

m.registrator@regeringskansliet.se  
louise.bednarz@regeringskansliet.se

Er referens  
M2017/00310/KI

Diarienummer  
Utr 2017/19  
Datum  
2017-03-09

## Yttrande över förslag till förordning om ändring av direktiv 2003/87/EG för att förlänga nuvarande begränsade räckvidd för luftfartsverksamhet och förbereda för genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd från och med 2021

### Sammanfattning

EU-kommissionen bedömer att en återgång till att inkludera externa EES-flygningar i EU ETS skulle äventyra utformningen och genomförandet av det internationella marknadsbaserade styrmedlet CORSIA. Trafikanalys har inte underlag för att göra någon annan bedömning, och tillstyrker därför förslaget att förlänga den nuvarande begränsade räckvidden för flyget inom ETS-systemet. Det kan vara motiverat av strategiska skäl att fortsatt utelämnas externa EES-flygningar från ETS-systemet fram till dess att CORSIA är på plats. Därefter bör dock en förnyad översyn av ETS-systemets omfattning göras, för att om möjligt omhänderta de koldioxidutsläpp som inte adresseras av CORSIA. Därutöver kommer ytterligare åtgärder behövas på EU-nivå för att minska flygets totala klimatpåverkan (se nedan).

Trafikanalys har inga synpunkter på EU-kommissionens förslag till direktivförändringar för att förbereda för införandet av CORSIA.

### Utförliga synpunkter

Flygresor ger upphov till större klimatpåverkande utsläpp per personkilometer än övriga trafikslag, och de samlade klimatutsläppen från det internationella flyget fortsätter att öka.<sup>1</sup> Om målet i Parisavtalet ska kunna nås – att hålla den globala temperaturökningen väl under 2 grader – så måste dock alla samhällssektorer, inklusive flyget, minska sina utsläpp. Med tanke på flygets internationella karaktär är globala styrmedel att föredra för att åstadkomma detta. Sådana styrmedel saknas i dagsläget, och det internationella flyget betalar därmed inte för sina klimatkostnader. I oktober 2016 beslutade dock ICAO:s generalförsamling att införa det globala marknadsbaserade styrmedlet CORSIA. CORSIA utgör ett steg framåt jämfört med dagsläget, men har samtidigt flera svagheter. För det första omfattas bara de koldioxidutsläpp som sker utöver 2020 års nivå. För det andra är det ännu oklart exakt hur utsläppen över denna nivå ska kompenseras. För det tredje är deltagandet i CORSIA frivilligt fram till år 2027 (de flesta stora flygnationer har

<sup>1</sup> ICAO (2016). *On Board a Sustainable Future. ICAO Environmental Report 2016.*

dock indikerat att de tänker ansluta sig från 2021). Det krävs därför ytterligare åtgärder för att komma tillrätta med det internationella flygets klimatpåverkande utsläpp.

Med detta sagt är CORSIA ändå ett viktigt steg som världens länder lyckats komma överens om, och det är därför viktigt att det implementeras enligt plan. EU-kommissionen bedömer att en återgång till att inkludera externa EES-flygningar i EU ETS skulle äventyra utformningen och genomförandet av det internationella marknadsbaserade styrmedlet CORSIA, och Trafikanalys har inte underlag för att göra någon annan bedömning.

Det är dock viktigt att, som EU-kommissionen föreslås, göra en förnyad bedömning så snart detaljerna kring CORSIA:s utformning och genomförande fastställts. Man bör då sträva efter en lösning som innebär att ETS-systemet omfattar de koldioxidutsläpp från flyget som inte omhändertas av CORSIA, samt bidrar till att (i så stor utsträckning som möjligt) internalisera den del av flygets externa koldioxidkostnader som ännu inte internaliserats. I sammanhanget vill Trafikanalys också betona vikten av att ETS-systemet reformeras för att på ett mer effektivt sätt styra mot minskade utsläpp i den utsträckning som krävs för att nå europeiska och internationella klimatmål. Det är också viktigt att EU under de närmsta åren verkar för att CORSIA blir ett så effektivt och verksamt styrmedel som möjligt.

Slutligen vill Trafikanalys påpeka att varken CORSIA eller EU ETS omhändertar den klimatpåverkan som flyget ger upphov till i form av höghöjdseffekter. Dessa effekter bedöms leda till minst dubbel så stor klimatpåverkan som effekten från enbart koldioxidutsläpp<sup>2</sup>, och åtgärder kommer därför att behövas för att minska även dessa utsläpp.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Brita Saxton, efter föredragning av Camilla Hållén.

Brita Saxton

Generaldirektör

---

<sup>2</sup> Trafikanalys (2016). *Inför en flygstrategi – ett kunskapsunderlag*. Rapport 2016:4.