
FOLKETINGET



**Europaudvalget, Energi-, Forsynings- og Klimaudvalget,
Miljø- og Fødevareudvalget, Transportudvalget
EU-konsulenten**

EU-note

Til: Udvalgenes medlemmer

Dato: 1. april 2016

Udviklingen i luftfartssektoren og den miljømæssige påvirkning

Europa-Kommissionen har udgivet en rapport, der beskriver udviklingen i EU's luftfartssektor og den miljømæssige påvirkning heraf. Der er sket en markant stigning i antallet af flyafgange. På negativsiden nævnes en stigning i støj- og luftforureningen. I september 2016 vil der i FN's luftfartsorganisation (ICAO) være en drøftelse om, hvilke redskaber der kan reducere udledningen af drivhusgasser fra luftfartssektoren. Udkommet af dette afventes.

Der er tiltagende politisk pres på luftfartssektoren i EU for at bidrage til håndteringen af de miljømæssige påvirkninger, som branchen er med til at forårsage. Europa-Kommissionen har udgivet en rapport om udviklingen i EU's luftfartssektor og den miljømæssige påvirkning heraf.¹ Rapporten beskriver den miljømæssige påvirkning fra luftfartssektoren ved at give overblik over forureningen fra CO₂, kvælstof (NO_x) og støj. Samtidig gives et overblik over de teknologiske forbedringsmuligheder for alternative brændstoffer og luftrafikstyring.

Kommissionens rapport er blevet til i samarbejde med tre agenturer, Det Europæiske Miljøagentur (EEA), Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) og Eurocontrol, som er den europæiske organisation for luftfartssikkerhed.²

¹ Kommissionen m.fl. (2016): *The European aviation environmental report*.

² Desuden har FN's luftfartsorganisation (ICAO) leveret data til undersøgelsen.

Rapporten spiller ind i en politisk kontekst, hvor der netop er indgået en global klimaaf tale i Paris under COP21. Samtidig vil der på generalforsamlingen i FN's luftfartsorganisation (ICAO) i september 2016 være en politisk drøftelse og en eventuel beslutning om, hvilke markedsbaserede redskaber der kan medvirke til at reducere udledningen af drivhusgasser fra luftfartssektoren.

Vækst i luftfarten

Ifølge Kommissionen er antallet af flyafgange i perioden fra 1990 til 2014 steget med 80 pct. Det europæiske netværk af lufthavne håndterer i gennemsnit 27.000 flyvninger pr. dag, hvilket svarer til næsten 2,3 millioner passagerer dagligt. På trods af de generelt faldende flybilletpriser og de aktuelle lave oliepriser er omkostningerne til brændstof steget med 51 pct. fra 2005 til 2014. Det vurderes i rapporten, at antallet af flyafgange yderligere vil stige med 45 pct. i perioden fra 2014 til 2035.

Stigningen i luftfarten i EU har ifølge Kommissionen betydet en øget luft- og støjforurening, som har indvirket på borgernes sundhedstilstand. Blandt andet er luftfarten ansvarlig for en betydelig udledning af drivhusgasser.

Udledningen af drivhusgasser

I EU er CO₂-udledningen fra luftfartssektoren ifølge oplysninger fra FN's klimakonvention (UNFCCC) steget med 77 pct. i perioden fra 1990 til 2005. Det vurderes i Kommissionens rapport, at den fremtidige CO₂-udledning fra luftfartssektoren i EU vil stige med yderligere 44 pct. i perioden fra 2005 til 2035.³

Det er værd at bemærke, at udledningen af drivhusgasser siden 1990 blev reduceret i samtlige sektorer på nær transportsektoren. Stigningen i sektorens udledning skyldes bl.a. den store vækst i luftfartssektoren med flere årlige flyafgange, men også transporten ad søvejen og vejtransporten er øget.⁴

I 2012 stod luftfartssektoren for 13 pct. af transportsektorens samlede CO₂-udledning i EU. Dette svarede til 3 pct. af EU's samlede CO₂-udledninger. Det vurderes i rapporten, at luftfartssektorens CO₂-udledning i EU repræsenterede 22 pct. af den samlede globale CO₂-udledning fra luftfartssektoren.⁵

FN's luftfartsorganisation (ICAO) vurderer forsigtigt, at udledningen fra den globale luftfart vil være 70 pct. større i 2020 sammenlignet med 2005. Dette er, under forudsætning af at det lykkes at forbedre brændstoffektiviteten

³ Kommissionen m.fl. (2016): *The European aviation environmental report*.

⁴ Europa-Parlamentets tænketank (2015): *Reducing CO2 emissions from transport*.

⁵ Kommissionen m.fl. (2016): *The European aviation environmental report*.

med 2 pct. årligt. ICAO vurderer, at udledningen fra den globale luftfart fra 2020 til 2050 vil stige med yderligere et spænd på mellem 300 og 700 pct.⁶

Kvælstofudledningen

Kvælstofudledningen fra luftfartssektoren er ifølge Kommissionen også et betydeligt problem. Luftfartssektorens andel af transportsektorens samlede NO_x-udledning i EU er 14 pct. Rapporten vurderer, at luftfartssektorens NO_x-udledning i EU repræsenterer 7 pct. af den samlede NO_x-udledning i EU.

I perioden fra 1990 til 2014 er NO_x-emissionerne fra luftfartssektoren fordoblet. Det forventes, at kvælstofudledningen vil stige med yderligere 43 pct. i perioden fra 2014 til 2035. Samtidig er luftfartens andel af den samlede NO_x-udledning steget mærkbart i perioden fra 1990 til 2014.⁷

Mens en række andre sektorer har reduceret deres kvælstofudledning, er udledningen fra luftfartssektoren i samme periode steget.⁸ Væsentlige årsager til denne udvikling har været øget langdistancetraffic og begrænsede fremskridt i udviklingen af emissionsstandarder.⁹

Støjgener

Kommissionen betegner ligeledes støj fra den europæiske luftfart som et problem. Ifølge rapporten blev i alt 2,5 millioner mennesker i 2014 udsat for støj¹⁰ fra de 45 største lufthavne i Europa.

Antallet af mennesker, der lider af støjgener fra fly, ventes at stige med 15 pct. i perioden fra 2014 til 2035. Selv om tallene viser en stigende tendens i antallet af mennesker, der udsættes for støjgener, har støjen fra flymotorer generelt været faldende på grund af den teknologiske udvikling med mindre larmende motorer. Det skønnes dog, at ca. 20 pct. af EU's befolkning lider under støjgener, der er problematiske for deres sundhedstilstand. Dette kan give stresssymptomer eller forårsage søvnforstyrrelser.¹¹

I EU har man vedtaget lovgivning, som har til formål at begrænse borgernes eksponering for ekstern støj. Medlemsstaterne er forpligtet til at udarbejde handlingsplaner for løsningen af eventuelle støjproblemer, som skal revideres

⁶ Europa-Parlamentets tænketank (2015): *Reducing CO2 emissions from transport*.

⁷ Ibid.

⁸ Det Europæiske Miljøagentur (2014): *Transport and Environment Reporting Mechanism 2014*.

⁹ Europa-Parlamentets tænketank (2015): *Greenhouse gas and air pollutant emissions from EU transport*.

¹⁰ Støjniveauet angiver den befolkningsandel, der er udsat for vægtet støjmiddelværdi (L_{den}) på over 55 dB.

¹¹ Europa-Parlamentets tænketank (2015): *Luft- og støjforurening*.

mindst hvert femte år.¹² Der er også vedtaget lovgivning,¹³ der skal reducere støjniveauet, hvor støjen opstår. Lovgivningen skal bl.a. fremme bedre planlægning omkring lufthavnene og give mulighed for at indføre driftsrestriktioner, f.eks. forbud mod natflyvning, hvis det er nødvendigt.

Alternative brændstoffer

Rapporten berører også de teknologiske forbedringsmuligheder for alternative brændstoffer, som ifølge Kommissionen kan afhjælpe problemet med øget udledning fra luftfartssektoren. Kommissionen slår dog fast, at udviklingen mod øget brug af alternative brændstoffer i sektoren går meget langsomt, selv om området ventes at få øget opmærksomhed de kommende år.

Kommissionen har i 2011 indgået et partnerskab med en række aktører i luftfartsbranchen – det såkaldte European Advanced Biofuels Flightpath-projekt.¹⁴ Den overordnede målsætning er at skabe grundlag for produktion på 2 mio. tons biobrændstof i 2020, der skal bruges i luftfartssektoren. Der er lang vej til denne målsætning. For den kommercielle luftfartssektor i EU var andelen af biobrændstof bare 0,05 pct. af det samlede forbrug af brændstof i 2009.

De fremtidige ICAO-forhandlinger

I FN's luftfartsorganisation (ICAO) har der i en årrække været forhandlinger om en regulering af luftfartssektoren, dog med begrænset succes. I 2016 lægges der dog op til en beslutning om fremme af markedsbaserede redskaber, der i ICAO-regi skal reducere udledningen af drivhusgasser.

EU besluttede i 2008 at inkludere luftfartssektoren i EU's kvotehandelssystem (ETS). På denne måde blev luftfartssektoren delvis integreret i EU's 2020-målsætning, der skal reducere udledningen af drivhusgasser med 20 pct. i netop 2020 i forhold til 1990.¹⁵ På EU-niveau¹⁶ har udledningen fra fly siden 2012 delvis været integreret i ETS.

Efter protester fra en række lande, herunder USA, Kina og Rusland, som ikke accepterede inklusionen af "ikke-EU-fly" i kvotehandelssystemet, valgte EU at

¹² Rammedirektivet om ekstern støj (direktiv 2002/49/EF) harmoniserer støjindikatorer og vurderingsmetoder for ekstern støj, fremmer indsamlingen af oplysninger om udsættelse for støj i form af støjkort.

¹³ Ved forordning (EU) nr. 598/2014 er der fastlagt nye regler for luftfartsstøj i overensstemmelse med ICAO's "afbalancerede strategi", der finder anvendelse fra juni 2016 for lufthavne med mere end 50.000 civile luftfartøjsbevægelser om året.

¹⁴ Kommissionen samarbejder med Airbus og europæiske luftfartsselskaber som Lufthansa, Air France/KLM og British Airways samt producenter af alternative brændstoffer.

¹⁵ Det Europæiske Miljøagentur (2014): *Focusing on environmental pressures from long-distance transport*.

¹⁶ Samt i Island, Norge og Lichtenstein.

sætte regelsættet i bero.¹⁷ Dette er et resultat af EU's såkaldte "stop the clock"-beslutning fra 2013. På nuværende tidspunkt er alene interne flyvninger mellem lufthavne i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) inkluderet i kvotehandelssystemet.

EU's beslutning skyldtes primært, at man ønskede at fremme forhandlingerne i ICAO, der har som målsætning at nå en global regulering af udledningen af drivhusgasser fra luftfartssektoren, som skal træde i kraft fra 2020. EU skal inden udgangen af 2016 træffe beslutning om, hvordan EU fremadrettet skal forholde sig til "stop the clock"-beslutningen.¹⁸

Det er forventningen, at Kommissionen i forlængelse af ICAO's generalforsamling i 2016 vil fremsætte nye initiativer på området. Det præcise indhold af disse initiativer kendes ikke, men Kommissionen arbejder på, at der i ICAO vedtages en ambitiøs aftale om regulering af luftfartens udledning og en gradvis reduktion i luftfartssektorens brug af fossile brændstoffer.¹⁹ Det er dog højst usikkert, hvorvidt sådan en aftale kan landes.

Med venlig hilsen

Christian Willer (5526)

¹⁷ Europa-Parlamentets tænketank (2016): *Issues at stake at the 10th session of the ICAO Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP/10)*.

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Agence Europe (27. februar 2016): *Bulg wants ambitious aviation emission targets*.