



SAS Group

Mats Jansson
President & CEO
SAS Group

Telephone +46-8 797 1123
Telefax +46-8 85 94 79
e-mail Mats.Jansson@sas.se

Andreas Carlgren – Miljöminister
Åsa Thorstensson – Infrastrukturminister
Carina Christensen – Transportminister
Connie Hedegaard – Klima- og energiminister

Kopia: Liv Signe Navarsete – Samferdselsminister
Erik Solheim – Miljø- og utviklingsminister

STODZ/HO/Ean

2008-06-02

Luftfartens deltagande i EU:s system för handel med utsläppsrätter

Under en längre tid har det pågått en process inom EU att etablera ett system där också luftfart, i tillägg till andra industrigrenar, skall ingå i ett system för handel med utsläppsrätter.

EU Kommissionen lade fram sitt första förslag 22 december 2006, varefter omröstningar avhölls i EU Parlamentet den 13 november 2007 och den 27 maj 2008. En "common position" fastslogs i Rådet den 20 december 2007.

En synnerligen komplicerande faktor är att Kommissionen i tillägg, under våren, framlagt förslag om en förändring till det generella direktivet om handel med utsläppsrätter. Detta innebär en parallell och institutionellt mycket komplex behandling av två förslag som i mycket hög grad berör vår industri.

SAS har tidigt, och även innan Kommissionen framlade sitt första förslag, varit varma anhängare av att inkludera luftfarten i ett handelssystem. Men förutsättningen är givetvis att de s.k. "designelement" som förslaget innehåller är väl genomtänkta och realistiska. EU Kommissionens första förslag var realistiskt. Den politiska processen i Parlamentet runt förslaget kopplat med Kommissionens nya förslag till generella förändringar av Direktivet har dock medfört att konsekvenserna för hela flygindustrin ser ut att kunna bli dramatiska.

Vi vill här ge tre exempel på effekter som en hel bransch ser som totalt oacceptabla;

1. EU Parlamentet föreslår en s.k. "multiplikator" för att "ta hänsyn till" effekter på miljön från andra utsläpp än CO₂. Vi anser detta förslag som helt orealistiskt och icke förankrat i verkligheten. Forskningsvärlden är i dagsläget oenig om dessa "övriga effekter", och att helt arbiträrt fördubbla kostnaderna för systemet på så lösa grunder är oansvarigt.

Kväveoxider (Nox) kan anses ha effekt på miljön, men skall i så fall hanteras i en särskild reglering baserat på sina egna meriter och inte genom en schablonmässig "beskattning". Ett sådant arbete pågår redan i Kommissionens regi.

2. I Parlamentets behandling samt som en konsekvens av Kommissionens generella förslag, skulle en konsekvens bli att samtliga utsläppsrätter (100 procent) skulle auktioneras ut till industrin år 2013.

Detta skulle totalt ödelägga dynamiken i systemet och i princip vara liktydigt med en skatt. Här finns heller inga som helst garantier för att intäkterna från en sådan auktionering skulle gå till projekt eller aktiviteter som gynnar miljön. EU Kommissionen har också tidigare fastslagit att skatter och avgifter har liten eller ingen miljöstyrande effekt.

Ministerrådet har etablerat en nivå om 10 procents auktionering, vilket vi anser som en realistisk nivå för vår industri.

3. Flera Parlamentariker önskar ett slutet system för luftfart. Vi kan överhuvudtaget inte se någon logik i detta resonemang. För att reducera luftfartens utsläpp på ett kostnadseffektivt sätt, måste systemet vara helt öppet, med handelsmöjligheter mellan olika industrier. Detta rekommenderas också av FN's luftfartsorgan ICAO.

I ett slutet system bortfaller hela den miljöstyrande effekten, eftersom det förhindrar att man genomför åtgärder på miljöområdet där de är mest kostnadseffektiva. Det är också av största vikt att luftfarten kan använda de mekanismer (CDM och JI) som etablerats i Kyoto-överenskommelsen.

SAS miljöarbete och hållning

SAS ledning och styrelse har tidigare i år fastlagt en mycket ambitiös miljöstrategi. Vårt mål är att fram till 2020 reducera våra CO₂ utsläpp med 20 procent, med bibehållen trafik tillväxt. Relativt sett innebär det en sänkning med 50 procent/passagerare.

Detta skall uppnås med hjälp av ett antal egna åtgärder, såsom ökat användande av "gröna inflygningar", att flyga med något lägre hastighet, investeringar i nya flygplan, installation av "winglets" och förfinade underhållsrutiner av motorer.

Därtill har vi en intensiv dialog med leverantörer av flygplan (Airbus och Boeing), leverantörer av motorer samt med företag som arbetar med projekt för alternativa bränslen.

Men vi har också behov av politiska initiativ som kan hjälpa till att reducera bränsleförbrukningen, framför allt för att en gång för alla kunna etablera en genuin "Single European Sky" som kan rätta ut flygvägarna i Europa. Här är Sverige och Danmark föregångsländer. Ord måste omsättas i handling i hela EU.

På grund av den dramatiska ökningen av bränslepriserna de senaste månaderna – idag är jetbränsle mer än 100 procent dyrare än vid samma tidpunkt 2007 – så har flygindustrin ett automatiskt incitament att reducera sin bränsleförbrukning och därigenom sin belastning av miljön genom CO₂ utsläpp. Bara 1 procents minskning av förbrukningen inom SAS motsvarar i dagsläget cirka 110 MSEK/år i besparing.

Det bör framhållas att när ETS-förslaget designades var oljepriser 40 USD/fat – idag är det 130 USD/fat. Tillväxten för industrin var vid den tidpunkten beräknad till 6 %, nu ligger den på 3 % och kan eventuellt bli mindre. Förutsättningarna har dramatiskt förändrats.

Mot bakgrund av det som sagts ovan är det av största vikt att vi inom EU inte får ett system för handel med utsläppsrätter som dels underminerar hela logiken med systemet, men som också gör det än svårare för SAS och resten av industrin att kunna finansiera utbyte och miljöanpassning av flygplansflottan och som riskerar att minska mobiliteten för Europas konsumenter.

Det finns stora risker i de förslag som nu ligger till behandling, i det att de mycket lätt kan skapa spänningar i relation till tredje land som i sin tur kan leda till handelskrig. Alternativt att europeisk industri kraftigt missgynnas i förhållande till företag utanför EU. Det var ju inte det som var tanken med Lissabon-agendan.

SAS är fortsatt anhängare till att inkludera luftfarten i ett öppet handelssystem i linje med det förslag som EU Kommissionen har lagt och som också stöds av Rådet, men det är vår uppfattning att EU:s ministerråd måste kraftfullt och bestämt avvisa de extrema och radikala strömningar som emanerar från Parlamentet i frågan, och också tillse att kopplingen mellan förändringen till EU:s generella direktiv och de särskilda regler som styr luftfart blir realistisk. Kommissionen förslag och Rådets nuvarande hållning omhändertar väl de politiska ambitionerna inom området.

**SAS vill därför uppmana att den Svenska och Danska regeringen, i förberedelserna för de kommande förhandlingarna mellan Rådet och Parlamentet, helt och fullt ställer sig bakom den hållning som rådet fastslog den 20 december 2007.
Det finns enligt vårt sett att se frågan, inte någon grund för kompromisser.**

Vi kommer inom kort att ta en kontakt, i syfte att kunna mötas och närmare förklara och utveckla vår hållning, och samtidigt också presentera SAS miljöstrategier.

För ytterligare upplysningar i mellantiden är du och dina medarbetare välkomna att kontakta Hans Ollongren, som är övergripande ansvarig i SAS koncernen för luftfartspolitiska och regulatoriska frågor, alternativt SAS koncernens miljödirektör, Niels Eirik Nertun.

Med vänlig hälsning



Mats Jansson