

Flytrafikk – utslippskilde i vekst

Norske flyselskaper slipper ut 2-3 millioner tonn klimagasser per år. Bare halvparten av dette er utslipp over norsk territorium og dermed inkludert i Kyotoavtalen. Flytrafikken står for relativt små utslipp i forhold til for eksempel veitrafikken, men begge er utslippskilder i vekst.



Kathrine Loe Hansen

Fly bruker fossilt brensel som drivstoff. Det betyr at de slipper ut klimagasser, først og fremst CO₂, og bidrar til global oppvarming. Basert på informasjon om drivstofforbruk har vi beregnet at norske flyselskaper slipper ut 2-3 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i året. Om lag halvparten av dette skyldes trafikk mellom norske flyplasser. Innenriks flytrafikk bidrar altså med et par prosent av de samlede norske klimagassutslippene.

Sammenliknet med andre transportmåter er klimagassutslippene fra innenriks flytrafikk små. Veitrafikk er den transportformen som slipper ut mest klimagasser. Bilkjøring langs norske veier slipper ut ti ganger så mye klimagasser som innenriks flytrafikk. Men begge utslippskildene er i vekst, og de vil sannsynligvis få større betydning i årene framover.

Uenig om ansvaret

Som nevnt over foregår om lag halvparten av utslippene fra norske flyselskaper over Norge. Det er bare disse utslippene som omfattes av Kyotoavtalen. På samme måte som for utenriks sjøfart er utenriks luftfart holdt utenfor Kyotoavtalen, blant annet fordi man ikke har greid å bli enige om hvordan ansvaret for utslippene skal fordeles på de ulike landene som er med i avtalen. Det er flere måter dette kan gjøres på. En av dem er at Norge tar ansvaret for utslip-



Kathrine Loe Hansen er seniorrådgiver i Statistisk sentralbyrå, Seksjon for miljøstatistikk. (kathrine.loe.hansen@ssb.no)

pene fra norske flyselskapers trafikk i utlandet. Det ville bety en økning i de totale norske utslippene på mellom 1 og 1,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, eller 2-3 prosent i året.

Man kan også tenke seg at utslippene følger nasjonaliteten til flypassasjerene, uavhengig av hvilken nasjon som eier flyet. Vi har ikke regnet på disse utslippene, men Transportøkonomisk institutt (TØI) har anslått utslippet som skyldes nordmenns flyaktivitet i utlandet, til å være om lag 2,6 millioner tonn CO₂ (Lian mfl. 2007).

Inn i EUs kvotehandel?

Utslippene fra luftfart er foreløpig også holdt utenfor EUs kvotehandelssystem. Systemet er opprettet for å redusere klimagassutslippene i EU på en kostnadseffektiv måte. Det skal utløse tiltak der det er billigst, uavhengig av hvem og hvor klimagassutslippene skjer. De forskjellige bedriftene som er med i EUs kvotehandelssystem, får tildelt en utslippskvote, eller en utslippsrettighet, som er litt mindre enn det de behøver, og de må kjøpe utslippsrettigheter av andre dersom de ikke greier å redusere egne utslipp. EU-kommisjonen har foreslått å innlemme flytrafikken i dette kvotehandelssystemet fra 2012.



Kondensstripene øker oppvarming

Studier viser at flytrafikken har tilleggseffekter på klima i mye større grad enn andre transportformer, fordi utslippene foregår høyt oppe. Med tilleggseffekter menes oppvarming eller avkjøling av klima som skyldes andre årsaker enn utslipp av klimagasser.

Den viktigste tilleggseffekten er kondensstripene som dannes bak fly. Kondensstripene har en oppvarmende virkning på klimaet. Det er stor usikkerhet knyttet til hvor store disse tilleggseffektene er. Miljøorganisasjonene og Europaparlamentet har likevel foreslått at utslippene av CO₂ fra flytrafikk skal dobles når man tildeler utslippsrettigheter til flyselskapene. På den måten tar EU hensyn til andre skadevirkninger på klima enn utslipp av klimagasser. Det antas dermed at flytrafikkens påvirkning på global oppvarming er dobbelt så høy som det CO₂-utslippene alene forårsaker.

Referanser

Lian mfl. (2007): Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart, TØI-rapport 921/2007.

Hansen mfl. (2008): *Utslipp av klimagasser i Norge – i dag, i går og den nære framtid*, Rapport 2008/03, Statistisk sentralbyrå.