

Dansk produktion af power-to-x flybrændstof

Politikpapir fra Dansk Luftfart og Dansk Industri





Produktion af power-to-x flybrændstof i Danmark

Nationale midler skal understøtte dansk produktion af grønt flybrændstof i 2030

I den politiske aftale om grøn luftfart er der afsat 1,5 mia. kr. til at realisere ambitionen om grøn indenrigsluftfart i 2030. Dansk Luftfart og DI foreslår, at midlerne samtænkes med den øvrige ramme til grøn luftfart på 1,1 mia. kr. Den samlede pulje på 2,6 mia. kr. skal understøtte dansk produktion af power-to-x flybrændstof (e-SAF). Hertil kan tilbagebetalte kvotemidler fra EU's kvotesystem gå til at understøtte produktionen. Her vil i givet fald være op mod 700 mio. kr. årligt.

Det er afgørende for Dansk Luftfart og DI at understrege, at efterspørgslen fra luftfartsselskaberne ikke alene kan overbevise producenterne om at sætte gang i produktionen af e-SAF. Markedet står stille, fordi usikkerhederne er for store til, at producenter eller aftagere alene kan påtage sig risikoen. Det ser vi på tværs af EU, hvor der lyder enslydende budskaber til politikerne om, at de må beslutte, om EU skal producere grønne flybrændstoffer selv eller fortsætte med at være afhængige af importeret brændstof.

Den politiske aftale fokuserer alene på at støtte efterspørgslen. Det betyder, at der er en betydelig risiko for, at målsætningen om grøn indenrigsluftfart i 2030 bliver realiseret med importeret bio-flybrændstof fra Kina, ligesom det forventeligt sker med den grønne danske indenrigsrute. Den vej mener vi ikke, at vi bør gå; særligt ikke fordi vi har muligheden for at gå en anden vej.

Fordelene rækker langt ud over luftfarten

En dansk produktion vil gøre en forskel; ikke blot for klimaet, men også som eksempel for resten af EU på, at det kan lade sig gøre under de rette betingelser. Danmark har forudsætningerne for at producere grønne flybrændstoffer til den danske indenrigsflyvning og til resten af EU, så Danmark hermed tager ansvar for noget af den internationale CO₂-udledning fra luftfarten.

En dansk power-to-x produktion sikrer stor efterspørgsel på grøn strøm og brint. Det kan være afgørende faktorer for økonomien for elproducenterne og udviklingen på brintmarkedet. Ligeledes vil Forsvaret kunne blive uafhængige af importeret brændstof. I den nuværende geopolitiske situation er forsyningssikkerhed for både civil og militær infrastruktur afgørende, og hvis det samtidig kan drive en grøn omstilling, er det meget effektivt både at samtænke militære og civile midler. Det vil også styrke EU's konkurrenceevne, at vi selv kan producere flybrændstoffer og eksportere til resten af verden. Endelig vil det øge efterspørgslen efter dansk teknologi og skabe lokale arbejdspladser.



Løsning – en dobbeltsidet auktionsmodel skal kickstarte markedet

Den grundlæggende udfordring er, at markedet for power-to-x-brændstoffer ikke er modent endnu. Producenterne har på den ene side brug for en lang aftageraftale (ca. 10 år) for at minimere risikoprofilen i deres investeringer. Aftagerne har på den anden side brug for fleksibilitet og korte aftageraftaler (1-2 år) for at sikre, at brændstoffet indkøbes til konkurrencedygtige priser, der følger markedsudviklingen. Derfor er efterspørgslen alene ikke nok til at sikre udbuddet.

Der findes en mekanisme, der kan bygge bro mellem producent og aftager. Det er en såkaldt dobbelt auktionsmodel, som kan etableres for at hjælpe et nystartet marked i gang.

Rent teknisk indgår staten først lange kontrakter (fx 10 år) med producenterne. Senere indgår staten korte kontrakter (fx 1-2 år) med aftagerne, hvor flyvninger på dansk indenrigsruter gives forrang. Producenterne får dermed dækket behovet for langsigtet finansiell sikkerhed, hvilket er nødvendigt for at kunne træffe investeringsbeslutning. Samtidigt får aftagerne korte og fleksible kontrakter. Staten bærer risikoen for prisdifferencen, som kan være både positiv og negativ afhængig af prisudviklingen.

Dansk Luftfarts og DI anbefaler, at der etableres en statslig dobbeltsidet auktionsmodel med 2,6 mia. kr. eller mere målrettet dansk e-SAF produktion og aftag. Herudover kan Forsvaret indtræde som aftager eller mellemfinansiere projektudviklingsrisikoen frem mod finansieringsbeslutning.

Et dansk e-SAF projekt vil forventeligt have en årlig produktionskapacitet på cirka 90.000 tons flybrændstof. Til sammenligning bruges der omkring 20.000 tons brændstof på indenrigsrute-flyvning om året, mens Forsvaret efterspørger i omegnen af 38.000 tons årligt. Der vil derfor også være et stort grundlag for eksport af grønne flybrændstoffer til resten af EU.

Vores anbefaling vil høste oplagte synergier mellem styrkelse af Forsvaret, øget konkurrenceevne, sikkerhed og den grønne omstilling af luftfarten. Det vil sende et betydeligt signal til det europæiske marked for e-SAF, og det kan være medvirkende til at understøtte produktionen; ikke blot i Danmark, men resten af EU. Der er dog ingen garanti for, at passagerafgiftsmidlerne alene vil være give efterspørgsel nok til at sikre finansieringsbeslutning hos ét dansk e-SAF projekt, men det vil bestemt være et stort skridt i den rigtige retning.

Behov på kort sigt for at holde projektudviklingen i live

Der er i 2025 afsat 168 mio. kr. til den grønne indenrigsrute. Disse midler finder ikke anvendelse, da ruten først startes op i 2026. Midlerne tilgår derfor som udgangspunkt råderummet.



Dansk Luftfart og DI anbefaler, at midlerne udmøntes i 2025 til at understøtte projektudviklingen i danske power-to-x projekter.

Projekterne bruger mange ressourcer på at udvikle og modne deres projekter i et arbejde, der skal definere den overordnede ingeniørmæssige designplan. Der arbejdes løbende med yderligere detaljering og risikoreduktion. Dette udviklingsarbejde er afgørende for, at projekterne senere hen kan træffe finansieringsbeslutning. Uden reelle udsigter til et aftagermarked er der risiko for, at projekterne ikke går videre med projekteringsarbejdet, og at Danmark herved går glip af fordelene.

Derfor kan de 168 mio. kr. tilgå danske e-SAF projekter, ligesom den franske regering i øvrigt for nyligt har gjort. Midlerne vil dels medvirke til at holde projektudviklingen i live og dels sende et stærkt signal til markedet om, at den danske stat bakker op om en dansk produktion af e-SAF. Der vil være tale om mellemfinansiering, som kan tilbagebetales, når producenterne træffer finansieringsbeslutning.