

Yttrande angående Remiss-Promemoria Klimatdeklarationer

Sammanfattning

- Energimyndigheten tillstyrker förslaget att införa klimatdeklarationer för flygresor.
- Energimyndigheten anser att det krävs ytterligare analys innan det slås fast att klimatdeklarationer bör införas även för fartyg, buss och tåg.
- Energimyndigheten anser att den fortsatta utformningen av klimatdeklarationer behöver föregås av en djupare analys av i vilka situationer och i vilken form som upplysningar om en resas klimatpåverkan har bäst förutsättningar att göra nytta för klimatet.

Energimyndighetens ställningstagande

Klimatdeklarationer på flygresor kan vara ett intressant komplement till befintliga styrmedel. Det handlar då inte bara om att tillhandahålla information som individen annars inte har tillgång till utan också om att sättet på vilket informationen presenteras och ramar in kan påverka individens beteende. Men utformningen av och innehållet i denna information – inte minst vad den aktuella resans klimatpåverkan jämförs mot – behöver baseras på en analys av i vilka situationer och i vilken form som upplysningar om en resas klimatpåverkan har bäst förutsättningar att göra nytta för klimatet. Detta beror på ett antal faktorer, såsom:

- Hur stor klimatpåverkan har resan i fråga? Att påverka långväga resor med flyg och färja ger större klimatvinst än att påverka buss- och tågresor.
- Hur mycket information har den presumtive resenären redan? Utifrån beteendevetenskapliga insikter kan visserligen även synliggörande av information som en person redan har (som att tåg ger mindre klimatpåverkan än flyg) påverka beteendet genom att dels rikta personens begränsade uppmärksamhet mot klimataspekten av den tilltänkta resan, dels signalera en samhällelig norm om att tänka på

klimatet när man reser. Om klimatdeklarationen dessutom ger resenären ny kunskap, såsom att det är stora skillnader i klimatpåverkan beroende på resans längd även inom respektive färdmedel eller att snabbfärjor kan ha jämförbar klimatpåverkan med motsvarande flygresor, kan däremot effekten väntas bli större.

- Vilka andra styrmedel finns? Här utmärker sig flyg och sjöfart då det pga deras internationella karaktär varit svårare att få till en effektiv prissättning av klimatpåverkan jämfört med t ex vägtrafiken. Däremot finns det för flyget numera en reduktionsplikt som styr inblandning av biodrivmedel, vilket innebär att insatser för att få resenären att välja flygbolag som blandar in biodrivmedel först blir intressant om detta tryck blir så stort att reduktionsplikten överträffas.
- Vilka alternativ har den presumtiva resenären? Kan resenären välja vart hen vill åka, hur hen ska ta sig dit och/eller om resan alls ska bli av? Detta kommer att se olika ut för olika typer av resor och gör det svårt att hitta referensvärden som alltid är relevanta. Utöver värden som t ex en genomsnittlig världsmedborgares årliga klimatpåverkan från resor, som inte pekar mot något särskilt alternativ utan mest sätter resans klimatpåverkan i ett sammanhang, kan det i olika situationer vara mest relevant att jämföra med t ex en kortare resa med samma färdmedel, motsvarande resa med ett mer klimatsmart färdmedel eller motsvarande resa med den mest klimatsmarta operatören inom det valda färdmedlet.

Denna analys saknas i promemorian och den behöver därför göras innan utformningen av klimatdeklarationerna preciseras i föreskrifter.

Energimyndigheten menar också att en sådan analys – gärna kombinerad med vunna erfarenheter från klimatdeklarationer för flyg – behövs innan regeringen slår fast att systemet med klimatdeklarationer ska utvidgas till fartyg, buss och tåg.

Som framgår av promemorian omfattas luftfart och sjöfart redan av harmoniserade regelverk som kräver övervakning av utsläpp, men något motsvarande finns inte för buss och tåg. Kostnaden för klimatdeklarationer för buss och tåg skulle alltså bli högre, samtidigt som nyttan i linje med ovanstående resonemang snarare kan väntas bli lägre. Om en klimatdeklaration för mindre klimatbelastande färdmedel främst syftar till att utgöra referenspunkt för mer klimatbelastande färdmedel torde det vara enklare att de senare utöver annan relevant information jämförs med schablonvärden för t ex en tågresa av motsvarande längd, snarare än att varje enskild (långväga) tåg- och bussresa ska deklarera sin klimatpåverkan. Däremot kan det ifrågasättas om förslaget att undanta luftfartyg under 5 700 kg är rimligt, då sådana resor i allmänhet torde ha en hög klimatpåverkan per passagerarkilometer och därmed kunna påverkas genom ett synliggörande av denna klimatpåverkan.

Datum
2021-10-27

Ytterligare en aspekt som tarvar ytterligare analys är frågan om efterlevnad. I promemorian anges att vitesförelägganden bör användas restriktivt, men erfarenheter från statistikinsamling från utländska bolag tyder på att det kan vara svårt att få bolagen att fullgöra sin skyldighet utan kännbara sanktioner. Eventuellt kan rentav även ytterligare sanktionsmöjligheter utöver viten behöva övervägas.

Beslut i detta ärende har fattats av stf generaldirektören Rémy Kolessar. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningschefen Gustav Ebenå, enhetschefen Paula Hallonsten och chefsjuristen Rikard Janson. Föredragande har varit handläggaren Helena Leander.

Rémy Kolessar

Helena Leander

Detta beslut är elektroniskt signerat i Energimyndighetens ärendehanteringssystem och saknar därför underskrift