**Flyget och klimatet – pågående processer september 2020**

**200901/mn**

**ICAO**

**Implementering av CORSIA**

Vid rådets möte i juni ändrades baslinjen i CORSIA under perioden 2021-2023 från snittutsläppet 2019/2020 till utsläppet 2019.

<https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-and-Covid-19.aspx>

För att baslinjen permanent ska ändras krävs beslut vid ICAOs kongress 2022.

Sex kompensationsprogram godkändes av ICAO Council i mars 2020, men bara för 2021-2023 och med ett antal förbehåll. Det beredande organet TAB (där bl.a. Ulrika Raab, Naturvårdsverket ingår) hanterar f.n. andra omgången ansökningar med ytterligare åtta sökande plus två kompletterande ansökningar från förra processen. TAB ska uttala sig om ansökningarna senast under september och sedan tar ICAO Council beslut vid sitt möte 26/10-13/11.

Eftersom det är osannolikt att koldioxidutsläppen från CORSIA-trafik 2021-2023 per år i genomsnitt blir större än 2019, är det osannolikt att något kompensationskrav uppträder under den s.k. pilotfasen. Godkännanden av kompensationsprogram blir i så fall obsoleta eftersom de enbart gäller denna fas.

---------------------------------------------------------------------

**EU**

**1. Revision av energiskattedirektivet, ETD**

Inledande underlag (Inception Impact Assessment) för ett planerat förslag till förändringar av ETD publicerat 4 mars: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12227-Revision-of-the-Energy-Tax-Directive->

I underlaget skriver Kommissionen att de olika undantag från beskattning som finns för bl.a. flyg och sjöfart är en subvention av fossila bränslen som underminerar miljöpolitiken. KOM hävdar dessutom att, eftersom de ändringar man avser att föreslå främst motiveras med miljöskäl, så gäller gemensamt beslut rådet/parlamentet, dvs. beslut kräver inte enhällighet i rådet.

22/7-14/10 pågår en offentlig konsultation kring tankarna – formulär att fylla i. <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12227-Revision-of-the-Energy-Tax-Directive-/public-consultation>

Förslag utlovas under andra kvartalet 2021.

**2. Revision av de delar av ETS-direktivet som berör flyget samt om den framtida rollen för CORSIA**

Inledande underlag (Inception Impact Assessment) publicerat 3 juli:

<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12494-Revision-of-the-EU-Emission-Trading-System-Directive-concerning-aviation->

I beslutet 2017 om revidering av ETS-direktivet ingår krav på KOM att efter analys återkomma med förslag om a/ att andelen luftfartsutsläppsrätter som auktioneras ut ökas, samt b/ de ändringar som motiveras av CORSIA, i linje med unionens 2030-mål (vilket kommer att höjas). Ändringar av direktivet tvingas även fram av att tillämpningen fr.o.m. 2024 automatiskt utvidgas till ”full scope” såvida direktivet inte ändras.

Skissar 6 olika (delvis otydliga) alternativ:

1. ”Full scope”
2. ETS enbart för intra-EU/EFTA ETS (inget CORSIA)
3. Enbart CORSIA, flyget plockas ur ETS
4. ETS enbart för intra-EU/EFTA ETS, extra-EU/EFTA CORSIA
5. ETS-CORSIA “mix”: För flyg mellan EU/EFTA tillämpas ETS upp till varje operatörs 2020-utsläpp, för utsläpp därutöver enbart CORSIA. Skulle även omfatta inrikesflyg (?).
6. ETS-CORSIA “mix” beroende på bolagens registreringsland: ETS gäller för flyg mellan EU/EFTA-länder, men enbart för flygbolag registrerade inom EES. För icke-EES-registrerade flygbolag gäller CORSIA även för dessa relationer. Inrikesflyg skulle inte omfattas .

Beträffande utfasningen av gratistilldelningen skissar man sex olika modeller, varav fyra innebär fullständig övergång till auktionering i olika hastighet. Flygets ekonomi bedöms inte påverkas nämnvärt.

I den kommande rapporteringen utlovar KOM bl.a. en jämförelse mellan ETS och CORSIA, en granskning av offsettingen under CORSIA samt en bedömning av hur ETS samspelar med höghöjdseffekter.

En konsultation utlovas under tredje kvartalet 2020. Förslag andra kvartalet 2021.

Noterbart är att den amerikanska regeringen, i sin [reaktion på det inledande underlaget](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12494-Revision-of-the-EU-Emission-Trading-System-Directive-concerning-aviation-/F544637), markerar att USAs deltagande i CORSIA är avhängigt av att andra system för att reglera utsläppen från internationell flygtrafik inte tillämpas parallellt. USA vill därför att EU väljer alternativ 3, och att det fortsatta arbetet fokuserar på *”scenarios that avoid the further application of the EU ETS to the intra-European flight emissions of aeroplane operators that are administered by non-European states”*.

**3. ReFuel – förslag om mera förnybart i flygbränslet**

Inledande underlag (Inception Impact Assessment) publicerat 24 mars.

<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12303-ReFuelEU-Aviation-Sustainable-Aviation-Fuels>

Argumenterar för EU-agerande eftersom biodrivmedel och/eller elektrobränslen krävs, men att ingen vågar investera p g a osäkerhet. Avfall till biodrivmedel är en begränsad resurs, andra aktörer (vägtransporter) kan konkurrera. Elektrobränslen kräver el, men har inte samma begränsningar. Tröga godkännandeprocesser är en annan barriär. Flyget är internationellt, vilket motiverar EU-ingripande och harmonisering. Tänkbara åtgärder bl.a.: Kvtoplikt/reduktionsplikt, höjd multiplikator för förnybart i flyget (idag 1,2) i förnybartdirektivet, upphandling av förnybart flygbränsle via anbudsförfarande, bidrag till anläggningar för produktion, distribution m.m. av förnybart, prioritera förnybart till flyget framför andra transportslag. (Obs – ingen diskussion om att harmonisera reglering av förnybara drivmedel för flyget med CORSIA Eligible Fuels.)

22/7-14/10 pågår en offentlig konsultation kring tankarna – formulär att fylla i:

<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12303-ReFuelEU-Aviation-Sustainable-Aviation-Fuels/public-consultation>

Förslag utlovas under fjärde kvartalet 2020

**4. Revidering av förnybartdirektivet**

Inledande underlag (Inception Impact Assessment) publicerat 3 augusti.

<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12553-Revision-of-the-Renewable-Energy-Directive-EU-2018-2001>

Viktigast är att KOM öppnar för att höja det beslutade målet om minst 32 procent förnybar energi 2030 till något högre, detta med anledning av att det övergripande utsläppsmålet om minus 40 procent till 2030 ska höjas. Kan innebära en ändring av multiplikatorn för förnybart flygbränsle från 1,2 till något annat (sannolikt högre).

Offentlig konsultation genomförs fjärde kvartalet 2020, förslag från KOM andra kvartalet 2021.

**5. Flyget och klimatet i Brexitförhandlingen**

I februari fastställdes EUs ingångsvärden i förhandlingarna med Storbritannien om det brittiska utträdet ur unionen. Två av punkterna har tydlig koppling till flyget och klimatet:

I punkt 62 vill EU generellt säkra rätten att beskatta flygbränsle, dvs. Storbritannien måste acceptera om EU eller EU-länder beslutar att beskatta flygbränsle.

I punkt 101 markerar EU att unionen vill att Storbritannien ska prissätta koldioxidutsläpp minst lika högt som EU, och att ett eventuellt brittiskt utsläppshandelssystem bör länkas till EUs.

<https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/communication-annex-negotiating-directives.pdf>

I vilken mån dessa ståndpunkter kommer att ingå i en slutuppgörelse – eller huruvida det alls kommer att bli någon uppgörelse – är ännu oklart.

**Sverige**

**1. Transportstyrelsens rapport om klimatdifferentierade flygplatsavgifter**

Rapport: <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/luftfart/redovisning-regeringsuppdrag-miljostyrande-start-och-landningsavgifter-200630.pdf>

Förslag: <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/luftfart/pm-regeringsuppdrag-miljostyrande-start-och-landningsavgifter-2020-06-30.pdf>

Myndigheten fick i uppdrag att undersöka möjligheterna att differentiera start- och landningsavgifterna på ett sätt som bidrar till att dämpa klimatpåverkan. Transportstyrelsen förordar dock att den här typen av arbete inte sker på nationell nivå utan inom EU, bl.a. via Thessaloniki Forum of Airport Charges Regulators.

Förslaget är att uppdra till Swedavia att pröva klimatbaserad differentiering på Arlanda och Landvetter. Det är endast dessa bägge flygplatser som omfattas av lagen 2011:866 om flygplatsavgifter, dvs. en differentiering kan genomföras utan något riksdagsbeslut, en ändring i förordningen om flygplatsavgifter räcker och kan beslutas av regeringen. Endast dessa bägge flygplatser (över 5 miljoner passagerare per år) omfattas också av EUs direktiv om flygplatsavgifter. Förslaget beräknas träffa ca 46 procent av alla flygrörelser och 86 procent av alla passagerare vid svenska flygplatser. En differentiering måste utformas i samråd med flygbolagen. Beslut kan dock överklagas t.ex. med hänvisning till ICAO- eller EU-regler. Samma regler måste gälla för inrikes- och utrikesflyg.

Transportstyrelsen redovisar olika tänkbara differentieringsbaser – flygplanets ålder, modell, ICAOs nya CO2-standard för flygplanstyper (ICAO avråder från att standarder används på detta sätt). Oklart om avgiften kan differentieras efter bränsletyp (biodrivmedel), men samtidigt olämpligt enligt myndigheten. Konsekvensen beräknas bli nyare plan i trafik som berör flygplatser med differentiering (= bl.a. nästan alla inrikestrafik) + ökade kostnader för fraktflyget (kör oftare med gamla plan). Differentieringen beräknas höja biljettpriserna (=dämpa trafiken en aning). Trafik som upphandlas av Trafikverket beräknas drabbas hårdare eftersom den ofta sker med usla plan (!).

Utrikestrafiken står för 54 procent av landningarna, dvs. detta handlar i hög grad om inrikestrafiken. På Skavsta flyget elflygplan gratis. Flygplatsen i Sälen planerar lägre avgift för plan som är yngre än fem år.

Myndigheten avvisar en differentiering mellan turboprop- och jetplan med följande argumentering:

*”Ytterligare grund för anpassning av flygplatsavgifterna skulle kunna vara att ge så kallade turbopropflygplan lägre avgifter än jetflygplan. Skillnaden i avgifterna skulle då grunda sig i att turbopropflygplan sällan kommer upp på de flyghöjder som genererar så kallade höghöjdseffekter och att de har lägre bränsleförbrukning. Turboprop används främst på kort- och medeldistansflygningar och lämpar sig inte för längre flygningar där istället jetflygplan används. En skillnad i avgifter grundad på detta resonemang skulle därmed kunna innebära en snedvridning av marknaden, flygningar med jetflygplan skulle alltid få högre avgift, då jetflygplan är en förutsättning för långväga flygningar där inget annat alternativ finns. Ett sådant förslag tar inte heller hänsyn till buller, eftersom turbopropflygplan inte alltid är tystare än jetflygplan. Men, att anpassa avgifterna utifrån om luftfartyget drivs med turboprop eller jet är inte ett teknikneutralt alternativ, vilket förespråkas i Energimyndighetens uppdrag om att samordna omställningen av transportsektorn.”*

Dock

*”Att premiera eldrift av luftfartyg i samband med flygplatsavgifter eller avgifter för flygtrafiktjänst torde vara ett enklare förfarande och bör kunna införas relativt omgående. /…/ Transportstyrelsens bedömning är därför att i dagsläget kan premiering av eldrift av luftfartyg vara en framkomlig väg för miljöstyrning, dock är detta inte en teknikneutral anpassning och kan inte heller antas ge en miljöeffekt i närtid.”*

Myndigheten avvisar en differentiering av avgifterna baserad på bränslet – fångas redan in av utsläppshandeln och kan blockera bränsleskatt.

**2. Trafikverket gör förstudie av klimatvillkor vid upphandling av flygtrafik**

Trafikverket fick i sitt regleringsbrev 2020 i uppdrag att göra en förstudie om de vid sin upphandling av flygtransporter kan ställa krav om klimatprestanda, inklusive biodrivmedel och elektrifiering. Man ska även kolla hur man gör i andra länder. Utredningen pågår. Leds av Katarina Wigler. Ska avrapporteras senast 15 december 2020.

*”Trafikverket ska genomföra en förstudie som belyser i vilken utsträckning den av staten upphandlade flygtrafiken kan bidra till målsättningen om att minska flygets klimatpåverkan samt tillgänglighet i hela landet. Uppdraget omfattar de flyglinjer som i dagsläget har handlats upp av staten. Trafikverket ska analysera i vilken utsträckning användningen av bioflygbränsle samt elektrifiering av den upphandlade flygtrafiken kan bidra till att växthusgasutsläppen från transportsektorn i princip är noll senast 2045. Trafikverket ska i arbetet även tillvarata Naturvårdsverkets, Statens energimyndighets, Transportstyrelsens samt berörda kommuner och regioners kunskaper och erfarenhet om att minska flygets klimatpåverkan. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 15 december 2020.”*

**3. Trafikanalys har utrett klimatdeklaration av långa resor**

Rapport: <https://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/obligatoriska-klimatdeklarationer-9275/>

Enligt ett regeringsuppdrag överlämnade Trafikanalys i april ett förslag till ny lagstiftning som gör transportörer, dvs. flygbolag, järnvägsföretag, bussbolag, rederier skyldiga att i samband med marknadsföring och försäljning skyldig att informera om resans beräknade klimatpåverkan. Arbetet har skett i samarbete med Energimyndigheten, Konsumentverket, Naturvårdsverket och Transportstyrelsen.

I rapporten konstaterar myndigheten samtidigt att det återstår ett antal frågetecken innan den föreslagna skyldigheten kan införas, och redovisar ett antal ytterligare saker som måste utredas.

**4. Trafikanalys utreder elflygets möjligheter**

Uppdrag: <https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2020/01/uppdrag-att-analysera-utvecklingen-avseende-elflyg/>

Senast den 7 oktober ska Trafikanalys redovisa ett särskilt uppdrag att kartlägga elflygets förutsättningar – teknikutveckling, behov av styrmedel, internationell utveckling etc.

**Saknas något viktigt? Maila** [**magnus@nilssonproduktion.se**](mailto:magnus@nilssonproduktion.se)