



ICAO:s nya klimatstyrmedel för det internationella flyget

Svenskt Flyg

Historien bakom

- Internationellt flyg och sjöfart inte med i Kyotoavtalet som undertecknades 1997
- Klimatfrågan behandlades för första gången på ICAO:s generalförsamling 2001
- Ett flertal utredningar och rapporter har gjorts under åren inom ICAO utan något konkret resultat
- ICAO beslutade 2013 att utveckla ett globalt marknadsbaserat styrmedel för det internationella flyget
 - Svar på EU:s ensidiga införande av flyget i EU ETS

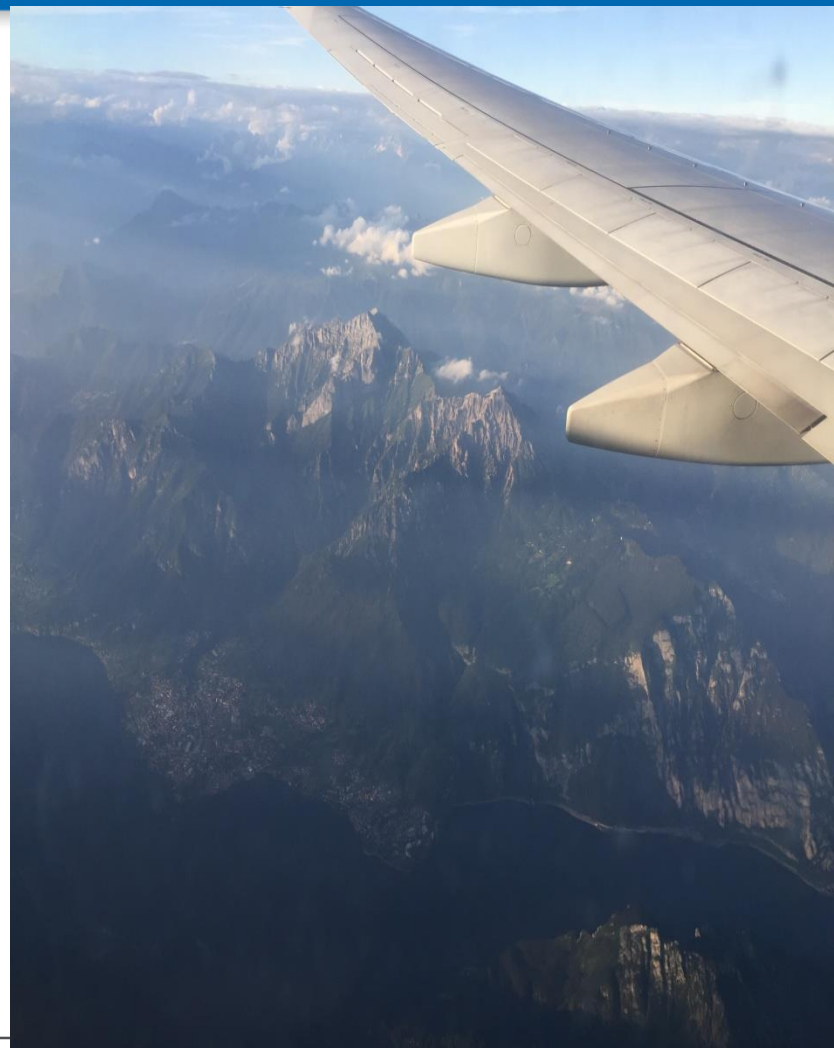
Slutförhandlingarna år 2016

- Diskussioner och analyser inom ICAO:s råds särskilda miljögrupp
- Etablerandet av en högnivågrupp där Sverige var ett av 18 länder representerade (som Norge!)
- Ett högnivåmöte i maj där 66 länder deltog
- Möte med "Friends of the President" i augusti där återigen 60-talet länder deltog
- ICAO:s generalförsamling 27 september till 7 oktober 2016 - över 172 av ICAO:s 191 medlemsstater deltog



Svåraste frågorna att lösa

- Europa: hög miljöambition, undvikande av snedvriden konkurrens, inte förhindra att EU också reglerar flygets utsläpp
- BRICS: historiskt ansvar för utvecklade länder som måste gå före i systemet, åtaganden efter ländernas egna förmågor, kritik mot systemets målsättning
- USA/Kanada/Japan: Åtagandet ska baseras på flygbolagens egna utsläpp, inte sektorns i stort



Hur ser kompromissförslaget ut?

- ICAO:s styrmedel heter **Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA)**
- Systemet berör bara internationellt flyg (utgör drygt 60 procent av allt globalt flyg)
- Systemet omfattar bara utsläpp av koldioxid (CO₂)



Forts.

- Systemet baseras på målsättningen att nå en koldioxidneutral tillväxt från år 2020 (Carbon Neutral Growth CNG 2020)
- Alla utsläpp över 2020-nivån ska kompenseras för genom inköp av utsläppskrediter som bekostar utsläppsminskningar inom andra sektorer



Forts.



- Det flygbolagen ska kompensera för baseras helt på hur utsläppen från det internationella flyget i sin helhet utvecklas
 - Efter 2030 kommer en ökande andel att baseras på flygbolagens egna utsläpp
- Samma regler gäller för alla på samma flygrutt, för att minska snedvridande konkurrens mellan flygbolagen

Forts.

- Obligatoriskt deltagande från och med 2027, efter två frivilliga infasningsperioder mellan 2021 och 2026.
- De allra fattigaste länderna, små önationer, länder utan havskust, samt länder med mycket låg andel internationell flygtrafik undantas från systemet.
 - De undantagna länderna måste dock ändå rapportera sina utsläpp



Forts.

- Kraven på övervakning, rapportering och verifiering (MRV) samt kraven på de utsläppsenheter som ska få handlas inom systemet (EUC) ska fastställas genom Standards And Recommended Practices (SARPs) eller genom Guidance
- 66 stater (varav 44 europeiska), som tillsammans står för nära 87 procent av den internationella flygtrafiken, har redan meddelat att de avser att delta frivilligt i systemet från början (per den 12 oktober 2016)



Lillares

Resolutionen är beslutad – nu börjar arbetet med implementeringen

- Kraven på övervakning, rapportering och verifiering (MRV) måste färdigställas, därefter ska kraven överföras till Standards And Recommended Practices (SARPs) eller Guidance
- Det blir upp till ICAO:s råd att besluta vad som kommer att bli en standard respektive guidematerial
- Systemet ska ses över vart tredje år

Kvalitetskrav på utsläppskrediter

- ICAO har tagit fram kvalitetskriterier för de program och utsläppsenheter som ska få användas inom CORSIA
 - Även dessa ska omvandlas till SARPs eller guidematerial
- ICAO ska redan nu analysera vilka av dagens program som ska kunna användas för inköp av utsläppskrediter innan systemet startar på riktigt år 2020
- Oberoende grupp experter ska analysera program och krediter utifrån ICAO:s kvalitetskrav
 - Sverige har fått med en expert i denna grupp!

Tack för visat intresse!

