

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm
i.remissvar@regeringskansliet.se
andreas.kannesten@regeringskansliet.se

Växel: 08 624 74 00
Direkt: 08- 546 57 524
Fax: 08 85 13 29
Allmänt: info@wwf.se
ola.hansen@wwf.se

Ulriksdal 16 februari 2021

Världsnaturfonden WWFs remissvar angående Promemorian Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation

Dnr: I2020/03425

Sammanfattande punkter

Världsnaturfonden WWFs sammanfattande punkter på förslag och bedömningar i underlaget är att:

- en klimatomställning av transportsektorn bör vara i linje med 1,5-gradersmålet och ska vara hållbar (ta hänsyn till alla miljömässiga och sociala hållbarhetsaspekter).
- Sverige bör som en ledare i klimatomställningen ställa om på ett sätt och ta fram lösningar som andra länder kan ta efter. I transportsektorn har Sverige hittills framförallt fokuserat på biodrivmedel, vilka i huvudsak är importerade och där vissa råvaror bidrar till avskogning (Sverige använder som exempel en helt oproportionerlig stor andel av den globala tillgången på HVO), vilket inte fungerar om andra länder ska ta efter.
- biodrivmedel har en roll i klimatomställningen och reduktionsplikten är ett viktigt styrmedel för att nå klimatmålet för transportsektorn till 2030. Reduktionsplikten måste dock ta hänsyn till att biomassa är en begränsad resurs som efterfrågas i flera olika branscher i många länder och måste utformas så att den inte bidrar till avskogning, ett ohållbart brukande och förlust av biologisk mångfald.
- de föreslagna reduktionsnivåerna, i synnerhet för diesel, bör sänkas väsentligt under 2021-2030. En ny omfattande granskning av det sannolika och tillgängliga utbudet av verkligt hållbara biodrivmedel bör ligga till grund för ett nytt förslag av nivåer fram till 2030. Detta i syfte att bli säkerställa att efterfrågan på biodrivmedel med ”hög risk för att bidra till avskogning” fasas ut, att produktion av biodrivmedel baserad på biomassa från den svenska skogen utgår ifrån ett hållbart brukande och uttag som beaktar bevarandet av biologisk mångfald och ekosystemtjänster och att Sverige inte förlitar sig på en orimligt stor nettoimport. Detta bör sedan löpande följas upp i de kontrollstationer som kommer genomföras.
- vi stödjer förslaget att biodrivmedel med hög risk för indirekt ändrad markanvändning (framförallt palmolja och PFAD) inte ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten. Möjligheten att använda palmolja och PFAD bör dock stoppas helt oavsett eventuell framtida certifiering enligt EU-kommissionens delegerade förordning.

- en bred palett av kraftfulla styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle och energieffektiva fordon behöver införas omgående. Dels för att det ska gå att nå och helst överträffa klimatmålen för transportsektorn på ett hållbart sätt, dels för att minska trafikarbetet med transportslag som är utsläppsintensiva, energiintensiva och/eller ytineffektiva och dels för att minska den totala efterfrågan av flytande drivmedel och därmed biodrivmedel. Potentialen för ”åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle” att bidra till klimatmålen underskattas i promemorian.
- en bred palett av kraftfulla styrmedel och åtgärder för en hållbar elektrifiering av vägtransporterna behöver införas omgående. Dels för att det ska gå att nå och helst överträffa klimatmålen för transportsektorn på ett hållbart sätt och dels för att minska den totala efterfrågan av flytande drivmedel och därmed biodrivmedel. Potentialen för elektrifieringen att bidra till klimatmålen underskattas i promemorian.
- det är bra att reduktionsplikten gynnar biodrivmedel med låga växthusgasutsläpp i produktionskedjan, men ett bredare perspektiv behövs så att även indirekta markanvändningseffekter och effekter på biodiversitet inkluderas i bedömningen.
- vi stödjer förslaget att det bör vara möjligt att använda elektrobränslen för att uppfylla reduktionsplikten. Det bör möjliggöras redan nu, men bör bara gälla förnybara elektrobränslen, dvs de som producerats på förnybar energi och med förnybara råvaror.

Övergripande synpunkter på förslag och bedömningar i underlaget

WWFs utgångspunkter

Världsnaturfonden WWF arbetar för en hållbar klimatomställning i linje med 1,5-gradersmålet. Med hållbar menar vi en omställning som tar hänsyn till alla miljömässiga och sociala hållbarhetsaspekter. Det är därför viktigt att de åtgärder som föreslås idealt kan minska både klimatpåverkan och negativa effekter på den biologiska mångfalden samt bidra till andra miljömål. Klimatåtgärder som riskerar att avsevärt förstärka negativa effekter på den biologiska mångfalden, i Sverige och/eller andra delar av världen, ska inte genomföras. Klimatåtgärder i Sverige får inte heller väsentligt öka klimatutsläppen i andra delar av världen. En hållbar klimatomställning av det svenska transportsystemet bör också ha som fokus att vi har system och lösningar som kan spridas till och användas i en global kontext, och att vi inte låser in oss i metoder för klimatomställning som inte kommer att vara möjliga för andra länder att ta efter.

De av riksdagen beslutade svenska klimatmålen¹ som omfattar transportsektorn skulle behöva skärpas för att vara i linje med 1,5-gradersmålet. En sådan skärpning får dock enligt ovan inte innebära att biologisk mångfald och andra hållbarhetsmål äventyras. Därför måste åtgärder och styrmedel som leder till minskade trafikflöden samt effektivare och minskad användning av energi och naturresurser främjas. Den forskarrapport från IVL² som WWF

¹ Mål 2030: att växthusgasutsläppen från inrikes transporter exklusive flyg ska minska med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010, mål 2045 att Sverige når nettonollutsläpp av växthusgaser (förtydligat av regeringen innebär detta att växthusgasutsläppen från transportsektorn i princip kommer att behöva vara noll senast 2045).

² ”Transportstudien 2019 - Analys av åtgärder för en hållbar transportsektor”, IVL, C450 nov 2019, <https://www.ivl.se/download/18.34244ba71728fcb3f3fb02/1591706113596/C450.pdf>, WWF PR:

låt it beställa om hur målet till 2030 ska nås och hur det kan göras på ett mer hållbart sätt visar att personbilstrafiken kan och skulle behöva minska med en tredjedel för att målet ska nås på ett mer hållbart sätt.

En annan central utgångspunkt för WWF är att alla relevanta politikområden och all relevant lagstiftning behöver ses över och vid behov revideras så att de styr mot klimatmålen och är linje med det klimatpolitiska ramverket. Det finns fortfarande politikområden och lagstiftning som driver utvecklingen i motsatt riktning. De transportpolitiska målen måste därför anpassas så att hänsynsmålet, som efter regeringens förtydligande även inbegriper transportsektorns klimatmål, överordnas funktionsmålet.

Föreslagna reduktionsnivåer för bensin och diesel bör justeras ner och sättas utifrån en kartläggning av tillgången på hållbara biodrivmedel

Hållbara biodrivmedel har en roll i klimatomställningen. Reduktionsplikten är ett effektivt sätt att säkra inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel och den är ett viktigt styrmedel för att nå klimatmålet för transportsektorn till 2030. Reduktionsplikten måste dock utformas på ett sätt som inte driver på avskogning och som tar hänsyn till att hållbar biomassa är en begränsad resurs som efterfrågas i flera olika branscher i många länder. Om Sverige ska ställa om på ett sätt och ta fram lösningar som kan spridas till och användas i en global kontext, så går det inte heller att vi har en väldigt stor nettoimport av biodrivmedel och använder en oproportionerligt stor andel av världproduktionen av HVO.

Reduktionsnivåer bör därför inte sättas enligt Energimyndighetens förslag om en linjär ökning (där nivån ökar lika mycket varje år). Vi föreslår istället att nivåerna i reduktionsplikten sätts utifrån en omfattande kartläggning av tillgången på hållbar biomassa, en möjlig produktionsnivå av hållbara biodrivmedel baserad på dessa resurser och en succesivt minskad nettoimport. I kartläggningar bör även efterfrågan av biomassa i andra branscher och biodrivmedel för flyget beaktas. Det betyder att nivåerna i närtid sannolikt inte kan tillåtas öka betydligt från dagens nivå. Efterhand som andra åtgärder för att minska klimatutsläppen, som styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle och ökad elektrifiering, börjar få effekt och den totala drivmedelsförbrukningen börjar minska skulle nivåerna kunna ökas. Detta är aspekter som de regelbundna kontrollstationerna får följa upp och kontrollera.

Ett alternativt sätt att minska risken för att reduktionsplikten leder till en ohållbar efterfrågan på biodrivmedel, är att frikoppla inblandningen till en viss procentsats och istället sätta absoluta volymmål för biodrivmedel per år och på det sättet undvika att efterfrågan överstiger ett visst utbud av hållbara biodrivmedel. Detta upplägg har sannolikt en flera tekniska utmaningar, men skulle pedagogisk synliggöra att det rör sig om en begränsad resurs.

Reduktionsnivåerna bör justeras ytterligare vid de kommande kontrollstationerna

Vi delar synen att de reduktionsnivåer som Energimyndigheten föreslår för 2021–2030 underskattar effekterna av regeringens arbete med att minska utsläppen från transportsektorn genom andra åtgärder än reduktionsplikten. Studier som vi låtit finansiera

<https://www.wwf.se/pressmeddelande/ny-rapport-biltrafiken-maste-minska-med-30-procent-till-2030-3502449/>

visar att bidragen från andra åtgärder kan bli betydligt högre än vad både myndigheten och regeringen utgår ifrån. I de kommande och regelbundna kontrollstationerna (som genomförs vart tredje år) bör reduktionsnivåerna ses över och helst sänkas utifrån resultaten och potentialen genom andra åtgärder än reduktionsplikten.

I de kommande kontrollstationerna bör reduktionsnivåerna enligt ovan ses över utifrån en omfattande kartläggning av tillgången på hållbar biomassa, en möjlig produktionsnivå av hållbara biodrivmedel baserad på dessa resurser och en succesivt minskad nettoimport. Till detta hör att nivåerna ses över även utifrån ”påverkan på andra miljömål”, som exempelvis biologisk mångfald. ”Kostnadseffektivitet” och ”klimat effektivitet” i nuvarande regelverk räcker inte som parametrar för att utvärdera hur etappmålet 2030 och ”noll”-målet senast 2045 för inrikes transporter ska nås på ett hållbart sätt.

Enligt statistik från Energimyndigheten har HVO under de senaste åren stått för en helt dominerande del av de biodrivmedel som sålts i Sverige (ca 65 % under 2019). I promemorian uppskattas de föreslagna reduktionsnivåerna leda till mer än en fördubbling av HVO-användningen mellan 2019 och 2024, från ca 1 000 000 m³ (ca 10 TWh) 2019 till 2 160 000 m³ (ca 21,6 TWh) 2024. Viktigt att notera att över 95 %³ av den HVO som användes i Sverige 2019 importerades. Sverige använder enligt flera studier, bl a från Energimyndigheten, en oproportionerligt stor andel av produktionen i världen och EU av HVO. (35-50 % av produktionen i EU)⁴. Ser man på den HVO som klarar svenska vinterkrav blir andelen ännu högre. Även om världsproduktionen skulle kunna öka under kommande år är det oklart vilka råvaror som kommer användas. Efterfrågan väntas dessutom öka i andra EU-länder och även länder utanför EU, t ex USA, kan komma att efterfråga betydligt mer HVO. Sett till allt detta blir det högst orimligt och inte lämpligt att redan till 2024 dubbla Sveriges HVO-användning. En HVO som till betydande del består av palmolja och PFAD (36 % av HVO använd i Sverige 2019 hade PFAD som råvara, 8 % palmolja som råvara, dvs sammanlagt ca 45 % av HVO i Sverige 2019 kom från palmolja).

Bra att utesluta biodrivmedel från råvaror med hög risk för indirekt ändrad markanvändning (ILUC) i reduktionsplikten

WWF anser inte att palmolja och PFAD ska användas för energiändamål. Vi stöder därför förslaget att reduktionsplikten från 1 januari 2022 inte bör få uppfyllas med biodrivmedel från råvaror med hög risk för indirekt ändring av markanvändning (så kallade ILUC-effekter). Det är bra att Sverige väljer att utnyttja möjligheten i det omarbetade förnybarhetsdirektivet som möjliggör för medlemsländer att införa kompletterande hållbarhetsregler för att hantera indirekt avskogning från vissa biodrivmedel. Vi ser mycket positivt på att Sverige därmed begränsar användningen av dessa biodrivmedel vid en tidigare tidpunkt än direktivets krav på en succesiv utfasning från 2023 till utgången av 2030.

Med tanke på balansen i globalt utbud och efterfrågan för palmolja och PFAD och att efterfrågan fortsätter att växa kraftigt (se nedan) anser vi att varken palmolja eller PFAD på

³ Energimyndigheten, ”Drivmedel 2019 - Redovisning av rapporterade uppgifter enligt drivmedelslagen, hållbarhetslagen och reduktionsplikten”, ER 2020:26, <https://energimyndigheten.a-w2m.se/Home.mvc?ResourceId=179961>

⁴ WWF PR: <https://www.wwf.se/pressmeddelande/ny-rapport-biltrafiken-maste-minska-med-30-procent-till-2030-3502449/>

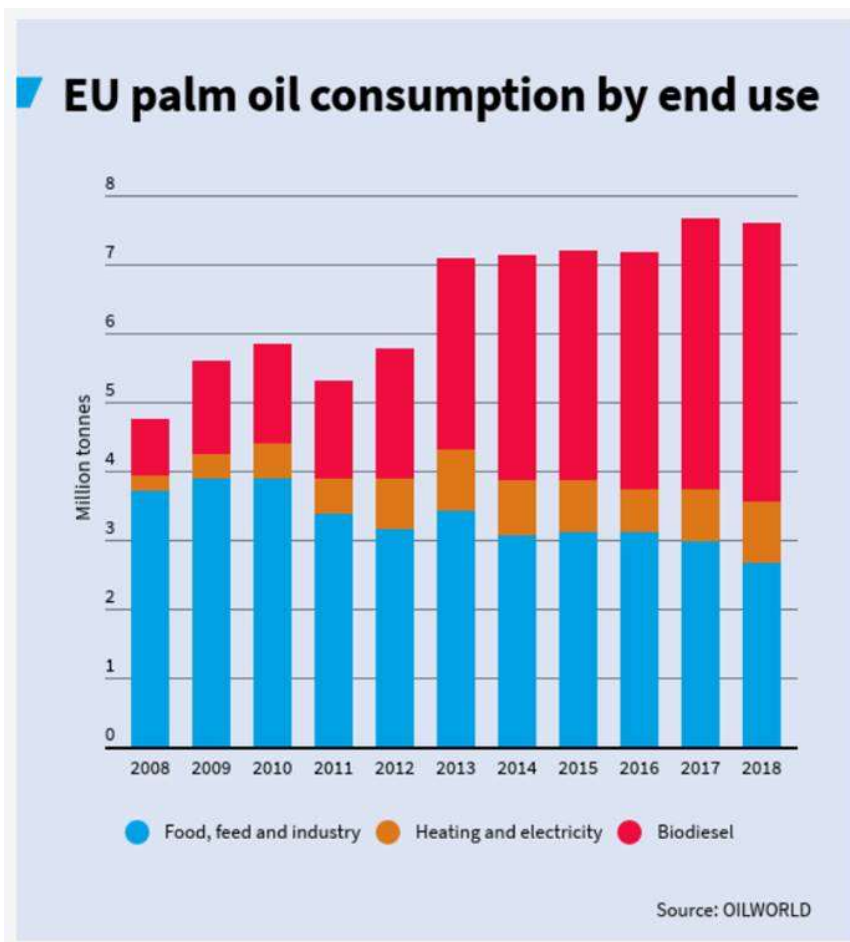
något sätt ska få användas för att uppfylla reduktionsplikten. Detta gäller även om vissa produktströmmar av palmolja eller PFAD lyckas bli certifierade för att ha låg risk för indirekt ändrad markanvändning enligt EU-kommissionens kriterier i den delegerade förordningen. Vi motsätter oss därför promemorians förslag i denna del.

Flera studier har visat att ökad användning av palmolja och PFAD driver på avskogning. När efterfrågan stiger på palmolja ökar efterfrågan på odlingsmark och eftersom efterfrågan på livsmedel och foder fortfarande måste tillgodoses leder detta till att naturområden, som skogar och våtmarker, omvandlas till jordbruksmark. Omvandlingen leder till ytterligare växthusgasutsläpp och negativa effekter för biologisk mångfald och andra miljömål. Enligt EU kommissionens senaste rapporter om avskogning och råvaror till biodrivmedel⁵, så har 45 % av globala palmoljeexpansionen lett till avskogning. I promemorian framgår att 68 procent av den utvidgning av produktionsområdet för palmolja som skett sedan 2008 har skett på mark med stora kollager (skogar och våtmarker). Det finns således en väldigt tydlig koppling mellan ökad efterfrågan på palmolja och avskogning.

För biprodukten PFAD, som bildas vid palmoljeproduktionen, finns en etablerad marknad och ett marknadspris som vanligtvis pendlar mellan 70-90 % av marknadspriset för palmolja. När de industrier som vanligtvis köper PFAD inte får tag i det kommer de köpa den näst billigaste oljeprodukten palmolja, vilket gör att även användningen av PFAD driver på en ökad efterfrågan på palmolja.

Importen av palmolja till EU ökar stadigt och det är den delen som går till biodrivmedel och annan energianvändning som ökar. Över hälften av den palmolja som importeras till EU går till produktion av biodrivmedel och ca 65 % av importen går till energiändamål. Detta samtidigt som volymen som går till livsmedel och andra konsumtionsprodukter ligger still eller till och med minskar. Det är således den växande importen av palmolja för biodrivmedel som driver på avskogningen och en ökad import kommer att driva på avskogningen ytterligare (se figur 1).

⁵ REPORT FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS on the status of production expansion of relevant food and feed crops worldwide, COM(2019) 142 final, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b160eb62-4580-11e9-a8ed-01aa75ed71a1.0008.02/DOC_1&format=PDF



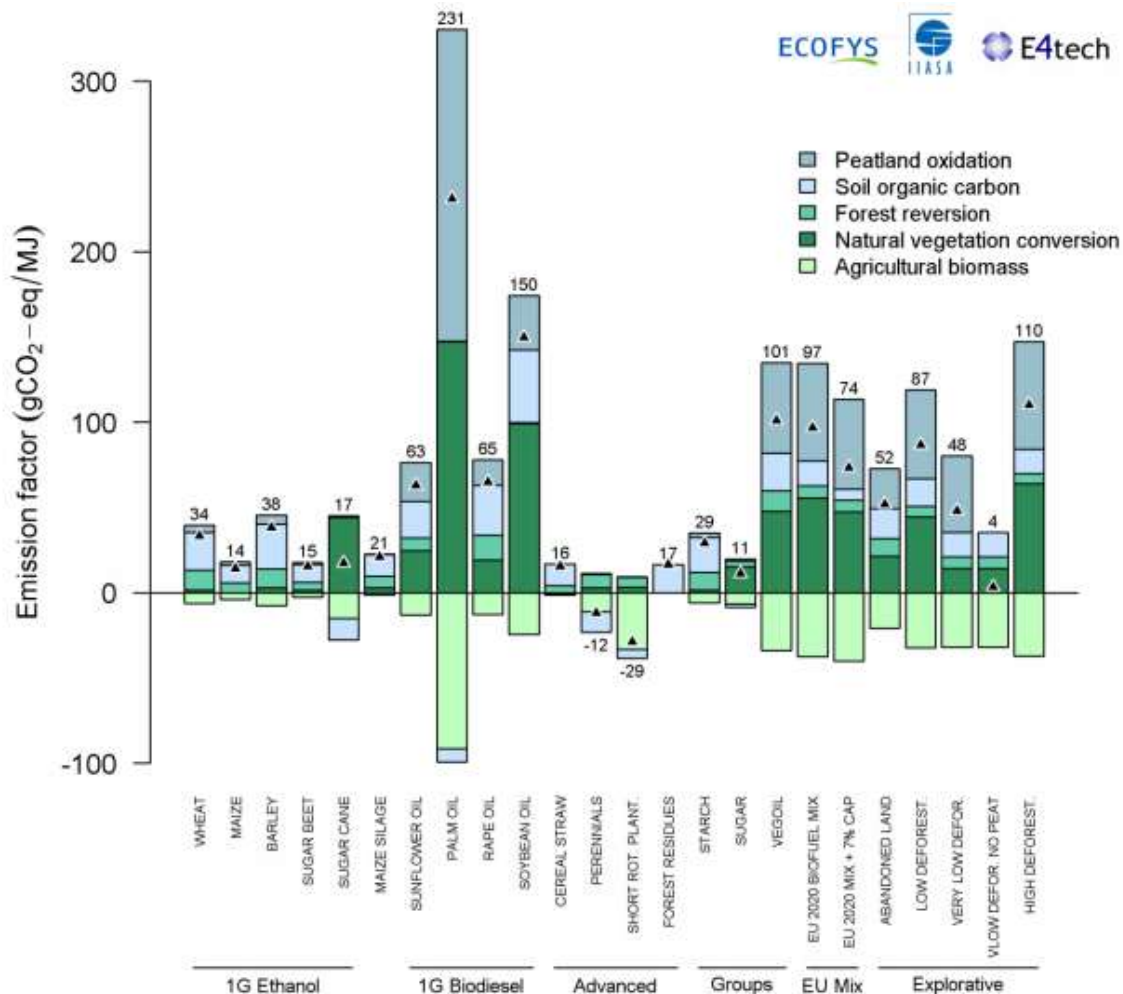
Figur 1: Transport & Environment⁶: Import till EU under 2018, 65 % av palmolja gick till energi (53 % till biodrivmedel och 12 % till el och värme) en ökning med 3 % sedan 2017.

Palmoljebaserade drivmedels-bidrag till indirekt ändrad markanvändning, t ex avskogning, kan leda till ökade utsläpp istället för utsläppsminskningar. Enligt ett stort analysprojekt på EU- nivå kan palmoljebaserade drivmedel leda till tredubbla utsläpp jämfört med fossila bränslen (se figur 2 nedan). Det är bra att reduktionsplikten genom en livscykelansats gynnar biodrivmedel med låga växthusgasutsläpp i produktionskedjan. I den metod för att beräkna livscykelutsläpp från biodrivmedel som finns det omarbetade förnybarhetsdirektivet ingår inte dock utsläpp från indirekt ändrad markanvändning. Detta gör att sådana utsläpp inte reflekteras i beräkningen av klimatnyttan när biodrivmedel används för att uppfylla reduktionsplikten. Sverige bör i samband med revidering av förnybarhetsdirektivet under 2021 och 2022 verka för att skärpa kraven i metoden så att dessa utsläpp tas med i beräkningen.

Sverige bör i samband med revidering av förnybarhetsdirektivet även verka för att hållbarhetskrakterierna för biodrivmedel skärps så att palmolja och PFAD fasas ut ännu snabbare än till 2030 och helst stoppas helt i alla EUs medlemsländer.

⁶ <https://www.transportenvironment.org/press/almost-two-thirds-palm-oil-consumed-eu-burned-energy-new-data>

Sojabönan är också en råvara med risk för indirekt markanvändning. Enligt Globiom-studien kan sojabaserade drivmedel leda till dubbla utsläpp jämfört med fossila bränslen. Även om det under 2019 endast användes en försumbar mängd biodrivmedel i Sverige som var producerade av soja, bör kommande kontrollstationer överväga hur användningen av biodrivmedel från soja ska kunna begränsas. Det gäller i synnerhet om det fortsatta globala efterfrågan fortsätter att öka och svenska biodrivmedelsföretag börjar efterfråga sojabaserade-biodrivmedel när möjligheten att använda palmolja och PFAD i kvotplikten begränsas. Sojabaserade drivmedel väntas i många fall vara det näst billigaste alternativet efter palmolja och PFAD.



Figur 2: Globiom-studiens sammanfattning om indirekt avskogningseffekt (inkl. ILUC)⁷

När begränsningar införs att använda palmoljebaserade drivmedel för att uppfylla reduktionsplikten är det viktigt att motsvarande begränsningar införs för de höginblandade biodrivmedel som ligger utanför reduktionsplikten. Palmolja och PFAD används som råvaror

⁷ "The land use change impact of biofuels consumed in the EU", Ecofys, IIASA and E4tech, commissioned and funded by the European Commission, 2015, https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Final%20Report_GLOBIOM_publication.pdf

i höginblandad HVO som är skattebefriat. De palmoljebaserade höginblandade biodrivmedlen bör inte längre få tillgång till dessa skatteförmåner.

Förnybara elektrobränslen, dvs elektrobränslen baserat på förnybara råvaror och förnybar energi, bör kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten

Så kallade elektrobränslen, dvs bränslen som produceras från koldioxid och vatten med elektricitet som främsta energikälla, bör redan idag kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten förutsatt att de är förnybara, dvs att produktionen baseras på förnybara råvaror och förnybar energi. Reglerna för reduktionsplikten bör därför ändras så förnybara elektrobränslen, men inte fossilfria elektrobränslen, kan användas för att uppfylla reduktionsplikten. Det kan i inledningsskedet när tekniken fortfarande är relativt ny finnas skäl att ytterligare gynna produktion av elektrobränslen och ett sådant främjande skulle kunna ske med en särskild (men begränsad) kvot för elektrobränslen. Det är dock viktigt att direktanvändning av förnybar el i fordon får prioritet över elektrobränslen i de transportslag där det är möjligt att använda batterier. Detta då direktanvändning av el är en mer energieffektiv användning av elen än att producera elektrobränslen för att driva fordonen.

Kraftfulla styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle och energieffektiva fordon behöver i större utsträckning bidra till att etappmålet för inrikes transporter nås

Vi delar synen i regeringens klimathandlingsplan att transporterens utsläpp ska minska, och det nationella etappmålet för inrikes transporter till 2030 nås, genom transporteffektivitet, elektrifiering, hållbara förnybara drivmedel samt energieffektiva fordon. Reduktionsplikten ska tillsammans med övriga åtgärder i den planen bidra till etappmålet, men vi anser biodrivmedlen i regeringens planer beräknas stå för en alltför stor del i minskningen av klimatutsläppen till 2030. Bl a beaktat av att hållbara råvaror till biodrivmedel är en begränsad resurs och några råvaror riskerar att påskynda avskogningen i andra länder. Övriga åtgärder behöver därför bidra större minskningar.

Vi vill därför att en bred palett av kraftfulla styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle och energieffektiva fordon införs omgående. Dels för att det ska gå att nå och helst överträffa klimatmålen för transportsektorn på ett hållbart sätt, dels för att minska trafikarbetet med transportslag som är utsläppsintensiva, energiintensiva och/eller yt-ineffektiva och dels för att minska den totala efterfrågan av flytande drivmedel och därmed biodrivmedel. Potentialen för ”åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle” att bidra till klimatmålen underskattas i promemorian. Det finns flera studier som visar att denna potential är betydande.⁸

Kraftfulla styrmedel och åtgärder för en snabbare elektrifiering behöver i större utsträckning bidra till att etappmålet för inrikes transporter nås

Enligt resonemang ovan behöver andra åtgärder än reduktionsplikten i större utsträckning bidra till att minska transporterens utsläpp och till att etappmålet till 2030 nås. Hit hör även elektrifiering.

Vi delar synen i promemorian att vägtransporterna (på sikt) i huvudsak bör elektrifieras och att det därigenom frigörs biodrivmedel för användning inom flyg och sjöfart. Det är bra att

⁸ Översyn av Trafikverkets klimatscenarier, TRV/ÅF, RAPPORT, januari 2018 (uppdaterad mars 2018) http://www.infraplan.se/pdf/2018_TRV_Översyn_av_klimatscenarier_180130.pdf

promemorian är tydlig med att även dessa trafikslag bör elektrifieras på sikt i den utsträckning som är möjlig.

Vi vill att en bred palett av kraftfulla styrmedel och åtgärder för en hållbar elektrifiering av vägtransporterna införs omgående. Dels för att det ska gå att nå och helst överträffa klimatmålen för transportsektorn på ett hållbart sätt och dels för att minska den totala efterfrågan av flytande drivmedel och därmed biodrivmedel. Potentialen för elektrifieringen att bidra till klimatmålen underskattas i promemorian.

Vår bedömning är att det grundscenario som Energimyndighetens förslag på reduktionsnivåer baseras på kraftigt underskattar hur snabbt elektrifieringen av vägtransportsektorn kommer att gå. Vi anser att det scenario med högre elektrifieringstakt för personbilarna som tagits fram av branschorganisationen Power Circle bör användas. Även viss elektrifiering av arbetsmaskiner bör antagas. Detta skulle innebära att reduktionsnivåerna som bedöms nödvändiga för att nå etappmålet till 2030 skulle sänkas.

Produktion av hållbara biodrivmedel i Sverige

Förutsatt ett hållbart skogsbruk kan nås i en nära framtid med ett hållbart uttag som beaktar bevarandet av biologisk mångfald och ekosystemtjänster, så kan det finnas vissa skäl att gynna produktion av biodrivmedel från restprodukter från svensk skogsindustri och pappers- och massaindustri, däribland lignin och sågspån. Den totala efterfrågan av biomassa i bioekonomin och var dessa råvaror gör störst klimat- och miljönytta i samhället måste dock beaktas i ett sådant eventuellt främjande. Det är viktigt att reduktionsplikten för vägtransporter och flyg inte samtidigt skruvas upp så de driver på ett ohållbart uttag ur skogen eller avskogning i andra länder.⁹

Det är viktigt att nästa skogliga konsekvensanalys (SKA 2022) inbegriper hållbarhetsramar utifrån uttag och hur detta kan påverkas av biomassa till industrin, där biodrivmedel bara är en tänkbar produkt. För oss är det centralt att produktion av biodrivmedel baserad på biomassa från den svenska skogen utgår ifrån ett hållbart uttag som beaktar bevarandet av biologisk mångfald och ekosystemtjänster, skogens resiliens mot klimatförändringar samt skogsägarnas vilja och möjlighet att bidra till politiskt satta målsättningar.

För Världsnaturfonden WWF

Peter Westman
Biträdande Generalsekreterare

Ola Hansén
Senior rådgivare Hållbar energi & klimat

⁹ Världsnaturfonden WWFs remissvar på betänkandet "Biojet för flyget" (SOU 2019:11)
<https://www.regeringen.se/remisser/2019/06/remiss-av-sou-2019-11-biojet-for-flyget/>

