

Regnskogfondets innspill angående ICAO GMBM scheme

1) Ambisjonsnivået for klimakutt i flysektoren må økes i tråd med målene i Paris-avtalen og karbonbudsjettet, og målene må jevnlig styrkes

I Paris-avtalen ble verdens land enige om at vi skal holde temperaturøkningen til godt under to grader og ned mot 1,5 grad. I tillegg ble landene enige om å oppnå en balanse mellom utslipp og opptak i løpet av århundret. I utkastet fra rådsresidenten er ikke målene fra Paris-avtalen nevnt. Karbonbudsjettet vi har til rådighet for å nå målene i Paris-avtalen tilsier at de fleste sektorer må nærmest kutte sine utslipp ned til null i løpet av de neste tiårene. Målene i flysektoren slik de er formulert nå er ikke i tråd med Paris-avtalen og må styrkes kraftig. Klimaavtalen i Paris legger opp til revidering og økning av klimamålet hvert femte år, og det er naturlig at ICAO legger opp til samme framdriftsplan.

2) ICAO kan kun akseptere bruk av kvoter som er godkjent under Paris-avtalens artikkel 6.

Regnskogfondet anbefaler primært at ICAO vedtar å innføre en avgift på internasjonal luftfart som både vil gi et insentiv til å kutte utslipp og som kan gi penger til klimatiltak som kan forvaltes av Green Climate Fund (GCF).

Dersom et kvotesystem skal utarbeides er det tre utfordringer: 1) Kvalitetskravene til kvotene blir ikke gode nok. 2) Kravene til kvotene er ikke bindende. 3) Manglende koherens mellom regelverket som utformes i klimaforhandlingene under Paris-avtalen (UNFCCC) og regelverket i ICAO.

Regnskogfondets anbefaling for å løse alle de tre utfordringene er at ICAO kun aksepterer bruk av kvoter som er godkjent under Paris-avtalens artikkel 6. Dette vil hindre dobbeltarbeid, og det vil samtidig kunne sikre at kjøp av klimakvoter følger verdenssamfunnets vedtatte standarder.

3) REDD+ bør ikke inngå i en global markedsmekanisme for flybransjen

Spørsmålet om man kan anse bevaring av skog som permanent opptak av CO₂, grunnet faren for reversering ved uventede og ukontrollerbare hendelser som skogbranner og ekstremvær, har utelukket slike tiltak fra kvotehandling under CDM. Selv om man kan se for seg ordninger for forsikring, diskontering eller liknende som er ment å ta høyde for reverseringsrisiko på prosjektnivå, er det i et større bilde umulig å fjerne risikoen for reversering av tiltak i landsektoren, blant annet fordi klimaendringene i seg selv truer med å destabilisere biotiske karbonlagre. Regnskogfondet mener derfor tiltak for å øke opptak av CO₂ i skog- og landsektoren, som REDD+, ikke bør inngå i en global markedsmekanisme for flybransjen. Dette var også ett av kravene i et fellesbrev signert av over 80 sivilsamfunnsorganisasjoner og oversendt ICAO.

4) FNs regelverk for REDD+ må være et absolutt minimum og bindende for GMBM

Dersom REDD+ skal være en del av et kvotesystem, noe Regnskogfondet ikke anbefaler, må FNs regelverk for REDD+, inkludert Cancun safeguards, være et absolutt minimum. Cancun safeguards slår fast at REDD+-prosjekter skal være i tråd med nasjonale strategier og planer for å motvirke lekkasje av utslipp. Å åpne opp for kjøp av prosjektbaserte REDD+-kvoter gjennom en ny global markedsmekanisme for flybransjen, står i fare for å undergrave prinsippene vedtatt under klimakonvensjonen. Regnskogfondet er bekymret for en slik utvikling mot enkeltstående skogbevaringsprosjekter. Finansiering av REDD+ bør være på nasjonalt nivå, i tråd med landets egne prioriteringer. Å åpne for storskala kvotehandling med prosjektbasert REDD+ risikerer å undergrave

landenes eget ansvar for å gjennomføre klimatiltak i sine INDCer under UNFCCC, ettersom det vil skape et press på å selge de billigste tiltakene ut av landet framfor å bruke dem til å oppfylle nasjonalt bestemte mål. I tillegg har landsektoren spesielle hensyn blant annet knyttet til urfolk som bor i skogen, og disse hensynene skal ivaretas av Cancun safeguards.

Andre innspill

- I artikkel 9 i rådsresidentens utkast er det foreslått en løsning der en fjerner insentivene fra hvert flyselskap til å redusere sine utslipp fordi byrdefordelingen er basert på et gjennomsnitt i bransjen. Dette bør endres slik at kvotesystemet gir et insentiv til hvert enkelt flyselskap for å kutte egne utslipp.
- Vurdere om Share of proceeds slik som en har for CDM-kvoter kan brukes i dette systemet også og om pengene kan gå til GCF.