

2022-09-19

Miljödepartementet  
Klimatenheten  
Departementsråd Katja Awiti

## **Remiss av Miljömålsberedningens delbetänkande Sveriges globala klimatavtryck, Dnr: M2022/00841.**

Drivkraft Sverige har fått rubricerade delbetänkande på remiss och lämnar följande synpunkter.

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för drivmedelsbranschen. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns drivmedel för hållbara resor och transporter hela landet. Drivkraft Sverige står bakom de svenska klimatmålen och målet att Sverige ska bli klimatneutralt senast 2045.

### **Sammanfattning**

- Drivkraft Sverige välkomnar att ett mål för konsumtionsbaserade utsläpp införs i klimatmålet om nettonoll utsläpp till 2045 innehåller också inkluderar de fördelar som svensk export av varor med lägre koldioxidavtryck bidrar till minskningen av de globala utsläppen
- Drivkraft Sverige avstyrker förslaget om att koldioxidutsläpp från inrikes flyg inkluderas i etappmålet för inrikes transporter till 2030.
- Drivkraft Sverige avstyrker också förslagen om att det som tankas till internationellt flyg samt också 50% av utsläppen från sjöfarten som bunkras i Sverige skall inkluderas i Sveriges territoriella klimatmål om att nå nettonollutsläpp inom svenskt territorium senast 2045.

### **Konsumtionsbaserade utsläpp och export**

Drivkraft Sverige välkomnar att ett mål för konsumtionsbaserade utsläpp införs i klimatmålet om nettonoll utsläpp till 2045 och inkluderar även de fördelar som svensk export av varor med lägre koldioxidavtryck bidrar till minskningen av de globala utsläppen. Det kommer dock att bli en komplex uppgift att utarbeta ett system som kan beskriva de konsumtionsbaserade utsläppen samt också exporten samt att de behöver vara internationellt accepterade.

Det finns idag ett förslag till att införa ett system för skydd av import av produkter i sektorer som ingår i handel med utsläppsrätter och som är utsatt för s.k. koldioxidläckage. Förslaget innebär att man inför en slags koldioxidskatt för

importerade produkter om inte har motsvarande kostnader för koldioxidutsläpp som finns inom EU. Till en början kommer detta system, CBAM, Carbon Border Adjustment Mechanism, endast omfatta vissa sektorer. På detta sätt skall man minska och till slut upphöra med fri tilldelning till sektorer utsatta för koldioxidläckage. Svagheten i det systemet är att man inte skyddar exporten genom några mekanismer i det systemet. Produktion inom EU som exporteras kommer även fortsatt ha en sämre konkurrenssituation än produktion utanför EU utan samma kostnader för koldioxidutsläppen för sin produktion.

## **Flyg**

Drivkraft Sverige avstyrker förslaget om att koldioxidutsläpp från inrikes flyg inkluderas i etappmålet för inrikes transporter till 2030. När målet fastställdes undantogs inrikesflyget från 70% målet för transporter och skälet till det angavs att flyget redan ingår i handel med utsläppsrätter.

För flyget finns det flera styrmedel som syftar till att reglera klimatutsläppen från flyget nationellt, EU och internationellt.

I Sverige finns en nationell reduktionsplikt för att minska koldioxidutsläppen för allt flygbränsle som säljs i Sverige genom ett krav på inblandning av hållbara biodrivmedel. Det svenska reduktionspliktsystemet infördes 1 juli 2021. Den 14 juli 2021 presenterade EU ett förslag till ett volymbaserat kvotpliktsystem genom ett förslag till en förordning, ReFuelAviation. Det var ur förslaget svårt att utläsa om man får ha kvar det nationella reduktionspliktsystemet och det är fortsatt oklart om vad som nu gäller i det senaste förslaget. Det föreslås också att en viss skatt skall införas för flygbränslen i det förslag som nu föreligger för Energiskattedirektivet. Utöver det ingår flyget fortsatt även i handel med utsläppsrätter och även det direktivet förslogs en uppdatering i juli 2021. Andra system som också finns för att minska utsläppen från flyget är CORSIA.

Drivkraft Sverige anser att man bör undvika allt för många styrmedel för att försöka åstadkomma kostnadseffektiva utsläppsminskningar då det med staplade styrmedel är svårt att analysera konsekvenserna. Att ha multipla styrmedel kommer att leda till högre kostnader för flyg och det måste framgå i en samlad konsekvensutredning vad den samlade effekten av alla dessa styrmedel blir.

Förslaget till ett EU gemensamt volymbaserat kvotpliktsystem innebär att efterfrågan på hållbara biobaserade flygbränslen (SAF, Sustainable Aviation Fuel) kommer att öka.

Att föra in inrikesflyget i det 70% minskning av utsläppen för transportsektorn till 2030 jämfört med 2010 kan innebära att 70% målet i transportsektorn kan komma att behöva nås genom att öka kraven för reduktionsplikten för flytande drivmedel såsom bensin och diesel och/eller ökad elektrifiering.

Innan man inför utökade mål för transportsektorn måste det genomföras konsekvensanalyser genom kontrollstationer. Energimyndigheten redovisade den 15 september 2022 resultatet av Kontrollstation 2022 för reduktionsplikten för bensin och diesel. Den 15 december 2022 kommer Energimyndigheten att redovisa resultatet för Kontrollstationen för flygets reduktionsplikt.

## **Sjöfart och internationellt flyg**

Drivkraft Sverige avstyrker också förslagen om att det som tankas till internationellt flyg samt också 50% av utsläppen från sjöfarten som bunkras i Sverige skall

inkluderas i Sveriges territoriella klimatmål om att nå nettonollutsläpp inom svenskt territorium senast 2045. Det finns många internationella överenskommelser både inom och utom EU som ställer krav inom dessa områden och därmed bedömer Drivkraft Sverige att Sveriges möjligheter att påverka dessa mål begränsade.

I förslagen inom "Fit for 55" föreslås sjöfarten att ingå i EU ETS och också i FuelEU Maritime som är ett förslag till ett EU baserad reduktionsplikt för marina bränslen.

Drivkraft Sverige anser också att det finns möjligheter att nå målen genom att tankningen av både flygbränsle för internationell flygtrafik och marina bränslen flyttar till andra länder. Det innebär då att dessa nationella mål går att uppnå men utan en reell påverkan på de globala utsläppen.

---

Ebba Tamm  
Produkt- & Miljöexpert