



FOLKETINGET

Transportudvalgets klyngearrangement vedr. luftfart

Den 10. oktober 2023



FOLKETINGET

Velkomst

Christian Poulsen, konstitueret CEO i
Københavns Lufthavne

Rasmus Prehn (S), formand for
Transportudvalget



FOLKETINGET

BLOK 1



FOLKETINGET

Rådet for Grøn Omstilling

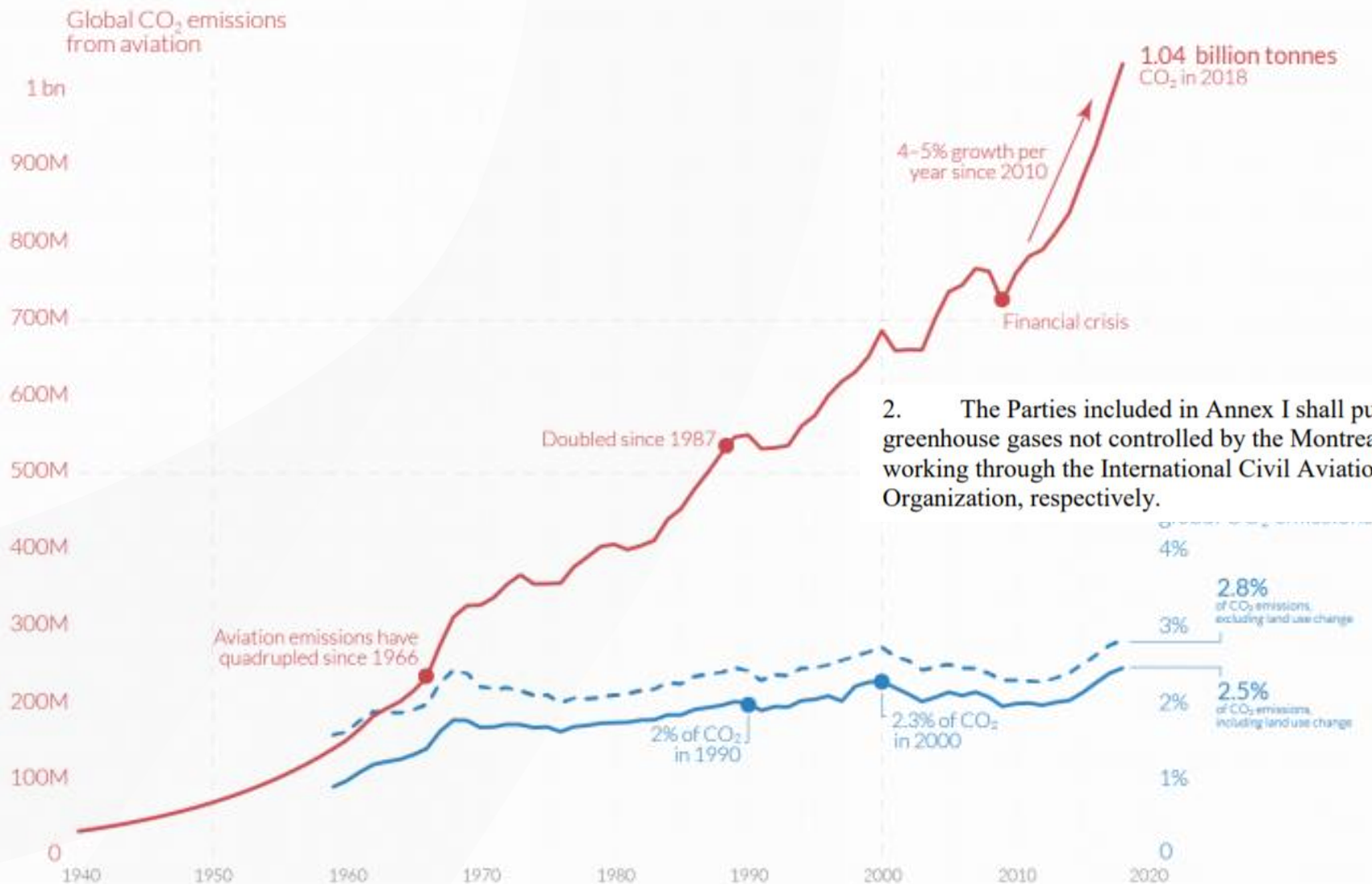
Grøn luftfart

- Hvor skal vi hen og hvornår letter vi?

Global carbon dioxide emissions from aviation

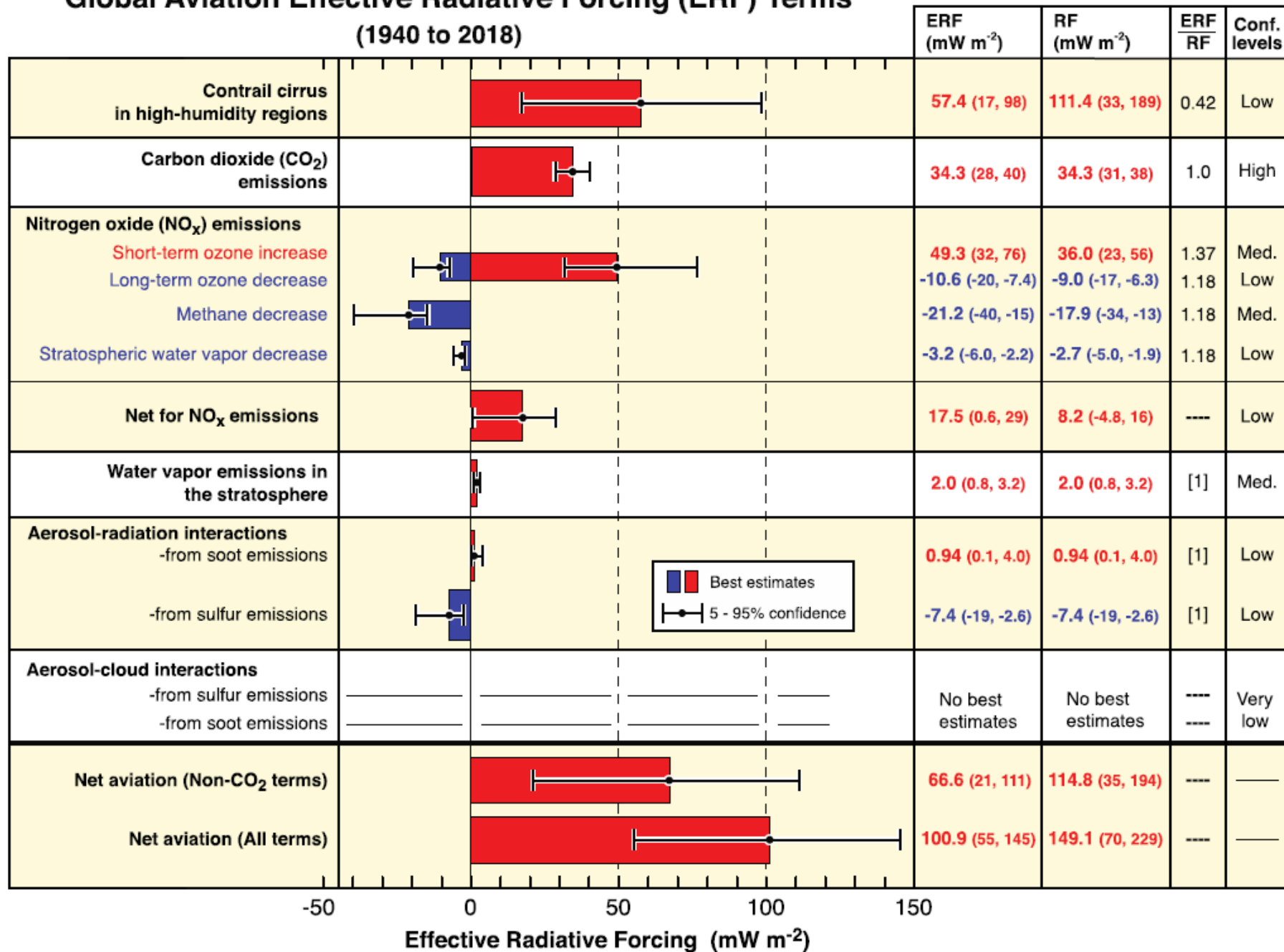
Aviation emissions includes passenger air travel, freight and military operations. It does not include non-CO₂ climate forcings, or a multiplier for warming effects at altitude.

Our World
in Data



2. The Parties included in Annex I shall pursue limitation or reduction of emissions of greenhouse gases not controlled by the Montreal Protocol from aviation and marine bunker fuels, working through the International Civil Aviation Organization and the International Maritime Organization, respectively.

Global Aviation Effective Radiative Forcing (ERF) Terms (1940 to 2018)



Non-CO₂ klimaeffekterne er ca. dobbelt så store som CO₂.
 Kondensstriber har en større klimabelastning end CO₂ fra brændstoffet.
 Kondensstriber kan stort set fjernes med renere fossile brændstoffer.
 Danmark er i en suveræn position i forhold til at få det til at ske.

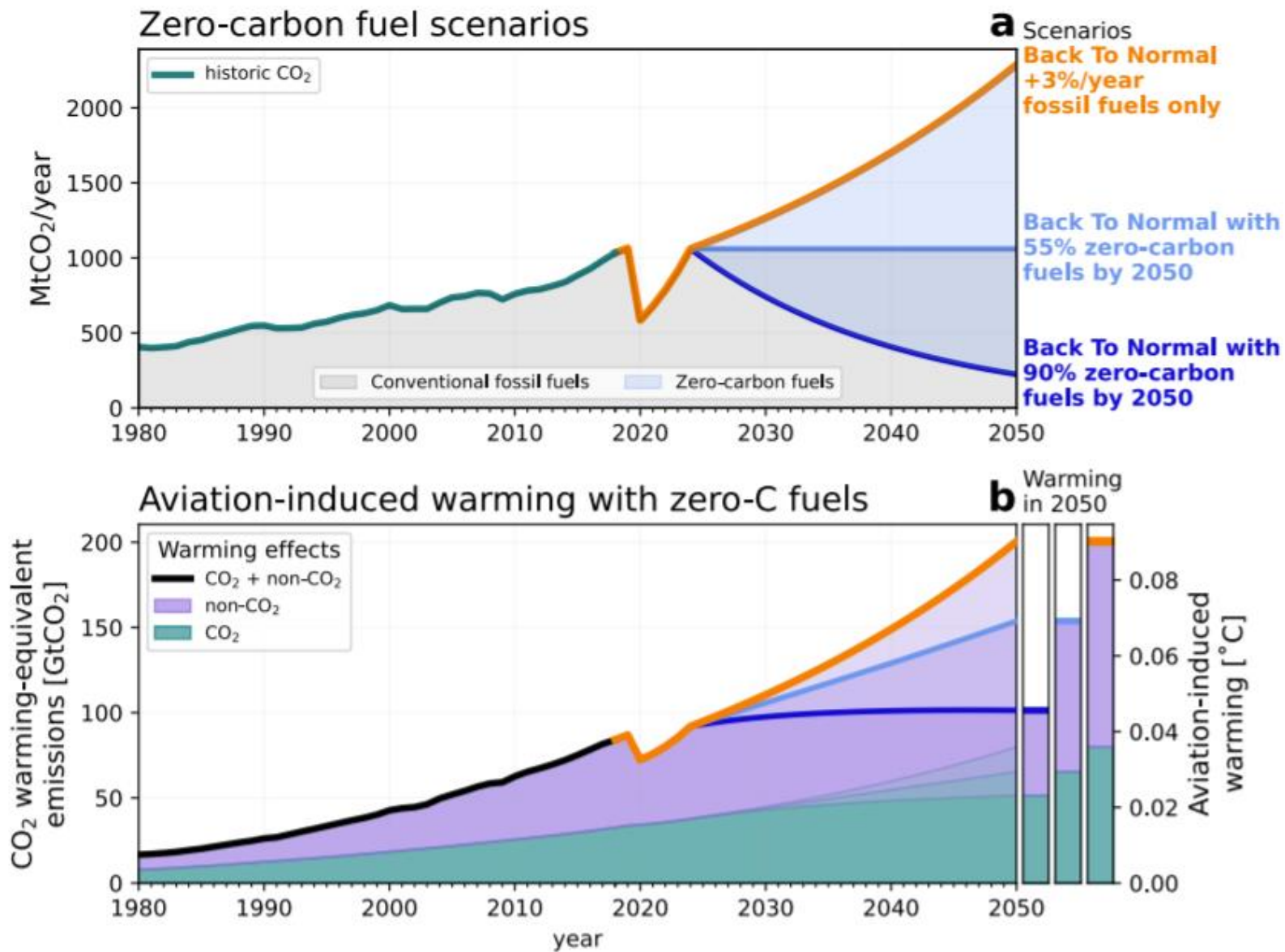


Figure 3. Zero-carbon fuels (bio or synthetic) can limit aviation-induced warming only when they replace fossil fuels by 2050. (a) CO₂ emissions of aviation following the 3% annual air traffic growth of the *Back to Normal* scenario (as in figure 1) but with increasing use of zero-carbon fuels. (b) Aviation-induced warming in two scenarios: 55% zero-carbon fuels by 2050 will not limit the warming, only the highly ambitious scenario of 90% carbon neutrality reaches a maximum warming of about 0.04 °C. Scenarios are colour-coded as in (a).

- Luftfarten bidrag til den globale opvarmning kan holdes omkring 0,05 grader
- Biobrændstoffer (2.g.) er en begrænset ressource.
- Løsningen er renere brændstoffer og eFuels
- Danmark har mulighed for både industri-eventyr og for at vise vejen for resten af verden.

“Renere fossile brændstoffer er den billigste og hurtigste vej til markant at sænke klimabelastningen fra luftfarten.”

Jeppe Juul
Seniorrådgiver, Rådet for Grøn Omstilling



FOLKETINGET

Københavns Lufthavn

Københavns Lufthavn



Passagerafgiften

13 kr.

37 kr.

50 kr.

Regeringen



Klima-
partnerskabet



EU

+ 100 kr

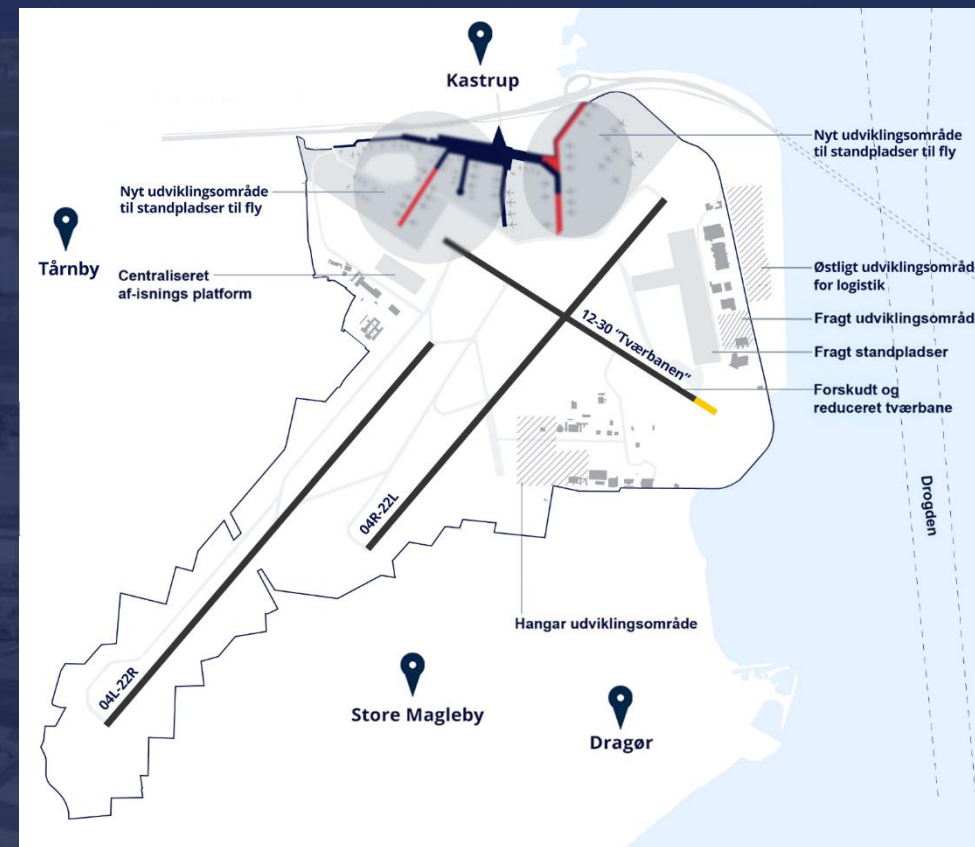


Samme areal - ny indretning

→ Nuværende indretning



→ Skitse af fremtidig indretning





FOLKETINGET

Billund Lufthavn

Danmark i Balance



Vestdanmark
Det innovative Produktionsdanmark
40 % BNP

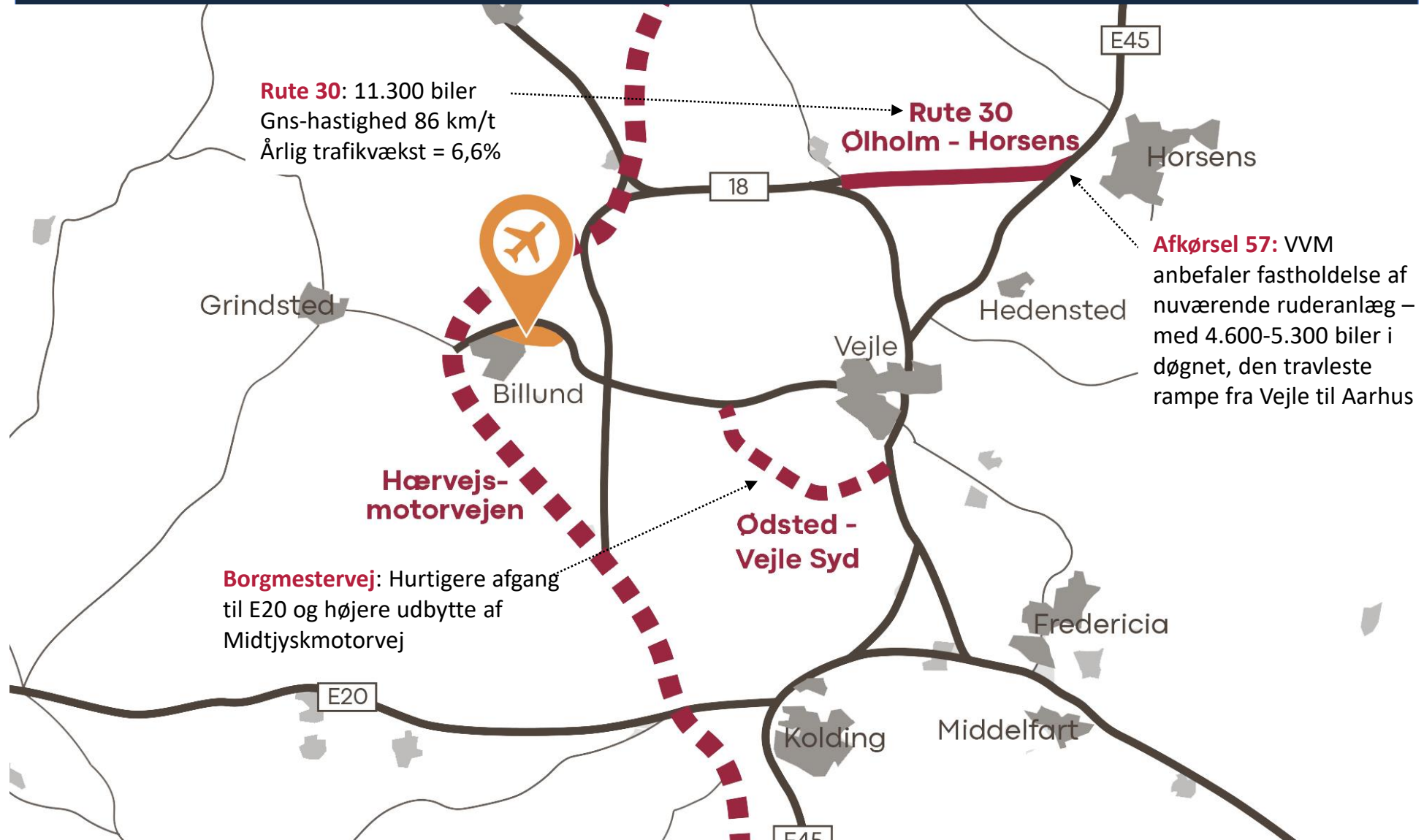
vs.

Østdanmark
Det kreative Vidensdanmark
42 % BNP

Dansk Luftfart:
110 mia. kr. i
varig, årlig BNP-
effekt

BLL:
20 mia. kr. i
varig, årlig BNP-
effekt

Aerotropolis infrastruktur



Vi ønsker os en opdatering af luftfartsstrategien fra 2017

Med et særligt fokus på:

- Initiativ 19: Remote Tower for de regionale lufthavne.
- Initiativ 22, 23, 24: Fortsætte med midler i ruteudviklingsprogrammet Global Connect. En krone investeret i Vestdanmark er bedre investeret end en krone i Østdanmark.
- Styrket infrastruktur til lufthavnene giver stærkere lufthavne

Opfordring: Opdater luftfartsstrategien frem mod 2030. F.eks. er cargo kun nævnt under CPH.

Der er brug for en national strategi for en balanceret udvikling af dansk luftfart med danske flyselskaber og ruter.



FOLKETINGET

Aarhus Lufthavn



AARHUS AIRPORT 2023





En helt ny lufthavn betjener Østjylland



- Destinationslufthavn for Danmarks næststørste økonomiske vækstcentrum med en befolkning på 1,3 millioner
- Del af den overordnede infrastruktur i Danmark
- Hurtigst voksende lufthavn i Danmark - betydelig international ekspansion – september stigning på 40% vs. 2019





Det er vi også optaget af

- Aarhus er vært for Routes 2024 – Aarhus på Europakortet
- Styrket infrastruktur omkring Aarhus for at forbinde Danmarks næststørste by med verden
- Infrastruktur der understøtter SAF. Grønnere luftfart - motiveret og centralt forankret i en fælles indsats
- Luftfartsafgifter vs. ambitionen om Danmarks fremtid som førende på det nordiske luftfartsmarked og fastholde en konkurrencedygtig turismeøkonomi
- National ruteudviklingsstøtte – der skal sikre, at danske lufthavne er attraktive at investere i for internationale flyselskaber



Mange tak!

Lotta Sandsgaard,
CEO, Aarhus Airport



FOLKETINGET

Aalborg Lufthavn



FOLKETINGET

Midtjyllands Lufthavn



Jakob Kronborg
Lufthavnschef Midtjyllands Lufthavn

Svært at drive regional lufthavn i 2023 i Danmark.

Det er vigtigt for det Midt og Vestjyske erhvervsliv at have en hurtig forbindelse til København.

- Svært at tiltrække en ruteoperatør på kommercielle vilkår.
 - Økonomisk udfordret (statstilskud), (sociale rabatter).
- Momsfritagelse på indenrigsflyvning. (Lovgivning kræver at 55% af omsætningen skal være på udenrigstrafik)



FOLKETINGET

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)

Statsgaranteret lån til erhvervspilotelevers uddannelse.

De unge aspiranter til pilotuddannelsen har svært ved at få finansieringen til deres uddannelse.

Flere banker vil ikke finansiere uddannelsen, da de ikke ser en fremtid for piloter i Danmark. Andre forlanger høje renter.

Uddannelsen koster lige omkring 750.000 kr.

ES har i flere år haft pilotuddannelsen på dagsordenen, så der kunne findes en form for statsgaranteret lån til denne uddannelse.

Men hver gang er det løbet ud i sandet, når der kommer ny regering.

De fleste i branchen er enige om, at det ikke skal være en uddannelse, der er betalt af Staten.

En risiko ville være, at mange aspiranter vil stoppe inden for det første år med et gratis privatflyvercertifikat på statens regning.

Der er fire skoler i Danmark, der foretager den integrerede uddannelse til Trafikflyver. Denne form for uddannelse er SU-godkendt.

Vi mener, at aspiranterne selv bør finansiere det første semester ca. 150.000 kr. Det vil vise, at det er noget, som aspiranten vil.

I stedet for statsgaranti hælder vi nu mere til et lån under SU-ordningen, fordi:

- Et statsgaranteret lån kan ved mislighold give staten udgifter.
- Et lån under SU-ordningen giver staten indtægter.

Processen skal være, at de fire anerkendte erhvervsflyveskoler optager elever, som selv skal lægge 100-150.000 kr. til uddannelsens første semesters mål.

Når dette mål nås, skal skolen godkende eleven til fortsat uddannelse, og herefter have ansvar for elevens videre uddannelse.

Eleven kan nu få SU-lånet, hvor staten højst kommer til at låne eleven ca. 600.000 kr.

Danske regionale- og provinslufthavnes overlevelse, behov for satellitbaseret landing.

Der er en lille snes ubemandede regionale- og provinslufthavne til kun godt-vejrs operationer.

Disse er potentialet for yderligere grøn indenrigsflyvning.

De kan i nær fremtid binde landet sammen med miljørigtige fly, f.eks. elektriske.

EU og nationale krav til personale og materiel er en udfordring.

Ejerne af flyvepladserne / lufthavnene er ved at give op pga. dårlig økonomi.

Disse lufthavne har værksteder, andre arbejdspladser og import / eksport muligheder, som er afhængig af, at man kan beflyve dem også i dårligt vejr.

Vi må fastholde den nuværende infrastruktur. Det er billigere end at etablere ny.

Men der skal mere aktivitet til disse pladser, hvis de skal overleve.

ES arbejder derfor for etablering af satellitbaseret landingsprocedurer under instrumentflyvningsforhold til disse ubemandede flyvepladser.

IT-teknologien er til stede, andre lande har det, men vi støder på udfordringer i Trafikstyrelsen, som i en længere årrække har stillet forskellige og nye krav.

Luftfartsbranchen har stillet sig til rådighed, men meget lidt sker fra Trafikstyrelsens side.

Indenrigsluftfarten som kollektiv transportform.

Indenrigsluftfarten skal i lighed med anden indenrigs transport som tog og busser kategoriseres som kollektivtransport og nyde samme privilegier som den nuværende kollektive transport.

Indenrigsluftfarten vil kunne supplere transporten i de tyndere befolkede områder, aflaste de fyldte tog og busser mellem landsdelene og mindske trængslen på vejnettet.

Transportministeren synes at være enig i, at indenrigsluftfarten er en del af den kollektive transport.

Så mangler vi "blot", at TRU medlemmer er enig med ministeren og ES og vil arbejde for, at dansk indenrigsluftfart bliver indlemmet i den kollektive transport.



FOLKETINGET

Bornholms Passagerforening



Flyforbindelsens betydning for Bornholm

- Særlige vilkår for Bornholm
 - Pendling
 - Hospital
 - Erhvervsliv
- Historisk udvikling
- Både og

Vilkår for Bornholm

Begrænset arbejdsmarked

Stor geografisk afstand til nærmeste nabokommune

Ø-fradrag ved overnatning (2023: kr. 219/nat kun når man ikke kan komme hjem)

Fradrag for billetudgifter (færge eller fly)

Km-fradrag kun for km over land

Ingen mulighed for samkørselsbesparelse

Kommerciel flyrute <-> samfundsbegrundet færgeruter

Begrænset pendlingsmuligheder med færge / dagspendling udelukkende muligt med fly

Hospitalet har en del personale, som pendler til Bornholm, derudover er der mange patientrejser (behandling på regionens øvrige hospitaler)



Konklusion

Bornholm har brug for en bæredygtig flyrute

Trafikal ligestilling bør muliggøre pendling

Trafikal ligestilling bør også indbefatte frekvens og kapacitet

Grøn omstilling bør understøtte fortsat udvikling af Bornholm





FOLKETINGET

Debat



FOLKETINGET

Pause



FOLKETINGET

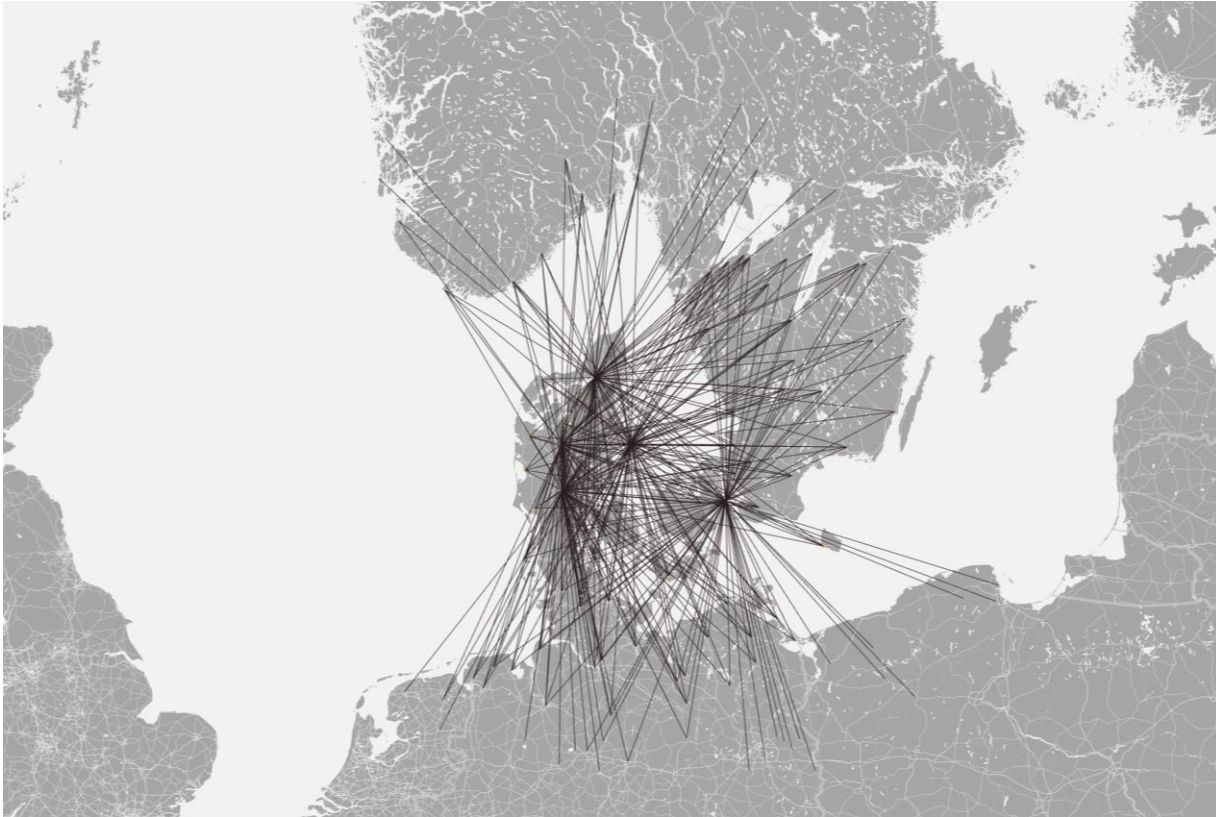
BLOK 2



FOLKETINGET

Heart Aerospace

Regionale flyvninger

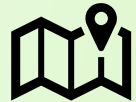


Three Challenges – One Solution



Cost

- High cost gives low profitability of regional aviation
- High acquisition and maintenance costs



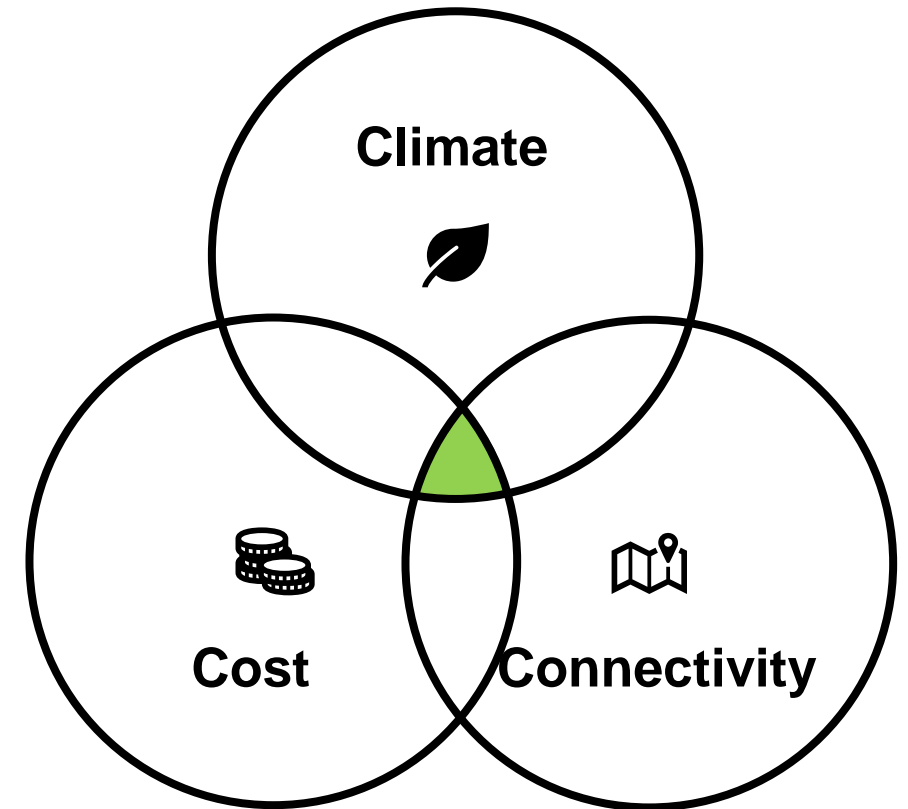
Connectivity

- Aviation only growing in major hubs
- Regional airports are underused



Climate

- Aviation accounts for 2,7% of global CO₂ emissions
- Emissions growing exponentially





Policy Priorities

1. **Frame a net-zero aviation strategy:** Understand the role that new propulsion technologies can play within this strategy.
2. **Create an enabling environment:** Consider the steps needed to deliverer this strategy. This could include supporting R&D of new technologies, regulations and mandates and investing in infrastructure.
3. **Policy measures to accelerate the uptake:** Lessons learned from other industries, such as the automotive sector, shows tax incentives, targets, mandates and public awareness effective in scaling uptake.
4. **Establish a joint Government and Industry Steering Board:** The Danish government should ensure a joint government and industry governance structure is put in place to guide a short-term actions as well as agreeing and monitoring the long-term progress of the phasing in of zero-and-low-emission airplanes in Danish aviation. This should also be done on a Nordic level.

[WEF Target True Zero Government Policy Toolkit 2023.pdf \(weforum.org\)](#)

[Nordic Network for Electric Aviation \(NEA 1.0\) | Nordic Innovation](#)



Thank you for the opportunity to take part in your Klyngearrangement for aviation. As follow up, we are available to meet, and reiterate our interest in working closely with all Danish stakeholders to progress the work towards a green transmission for the Danish aviation.

Maria Fiskerud, Innovation Eco-system Lead at Heartaerospace
Maria.Fiskerud@heartaerospace.com



FOLKETINGET

SAS

CLIMATE TARGETS

SAS

CLIMATE PARTNERSHIP

GOVERNMENT

EU

25%

Reduction of CO₂ emissions by 2025 vs 2005

100%

Green domestic route in 2025

100%

Green domestic route in 2025

6%

SAF in 2030

SAF corresponding to **100%** of the domestic production by 2030

100%

Green domestic in 2030

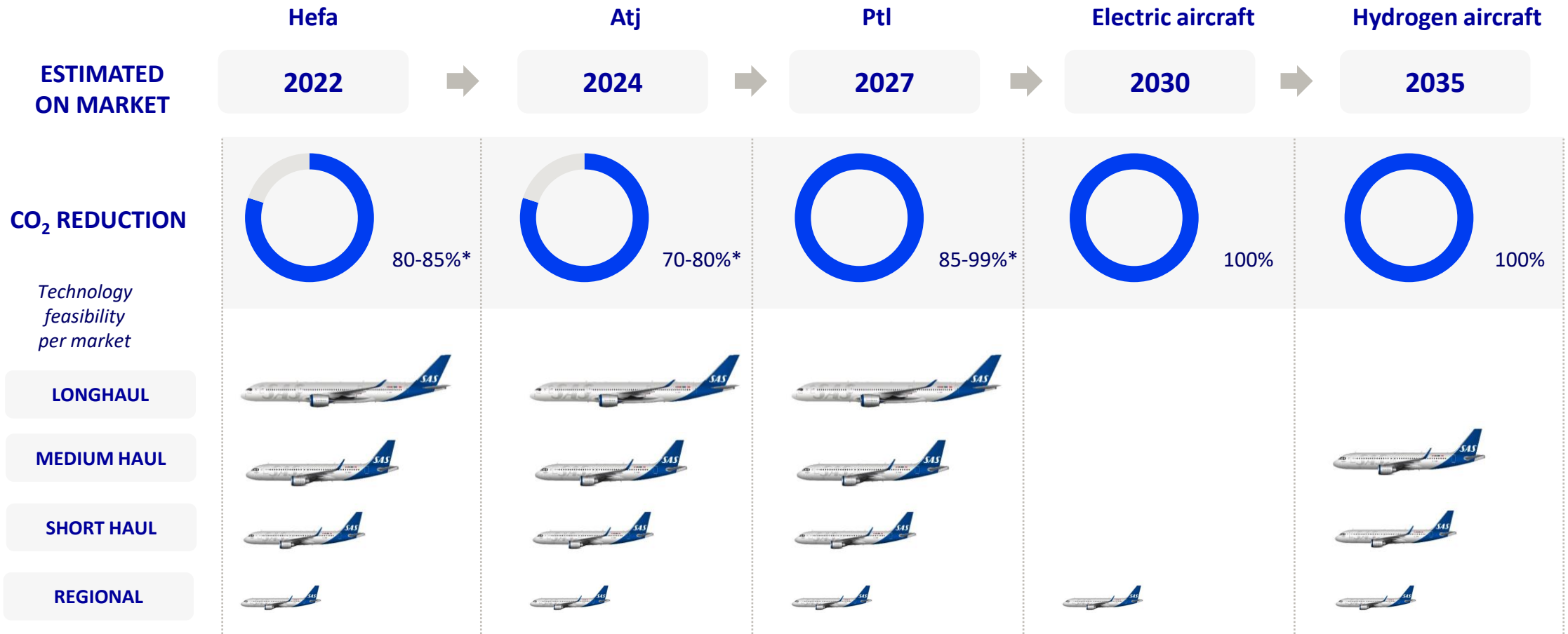
100%

Green domestic in 2030

20%

SAF in 2035

TRANSITION TO NET ZERO AVIATION – SAF IS PRACTICALLY ONLY OPTION TILL 2030



*Currently only 50% SAF refuelling allowed

SAS OG BRANCHEN HAR AMBITIONERNE. DET HAR EU OG REGERINGEN OGSÅ

Hvorfor modarbejder regeringen så?

Klimapartnerskabets anbefalinger

- Omfavner regeringens større nationale målsætning for luftfart
- Supplerer med non-CO2-effekter
- Foreslår egenfinansiering på 50 kr. per passager, som delvist udfases i takt med EU-krav
- Skaber incitament til produktion af SAF/PtX i DK

Regeringen har ikke rigtig lyttet til Partnerskabet

Foreslår en skat (600mio./år), som hæmmer

- evnen til at nå målsætningerne
- erhvervets konkurrencedygtighed
- indenrigstrafikken
- CPH som trafikknudepunkt

Imod eget princip om skatter retur til erhvervet

I en tid, hvor råderummet er historisk stort

Ignorerer EU-initiativer med store konsekvenser

Diskvalificerer dansk produktion af PtX*



*"Når der ikke postes noget nær samme midler i, at den biogene CO2 kan tilsættes grønne brintprojekter, har det dog også en ledsagende årsag. For mens CCS-aftalen tilsiger lagring af CO2 i den danske undergrund, er PTX i langt højere grad udset til at være en eksportvare."



FOLKETINGET

DAT



FOLKETINGET

Norwegian

This is Norwegian

- Established in 2002
 - Operates more than 300 routes to more than 100 destinations
 - 81 aircraft (91 in 2024)
 - More than 4800 employees
 - Crew bases in Norway, Denmark, Sweden, Finland and Spain
 - 18 million passengers in 2022
 - The Nordics – our core market
- Denmark is Norwegian's second largest market
 - This summer, Norwegian operated more than 60 direct routes from Denmark – increase continues
 - About 700 employees in Denmark (pilots, cabin crew, technicians and admin staff)



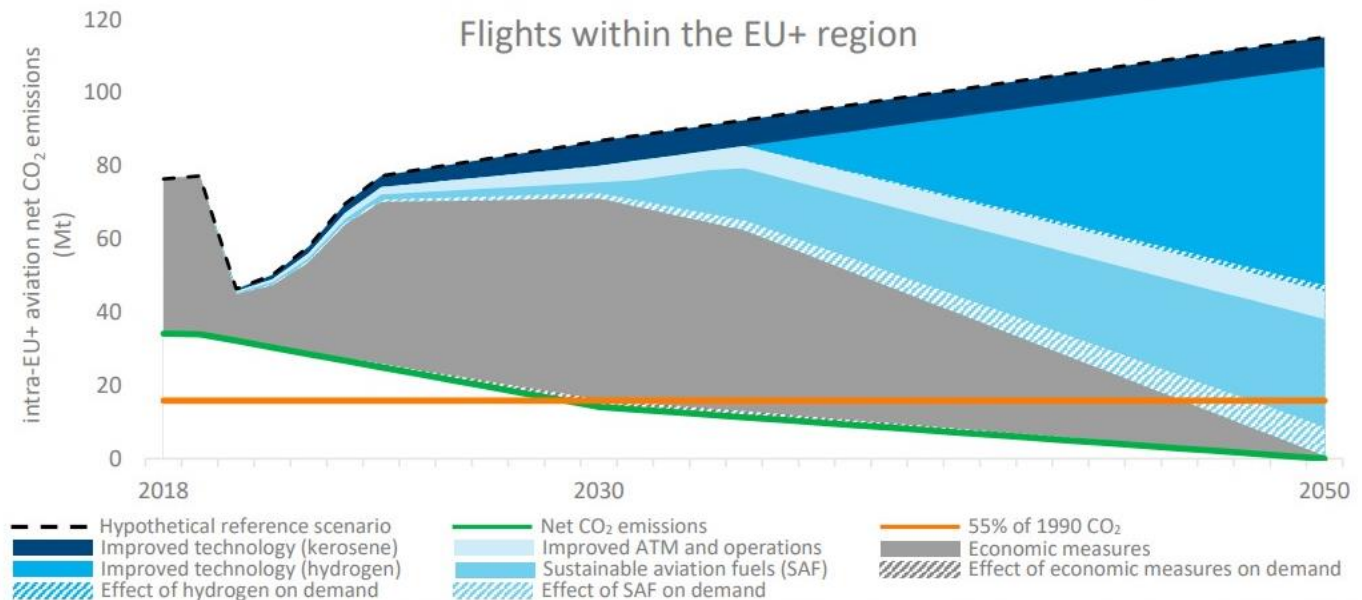
Our target: 45% CO₂ reduction in 2030



Percentages in bold refer to the reduction each action must deliver in grams of CO₂ per passenger kilometer in the period 2022-2030 to reach our target of 45% carbon efficiency in 2030 compared to 2010.

Fossil-free fuels crucial for success

- The key to cutting emissions is fossil-free aviation fuel (SAF), as it can be used on the world's existing 30,000 strong aircraft fleet and related infrastructure
- Now definitively adopted, the ReFuel EU Aviation Regulation includes mandatory shares of sustainable aviation fuels (SAFs), starting at 2% of overall fuel supplied by 2025 and reaching 70% by 2050
- Very limited supply today - by investing in the production capacity, the industry could cut 80% of its emissions by 2050
- Public-private partnerships and/or cooperation vital to stimulating a voluntary market

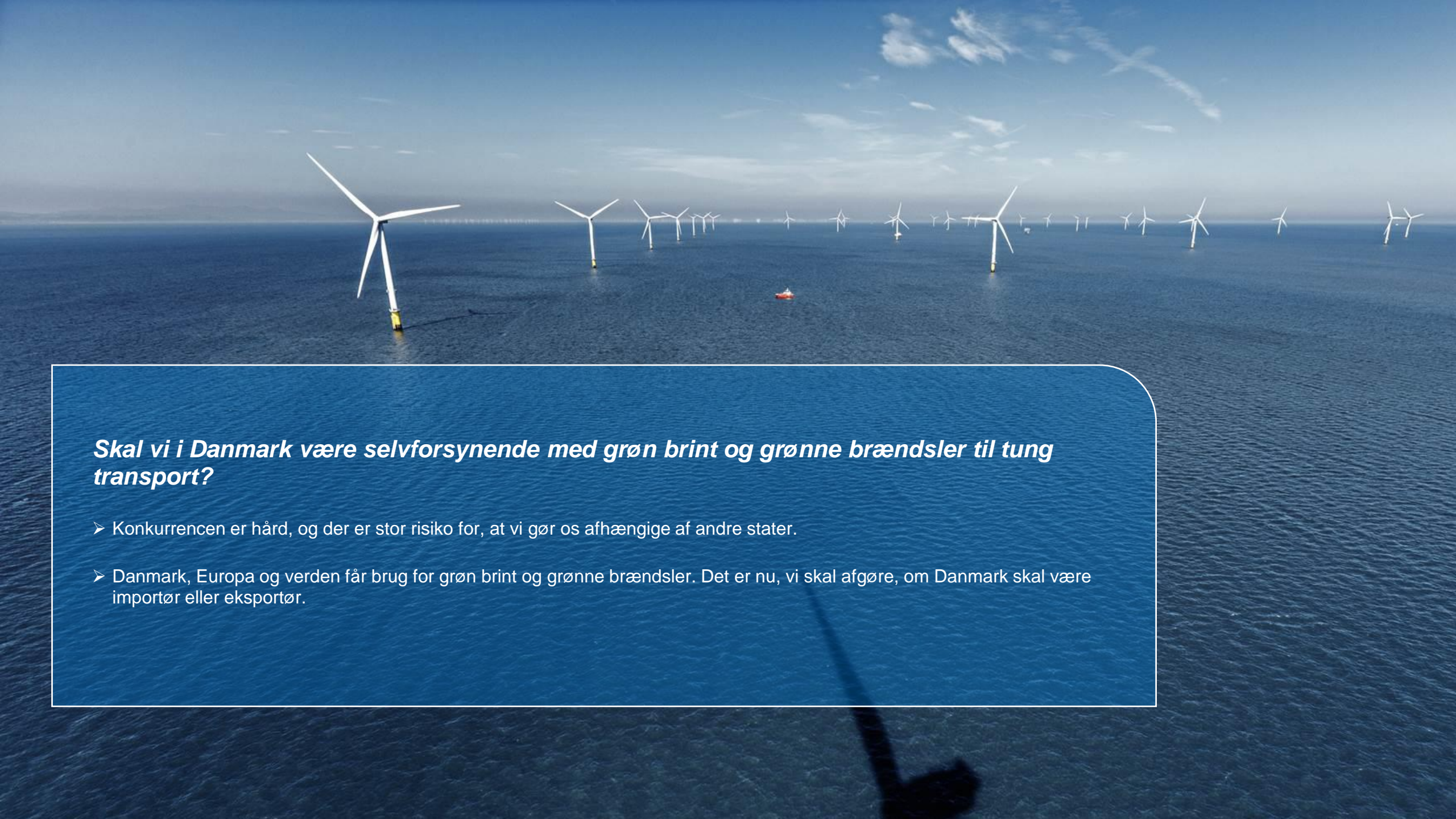


Intra-EU² only. Modelled for 2030 and 2050, the impacts are linearly interpolated. The base year for this study is 2018.



FOLKETINGET

Ørsted



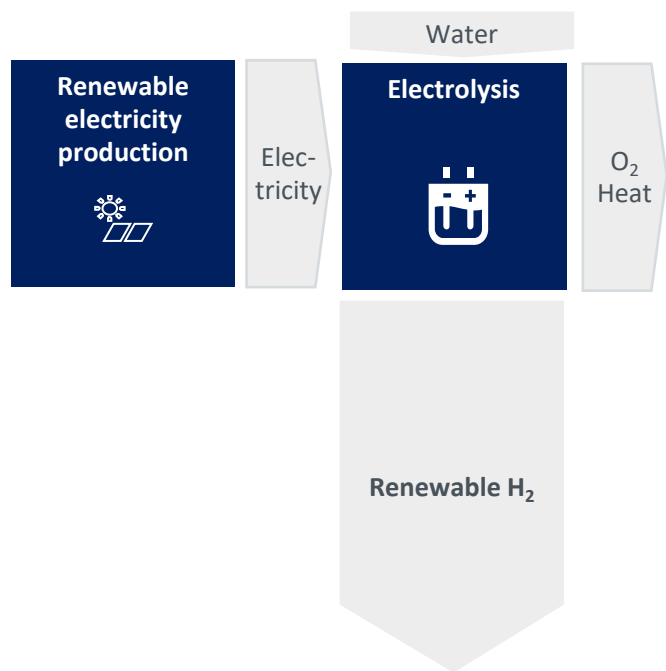
Skal vi i Danmark være selvforsynende med grøn brint og grønne brændsler til tung transport?

- Konkurrencen er hård, og der er stor risiko for, at vi gør os afhængige af andre stater.
- Danmark, Europa og verden får brug for grøn brint og grønne brændsler. Det er nu, vi skal afgøre, om Danmark skal være importør eller eksportør.

Hvad er grønne brændsler?

Værdikæde

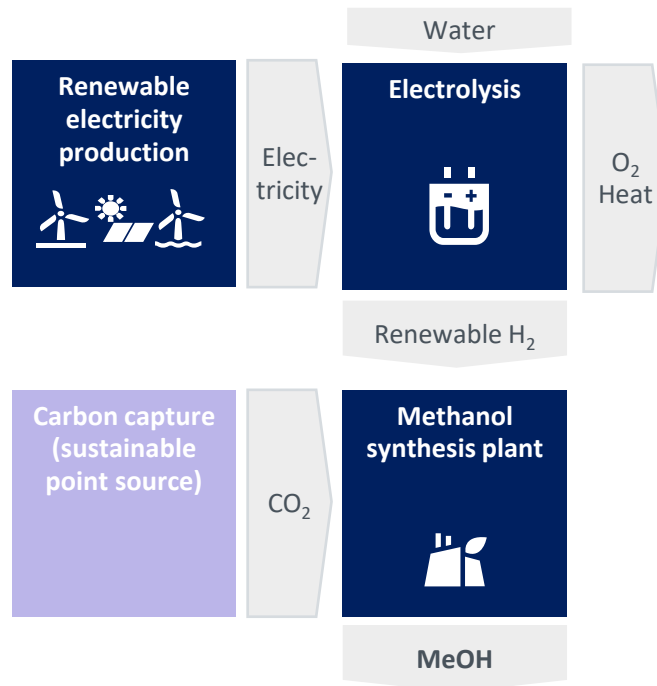
Grøn brint



Anvendelse

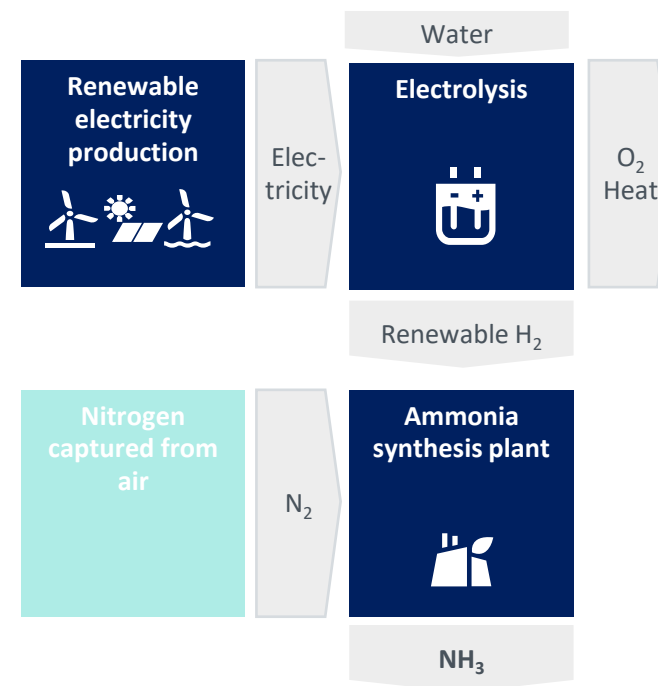
- Industri
- Tung transport

Grøn Methanol)



- Skibsfart
- Kemisk produktion
- Produktion af flybrændsel

Grøn ammoniak



- Skibsfart
- Kemisk produktion
- Produktion af gødning



Hvis vi i Danmark skal producere grønne brændsler, er det nødvendigt, at man politisk:

- **Baner vejen for grønne PtX-brændsler allerede nu:** Ifm. Kommende politisk aftale om grøn omstilling af luftfarten bør det skrives ind, at grønne power-to-X-brændsler er den langsigtede satsning.
- **Får brintinfrastrukturen på plads:** Brint er byggestenen til grønne brændsler. Vigtigt at staten stiller garanti for rørføring til brint ifm. kommende politiske forhandlinger om finansiering af brintinfrastruktur.
- **Holder fast i eksisterende ambitioner for udbygning med vedvarende energi til vands og til lands.**

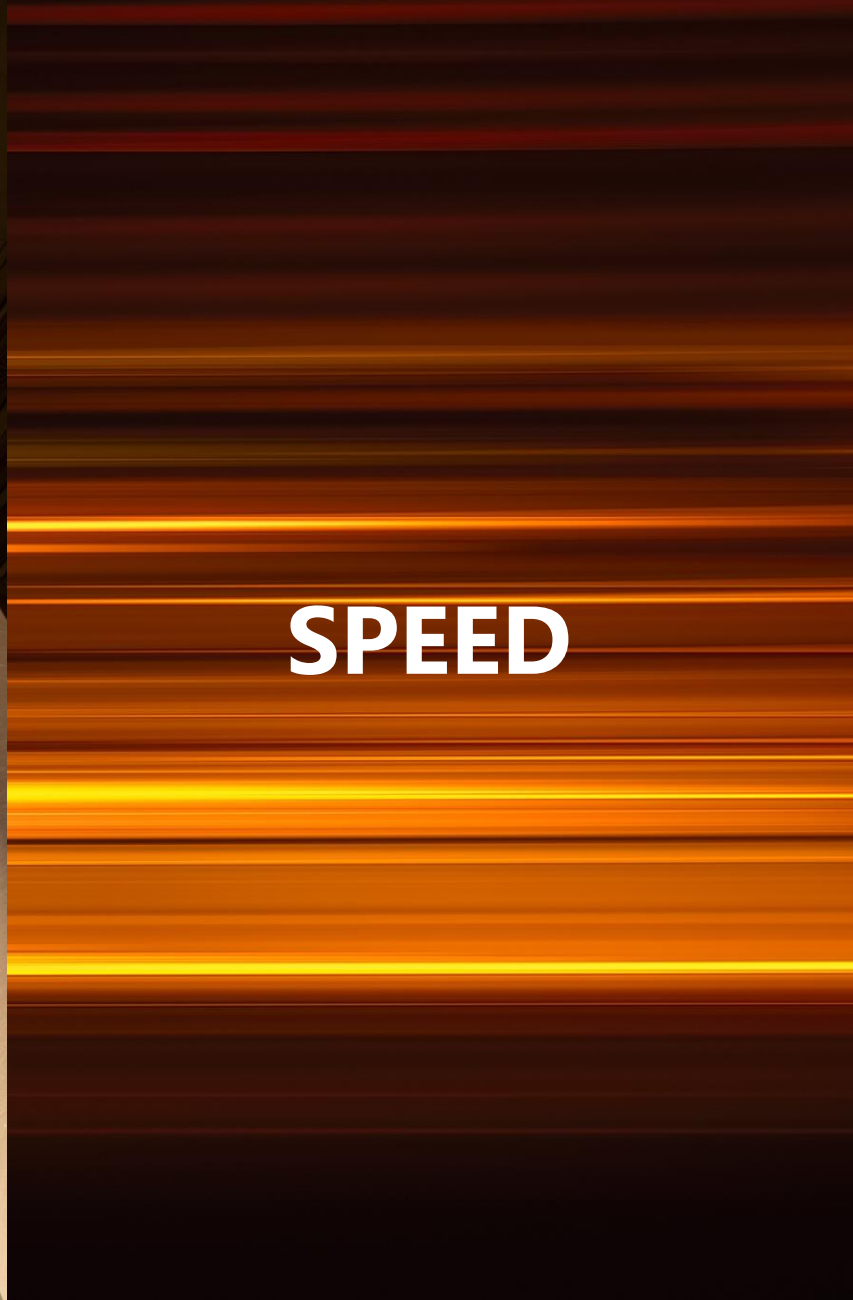


FOLKETINGET

Topføe



POLICY



SPEED



INNOVATION

POLICY INFLUENCES THE WHOLE SAF CHAIN

Feedstock

Waste oils
Solid biomass

Green H2
(Biogenic) CO2

Production

Technology

Producer

O&M

Offtake

SAF



Distributor

Airport
Airline

EXAMPLES OF NATIONAL ACTIONS TO SUPPORT SAF DEPLOYMENT AND MINIMIZE EMISSIONS FROM AVIATION

• France

- SAF mandate implemented before ReFuelEU aviation (2% in 2025 and 5% in 2030)
- EUR 1.7 bn to support SAF production and new aircrafts
- EUR 2.9 bn to secure access to feedstocks and raw material
- Focus on biogenic feedstock to produce SAF

• UK

- SAF mandate (10% in 2030, possibly 75% in 2050)
- LBS 180 mn to support UK SAF production
- Revenue certainty scheme announced in September
- Commitment to 5 commercial SAF plants under construction by 2025
- Focusing on use of MSW as main feedstock

• Germany

- eSAF mandate from 2026 (0.5%) with high penalty (70 euros/GJ)
- Chancellor Scholz announced Germany's ambitions to become a strategic production hub of SAF (September 25, 2023)
- Focus on e-SAF and supply of feedstocks (green H2 and CO2)
- EUR 100 mn allocated to 12 SAF projects in March 2023

• USA

- USD 4.3 billion to boost production of SAF to at least 3 billion gallons per year by 2030 under the 'Sustainable Aviation Fuel Grand Challenge' initiative.
- The Federal Aviation Administration (FAA) announced USD 300 mn from IRA in funding for projects to help the aviation sector reach net-zero emissions by 2050. USD 47 million earmarked to low-emission aviation technology projects.

INFLATION REDUCTION ACT

Defines a two-phased approach to help meet the Biden administration's goal of producing 3 billion gallons of SAF in the US by 2030.

While there are tax credits and competitive grant programs for SAF, the tax credits are expected to become a game changer for SAF production in the US

Key lever - Federal: SAF Tax Credits

2023-2024: Fuel producers can claim \$1.25/gallon for bio-based SAF, offering a lifecycle GHG emissions reduction percentage of at least 50% compared to conventional fuel and up to \$1.75/gallon for a 100% reduction.

2025-2027: Clean Fuel Production Credit. Using a more complex methodology, it rewards cleaner fuels with higher credits ranging from \$0.35 to \$1.75/gallon.

REFUEL EU AVIATION

The EU's proposed SAF blending mandate, under the ReFuelEU Aviation plan, has ambitious targets regarding minimum volume percentage of SAF in the aviation fuel supply over time.

Increasing SAF-target and e-fuels target:

2025 – SAF 2%

2030 – SAF 6% (e-fuels 1.2%)

2035 – SAF 20% (e-fuels 5%)

2050 – SAF 70% (e-fuels 35%)

Obligations

Fuel suppliers - supply min. share of SAF at airports

Aircraft operators - report obligations of SAF tanked

Formal approval by Council pending.





FOLKETINGET

DHL

DHL Express and Copenhagen Airport

7TH LARGEST DHL HUB
IN EUROPE

32 daily movements

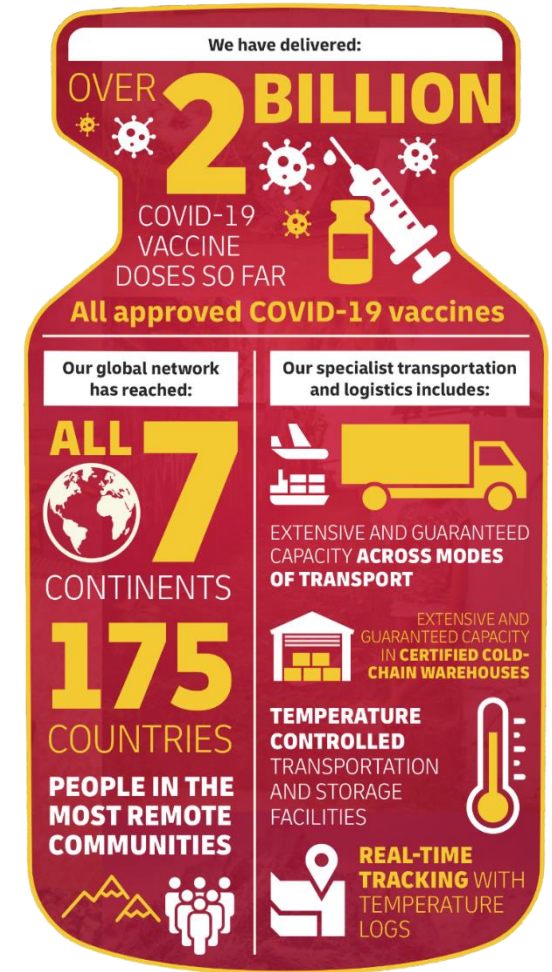


+700

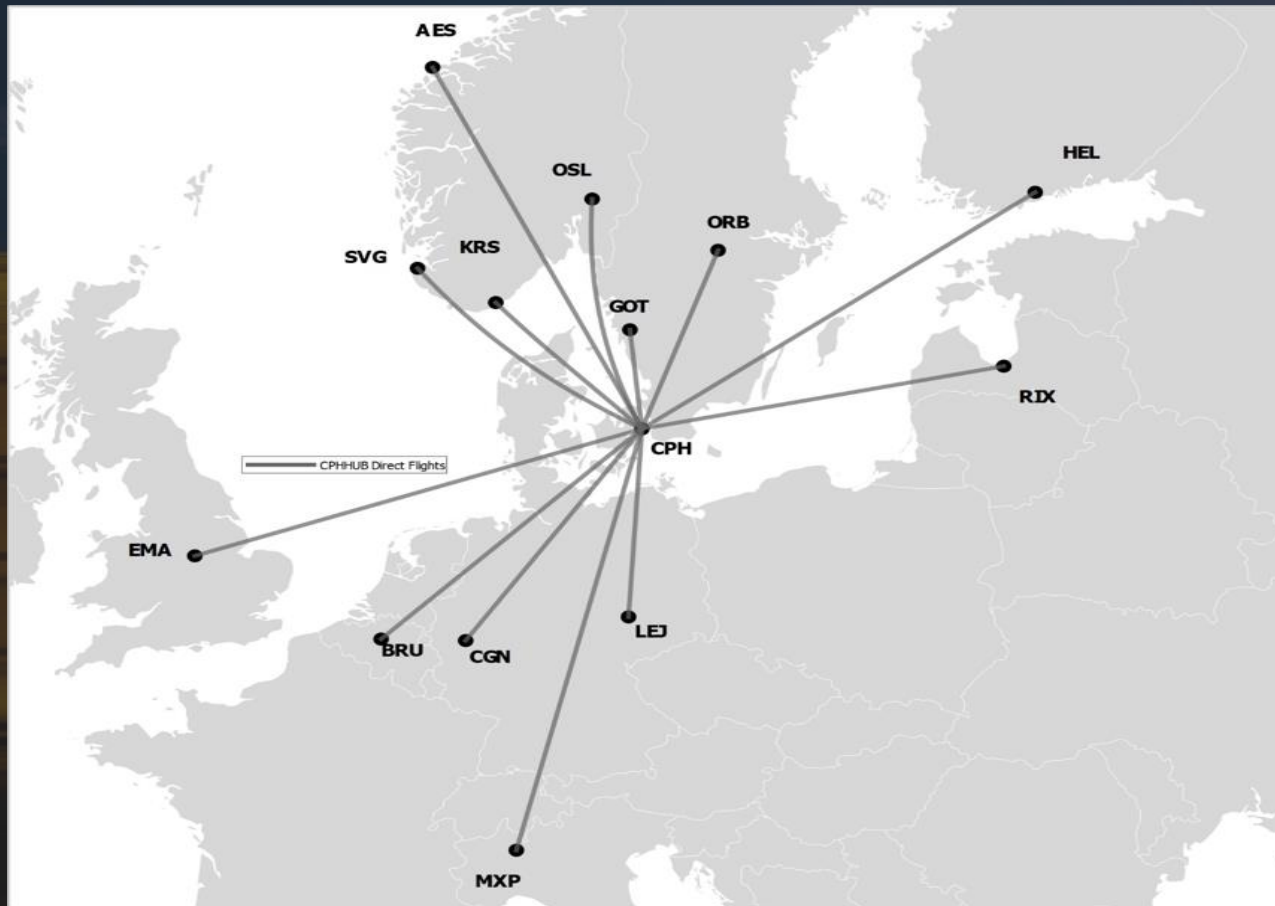


60K/day

DHL Group will invest 7 billion euro in sustainability by 2030



DHL connects Scandinavia with Europe and the world



- **Key Hub** in the DHL European Network
- **Direct connections**
 - Leipzig (15 x per week)
 - United Kingdom/East Midlands (5 x per week)
 - Belgium /Brussels (5 x per week)
 - Italy/Malpensa (5 x per week)
 - Cologne (5 x per week)
 - Sweden (6 x per week)
 - Norway (20 x per week)
 - Finland (5 x per week)
- An essential part of the DHL network connecting time critical shipments to Europe and the rest of the world

OUR SUSTAINABILITY STRATEGY

Clean operations
for climate protection



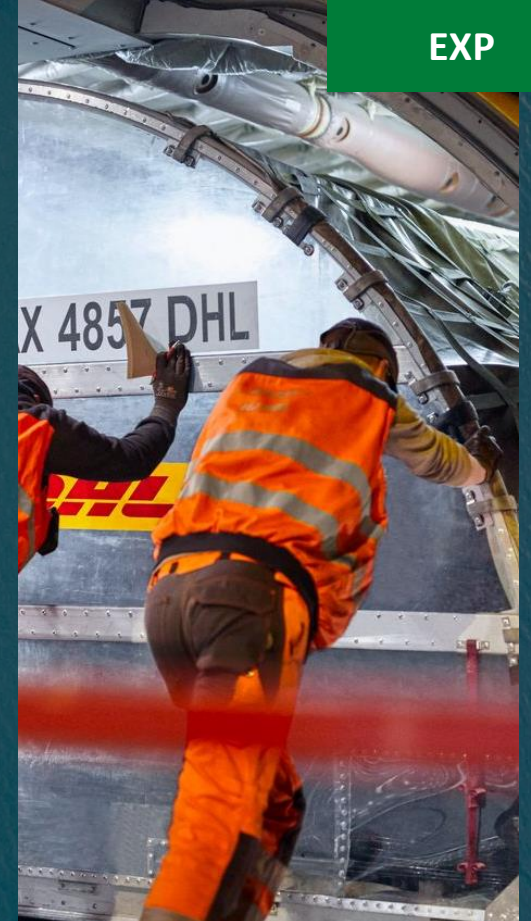
SUSTAINABLE AVIATION FUEL

DHL aims to have over 30% of their aviation fuel to be **blended with SAF** by 2030



RE-FLEETING

When purchasing new aircraft, DHL will continue to invest in the latest **fuel-efficient**, SAF capable and alternative power solutions



FUEL OPTIMIZATION

Through plane weight **balance optimization**, further increasing the optimization of network design, and choosing fuel efficient carriers, emissions can be kept to a minimum

OUR SUSTAINABILITY STRATEGY

Clean operations
for climate protection



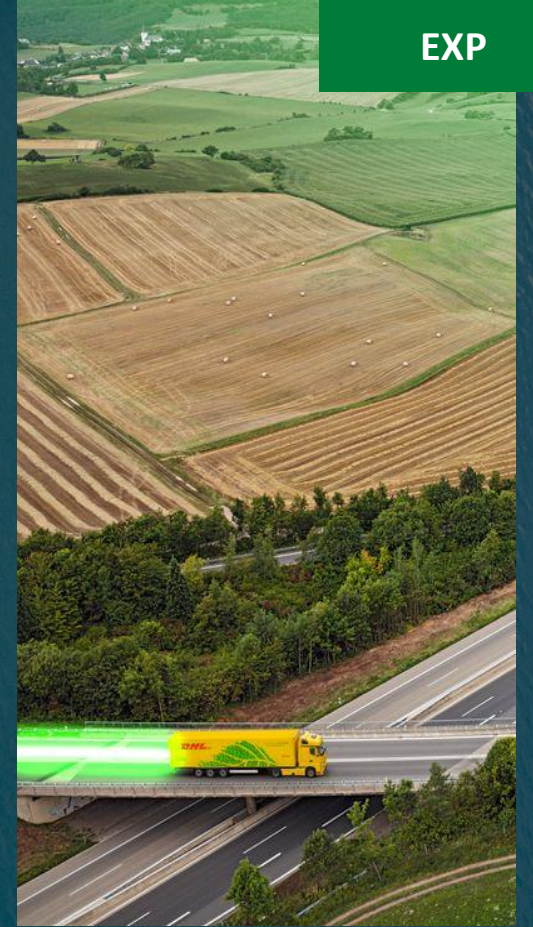
DRIVE INNOVATION

DHL supports the development of electric planes, and SAF production plants. DHL Express is first to order 12 **fully electric eCargo planes** to be delivered in 2024.



DECARBONIZE GROUND HANDLING

Electrification and **hydrogen technologies** will help tackle emissions in our ground operations



GREEN PRODUCTS FOR CUSTOMERS

DHL's **Go Green+** offering, support customers to **reduce their scope 3 emissions**.



FOLKETINGET

Dansk Industri

Erhvervets og Klimapartner- skabets ambition

Danmark skal indtage en
lederrolle i at føre den
internationale luftfart i mål med
en netto-nuludledning i 2050

Luftfartens omstilling - Danmark som foregangsland?

Vi er skuffede

- Klimapartnerskaberne er en rigtig god ide – og Luftfartens Klimapartnerskab har leveret stærke bud på løsninger
- Men dialogen med regeringerne om forslag og løsninger har været helt fraværende (vi har forsøgt)
- I stedet lanceres politiske løsninger uden dialog. Smarte måske – men ikke særlig effektive for omstillingen

Vi er bekymrede

- En passagerafgift på 100 kr., hvor halvdelen af provenuet skal gå til sociale formål, er for høj, undergraver omstillingen og vores konkurrenceevne
- CCS-strategien risikerer at trække biogent kulstof ud af PtX-ligningen, for hvis al kulstof ender i undergrunden, er der ikke noget til PtX

Vi vil videre

- En afgift på 50 kr. er balanceret, hvis al provener tilbageføres til omstillingen, dvs.,
- Fint med grøn indenrigs, men det skal designes rigtigt
- Non-CO₂-effekterne: lad os gå foran med lav-aromatisk jetfuel
- Og lad os bruge overskydende provener til at støtte meriblanding af bæredygtigt brændstof på udenrigs



FOLKETINGET

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv Transport

- Prioriteret område i Dansk Erhverv, da transportsektoren er en afgørende forudsætning for et velfungerende samfund.
- Vi har et stort fokus på luftfartsområdet – og mange relaterede brancher i Dansk Erhverv, som drager nytte af det.

Udvalgte prioriterede sager ift. luftfart

Grøn omstilling af luftfarten

- Passagerafgift og klimafond
- "Fit for 55"

Luftfartens samspil med øvrige transportformer og samfundsbidrag

- Deltager aktivt i debatten om luftfartens betydning for mobilitet, klimaaftryk og samfundet.
- Indenrigsluftfart er fundamentet for sammenhængskraft
- Grøn mobilitetsstrategi

Turisme

- Hoteller, restauranter, forlystelsesparker, butikker og mange andre er alle dybt afhængige af en velfungerende luftfartssektor med en høj grad af national og international tilgængelighed.

Dansk Erhverv – udvalgte personer



Transport

Jesper Kronborg

Branchedirektør for Dansk Erhverv
Transport

📞 5359 3845
☎ 3374 6231
✉ JEK@DANSKERHVERV.DK



Transport

Jesper Højte Stenbæk

Fagchef for transport og infrastruktur

📞 4033 8877
☎ 3374 6723
✉ JHS@DANSKERHVERV.DK



Turisme, oplevelse & kultur

Lars Ramme Nielsen

Markedschef

📞 3143 6793
☎ 3374 6087
✉ LRN@DANSKERHVERV.DK



Transport

Kristian Baasch Pindbo

Chefkonsulent

📞 2265 0933
☎ 3374 6089
✉ KBPI@DANSKERHVERV.DK



Transport

Peter Lübcke

Chefkonsulent

📞 4187 0869
☎ 3374 6411
✉ PETL@DANSKERHVERV.DK



Turisme, oplevelse & kultur

Lasse Fridberg Bilstrup

Chefkonsulent

📞 2467 6508
☎ 3374 6317
✉ LAFB@DANSKERHVERV.DK



Transport

Christoffer Greenfort

Chefkonsulent

📞 4187 0817
☎ 3374 6750
✉ CGR@DANSKERHVERV.DK



Klima, energi og miljø

Ulrich Bang

Markedschef, Klima, energi og miljø

📞 2157 9417
☎ 3374 6233
✉ UBA@DANSKERHVERV.DK

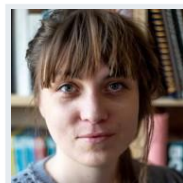


EU og International

Lasse Hamilton Heidemann

EU- og International Chef

📞 3374 6595
✉ LHH@DANSKERHVERV.DK



Transport

Mie Holbech Gustavsen

Politisk konsulent

📞 3374 6546
✉ MHOG@DANSKERHVERV.DK



Kommunikation

Jesper Ingemann

Pressekonsulent

📞 2265 0941
☎ 3374 6111
✉ JEIN@DANSKERHVERV.DK



EU og International

Kereto Gormsen

EU-konsulent

📞 3374 6108
✉ KEGO@DANSKERHVERV.DK



FOLKETINGET

Debat



FOLKETINGET

Afslutning

Rasmus Prehn (S), formand for
Transportudvalget