

# Luftfarten kan blive CO<sub>2</sub>-neutral – men der skal handles nu!

Foto: Flickr.com

Luftfart er ansvarlig for fem procent af den globale opvarmning, og hvis væksten fortsætter som hidtil, vil flybrændstof lægge beslag på en fjerdedel af verdens kulstofbudget inden 2050. El-drevne fly kan være en del af løsningen, men det, der virkelig batter, er udvikling og produktion af bæredygtigt brændstof.

Der skal arbejdes på mange fronter, hvis klimabelastningen fra luftfarten skal begrænses. Det fremgår af en rapport fra den europæiske miljøorganisation Transport & Environment.

Inden for indenrigsluftfart kan el-drevne fly være en del af løsningen, men det, der virkelig batter, er syntetiske brændstoffer, fremstillet på basis af vedvarende energi. Det kaldes også for elektrofuels.

Allerede i dag findes der forskellige teknikker, der gør det muligt at producere elektrofuels ved hjælp af grøn brint og en kulstofkilde, som for eksempel kan stamme fra CO<sub>2</sub>, men det er markant dyrere end at anvende fossilt flybrændstof. Ifølge rapporten fra Transport & Environment vil prisen på en flybillet således stige med 58 procent, hvis flyselskaberne dropper de fossile brændstoffer til fordel for et grønt alternativ.

Det skyldes ikke mindst, at flybrændstof i dag er fritaget for skatter

og afgifter. Hvis luftfarten blev pålagt samme afgift som vejtransporten ville en flyvetur på elektrofuels "kun" stige med 23 procent.

– Rapporten bekræfter, at det kan få katastrofale konsekvenser for klimaet, hvis vi ikke får begrænset udslippet af klimagasser fra luftfarten, siger Andrew Murphy fra Transport & Environment og tilføjer:

– Den gode nyhed er, at det er muligt. Vi skal starte med at ændre rammevilkårene, så fossilt flybrændstof bliver beskattet, og derefter skal vi gradvis øge anvendelsen af grønt flybrændstof. Det kommer til at koste noget, men set i lyset af hvor billigt det er at flyve og de helt uoverskuelige omkostninger ved at ændre klimaet, er det en pris, det er værd at betale.

Ifølge rapporten fra Transport & Environment skal prisen på fossilt

flybrændstof op på omkring 150 euro per ton brændstof.

En lækket version af EU-Kommis-sionens strategi for et CO<sub>2</sub>-neutralt EU fremhæver det store potentiale ved elektrofuels, ligesom IPCC har peget på betydningen af at skifte fra fossile brændstoffer til syntetisk brændstof.

– Det bliver ikke let at gøre luftfarten CO<sub>2</sub>-neutral, men vores rapport viser, at det kan lade sig gøre. Det kræver, at vi dropper de tvivlsomme løsninger og satser på det, der virkelighed batter: korrekt pris-sætning og renere brændstoffer. EU-Kommissionen har en enestående mulighed for at forpligte sig til det i sin klimaplan for 2050, siger Andrew Murphy. TS

Læs mere [her](#).

## 10-års jubilæet for brintprogram

2018 markerer 10-års jubilæet for brintprogrammet Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking (FCH JU), og i den anledning vil de mest succesfulde og innovative projekter blive fejret. Det sker ved et arrangement i Bruxelles den 15. november, hvor FCH JU vil uddele to priser: Én for den bedste succeshistorie og én for det bedste innovative projekt.

FCH JU er et offentligt privat partnerskab, der støtter forskning, udvikling og demonstration af projekter

inden for brint og brændselsceller i Europa. Formålet er at fremskynde markedsintroduktionen af grønne teknologier og realisere deres potentiale som et instrument til at opnå et klimavenligt energisystem. Programmet blev lanceret under EU's 6. rammeprogram.

FCH JU ledes af en bestyrelse med repræsentanter fra EU-Kommissionen, industrien og forskningen.

Læs mere [her](#).