

List of Signatures

Page 1/1



Remissvar Klimatdeklarationer RE2021036 I2021_02312.pdf

Name	Method	Signed at
JOHAN ANDERSSON	BANKID	2021-11-04 18:32 GMT+01
GÖRAN LINDELL	BANKID	2021-11-04 18:29 GMT+01



This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

External reference: 9E0F791B05BA485A9B4B1ED551B20FF7

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
Stefan Andersson
103 33 Stockholm

Er ref: I2021/02312

Vår ref RE2021036

Stockholm 04 oktober 2021

Promemoria Klimatdeklarationer

Drivkraft Sverige har fått ovanstående promemoria på remiss och har följande synpunkter.

Inom ramen för regeringsinitiativet Fossilfritt Sverige har Drivkraft Sverige med branschen tagit fram en färdplan för klimatneutral konkurrenskraft. [FFS Petroleum- och biodrivmedelsbranschen Webb V2.pdf \(drivkraftsverige.se\)](#). Drivkraft Sverige tycker att det är bra att resenärer kan göra välgrundade val mellan olika färsätt utifrån klimatmålen.



Omfattning av förslaget

Promemorian föreslår att en ny lag införs om klimatdeklarationer för resor och omfattar transportörer som säljer en resa eller erbjuder en resa till försäljning

Skyldighet att lämna en klimatdeklaration

4 § En transportör som säljer en resa eller erbjuder en resa till försäljning ska i omedelbar anslutning till försäljningen eller erbjudandet på ett tydligt sätt tillhandahålla köparen eller mottagaren av erbjudandet en klimatdeklaration för resan. Om transportören säljer en resa eller erbjuder en resa till försäljning genom en återförsäljare, ska transportören tillhandahålla återförsäljaren klimatdeklarationen. Återförsäljaren ska i sin tur på ett tydligt sätt tillhandahålla köparen eller mottagaren av erbjudandet denna klimatdeklaration.

En initial avgränsning görs till flyg genom föreslagen text i 3§ förordningen

Undantag från skyldighet att lämna en klimatdeklaration

3 § Skyldigheten enligt 4 § lagen (2022:000) om klimatdeklarationer för resor att lämna en klimatdeklaration omfattar inte resor som görs med

1. personbil, buss, tåg, spårvagn, tunnelbana eller fartyg, eller
2. luftfartyg vars maximala certifierade startmassa är mindre än 5 700 kilogram.

Vidare framgår av texten på sid 10 i promemorian

När det gäller resor med personbil, buss, tåg och fartyg ser situationen annorlunda ut. Hur klimatpåverkan från dessa färdmedel ska beräknas behöver utredas vidare. Ambitionen är dock att även resor som görs med buss, tåg eller fartyg så snart som möjligt ska omfattas av kravet på klimatdeklarationer.

Det finns till exempel ingen fysisk koppling mellan den liter som säljs via pumpen och den miljöinformation (Drivmedelslagen SFS 2011:319) som finns på samma pump. Miljöinformationen är baserad på vad aktören levererade föregående år och kommer därför att släpa efter vilket kan ge en felaktig bild med ökade krav under lagen 2017:1201 om reduktionsplikt. Reduktionsplikten tillåter dessutom handel med växthusgasreduktioner vilket inte ingår i miljöinformationen.

Drivkraft Sverige ställer sig frågande till att en lag föreslås där underlag och konsekvensutredningar saknas för trafikslag som ska omfattas av lagen. Drivkraft Sverige menar att lagen enbart ska omfatta flyg och att lagen får justeras av riksdagen om och när underlag och konsekvensanalyser finns för övriga transportslag.



Notifiering

Förslaget har beröring med en rad EU direktiv som redogörs för i promemorian bland annat tas bestämmelserna om att medlemsstater i förväg ska anmäla utkast till nationella föreskrifter och föreskrifter för it-tjänster innan de antas (4.1.5). Med tanke på att Sverige behövde notifiera miljöinformationen undrar Drivkraft Sveriges om inte även detta förslag behöver omfattas av kravet på notifiering vilket inte framgår av remissen.

Hållbarhetskriterier

Det framgår av promemorian att för resor med personbil, buss, tåg och fartyg behöver beräkningsmetoder för klimatpåverkan utredas vidare. Drivkraft Sverige förutsätter att en utgångspunkt i ett sådant arbete behöver vara hållbarhetskriterier som de definieras i Förnybartdirektivet (2018/2001/EU) och som implementerats i svensk lagstiftning om hållbarhetskriterier och anser inte att separata standards ska skapas för den nu föreslagna lagen. Är det inte möjligt att använda den befintliga omfattande rapporteringen enligt Drivmedelslagen, reduktionsplikten, EU ETS och miljöinformationen för att få fram data till detta utan att skapa något nytt som orsakar ytterligare administrativ börda. Oaktat valet av tillsynsmyndighet förutsätter Drivkraft Sverige att det finns en samverkan med Energimyndigheten som har ansvar för tillsyn och regelgivning av drivmedelslagen, miljöinformationen, hållbarhetskriterier, reduktionsplikten för drivmedel, flygbränsle samt även den officiella volym statistiken.

Förslag till förordning

Klimatdeklarationens innehåll

4 § Klimatdeklarationen ska innehålla uppgifter om klimatpåverkan som utgörs av
1. utsläpp av växthusgaser som uppstår i produktionskedjan för det drivmedel som används i det färdmedel som transportören använder för att utföra resan, och
2. i förekommande fall höghöjdseffekten.

Av förslaget framgår att *källa till hjul-utsläpp* bör vara systemgränsen (sid 54). Det är möjligt att Drivkraft Sverige missförstår förslaget men förordningens §4 ser ut att vara avgränsad till produktionskedjan dvs källa till tank?

Drivkraft Sverige tycker att det är bra med ett förslag som syftar till att resenärer kan göra välgrundade val mellan olika färd sätt utifrån klimatmålen men tycker inte att lagen ska inkludera mer än flyg innan underlag och konsekvensanalys finns för



övriga transportslag. Även med den bästa avsikt går det i nuläget inte att bedöma vilka konsekvenser förslaget får för övriga transportslag och om det är rimligt i förhållande till den insats det kommer att krävas av den enskilda aktören.

Johan G Andersson
VD

Göran Lindell
Utskottschef utskottet konkurrenskraft

