

Kopia till

ivian.paulino.lorenzo@regeringskansliet.se

i.remissvar@regeringskansliet.se

## Promemoria Klimatdeklarationer

### Sammanfattning

Transportstyrelsen har inga invändningar mot förslaget i sak men föreslår nedanstående justeringar och förtydliganden.

### Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen har inget att invända mot att Naturvårdsverket får tillsynsansvaret för lag och förordning.

Vi håller med om att klimatpåverkan från personbil, buss, tåg och fartyg behöver utredas vidare. Att använda samma systemgränser och beräkningsmetoder för de olika trafikslagen är av stor vikt för att jämförelsen mellan trafikslagen ska bli relevant.

Att arbeta för harmoniserade europeiska klimatdeklarationer för alla trafikslag ser vi som mer relevant än att ta fram nationella initiativ. Med olika nationella beräkningsmetoder riskerar informationen att bli både förvirrande och missvisande för konsumenterna. EU-kommissionen har enligt strategin för hållbar och smart mobilitet, planer på att inrätta en europeisk ram för harmoniserad mätning av utsläppen av växthusgaser från transport och logistik, baserat på globala normer. Dessa mätningar skulle kunna användas för att ge företag och slutanvändare en uppskattning av koldioxidavtrycket.

Transportstyrelsen saknar ett resonemang kring hur de verkliga miljöeffekterna blir för de flygresor som sker inom EU ETS. Minskat flygande minskar inte antalet utsläppsrätter utan dessa omfördelas endast inom systemet. Däremot minskar utsläppen på hög höjd genom minskat flygande både inom och utom EU ETS men effekterna på klimatet kan inte kvantifieras eftersom det inte finns något linjärt samband mellan en enskild resa och storleken på höghöjdseffekterna.

## Förslag till lag om klimatdeklarationer för resor

### 2§

Formuleringen av denna paragraf är inte tillräckligt tydlig. Det kan med fördel skrivas ut att kravet gäller både inrikes och utrikes resor. Om kravet endast gäller resor som påbörjas i Sverige, inklusive tur- och returreSOR, behöver det inte skrivas ut att resan också ska avslutas i Sverige. Däremot behöver det tydliggöras att klimatdeklaration ska lämnas för hela resan, inklusive byten av fordon/farkost (t.ex. mellanlandning med flyg) och/eller trafikslag.

### 5§

Punkt 3 behöver förtydligas. Det är inte tydligt huruvida referensvärdena endast avser flygresor av olika slag, eller om de också täcker in andra trafikslag. Skrivningen i promemorians avsnitt 4.5.1, *Syftet med de föreslagna bestämmelserna är att en resenär ska kunna göra ett val mellan olika resor med utgångspunkt i en resas klimatpåverkan*, antyder att avsikten är att jämförelse ska kunna göras med andra trafikslag vilket vi tillstyrker.

## Förslag till förordning om klimatdeklarationer för resor

### 1§

I regel utgör ingressen med bemyndigandet en separat mening skild från författningstexten. Vi rekommenderar att första paragrafen istället innehåller förordningens tillämpningsområde och att det föregås av en rubrik med titeln "Tillämpningsområde".

### 4§

I punkt 1 nämns endast de utsläpp som uppstår i produktionskedjan, och inte de utsläpp som uppstår vid förbränning av drivmedlet.

Transportstyrelsen vill att formuleringen av paragrafens andra punkt ändras till nedanstående:

*2. en beskrivning av hur flygets höghöjdseffekter påverkar klimatet inklusive de osäkerheter som är förknippade med kvantifiering av dessa för en enskild flygning.*

Vi anser att den stora osäkerheten med att kvantifiera höghöjdseffekten för varje enskild flygning medför att höghöjdseffekten endast ska beskrivas övergripande i klimatdeklarationen och inte beräknas med en schablon/multiplikator. Om resenären ska kunna göra ett informerat val, behöver det exempelvis framgå att det för kortare flygresor sällan eller aldrig uppstår höghöjdseffekter. Det är av vikt att informationen som delges resenären är korrekt, för att inte riskera att minska förtroendet för myndigheterna.

## 7§

Att fördela drivmedlets totala utsläpp på det verkliga antalet passagerare kommer inte vara möjligt eftersom transportören inte i förväg kan veta hur många passagerare som kommer att finnas på en enskild flygning. Vi föreslår att paragrafen förtydligas så att det framgår att det handlar om ett beräknat passagerarantal.

## Sakfel i promemorian

Vi har identifierat några sakfel i promemorian, som bör rättas till om texterna ska användas i den kommande propositionen.

Sid 18: Den operativa licensen (OL) och det s.k. driftillståndet (Air Operator Certificate, AOC) är inte samma handling. Den förstnämnda rör ekonomiska krav som ställs på flygbolag, den andra är ett flygoperativt tillstånd för kommersiella flygtransporter.

Sid 27: nytt förslag på skrivning: ”IMO:s miljöskyddskommitté beslutade 2016 **om ändringar i bilaga VI** till MARPOL-konventionen.”

Sid 27: nytt förslag på skrivning: ”De fartygstyper som har passagerare ombord är antingen rena passagerarfartyg **inklusive kryssningsfartyg** eller så kallade ro-pax-fartyg som kan ta ombord både passagerare och annan last.”

Sid 28: Texten om EU:s Gröna giv bör uppdateras med de nya regelverk som föreslogs av EU-kommissionen 14 juli 2021, däribland införlivande av sjöfarten i EU ETS samt bränslestandarderna Fuel EU Maritime.

Sid 32: Regel 22 A har nu blivit regel 27 efter revideringen av MARPOL annex VI i juni 2021.

---

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Gunnar Ljungberg, enhetschef Simon Posluk, sektionschef Karin Fransson, och sakkunnig miljö Jenny Ryman, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör