



Miljøbevægelsen NOAH
Nørrebrogade 39
2200 København N
Tlf. 35361212 • Fax. 35361217
noah@noah.dk • www.noah.dk

Til
Skatteudvalget
Det Enerkipolitiske Udvalg
Finansudvalget

23. august 2005

Alvorlige fejl i "Analyse af passagerafgiften, Rapport fra arbejdsgruppen, juni 2005"

En arbejdsgruppe med repræsentanter fra Økonomi- og Erhvervsministeriet, Finansministeriet, Transport- og Energiministeriet og Miljøministeriet har udarbejdet en analyse af passagerafgiften på flytrafik. Rapporten vil indgå som led i finanslovsforhandlingerne.

Tabel 8.2, der viser forureningen pr. person på strækningen København-Århus, er behæftet med alvorlige fejl. Tabellen er afgørende for vurderingen af miljøvurderingen af passagerafgiften.

Rapportens forfattere har ukritisk anvendt TEMA 2000-modellen, der er udviklet af COWI, og gennemført beregningerne med de forudsætninger om gennemsnitsbelægninger, som er anvendt i modellen, på trods af at disse tal er fra 1998. Desuden stammer en del af de teknologiske data fra 1995, og modellen er løbende blevet kritiseret fra flere sider.

Luffart

SAS har udviklet et web-program, hvor forureningen fra fly kan beregnes¹. Iflg. dette web-program er CO₂-udslippet ca. 27 %² højere end i Tabel 8.2. Vi tager som givet, at SAS er mere troværdig end TEMA 2000, idet SAS næppe kan beskyldes for at overdrive udslippene af forurenende stoffer. Desuden nævner rapporten i lighed med mange andre kilder, at drivhuspåvirkningen ifm. luftfart er 2-4 gange højere end udledningen af CO₂ i sig selv indikere, idet udslippene sker i stor højde. Rapporten hævder, at der i beregningerne er søgt taget højde for dette – det passer dog ikke.

Togtrafik

I 1998 havde lyntog en belægningsprocent på 28,6 %. DSB oplyser, at belægning i Lyntog i 2004 var på 52% (Storebæltssnittet) på strækningen København-Århus. Derudover oplyser DSB, at senest i 2007 vil alle IC3-tog have fået nye motorer, der har betydeligt lavere udledninger af luftforurenende stoffer end den teknologi, der er udgangspunktet i TEMA 2000-modellen. Testdata fra motorleverandøren giver reduktionsprocenter på hhv. 60, 65 og 88 for hhv. kvælstofoxider (NO_x), kulbrinter (HC) og partikler. IC4s motor vil ligeledes opfylde samme krav som IC3s nye motor. Det skal bemærkes at der hverken er katalysator eller filter på IC3- eller IC4-tog.

¹ www.sasems.port.se/emissioncalc.cfm?sid=Calculate

² Belægningsprocent på 57 % som i TEMA 2000. SAS tager udgangspunkt i en belægningsprocent på 64 %.

Buskørsel

For bussers vedkommende er der mange valgmuligheder i TEMA 2000-modellen, og det er ikke umiddelbart klart, hvad forfatterne har valgt, for at komme frem til de angivne data. Tema 2000 tager udgangspunkt i en belægningsprocent på 26,7. Abildskou A/S, for hvem belægningsprocenter er en forretningshemmelighed, oplyser dog, at deres belægningsprocent er over 50 % for strækningen København-Århus. Med de nye godkendelsesnormer der træder i kraft 1. oktober 2006 (Euro IV) vil især partikeludslippet falde kraftigt (i størrelsesordenen 80 %). Vi skønner, at udslippene reelt er det halve af det i rapporten angivende.

Biltrafik

Vi har ikke analyseret tabel 8.2 mht. biler.

Et bedre estimat af forureningen pr. person på strækningen København-Århus er derfor:

	Bil (Benzin)	Bil (Diesel)	Bus	Tog Lyntog	Tog Intercity	Fly (MD82)
	Gram					
NO _x	22	53	66	96	75	326
HC	7	4	6	5,2	5,5	34
Partikler	2,0	5,8	2,3	3,5	2,9	
CO ₂	36.800	31.800	12.700	10.900	8.800	67.800 (klimaeffekt svarer til 135.600 til 271.200)

Der er således god grund til at være kritisk overfor arbejdsgruppens arbejde. I øvrigt er der generelt set gode muligheder for teknologiforbedringer for alle andre transportformer end flytrafik. Især er der gode muligheder for, at togdriften kan blive langt mere miljøvenlig³. Omvendt er potentialet for væsentlige miljømæssige forbedringer af flyvemaskiner desværre meget ringe.

Oversigten over forurening fra forskellige transportmidler viser, at fly er langt det mest miljøbelastende transportmiddel⁴. Derefter kommer bil og derefter bus. Tog er det mindst miljøbelastende transportmiddel set i forhold til bus, bil og fly. Der er derfor god grund til at fremme tog og kollektiv bustransports konkurrenceevne ift. andre transportmidler.

Med udgangspunkt i Tabel 8.2 gennemfører rapporten en beregning af de eksterne miljøomkostninger pr. person på strækningen København-Århus. Det er i praksis umuligt at gøre rede for problemer forårsaget af global opvarmning, så beregningerne foretaget i Tabel 8.3 er absurde. Vil man alligevel benytte fremgangsmåden, kan man blot indregne den procentvise ændring vi har kunnet konstatere ift. arbejdsgruppens beregninger, som er vist i nedenstående tabel:

³ F.eks. vil elektrificering af jernbanenettet i Jylland på lang sigt kunne reducere forureningen fra tog betydeligt, idet den manglende elektrificering har været en betydelig årsag til, at DSB har valgt ikke at indkøbe elektriske IC4-tog

⁴ Desuden er SO₂-udslippet dusinvis højere for fly end for de øvrige transportmidler. Rapporten har valgt at se bort fra SO₂-udslip.

	Bil (Benzin)	Bil (Diesel)	Bus	Tog Lyntog	Tog Intercity	Fly (MD82)
	Procentvis ændring ift. Tabel 8.2					
NO _x	0	0	-50	-142	-210	+22
HC	0	0	-50	-130	-120	+35
Partikler	0	0	-50	-73	-110	-
CO ₂	0	0	-50	-45	-79	+21 (+150 til 400)

EU's direktiv 2003/96 om energiskatter tillader EU-stater at indføre brændstofafgifter på indenrigsflyvning samt flyvninger mellem EU-lande, såfremt der er accept fra begge lande.

NOAH kræver derfor, at Danmark

- hurtigst muligt indføre brændstofafgifter på indenrigsflyruter (samt hurtigfærger som f.eks. benyttes af busser på ruten København-Århus)
- indgår aftaler med ligesindede EU-lande om brændstofafgifter på flytrafik
- arbejder for en global afgift på flybrændstof, opkrævet af FN.

Med venlig hilsen


Jacob Sørensen

NOAH's Aktualitetsgruppe