsigtede løsninger for nedbringelse af klimabelastningen indenfor dansk luftfart. Men branchen efterlyser en mere målrettet politisk dagsorden på området og økonomiske forudsætninger for at muliggøre omstillingen.

Generelt var stemningen i branchen, at den grønne del af afgiften er acceptabel. Udfordringen er at den ikke står alene. Passagerne er tilbage efter Covid, men omkostningerne er stukket af, ikke mindst på det øvrige afgiftsområde, bl.a. til Navair.

Et andet emne, der også fyldte blandt repræsentanterne fra branchen var udfordringen med mangel på piloter og flymekanikere. Her blev privat- og fritidsflyvningen igen nævnt som en vigtig del af fødekæden til de større selskaber.

Fra politisk side, blev der lagt pres på Trafikstyrelsen til at fremskynde en løsning på GNNS-procedurer til VMC flyveplader uden ATS. Et projekt som AOPA DMU startede for ca. 10 år siden og som i dag ligger blandt top 3 fokusområder i EASA, da det kan øge flyvesikkerheden. Der er nedsat en arbejdsgruppe i Trafikstyrelsen, hvor også AOPA DMU er repræsenteret.

Flere deltagere mente, at udarbejdelse af en ny luftfartsstrategi spiller en vigtig rolle i at gøre den politiske retning for luftfarten mere tydelig, særligt i forhold til den grønne omstilling og manglen på piloter og flymekanikere.

Luftfartsstrategien 2017 – Luftfartsforsker Claus Lassen fra Aalborg Universitet argumenterede for behovet for en opdateret luftfartsstrategi. "Man skal have en strategi. Ellers er det ligesom at skyde med et haglgevær, og det er svært at ramme". Kigger man på de lande, der har haft en strategi, så har de faktisk haft gode resultater med det," sagde han. Claus Lassen opfordrede til, at der i Lov om Luftfart indskrives, at det er transportministerens ansvar at der udarbejdes ny luftfartsstrategi hvert 4. år.

Venstres transportordfører var positivt indstillet og ønskede fælles svar på fælles løsninger. Han bakkede op om at se på en ny luftfartsstrategi, så man ser på det hele "under en hat". Transportministeren fra samme parti, Thomas Danielsen bifaldt ikke en ny strategi, han erklærede at ikke var tilhænger af konsulenter og at han ikke kunne se behovet.

Regeringen (Socialdemokratiet, Venstre og Moderaterne), SF og Enhedslisten har indgået en aftale, der har til hensigt at understøtte den grønne omstilling af indenrigsluftfarten i Danmark og den teknologiske udvikling af en mere bæredygtig luftfart.

Passagerafgift er SVM-regeringens initiativ og den indføres på flyrejser pr. 1. januar 2025 og frem mod 2030. Afgiften differentieres alt efter, hvor lang flyrejsen er. Afgiften forventes at give en provenu på 900 mio. kr. i 2025, stigende til 1.2 mia. kr. i 2030. En del af afgiften skal gå til at sende en grøn indenrigsrute i et udbud, med målsætning om at denne er en realitet i 2025.

Der er indført et "pitstop" i 2027, hvor passagerafgiftens niveau kan evalueres.

Aftale indeholder:

- En grøn indenrigsrute fra 2025
- Helt grøn indenrigsluftfart senest fra 2030
- Pulje til grøn omstilling af luftfarten
- Forhøjelse af ældrechecken

I Sverige udfaser man passagerafgiften pr. 1. januar 2025.

Bl.a. SAS og AirAlsie påpegede at det ikke alene er passagerafgiften, på gns. 70 kr. pr. passager, der pålægges dem, men også betydelige stigende omkostninger på 28-34 %, for så vidt angår afgifter til Naviair og Københavns Lufthavn - og der er kun et sted at sende regningen hen, det er passagerne.

SunAir, Niels Sundberg tror på at test operationer med mindre elektriskdrevet fly, op til 9 passagerer, kan være indgangsvinkel til udvikling af større elektriskdrevet passagerfly. Derfor bør disse former for innovative initiativer/forsøgsprojekter til udvikling af bæredygtig lufttrafik fritages for passagerafgiften. Det er de mindre selskaber som kan blive "pionerne" i udvikling af den bæredygtige tunge lufttrafik.

Privatflyvningen blev nævnt som et vigtigt segment i udvikling af nye teknologier og test af nye brændstoftyper. Når teknologien er til stede og afprøvet, kan der skaleres op til den tungere lufttrafik.

Det blev også nævnt at DSB nedsætter billetprisen for rejser over Storebælt med 20 kr. (måske er det offentlige tilskud for højt?) og udfordringerne med øget bustransport på airside, når passagerer skal fragtes til/fra flyet, det er til gene for passagerne og forlænger rejsetiden med fly.

Anerkendes dansk indenrigsflyvning, som en del af den kollektive transport? Det bekræftede de tilstedeværende politikere at den gør....indtil videre på papiret

SAF (Sustainable Aviation Fuel)

Luftfartens største potentiale for at nedbringe CO₂-udledningen er at erstatte fossilt flybrændstof med mere bæredygtigt brændstof. Det biobaseret SAF, blev nævnt i den sammenhæng.

SAF er en samlebetegnelse for alternative flybrændstoffer, der fremstilles af mere bæredygtige kilder. I dag typisk affaldsbiomasse, størstedelen kommer i dag fra genanvendt madolie. Desværre opleves et øget salg af ny produceret madolie, under betegnelsen "genanvendt madolie", det er problematisk, da det på ingen måde er bæredygtigt.

Rådet for grøn omstilling påpegede at de råmaterialer man tilsætter SAF, er forbundet med nogle bæredygtigheds-bekymringer.

Den rene SAF-komponent kaldes også Synthetic Parafinic Kerosene (SPK), men er endnu ikke godkendt til anvendelse i 100 %. Ingen ved pt. hvornår sådan en godkendelse går igennem. Derfor kaldes SAF også et drop-in brændstof, der kan iblandes JET A1, med op til 50 %.

Dråbe-til-dråbe modellen vs. massebalance blev nævnt ad flere omgange.

Særligt Københavns Lufthavn og nogle af de tilstedeværende politikere var kritiske overfor dråbe-til-dråbe modellen. DCC Shell og SAS var fortalere for at afvente en certificering af E-SAF og en dansk produktion af SAF, det vil bidrage mest muligt til klimaet og en hurtig omstilling.

Dråbe-til-dråbe-modellen kræver, at lufthavne etablerer infrastrukturer til at blande SAF med konventionelt brændstof. Det vil kræve betydelige investeringer i både brændstoflagre og tankningsteknologi.

Massebalance-modellen betyder, at flyselskaber kan købe SAF i større mængder på en økonomisk måde og få kredit for deres SAF-forbrug, selvom de ikke nødvendigvis bruger det på hver enkelt flyvning.

Massebalance-modellen gør det lettere for flyselskaber at opfylde kravene til at bruge SAF, uden at skulle vente på, at infrastruktur og forsyningskæder er fuldt implementeret.

Det vil betyde en hurtigere overgang til bæredygtig luftfart og vil skabe større efterspørgsel efter SAF, som vil bidrage til at skubbe udviklingen af SAF-markedet fremad.

Produktion af SAF kræver meget store investeringer, CIP (Copenhagen Infrastructure Partners) startede for 12 år siden og har til dato rejst investering på området for ca. 30 mia. euro.

FjordPtx, anlægget, som er planlagt til at blive bygget i Aalborg, er et projektsamarbejde mellem Nordværk, Aalborg Forsyning og CIP. Etableringen forventes at koste over 15 mia. kr. Den første levering af E-SAF fra FjordPtx forventes muligt i 2029.

E-SAF er i dag 7-9 gange dyrere end A1 jetfuel.

Klimapartnerskabet rådede også regeringen til dansk produktion af SAF og at gå med massebalance-modellen.

Per Jensen, ADSB Support konstaterede at den tilsvarende mængde CO2-udledning, der udledes i Danmark, udledes i Kina på 76 sekunder. Per mente at den danske luftfarts andel af CO2-udledning er så ubetydelig en lille andel, måske skulle ressourcerne bruges på andre områder.

Pilotmangel / finansiering af pilotuddannelsen

Igen blev privat- og fritidsflyvningen nævnt som en vigtig del af fødekæden til de større selskaber, hvad angår piloter.

Et par af luftfartselskaberne udtrykte at de bedst kvalificerede kommercielle piloter, oftest har en baggrund fra **privat-/GA flyvningen**. Pilotuddannelsen er blevet så dyr, at selskaberne ser en tydelig tendens til at det kun er de unge mennesker med rige forældre, der uddannes til piloter.

Det ønsker man at ændre på og opfordrer politikerne til på ny at kigge på finansiering af pilotuddannelse. Det er ikke rimeligt at unge mennesker, der ønsker at uddanne sig til kommercielle piloter skal betale op til 800.000 kr. af egen lomme, når andre unge kan uddanne sig til f.eks. tandlæger eller læger uden denne egen omkostning.

Luftfartsforsker fra Aalborg Universitet udtalte, at han aldrig er stødt på en anden branche med så ringe vilkår, som pilotuddannelsen har.

Der er stor pilot mangel i branchen pt., det gælder også indenfor flymekanikere. De store luftfartselskaber støvsuger branchen, det gør det vanskeligt for de mindre luftfartselskaber at få besat pilot- og mekaniker stillinger. SAS oplever også problemer med mekaniker-mangel.

Fødekæden er svækket, da de mindre flyselskaber har det svært. SunAir var tidligere en væsentlig aktør i fødekæden til luftfartsbranchen og leverede ca. 40 piloter årligt til de større flyselskaber. Men situationen er en hel anden i dag, da mange af SunAir's ruter er nedlagt.

Branchen blev inviteret til **foretræde i transport-udvalget**, for at se nærmere på en løsning omkring finansiering af pilotuddannelsen og stigende pilotmangel. En politiker nævnte, at udfordringen er, at man på Christiansborg anser pilotuddannelsen som en niche, men de tilstedeværende politikere var indstillet på at tage dialogen med transportordførerne, så der kan handles i rette tid, inden manglen på piloter bliver endnu mere alvorlig.

GNNS – procedurer til VMC flyveplader uden ATS

AOPA DMU rejste dette ønske overfor Trafikstyrelsen for ca. 10 år siden.

Projektet var på programmet igen i år. Trafikstyrelsen redegjorde for status i arbejdsgruppe, hvor AOPA DMUs næstformand, Jacob Pedersen også deltager.

Trafikstyrelsen afventer bl.a. afklaring omkring:

- Sprog, må der flyves IFR, hvis man anvender et andet sprog end engelsk.
- Vilkår for stabilisering af GPS-signalet.
- Hvordan sikres separationen.

Jacob kommenterede på, at AOPA DMU ikke mener Trafikstyrelsen er nok løsningsorienteret omkring projektet og juristeri sætter en stopper for at øge flyvesikkerheden, som projektet uden tvivl vil bidrage til.

I EASA ligger projektet blandt top 3 fokus områder, da det kan øge flyvesikkerheden.

Tidligere transportminister, Hans Christian Schmidt **lagde pres på Trafikstyrelsen** og mente at Trafikstyrelsen meget snart bør komme i mål med projektet.

Konklusion

Generelt et godt forum for AOPA DMU at deltage i, da det giver et bredt indblik i hvad der rører sig i luftfartsbranchen og hvilken retning tingene bevæger sig på den politiske dagsorden - bestemt også på områder, som har relevans for vores medlemmer.

Deltagelse i luftfartskonferencen åbner også mulighed for et talerør direkte til politiske transport-ordførere og transportministeren. Politikerne var meget positive overfor konferencen og udtrykte at det gav dem en god og lærerig indsigt i hvad der rører sig og hvilke udfordringer branchen står overfor.

Luftfarten globalt vurderes til at bidrage med 2-3 % af de samlede menneskeskabte drivhusgasser (jf. ICAO og IPCC).