

.....
MILJØMINISTERIET

DEPARTEMENTET

Den

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål CD (Alm. del - bilag 1296) stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg, den 23. september 2004

Spørgsmål CD:

Ministeren bedes redegøre for sine konkrete planer og initiativer vedrørende reduktion af flytrafikkens bidrag til klimaforandringer, og hvordan emissioner fra flytrafik skal reguleres i EU-regi og i Klimakonventionen.

Svar:

[Indledning]

Jeg vil gerne starte med at sige tak for indbydelsen til at komme her i udvalget og diskutere den internationale luftfarts udledninger af CO₂.

Jeg har aftalt med trafikministeren, at vi i fællesskab besvarer samrådsspørgsmål CD, og at trafikministeren besvarer samrådsspørgsmål CE.

[Den generelle debat om international luftfarts emissioner]

Lad mig starte med at gøre nogle indledende betragtninger om international luftfart.

Emissioner af drivhusgasser fra international luftfart er i dag ikke omfattet af nogen form for regulering internationalt eller i EU. De indenlandske emissionerne fra national luftfart er heller ikke reguleret, men indgår som en del af vores samlede CO₂-udledning, der skal medregnes i henhold til Kyoto Protokollen.

Drivhusgas-emissionerne fra den globale luftfart udgør ca. 3% af de samlede globale emissioner, og er steget betydeligt i de senere år. I perioden 1990 til 2000 vurderer man, at emissionerne fra international luftfart er steget med ca. 50 % globalt, og på EU-plan alene med ca. 75%. I Danmark står luftfartsemissionerne for ca. 4% af vores samlede emissioner.

I den forbindelse er det meget vigtigt at understrege, at den reelle klimaeffekt af luftfartens emissioner vurderes at være 2-4 gange højere end den faktiske udledning. Det skyldes blandt andet, at flyenes udslip af vanddamp og andre klimagasser formodes at have en betydelig større klimapåvirkning end CO₂-emissionerne alene.

Dette taget i betragtning mener jeg, at der er al mulig god grund til at tage hånd om udfordringen.

[Regeringens internationale forhandlingslinie]

Fra dansk side har vi sammen med de øvrige EU-lande lagt pres på, at man i klimaforhandlingerne under Kyoto-protokollen forholder sig til problemet.

Kyoto-protokollen giver imidlertid ikke p.t. mulighed for at regulere emissionerne fra international luftfart. Protokollen

henviser derimod til, at tiltag skal komme fra den Internationale Civile Luftfarts Organisation – ICAO.

I ICAO har der imidlertid ikke været den nødvendige fremdrift i arbejdet. Det har vi senest været vidne til i forbindelse med det amerikanske pres på at forhindre landene i at tage hånd om problemet ved hjælp af afgifter. Trafikministeren vil i sit svar kunne redegøre mere detaljeret for denne sag.

[Dansk holdning til international regulering]

Det er overordnet regeringens holdning, at international regulering langt er at foretrække fremfor en ensidig national regulering. Luftfart er en international branche, og ved en international regulering sikrer vi det bedst mulige resultat. Jeg vil derfor arbejde for at der kan indgås internationale aftaler på området.

[Initiativer på EU-niveau]

Fra EU's side er der allerede signaleret vilje til at handle på egen hånd, såfremt bestræbelserne på at finde internationale løsninger blokeres. Således har EU-landene i 6. miljøhandlingsprogram vedtaget, at man vil fastlægge og gennemføre tiltag, hvis arbejdet i ICAO ikke udmøntes i konkrete resultater.

Vi forventer i den forbindelse, at EU-Kommissionen i 2005 vil fremlægge forslag vedrørende luftfartsemissionernes bidrag til klimaforandringerne. Kommissionen formodes at overveje initiativer, der baserer sig på omsættelige emissionskvoter, beskatning og afgifter på flybrændstof og emissionernes miljøpåvirkning generelt.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at resolutionen fra den seneste ICAO-samling muliggør, at EU påbegynder drøftelser om regulering af flytrafikkens emissioner, og derved signalerer vilje til handling.

I den senere tid har der på EU-niveau været fokus på en fremtidig regulering. Den kommende miljøkommissær og den kommende transportkommissær, har ved høringerne i Europa-Parlamentet således omtalt afgifter på flybrændstof som et muligt virkemiddel.

Det kommende britiske EU-formandskab har desuden signaleret, at de vil presse på for en EU-regulering i form omsættelige kvoter. Fordelen herved kunne være, at man kan indpasse regulering af flybrændstof i et allerede velfungerende markedsorienteret kvotehandels-regime.

I forhold til en fremtidig regulering er det også vigtigt, at vi fjerner de klausuler i EU-medlemslandenes nuværende bilaterale luftfartsaftaler med tredje lande, der forhindrer brugen af afgifter. Dette vil trafikministeren uddybe i sit svar.

[Fortsat pres på internationale eller EU-løsninger]

Sammenfattende er det regeringens holdning, at der er behov for tiltag til at reducere luftfartens emissioner. Internationale reguleringer med bredest mulige deltagelse er at foretrække, da det vil medføre den største klimagevinst, samtidig med at unødige konkurrenceforvridning undgås. Det kan enten ske under et fremtidigt internationalt klimaregime f.eks. en ny ramme indenfor Klimakonventionen, eller i ICAO regi. Alternativt er jeg indstillet på at finde en løsning gennem et EU-initiativ.

Fra dansk side vil vi således fortsat lægge pres på, at det internationale samarbejde munder ud i konkrete tiltag. Samtidig vil vi støtte aktivt op om EU-arbejdet.

[Valg af virkemiddel]

I forhold til valg af virkemiddel, mener jeg ikke, at der endnu er tilstrækkeligt grundlag for at fremme ét virkemiddel fremfor et andet. Både afgifter, omsættelige kvoter og frivillige aftaler er bestemt virkemidler, der kan overvejes. Vi kan derfor heller ikke lægge os fast på, hvilket virkemiddel der er mest hensigtsmæssigt, og vi bør holde alle muligheder åbne i det videre arbejde.