

# Replik: EU gör det svårt att minska flygets klimatpåverkan

Dagens Nyheter den 17 april 2018

Regeringen har som mål att dämpa flygets klimatpåverkan. Bland annat utsåg man i år Maria Wetterstrand att utreda hur användningen av biobränslen kan ökas för att uppnå denna målsättning. Givet hur bråttom det är att minska utsläppen av växthusgaser, påpekar företrädare för Chalmers och KTH på DN Debatt problemet med den begränsade tillgången på biobränsle och tiden det tar att ersätta gammal teknik med ny.

Möjligheterna att få ner de totala utsläppen är begränsade även av en annan orsak: Flyget ingår i det europeiska systemet för handel av utsläppsrätter, EU-ETS. EU tilldelar eller säljer varje år utsläppsrätter inom EU-ETS. En utsläppsrätt ger innehavaren rätt att släppa ut ett ton koldioxid (CO<sub>2</sub>) eller motsvarande. EU-ETS riktar sig främst mot elbolagen, som är tvungna att kompensera för smutsig elproduktion genom att tillhandahålla utsläppsrätter motsvarande sina totala utsläpp. Men även flygresor inom och mellan EU:s medlemsländer, samt till och från Island, Liechtenstein och Norge, ingår i systemet.

Den totala mängden utsläpp är given av EU:s utsläppsmål. I princip kommer en minskning av flygets utsläpp genom att man övergår till mer biobränsle endast leda till en motsvarande ökning på annat håll, till exempel genom att kolkraftverken i EU ökar sin produktion. Sättet det sker på är genom att priset för utsläppsrätter går ner när flygets efterfrågan på utsläppsrätter sjunker.

Flyget släpper ut även andra växthusgaser än CO<sub>2</sub>. Dessutom är det sannolikt skillnad mellan utsläpp på hög och låg höjd, som artikelförfattarna påpekar. EU-ETS inkluderar redan nu olika typer av växthusgaser, inte bara CO<sub>2</sub>. Man kan även tänka sig att utsläpp räknas om till "havsnivåekvivalenter". Dessa utmaningar är i grund och botten tekniska mätproblem som är oberoende av vilken klimatpolitik man väljer.

Poängen är att nationella klimatpolitiska åtgärder spelar mindre roll för de totala utsläppen när man redan har ett system med utsläppsrätter. EU-ETS har blivit kritiserat för att vara verkningslöst eftersom priset för utsläpp är så lågt. En huvudförklaring är att utsläppsmålet tidigare har satts tätt upptill den nivå som företagen skulle ha släppt ut ändå. Jag menar att den viktigaste klimatpolitiska åtgärden Sverige kan göra är att arbeta för att sänka utsläppstaket inom EU-ETS. Avseende flyget, är det dessutom viktigt att fullfölja EU:s ambition att inkludera även resor till och från EU i utsläppshandeln.

Regeringen kan av andra orsaker vilja komplettera det europeiska ramverket med nationella styrmedel exempelvis avsedda att främja användningen av biobränslen för flyget. Men det gäller att vara tydlig med vilka mål man vill uppnå och redogöra för hur styrmedlen relaterar till befintliga åtgärder. Då kan man undvika stödsystem och energipolitiska åtgärder som är kostsamma, missriktade och eventuellt verkningslösa.

**Thomas Tangerås**