

Miljö- och energidepartementet
Klimatenheten
103 33 STOCKHOLM

Stockholm 2017-03-27

Ref M2017/00310/K1

Remiss av förordning som ändrar flygets omfattning i EU:s handelssystem fr.o.m. 2017

Transportföretagen har tagit del av rubricerade remiss och har följande kommentar.

Luftfarten har som globalt transportsystem en särskild ställning när det gäller regelverk, styrmedel och pålagor. Det är framför allt genom internationella initiativ som önskade effekter kan uppnås, snarare än genom regionala eller nationella åtgärder. Det gäller även för luftfartens miljöeffekter och klimatpåverkan. I och med luftfartens kraftiga ökning i volym, till följd av ökad ekonomisk aktivitet globalt, har trots flygbranschens hittillsvarande åtgärder klimatgasutsläppen från flyg fortsatt att öka. Det internationella arbetet med att lösa denna fråga har tagit lång tid, och i avvaktan på en global lösning har, till följd av ett beslut 2008 all luftfart inom EES-området sedan 2012 ingått i Europeiska handelssystemet för utsläppsrätter (ETS). I det ursprungliga förslaget ingick även flygningar mellan EES-länder och tredjeländer, men sedan det globala luftfartsorganet ICAO 2013 beslöt att ta fram ett globalt styrmedel för minskning av luftfartens klimatpåverkan sköt EU (förordning nr 421/2014) upp tillämpningen av handelssystemet på flygningar till/från tredjeländer. Detta s.k. ”stoppa klockan”-beslut har gällt fram till 2016.

ICAO har nu genom sitt s.k. CORSIA-beslut (Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation) hösten 2016 inlett en process som i flera steg kommer att innebära införande av ett globalt marknadsbaserat instrument för stabilisering av flygets klimatpåverkan. 2021 införs således ett frivilligt system och från 2027 ett obligatoriskt. EU och dess medlemsstater har uttryckt sin ambition att införa det frivilliga CORSIA-systemet 2021. Det finns fortfarande oklarheter om exakt hur systemet skall tillämpas. I avvaktan på en överenskommelse i ICAO om detta föreslås i den nu aktuella remissen att EU beslutar att t.v. behålla handelssystemet för luftfartens utsläppsrätter inom och mellan EES-länderna, men att ”stoppa klockan”-beslutet från 2014 fortfarande skall gälla för trafik utanför EES-ländernas territorium. En översyn av denna ståndpunkt skall enligt förslaget göras för perioden efter 2021, som både beaktar ICAO:s kommande ytterligare beslut 2018, ländernas nationella åtgärder och EU:s interna klimatmål om 40 % minskning av klimatgasutsläppen för hela ekonomin 2030 jämfört med 1990, som också är i linje med EU:s åtagande vid klimatkonferensen COP 21 i Paris 2015.

Transportföretagen, som anser att klimatarbetet inom de globala transportmedlen till vilka luftfarten hör är mycket viktigt och primärt måste ske genom internationella åtgärder, tillstyrker



det remitterade förslaget. Å ena innebär detta att EU behåller sitt interna handelssystem t.v., vilket stärker arbetet med att uppnå EU:s och medlemsstaternas nu uppsatta mål för minskad klimatpåverkan i linje med Parisöverenskommelsen. Å andra sidan ger förslaget ett lika tydligt mandat för EU att bidra till och påskynda det globala arbetet med precisering och genomförande av CORSIA inom ICAO. Först sedan en tydlighet uppnåtts om effekter och omfattning av det önskade globala systemet kan ett slutligt beslut fattas om handelssystemet för luftfartens utsläppsrätter inom EU.

Transportföretagen avstyrker samtidigt att trafiken till/från flygplatser inom EU/EES skulle omfattas av ETS, vilket skulle skapa risker för handelskonflikter med tredjeländer och försena konsensusbyggandet i ICAO om en gemensam syn på luftfartens klimatfrågor. På samma sätt talar det nu aktuella förslaget kraftfullt mot nationella särregleringar och pålagor på flyg. Dubbla styrmedel för samma problem är sällan effektiva och bör därför undvikas. Inom EU/EES bör således ETS-systemet gälla t.v. och för flyg utanför EU/EES bör CORSIA tillstyrkas och utvecklas.

Transportföretagen anser slutligen att det är viktigt att förslagen beslutas och genomförs så snart som möjligt eftersom förseningar kan få effekter genom osäkerhet bland marknadens aktörer och i det viktiga internationella arbetet.

Med vänlig hälsning



Ulf Perbo

Näringspolitisk chef Transportföretagen