



Er ref/dnr: KN2024/01751

Vårt dnr: 2024/0041

Klimat- och
näringslivsdepartementet
103 33 Stockholm

Stockholm 8 november 2024

Yttrande över promemorian Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt

Sammanfattning

- Naturskyddsföreningen delar i stort analysen om hållbarhetskriterier
- Vi menar dock att formuleringen "strukturer för biologisk mångfald" behöver ändras för att bättre stämma med övriga språkversioner
- Naturskyddsföreningen är positiv till att reduktionsplikten höjs men att höjningen är otillräcklig och vi saknar en målbana för ökande reduktionsplikt
- Vi vill se ett kraftfullt paket av åtgärder utöver reduktionsplikten som minskar vägtrafiken och effektiviserar transportsystemen på ett rättvist sätt

Naturskyddsföreningens synpunkter

Hållbarhetskriterier för förnybara bränslen och återvunna kolbränslen

Naturskyddsföreningen delar i stort de slutsatser som görs angående nya hållbarhetskriterier. Det är viktigt att Sverige gör åtgärder i enlighet med de krav som krävs av RED III (Förnybartdirektivet) för att fortsätta klassas som A-land. Det gäller i synnerhet de nya markkriteriernas formuleringar om skydd av mark med hög biologisk mångfald. Avverkning av svenska skogar behöver i högre grad ta hänsyn till biologisk mångfald och de mest värdefulla miljöerna, såsom ur- och naturskogar, bör ges långsiktigt och strikt skydd.

Föreningen menar att formuleringen "strukturer för biologisk mångfald" i 2 kap. 12 § punkten 5 c i förslag till lag om ändring i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen kan vara för snäv. Föreningen är medveten om att den svenska versionen av artikel 6(a)(iv) RED III skiljer sig från övriga språkversioner. Därför bör ett annat ord än "strukturer" användas, då det innebär en insnävning av artikeln som inte aktualiseras i andra språkversioner.

Kriteriet uttrycks i RED III som följer: "skörden är i överensstämmelse med krav på användning av avverkningssystem som minimerar negativ påverkan på markens beskaffenhet, inbegripet markpackning, och på biologisk mångfald och livsmiljöer."

Det av regeringen föreslagna kriteriet är: "krav på avverkningssystem som minimerar negativ påverkan på markens beskaffenhet, på strukturer för biologisk mångfald och på livsmiljöer". Av författningskommentaren framgår att strukturer för biologisk mångfald "är gamla eller grova träd, trädssamlingar samt död ved i form av liggande eller stående träd", sidan 67. I den engelska versionen används ordet "features", i den franska "caractéristiques", i den tyska "Merkmale", i den italienska "caratteristiche", i den spanska "características", i den danska "elementer", i den nederländska "kenmerken", i den portugisiska "características". Orden ger snarare stöd för att det svenska genomförandet ska formuleras på ett bredare sätt, så att andra faktorer eller egenskaper fångas in. Ett exempel på andra faktorer som kan behöva fångas in är fuktighet.

Artikel 29(6)(a)(iv) RED III kräver, för att en stat ska vara ett A-land, att det finns nationell lagstiftning samt övervaknings- och kontrollsystem som **säkerställer** att det vid skörden tas hänsyn till att markens beskaffenhet och biologisk mångfald ska bevaras i enlighet med principerna för hållbart skogsbruk. Föreningen läser artikeln så att det i nämnda punkten sedan framgår vilken negativ påverkan som ska undvikas med hänsyn till **principerna för hållbart skogsbruk**. Föreningen menar att uttrycket är viktigt för tolkningen av artikel 29(6)(a)(iv) och därmed för dess genomförande i svensk rätt. I promemorian nämns inte uttrycket "principerna för hållbart skogsbruk" alls. Att uttrycket framgår av RED III måste tas upp och dess innebörd diskuteras i promemorians text.

En ny reduktionsplikt

Att höja reduktionsplikten är en åtgärd med potential att minska Sveriges territoriella utsläpp och bidra till att klara de lagstadgade kraven från EU om utsläppsminskningar till 2030. Den aviserade ökningen från sex till tio procent är dock inte ett adekvat svar på de stora utmaningar som Sverige och världen står inför med klimatförändringarna. Det är dessutom tveksamt om den är en tillräcklig åtgärd för att klara EU:s krav, än mindre Sveriges av Riksdagen beslutade mål för transportsektorn till 2030.

Flera saker bidrar till att minska den redan blygsamma effekten av en höjning om fyra procentenheter av reduktionsplikten. För det första, att den ska "kompenseras" av en sänkning av skatten på bensin och diesel så att det inte blir någon kostnadsstyrning. För det andra, att reduktionsplikten ska kunna uppfyllas genom leverans av fossilfri el är logiskt utifrån Förnybartdirektivet men minskar effekten av reduktionsplikten i o m att plikten skulle uppfyllas till viss del av kvantiteter el som redan idag publikt och alltså inte ger en nettominskning. För det tredje, effekten av den höjda reduktionsplikten för vägtransporter motverkas av att reduktionsplikten för flyget i praktiken sänks till EU:s nivå på två procent. Detta tillsammans med det tidigare tagna beslutet att flygskatten ska slopas i 2025 innebär att flygets utsläpp kommer öka.

Det är, vidare, problematiskt att ingen höjning av reduktionsnivåerna har aviserats för åren fram till 2030 eller därefter. Föreningen menar att det behövs en tydlig målbana för ökad reduktionsplikt till dess att utsläppen är noll, helst kombinerat med ett datum för när försäljningen av fossila bränslen förbjuds.

Naturskyddsföreningen vill betona att enbart en höjd reduktionsplikt inte är en fullgod åtgärd för att minska utsläppen från transportsektorn i den utsträckning som behövs. Den skapar en ökad efterfrågan på biodrivmedel vilket riskerar att underminera kolsänkan i Sverige eller i andra länder. Den hanterar inte de skadliga effekterna på luftkvalitet och hälsa som kommer av vägfordon. Därtill har en hög reduktionsplikt en effekt på bränslepriser, styrande mot lägre användning, som kan kräva kompenserande åtgärder för att inte oproportionerligt drabba boende på landsbygden med svaga inkomster.

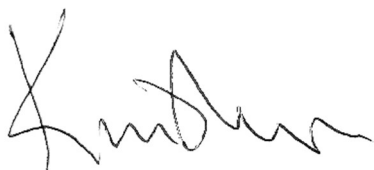
Reduktionsplikten behöver därför kompletteras med ett kraftfullt paket av åtgärder som effektiviserar och minskar vägtrafiken samtidigt som det ger en rättvis klimatomställning. Det kan vara insatser för att stärka kollektivtrafiken och göra den ekonomiskt mer tillgänglig, stöd för investeringar i cykelinfrastruktur, differentierad vägskatt, färdmedelsneutralt reseavdrag, eller liknande. Likaså bör energi- och koldioxidskatter återställas och/eller fortlöpande uppräknas. Detta saknas i allt väsentligt bland de förslag som Regeringen hittills har presenterat, i stället har andra styrande åtgärder som bonus för elfordon och stadsmiljöavtalen tagits bort sedan den tillträdde.

När Sveriges regering frångått långsiktiga beslut om de klimatrelaterade mål och åtgärder som ska gälla så har det skadat vår trovärdighet som land, liksom det skadar enskilda affärsutövare och befolkningens tillit till politiken. En politik som bevarar dagens beroende av fossildriven vägtrafik bidrar till allvarliga hälsoproblem, ökade klimatrisker och är på flera sätt djupt orättvis. Vi uppmanar därför regeringen att återgå till en politik som närmar sig de av riksdagens beslutade svenska klimatmålen, inklusive etappmål, och som klarar EU:s ESR-krav med trovärdig marginal.

Detta remissvar har utarbetats av Erik Pihl, sakkunnig bioekonomi vid rikskansliet, och Kristina Östman, tf avdelningschef klimat och juridik på Naturskyddsföreningen.

För Naturskyddsföreningen

Stockholm dag som ovan

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Kristina Östman', written in a cursive style.

Kristina Östman
Tf avdelningschef klimat och juridik