

INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2016-03-02
Besvaras senast
2016-03-16

Till statsrådet Anna Johansson (S)

2015/16:451 Internationella styrmedel för minskade utsläpp från flyg

Klimatutmaningen är en av vår tids verkliga ödesfrågor och en utmaning som bara kan lösas genom internationellt samarbete och genom att världens alla länder tar ansvar. Att världens länder i slutet av förra året, under FN:s klimattoppmöte COP 21 i Paris, lyckades enas om globalt klimatavtal som slår fast att den globala uppvärmningen ska hållas väl under 2 grader, helst under 1,5 grader, var därför ett väldigt viktigt genombrott.

Samtidigt är den överenskommelse som gjordes i Paris otillräcklig. Världens länder hade behövt enats om tydligare ambitioner med bindande åtaganden om utsläppsminskningar. Nu enades man endast om att alla parter i avtalet ska göra frivilliga åtaganden. Det är inte tillräckligt men ett stort steg framåt.

Nu är det viktigt att hålla trycket och tempot uppe i de fortsatta klimatförhandlingarna och då särskilt i frågan om hur åtagandena om utsläppsminskningar kan skruvas upp. Överenskommelsen i Paris är ingen slutpunkt utan måste ses som en språngbräda för fortsatta förhandlingar med fokus på handling.

En annan brist i Parisöverenskommelsen är att den inte hanterar klimatpåverkan från internationellt flyg och internationell sjöfart. EU har dock, bland annat tack vare hårt arbete från dåvarande alliansregering, inkluderat flyget som en del av EU:s utsläppshandelssystem, EU ETS. Sedan 2012 är flyget en del av EU ETS, men de flygningar som inte både har start och landning inom unionen är i dag undantagna från utsläppshandeln. Detta då EU lyckades få FN:s organ för flyget, ICAO, att inleda förhandlingar om internationella styrmedel för att minska flygets klimatpåverkan.

Vid ICAO:s generalförsamling under hösten 2013 beslutades att ett globalt marknadsbaserat styrmedel för flyget ska arbetas fram och vara implementerat 2020. Sedan dess har förhandlingar pågått om hur detta styrmedel ska utformas men tyvärr utan några egentliga framsteg. Vid det senaste mötet i ICAO:s miljökommitté togs dock beslut om nya regler som ställer obligatoriska krav på mer bränsleeffektiva motorer i alla nya flygplansmodeller från 2020. Detta är bra, men mer behövs. Utsläppen från internationellt flyg ökar, och därför behövs fler åtgärder på internationell nivå.

EU-kommissionen ska efter att ICAO har haft sin generalförsamling i höst

genomföra en genomlysning av EU ETS i syfte att anpassa reglerna för situationen efter 2020. Om ICAO:s generalförsamling inte fattar beslut om några mer globala marknadsbaserade styrmedel utöver förslaget om obligatoriska krav på bränsleeffektiva motorer i nya flygplansmodeller finns det enligt min uppfattning starka skäl att överväga om undantaget från utsläppshandeln för flygningar som inte både har start och landning inom unionen bör upphöra.

Med anledning av ovanstående har jag följande frågor till statsrådet Anna Johansson:

1. Delar statsrådet och regeringen undertecknads uppfattning att förslaget om obligatoriska krav på mer bränsleeffektiva motorer i nya flygplansmodeller är ett otillräckligt förslag som inte kan anses uppfylla beslutet i ICAO från 2013 om att ta fram ett globalt marknadsbaserat styrmedel för att minska flygets klimatpåverkan?
2. Om svaret är ja på föregående fråga, hur arbetar statsrådet och regeringen för att ICAO:s generalförsamling i höst ska kunna besluta om ett mer kraftfullt förslag än det som nu är beslutat av ICAO:s miljökommitté?
3. Anser statsrådet och regeringen att de flygningar som inte både har start och landning inom EU även fortsättningsvis ska vara undantagna EU ETS om ICAO inte fattar beslut om mer kraftfulla globala styrmedel än de som nu har presenterats?

.....
Johan Hultberg (M)

Överlämnas enligt uppdrag

Lisa Gunnfors