

Svar

umhverfisráðherra við fyrirspurn Kolbrúnar Halldórsdóttur um þátt flugsamgangna í losun gróðurhúsalofttegunda.

1. *Hver hefur losun gróðurhúsalofttegunda frá innanlandsflugi verið frá árinu 1990, þ.e. árin 1995, 2000 og 2005?*

Losun gróðurhúsalofttegunda frá innanlandsflugi hefur verið eftirfarandi:

1990 – 32.000 tonn CO₂

1995 – 29.800 tonn CO₂

2000 – 28.000 tonn CO₂

2004 – 24.400 tonn CO₂ (Tölur fyrir 2005 liggja ekki fyrir.)

Hluttur losunar frá innanlandsflugi af heildarlosun gróðurhúsalofttegunda á Íslandi var rétt um 1% árið 1990 og hefur farið heldur minnkandi síðan.

2. *Hvaða sambærilegar tölur liggja fyrir um losun gróðurhúsalofttegunda íslenskra flugfélaga sem fljúga á alþjóðaflugleiðum?*

Í bókhaldi sínu til skrifstofu Loftslagssamnings Sameinuðu þjóðanna er ríkjum skylt að gera grein fyrir losun frá alþjóðaflugi og alþjóðasiglingum (þó aðeins losun vegna þess eldsneytis sem selt er í viðkomandi landi og er notað til millilandasamgangna). Slík losun er þó utan skuldbindinga ríkja samkvæmt Kyoto-bókuninni. Orkuspárnefnd tekur árlega saman upplýsingar um eldsneytisnotkun Íslendinga og er notkunin m.a. flokkuð eftir því hvort eldsneyti er tekið héraendis eða erlendis. Einnig er eldsneytissala Íslendinga til erlendra aðila tilgreind. Umhverfisstofnun metur losun gróðurhúsalofttegunda frá því eldsneyti sem notað er af flugvélum og skipum á alþjóðlegum leiðum (þ.e. frá því eldsneyti sem selt er héraendis, en stofnunin hefur ekki metið losun gróðurhúsalofttegunda vegna þess eldsneytis sem keypt er í öðrum löndum, enda er sú losun metin í viðkomandi ríki), samkvæmt leiðbeiningum um slíka útreikninga frá skrifstofu Loftslagssamnings Sameinuðu þjóðanna. Í tölum Loftslagssamningsins er því aðeins gerð grein fyrir heildarlosun frá alþjóðaflugi en henni ekki skipt niður á einstök ríki, hvorki eftir ríkisfangi flugfélaga né eldsneytissölu í einstökum ríkjum.

Árið 2003 var losun frá eldsneyti sem selt var til alþjóðaflugs og alþjóðasiglinga á Íslandi, sem svarar um 514.000 tonnum af koldíoxíð-ígildum, eða sem svarar 17% af heildarlosun Íslands. Losun vegna brennslu eldsneytis til alþjóðasiglinga jókst um 81% frá 1990 til 2003 og losun vegna brennslu eldsneytis ætlað alþjóðlegu flugi jókst um 50% á sama tímabili.

3. *Hvernig er líklegt að þróunin verði á þessu sviði á næstu árum, bæði í innanlands- og alþjóðaflugi?*

Í drögum að samgönguáætlun 2007–2018 er gert ráð fyrir áframhaldandi aukningu innanlandsflugsins. Miðað við mismunandi forsendur er gert ráð fyrir að farþegafjöldi innan lands geti aukist úr um 400.000 farþegum á hverjum legg árið 2004 í um 475.000–520.000 farþega árið 2018. Er það 19–30% aukning á farþegafjölda. Á sama tíma er gengið út frá að farþegafjöldi geti aukist úr 1.637.000 farþegum um Keflavíkurflugvöll árið 2004 í um 2.500.000 árið

2018 og er það um 53% aukning á farþegafjölda. Fjölgun farþega þýðir þó ekki endilega að losun gróðurhúsalofttegunda aukist að sama skapi þar sem flugvélar eru betur nýttar og í sumum tilvikum gefst færi á að nýta hagkvæmari flugvélagæðir.

4. Hvernig hyggjast íslensk stjórnvöld stuðla að því að dregið verði úr losun gróðurhúsalofttegunda frá flugvélum?

Í núverandi stefnumörkun stjórnvalda um aðgerðir til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda er ekki fjallað sérstaklega um aðgerðir til að draga úr losun frá flugvélum. Fyrir því eru tvær ástæður. Varðandi alþjóðaflug, þá er tekið á því máli á alþjóðavísu en einstök ríki hafa ekki sett sérstakar reglur um losun. Ekki hefur verið forgangsmál að draga úr losun í innanlandsflugi, sem er fremur lítil hluti losunar og hefur farið minnkandi.

Alþjóðaflugið er, ásamt alþjóðlegum siglingum, undanþegið bindandi takmörkunum Kyoto-bókunarinnar. Í ákvæðum bókunarinnar er Alþjóðaflugmálastofnuninni, ICAO, gert að leggja fram tillögur árið 2007. Tillögur þess efnis verða væntanlega lagðar fram á þingi ICAO á næsta ári. Ríki heims hafa til þessa ekki viljað einhliða grípa til ráðstafana gegn losun frá alþjóðaflugi á meðan málið er í þessum farvegi. Þó er ljóst að Evrópusambandið hefur hug á að setja ákvæði um losun frá flugi inn í tilskipun sína um úthlutun losunarkvóta fyrir koldíoxíð. Framkvæmdastjórn ESB hyggst 20. desember nk. kynna tillögur þess efnis sem taka eiga gildi á árinu 2011. Samkvæmt fréttum gera tillögurnar ráð fyrir að væntanlegar reglur um takmörkun losunar frá flugi muni gilda um öll flugfélög sem fljúga til landa ESB, einnig þau sem hafa ríkisfang annars staðar.

Nú er losun frá flugi um 3,5% af heildarlosun gróðurhúsalofttegunda í heiminum og fer vaxandi. Tækniþróun hefur leitt til minnkandi losunar frá flugvélum, sem nemur um 70% minni losun á hvern farþegakílómetra síðastliðna fjóra áratugi. Einnig hefur verið viðleitni í átt til að auka sætanýtingu og hagræða í flugrekstri, sem hefur skilað einhverjum árangri. Hins vegar eykst flug mikið á heimsvísu, sem vegur upp á móti þessari þróun. Þá er frekari tækniþróun til að minnka losun frá flugi talin erfiðari en hvað varðar bíla, skip og rafmagnsframleiðslu með jarðefnaeldsneyti.

Íslensk stjórnvöld telja að skoða eigi málefni alþjóðaflugs og alþjóðasiglinga innan þess ramma sem Kyoto-bókunin kveður á um, þ.e. með tilstilli ICAO og Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, IMO. Ekki er tilefni til þess að íslensk stjórnvöld grípi til meira íþyngjandi aðgerða á þessum sviðum en önnur ríki, slíkt gæti haft mikil neikvæð efnahagsleg áhrif fyrir fámennit eyriki sem á allt sitt undir alþjóðlegum samgöngum en mundi hafa lítil eða engin áhrif á losun gróðurhúsalofttegunda.

Ekki er heldur talin sérstök ástæða til þess að grípa til íþyngjandi aðgerða vegna losunar frá innanlandsflugi. Þar er erfitt um vik að koma við nýrri tækni til að draga úr losun, svo áhrifin yrðu líklega fyrst og fremst sú að gera flug hlutfallslega dýrara en annan samgöngumáta, einkum akstur bíla, þannig að notkun bíla mundi aukast á kostnað innanlandsflugs, með litlum eða engum ávinningi varðandi losun gróðurhúsalofttegunda. Af þessum sökum er ekki kveðið sérstaklega á um losun frá flugi í stefnumörkun stjórnvalda frá 2002 um aðgerðir til að mæta kröfum Kyoto-bókunarinnar.