

Om klimatmål för utrikesflyget

Utrikesflyget står för en stor och ökande andel av svensk klimatpåverkan och det finns idag inte något mål om att dessa utsläpp ska minska. Endast inrikesflyget ingår i dagens klimatmål. Ett sektorsmål specifikt för utrikesflyget skulle därför inte innebära något överlapp i förhållande till dagens territoriella klimatmål. Möjligheten för att sänka utsläppen från utrikesflyget genom nationellt beslutade styrmedel samt genom att driva dessa frågor offensivt inom EU och ICAO är relativt god. Det kan omfatta styrmedel och åtgärder så som:

- förlängning av reduktionsplikt efter 2030
- koldioxidskatt på flygbränsle
- skärpning av EUs utsläppshandel där delar av utrikesflyget ingår
- FoU stöd för svensk produktion av t.ex. förnybart flygbränsle, elflygplan och vätgasdrivna jetmotorer
- förbättrade internationella tågförbindelser
- höjd passagerarskatt som kompensation för utebliven CO₂-skatt och moms
- åtgärder för minskad höghöjdseffekt (t.ex. test av klimatoptimerad flygledning)
- informationsstyrmedel, t.ex. obligatorisk klimatdeklaration för olika transportslag
- ge Visit Sweden i uppdrag att marknadsföra Sverige som turistmål för svenskar

Det finns i huvudsak två alternativa målkonstruktioner; att inkludera bunkringsutsläppen från tankning av utrikesflyg i det territoriella målet (så som Storbritannien har gjort) eller att sätta upp ett mål baserat på den totala klimatpåverkan från svenska befolkningens utrikesflygande. Nedan jämför vi dessa två alternativ.

	Mål baserat på bunkring (dvs det bränsle som tankas i Sverige)	Mål för klimatpåverkan från svenska befolkningens utrikesflygande
Utsläpp som omfattas	CO ₂ för flygningar till första landning	CO ₂ till slutdestination (inkl. transfer) Höghöjdseffekt
Passagerare som omfattas	Både svenska befolkningen och inkommande besökare	Enbart svenska befolkningen
Måttets säkerhet	Mycket hög för det som tankas i Sverige. Skenbar minskning kan vara resultat av att flygningar flyttar till Kastrup, Danmark, och Gardemoen, Norge.	Modellberäkningar med relativt god säkerhet. Måttet fångar även när svenskar reser från Danmark och Norge
Rådighet	God för de utsläpp som omfattas	Relativt god

Vår bedömning är att fördelarna överväger för ett mål baserat på klimatpåverkan från svenska befolkningens utrikesflygande. Om miljömålsberedningen avser att gå vidare med detta kommer här några kommentarer:

- en fördel med att utforma målet i form av procentuell minskning från t.ex. 2019 års nivå, istället för ett absolut mål uttryckt i ton, är att ny kunskap om t.ex. höghöjdseffekten kan inarbetas i hela tidsserien,
- om så önskas så kan vi ta fram ett underlag för diskussion om möjliga målnivåer för t.ex. 2035 och 2050,
- måttet är vetenskapligt granskat och beskrivet i Environmental Impact Assessment Review, Larsson m.fl. (2018). [Measuring greenhouse gas emissions from international air travel of a country's residents](#),
- den senaste datan för måttet presenteras av [Naturvårdsverket](#), baserat på Kamb & Larsson (2018) [Klimatpåverkan från svenska befolkningens internationella flygresor 1990 – 2017](#),
- ett arbete pågår inom SMED - Svenska MiljöEmissionsData - för att etablera årlig uppföljning av måttet. För att säkerställa framtida datainsamling behöver Swedavia få i uppdrag om att bidra med data,
- måttet behöver vidareutvecklas för att ta hänsyn även till utsläpp vid produktion av fossila och förnybara bränslen (så som redan görs inom reduktionsplikten), samt för att fånga effekten av om resan sker med direktflyg eller via transfer.