



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

23. marts 2023
2023-1006

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 14. februar 2023 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jette Gottlieb (EL).

Spørgsmål nr. 67:

Kan ministeren fremlægge, hvor meget yderligere CO₂e-udslip 10 mio. flere passagerer fra Københavns Lufthavn vil medføre, herunder i forhold til effekten af flystriber?

Svar:

Der er stor usikkerhed forbundet med CO₂e-udslippet, der vil komme af 10 mio. flere passagerer fra Københavns Lufthavn.

Sammenhængen mellem CO₂e-udslippet og passagertallet afhænger blandt andet af udviklingen i antal flyoperationer og CO₂-intensiteten ved det anvendte drivmiddel.

I forhold til antallet af flyoperationer er antallet af flyoperationer i Københavns Lufthavn faldet med ca. 4 pct. i perioden 2004-2019¹, hvor tallene er sammenlignelige. I samme periode er passagertallet steget med 60 pct. Det stigende passagertal har således i de sidste 15 år ikke medført flere flyvninger til og fra Københavns Lufthavn.

I forhold til CO₂-intensiteten af flyvninger er det regeringens ambition, at hele indenrigsluftfarten senest i 2030 skal være grøn. Samtidig er der i EU for nylig vedtaget en stramning af kvotehandelsystemet, der vil gøre det dyrere for luftfartsektoren at udlede CO₂ og derigennem tilskynde til mindre CO₂-intensive flyvninger. Dertil pågår der forhandlinger i EU om et fælleseuropæisk grønt iblandingskrav for luftfartsektoren. Den teknologiske udvikling gør

¹ Covid-19 medførte en stor nedgang i passagertallet i 2020, 2021 og til en vis grad 2022, hvorfor tallene i disse år ikke er sammenlignelige med tidligere år.



også at fly bliver mere brændstofsøkonomiske. Det er således forventningen, at CO₂-intensiteten ved flyvninger bliver mindre over de kommende år.

For så vidt angår non-CO₂-effekter fra dannelsen af kondensstriber har jeg bedt om bidrag fra Klima-, Energi og Forsyningsministeriet, der oplyser følgende:

”Flere faktorer har indflydelse på den konkrete klimaeffekt af kondensstriber herunder vejrforhold, flyvehøjde og aromatindhold i brændstoffet, og derfor er der også stor usikkerhed om effekten. Non-CO₂-effekten medregnes som udgangspunkt ikke ved opgørelse af klimapåvirkningen af kondensstriber, hvilket bl.a. skyldes, at der ikke findes metoder til opgørelse af klimaeffekter for kondensstriber under FN’s klimapanel, som ligger til grund for Danmarks nationale klimaregnskab. Desuden er der ikke international konsensus om CO₂-effekten af kondensstriber.

Med de nyligt afsluttede forhandlinger om en revision af EU’s kvotehandelssystem er det bl.a. besluttet, at Europa Kommissionen skal indføre et system til overvågning, rapportering og verifikation for non-CO₂-effekter i 2025 med henblik på at opnå et datagrundlag for reguleringen af non-CO₂-effekter. Europa Kommissionen skal herefter senest i 2028 fremlægge en rapport om resultaterne og på den baggrund, hvis passende, fremsætte et lovforslag for håndtering af non-CO₂-effekter.”

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen