



**Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet**

Per e-post till:
i.remissvar@regeringskansliet.se
ivian.paulino.lorenzo@regeringskansliet.se

04.11.2021

REMISSVAR - Promemoria Klimatdeklarationer (I2021/02312)

Norwegian ser positivt på åtgärder som gör det möjligt för konsumenterna att få tillgång till relevant information om flygresors miljöpåverkan. Vi är förvånade över att förslaget endast gäller flygresor och inga konkurrerande transportslag. Det är därför svårt att se, hur de förslagna klimatdeklarationerna kan användas på ett meningsfullt och konkurrensneutralt sätt för att informera konsumenterna.

Luftfarten är en viktig internationell industri, och åtgärder för att minska utsläppsnivåerna måste genomföras på ett samordnat sätt mellan länderna för att de ska bli effektiva. För att uppnå dessa mål är det viktigt att undvika nationella initiativ innan internationella standarder fastställs. På grund av dessa viktiga frågor, stöder Norwegian förslaget till EASA:s program för så kallad "Green Label" för klimatdeklarationer, och andra initiativ från IATA och EU som för närvarande håller på att utarbetas. Vi kan inte heller se i promemorian hur en sådan deklaration skulle administreras och rapporteras utan att skapa komplexa och kostsamma administrativa processer.

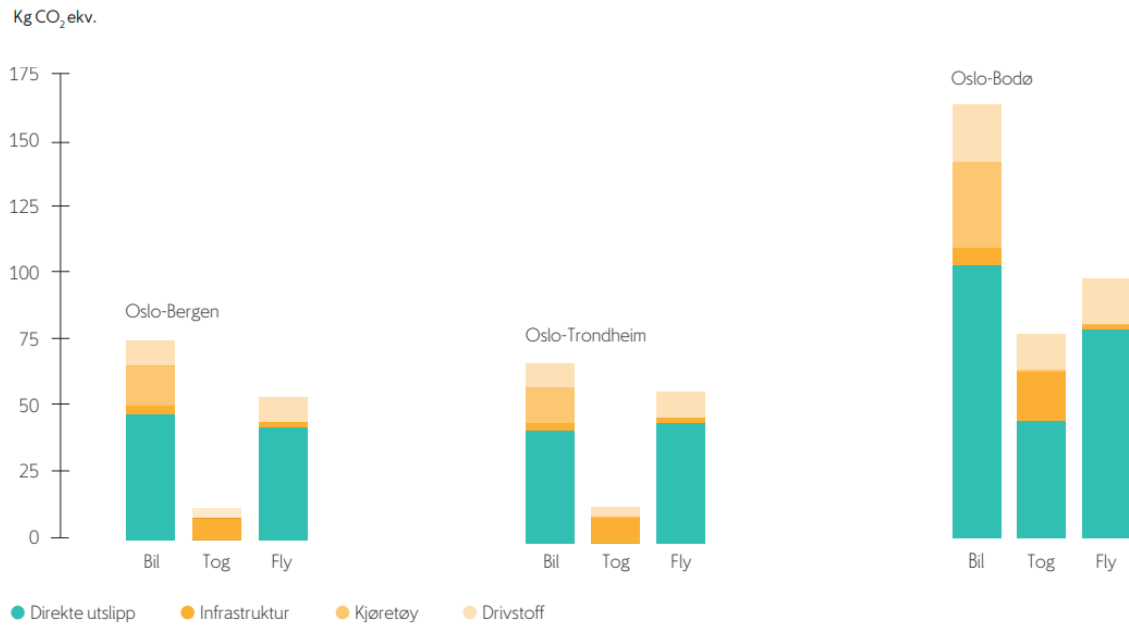
Livscykelutsläpp i klimatdeklarationer

Förutom konsumentaspekterna, är det viktigt att säkerställa en god kunskapsbas för politiska och privata investeringsbeslut genom att inkludera hela värdekedjan och använda livscykelutsläpp ("Life-Cycle Emissions") som grund för att jämföra olika teknikers klimatpåverkan.

På uppdrag av den norska flygbranschen genomförde Asplan Viak år 2020 en jämförande studie¹ av livscykelutsläpp med olika transportslag. Studien visar att om CO₂-utsläppen från förbränning, produktion och transport av fossilt flygbränsle kan minskas med 77 procent på sträckan Oslo-Bergen, kommer flyg- och tågresor att ha samma livscykelutsläpp.

Som jämförelse kan nämnas att utsläppen under hela livscykeln endast behöver minskas med 22 % på sträckan Oslo-Bodö för att flyget ska släppa ut lika många kg CO₂ som tågen. Dagens flygplansflotta kan alltså bli konkurrenskraftig med tåg när det gäller kg CO₂ över längre sträckor och med de störningsnivåer som är möjliga att flyga med idag.

¹ https://avinor.no/globalassets/_konsern/miljo-lokal/miljorapporter/avinor_baerekraftsrapport_2020.pdf



Figur 6: Klimafotavtrykk per person for reise med bil, tog og fly på de tre strekningene – fordelt på direkte og indirekte utslipp.

I mars 2021 gjennomførte Airbus sin første testflygning med 100 % hållbart flygbränsle, och i juli lovade Boeing att deras flygplan ska kunna använda 100 % hållbart flygbränsle senast 2030. Ett sådant tekniskt framsteg innebär att dagens konventionella flygplanstyper kan konkurrera med tåget i kg CO₂-utsläpp under hela livsrykelen, även på korta inrikesresor.

“Non-CO₂” effekter på utsläpp

I förslaget till klimatdeklarationer föreslås att en standardmultiplikator införs för utsläpp i höga atmosfäriska skikt. Norwegian håller med om att under givna väder- och temperaturförhållanden kan klimatpåverkan från utsläpp i höga luftlager vara större än utsläpp på marken. Utmaningen är att kunskapen om när, var och under vilka väder- och temperaturförhållanden utsläppen sker fortfarande är osäker.

Det är också tveksamt hur stor denna ytterligare klimatpåverkan är på kortare sträckor, särskilt inrikes, där flygplanet befinner sig på “cruising altitude” i endast några minuter. Att inkludera en standardmultiplikator för CO₂-utsläpp från bränsleförbrukning för hela flygningen, när huvuddelen av bränslet också används under start nära marken, verkar mycket orimligt.

Förslaget tar inte heller hänsyn till att ett flygbolag med ny teknik kan flyga utanför områden där klimatpåverkan på hög höjd är särskilt stor. Norwegian har ett nära samarbete med det svenska företaget Avtech, som tillhandahåller fyrdimensionella väderdata med en upplösning på 10 kilometer, jämfört med traditionella data där varje datapunkt ligger 140 kilometer från varandra.

Väderdata med hög upplösning ger piloter de verktyg de behöver för att planera sin rutt exakt och effektivt, samtidigt som de sparar bränsle och flygtid. Det är också

kostnadsbesparande. I takt med att kunskapen om när, var och under vilka väder- och temperaturförhållanden blir mer tillförlitlig kan vi integrera detta i etablerade system. På så sätt kan klimatpåverkan minskas.

Tills denna kunskap finns på plats bör myndigheterna i stället fokusera på att utveckla en objektiv och förutsägbar ram för att mäta, verifiera, redovisa och rapportera utsläpp utifrån livscykelutsläpp.

Slutligen vill vi påpeka att Norwegian som medlem i Transportföretaget bekräftar vårt stöd för Transportföretaget Flygs remissvar.²

Anders Fagernæs
VP Sustainability
Norwegian Air Shuttle ASA

² <https://www.transportforetagen.se/nyhetslista/2021/november/remissyttrande-klimatdeklarationer/>