

17.2. 2017

Hørings svar om forslag til forordning til ændring af direktiv 2003/87/EF om klimaregulering af luftfart

Det er en kendsgerning (som f.eks. dokumenteret i EEA Report No. 34/2016) at luftfarten bidrager til store udledninger af miljø- og klimaskadelige gasser og at disse udledninger i lyset af øget luftfart er i katastrofal stigning.

EU's kvotehandelssystem for luftfarten (EU ETS) har spillet fallit, hvis systemet skulle have givet væsentligt højere slutpriser på flybrændstof i Europa, og hvis systemet effektivt skulle have reguleret og reduceret luftfartens skadelige effekter på miljø og klima. Tankevækkende og beklageligt at forslaget på side 7 (i den danske oversættelse) bryster sig af at EU ETS skulle have haft en "yderst positiv indvirken (...) på miljøet". Det kan vi ikke genkende.

Den europæiske politik bør basere sig på flg. principper:

- At føre til at transportens udledninger reduceres så meget at det globale mål om at holde de menneskeskabte temperaturstigninger under 1,5 – 2°C kan overholdes.
- Afgifter sikrer at forureneren betaler for den miljøbelastende brug af brændstof, så afgifter står i forhold til de skadelige miljøpåvirkninger, som udledningerne giver anledning til. Formålet er at stimulere til at få transportsektoren til at skade klimaet mindre.
- At omfatte alle former for transport internt i EU og ind- og ud af EU.

Kvotesystemet for flybrændstof (EU ETS) behøver ikke at være metoden

Der har siden 2003 været en tillid til at et kvotesystem – ligesom i andre fossile sektorer - ville regulere efterspørgslen efter flybrændstof, så markedet kunne blive selvregulerende og selv kunne opnå begrænsninger på udledninger. Kvoterne blev imidlertid udbudt så rigeligt, at flyselskabernes omkostninger til at købe kvoter har været minimale i forhold til omkostningerne til køb af flybrændsel. Dvs. systemet har været virkningsløst. Udover de meget lave kvotepriser er der den yderligere markedsfejl at kvotesystemet kun omfatter udledninger af CO₂ og fly derfor gratis udleder andre drivhusgasser, som har større klimaeffekt end CO₂.

Det er ikke givet, at et kvote- og handelsbaseret system nogensinde kan levere den bedste løsning på problemet. Hittidige erfaringer er dårlige og det bør derfor overvejes at erstatte det med en anden regulering, som i højere grad sikrer ovenstående principper.

Behov for ambitiøse, effektive og tværgående markedsreguleringer

Luftfarten kan ikke ses alene, når det drejer sig om udledninger fra transportsektoren. Hvad angår udledninger af NOX, CO, partikler mv. vil igangværende EU-krav til reducerede udledninger for landtransport være oplagte at udbrede til flytrafik og skibsfart, der opererer i EU. Fly bør yderligere betale i forhold til de klimaeffekter, som deres udledning af vanddamp i stor højde har.

Miljøafgifter bør dernæst pålægges operatører indenfor luftfart, landtransport, skibsfart og til tog efter samme retningslinjer. Nemlig således at operatørens pålagte miljøomkostninger svarer til den forurening og klimabelastning, som transportformen giver anledning til.

Afgifterne har til formål at stimulere til

- mindre transport
- omlægninger til mere klimavenlig transport
- effektiviseringer af eksisterende transport

El bør derfor pålægges afgifter efter dets miljø- og klimabelastning i produktionen og fossile brændsler pålægges afgifter efter miljø- og klimabelastning både ved produktion, behandling (raffinerings og transport) og forbrug.

Som det er i dag lider international jernbanetraffic under, at skulle betale brændstof- og CO₂-afgifter trods en stor andel af grøn strøm og i en række lande også moms. Det gør at det mest klimavenlige transportmiddel til rejser i Europa (internationale tog) betaler væsentligt til de offentlige kasser, mens den mindst klimavenlige transportform, fly, intet betaler. Det viser at EU's politik på transportområdet indtil nu har spillet fallit!

Hver flypassager på inter-europæiske destinationer udleder 244 gram CO₂ per passager-kilometer, mens at en passager i toget udleder 28 gram. (EEA Report No 34/2016, s. 52). Samtidig er togenes miljø- og klimabelastning hastigt på vej ned med omlægningen til vedvarende energi i el produktionen.

Flytrafikken er den transportsektor, der er i størst vækst, samtidig med at det ser sort ud for at erstatte konventionelle flybrændsler med grøn elektricitet og at et skifte til biobrændsler kun kan påvirke en mindre del af flyenes klimabelastning.

Afgifter skal tage højde for at CO₂ udledt i atmosfæren er betydelig mere klimaskadeligt end hvis det udledes nær jorden

Ikke alene udleder flytrafikken langt mere CO₂ end alle andre transportmidler per passager-kilometer, men når det udledes i atmosfæren knytter der sig en række andre klimaskadelige konsekvenser oven i det generelle bidrag til drivhusgasser. Det drejer sig fx om skydannelse. Det er usikre størrelser, og har ikke været et højt prioriteret forskningsområde. Det internationale klimapanel anslår forsigtigt at CO₂-udledningerne skal ganges med en faktor 2,7 for at afspejle den virkelige størrelsesorden af flyenes klimapåvirkning. Dette forhold bør indgå i afgifterne for fly, som nævnt ovenfor.

http://www.grida.no/publications/other/ipcc_sr/?src=/climate/ipcc/aviation/index.htm

ICAO (den internationale luftfartsorganisation) vil være fodslæbende

Verdenssamfundet afventer nu at ICAO i 2018 skal præsentere et sæt både frivillige og bindende regler for udledninger i årene derefter. I oktober 2016 spillede ICAO ud med nogle helt utilstrækkelige visioner, og hvis deres udspil (GMBM) også i 2018 vil følge disse linjer, er ICAO ikke alene fodslæbende men også en falliterklæring. Organisationen kan næppe magte at begrænse udledningerne fra den branche, den er sat til at regulere. Det er derfor nødvendigt at EU også fremover går i front, som man gjorde med CO₂-kvotesystemet, som har vist sig ineffektivt. Vi foreslår at kvotesystemet erstattes af en effektiv miljø-og klimaregulering af flytransporten i EU, så fly belastes med miljø-og klimaomkostninger i forhold til deres miljø-og klimapåvirkning, og at EU sætter bindende mål om en gradvis reduktion af sektorens klimabelastning.

Ingen grund til at lade flyvninger ind/ud af EU gå fri for EU-politiske tiltag

Kommissionen foreslår at give ICAO tid til at udarbejde GMBM således at justeringer af EU ETS i mellemtiden skal undtage flyvninger ind-/ud af EU.

Det er godt at EU kommissionen med sit forslag lægger op til at justere EU ETS, så den måske kan få en reel betydning for at reducere flyvningens CO₂-udledninger. Men vi ser ingen grund til at flyvning ind-/ud af EU skal fritages fra disse initiativer.

Der er al mulig grund til at EU udviser rettidig omhu og handlekraft: EU ETS skal snarest omlægges, så reguleringen kommer til at virke efter hensigten. Og EU skal ikke gå alene, når det drejer sig om at redde Jordens klima, men skal søge samarbejde med lande udenfor EU om fælles, effektive reguleringer, samt tage emnet op i klimaforhandlingerne. EU skal ikke tro, at ICAO kan og vil pålægge luftfarten de begrænsninger, der er tvingende nødvendige for at gøre transporten bæredygtig. Så vi kan ikke støtte at indsætte en artikel 28b, som kommissionen foreslår.

Gunnar Olesen, Vedvarende Energi

Kjeld Allan Larsen, Rådet for Bæredygtig Trafik

Thomas Meinert Larsen, 350 Klimabevægelsen i Danmark

Ivan Lund Pedersen, NOAH-Trafik