



Miljö- och energidepartementet
Miljöminister
Karolina Skog

Nordiska rådet
Ved Stranden 18
1061 København K
Danmark

Svar på skriftlig fråga E14/2018 till de nordiska regeringarna, om minskning av växthusgasutsläpp från transportsektorn

Nordiska rådet (Kjetil Kjenseth) har ställt en fråga till de nordiska regeringarna om vad de tänker göra för att reducera utsläppen av växthusgaser från transportsektorn generellt och vad de tänker göra för att stimulera ökad produktion av avancerade biodrivmedel gjort av lokal biomassa i de nordiska länderna:

Hva vil de nordiske regeringerne gjøre for å redusere klimautslipp fra transportsektoren generelt og hva vil de gjøre for å stimulere til økt produksjon av avansert biodrivstoff basert på kortreist biomasse i de nordiske landene?

Det är framförallt gemensamma EU-rättsakter som sätter mål för minskningen av växthusgasutsläpp i transportsektorn. I framtagandet av dessa rättsakter har de nordiska regeringarna framgångsrikt förhandlat för höga ambitionsnivåer.

I det nordiska energipolitiska samarbetsprogrammet för 2018 – 2021 anges energirelaterade transportfrågor som ett av de prioriterade områden som samarbetet avses handla om under perioden. Det svenska ordförandeskapsprojektet ”Hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet” som pågår 2018- 2020 syftar till att bidra till en hållbar stadsutveckling genom att stödja omställningen till fossilfria och hållbara transporter.

På global nivå samarbetar de nordiska länderna inom FN-organen ICAO och IMO för att minska klimatutsläppen från internationellt flyg respektive sjöfart. ICAO har beslutat om Corsia som innebär att flygbolagen efter år 2020 måste köpa utsläppskrediter och därmed kompensera för de utsläpp som överstiger



2020 års nivå. Just nu pågår ett intensivt arbete med att implementera Corsia-regelverket. IMO har antagit en strategi med målet att de årliga utsläppen av växthusgaser från den internationella sjöfarten ska kulminera så snart som möjligt och därefter minska med åtminstone 50 % till 2050 jämfört med 2008 års nivå, och sträva mot fossilfrihet så snart som möjligt. Fram till 2023, då den initiala strategin ska revideras, fortsätter arbetet i Marine Environment Protection Committee (MEPC) med att utveckla regelverk och styrmedel för sjöfartens utsläpp.

Sverige har antagit ett mål om 70 procent minskade utsläpp i transportsektorn till 2030. För att nå dit krävs insatser i form av ökad andel biodrivmedel, såväl som ökad elektrifiering och effektivisering av transportsektorn. Sedan 1 juli 2018 gäller en reduktionsplikt som ålägger drivmedelsleverantörer i Sverige att blanda in biodrivmedel med en viss växthusgasreduktion i syfte att minska växthusgasutsläppen från drivmedel. Nivån på denna reduktion kommer successivt att höjas fram till 2030. Sverige har även infört ett bonus-malus-system, som gynnar bilar med låga utsläpp. Som ett led i omställningen till en fossilfri transportsektor har regeringen även bland annat startat initiativ för att öka uppgraderingen av hållbar biogas från jordbruket till transportdrivmedel. Dessutom pågår ett flertal initiativ inom forskning och innovation inom området, bland annat för att öka andelen förnybart flygbränsle samt innovationskluster för elektromobilitet.

I **Norge** har regeringen ett mål om å halvere klimagassutslippene fra transportsektoren innen 2030. Elektrifisering av transport vil være et viktig tiltak. Den norske regjeringen har satt flere måltall for nullutslippskjøretøy i 2025 og 2030. Blant annet er det regjeringens mål at alle nye personbiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025. Norge har kommet langt. Fra januar til og med oktober 2018 hadde elbiler en markedsandel på over 29 prosent av nye solgte personbiler. Det er også gjort store fremskritt innen grønn skipsfart. Det ventes at en tredjedel av norske bilferger vil ha batterier installert i 2021. I tillegg til elektrifisering satser den norske regjeringen på bruk av bærekraftig biodrivstoff til transportsektoren. Det er etablert omsetningskrav for biodrivstoff til veitransport og regjeringen har foreslått et omsetningskrav for luftfart fra 2020.

I **Finland** är målet att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser med hälften fram till år 2030 jämfört med nivån år 2005. För att lyckas med detta har man identifierat en lång rad olika åtgärder. Det handlar om att övergå från fossila bränslen till biobaserade bränslen, förbättra transportsektorns energieffektivitet genom bl.a. elektrifiering samt att förbättra hela transportsystemets effektivitet genom övergång till nya transportformer osv.

Övergången till en ökad andel biobränslen baseras på en inblandningsplikt. Regeringen har nyligen avlåtit en proposition till riksdagen om en kraftigt höjd inblandningsplikt fram till år 2030. I första hand kommer inblandningen att göras med i Finland producerade bränslen men handeln med biobränslen är marknadsbaserad och import kan inte uteslutas.

En arbetsgrupp vid Trafik- och kommunikationsministeriet kommer i december att lägga fram ett förslag om möjligheter att nå en utsläppsfri transportsektor fram till år 2045. Utredningen gäller i huvudsak personbilstrafiken.

Åland följer de beslut som fattats i riket när det gäller inblandning av biodrivmedel i bränslen. Den linjetrafik med buss i landskapet, som landskapsregeringen beslutar om, har möjlighet att använda förnyelsebar diesel i och med att landskapsregeringen stöder merkostnaden. Även landskapsregeringens arbetsfordon kommer att övergå till detta drivmedel. Hur staten väljer att beskatta biodrivmedel kommer att vara en avgörande faktor för om även skärgårdsfärjorna och övrig trafik ska nyttja biodrivmedel eller inte eftersom beskattningen är utanför Ålands behörighet. Det pågår en utredning om förutsättningarna för att bygga en biogasanläggning och att då använda den lokalproducerade gasen för fordonsdrift. Gällande elektrifiering av trafiken ger landskapsregeringen stöd för utbyggnad av laddinfrastruktur för att påskynda övergången till eldrivna personbilar och bussar.

På transportområdet i **Danmark** har regeringens mål om stop for salg af nye benzin- og dieslbiler fra 2030. Samtidig er det regeringens mål, at der fra 2035 heller ikke længere sælges plug-in hybridbiler. Her og nu vil rege­ringen hjælpe de reneste biler på vej med blandt andet lempeligere beskatning og med etablering af flere og hurtigere ladestander for elbiler, bedre parkeringsmuligheder og fordele for grønne taxier. Skrotpræmien til dem, der sender deres gamle diesebil til skrotning skal samtidig øges. Det er regeringens ambition, at den kollektive bustrafik og taxierne skal gå foran og fra 2025 skal alle nye busser og taxier i byerne være nulemissionskøretøjer. Regeringen vil forhøje kravet for iblanding af biobrændstoffer i benzin og diesel til 8 pct. Der er desuden i Danmark afsat midler til udbygning af biogas og anvendelsen af denne i bl.a. transportsektoren.

I **Grønland** arbejdes der på at transportsektoren skal blive grønnere ved hjælp af elbiler – især i byer der forsynes af vandkraft. Udbredelsen af elbiler skal fremmes ved at skabe bedre rammer for brugen af dem. Mulighederne for opladning skal forbedres, og der skal fortsat være et økonomisk incitament til at

benytte elbiler. Hvad angår luftfart arbejdes der for at vedtage en ny lufthavnsstruktur. Dette arbejde forventes at medføre en reduktion i antallet af indenrigsflyvninger, hvilket vil betyde en mindsket udledning fra luftfarten. Hvad angår miljøtiltag for skibsfart deltager samarbejdet Grønland og Danmark for mindskning af udledninger fra skibe i arbejdet i IMO.

På **Island**, som är ett glest befolkat land, er transportsektoren langt den største forbruger af fossile drivstoffer. Endvidere har Island en forholdsvis stor fiskeriflåde som også udgør en betydelig del udslip. Transportsektoren er således en af Islands store udfordringer når det gælder reduktion af udslip. I regeringens nye klimahandlingsplan publiceret i september 2018 er transport derfor et af de to vigtigste fokusområder. Handlingsplanen omfatter flere forskellige projekter som sigter på at nå klimamålene. Der er størst fokus på elektrificering af vejtrafikken men andre alternative og miljøvenlige drivstoffer bliver også betragtet som vigtige katalysatorer for nå målet om at reducere transportsektorens udslip. Det drejer sig bl.a. om at øge brugen af bio-brændstof og hydrogen. Endvidere lægges der vægt på forskellige incitamenter og virkemidler for at gøre køb af elbiler og andre lavudslipsbiler mere attraktiv for konsumenterne.. Finansiering og indfasning af infrastruktur til elbiler er også en vigtig del af handlingsplanen. I flere af de nordiske lande spiller biomasse stor rolle i energiforsyningen. Dette gælder dog ikke for Island, hvor biomasse ikke bruges i stort omfang og Island har ikke store muligheder for at producere bio-drivstof fra kortrejt biomasse. I Island udvinder man metangas fra affaldsanlæg og bruger det som brændstof for biler. *Carbon Recycling International* i Island fremstiller flydende methanol fra CO₂. Endvidere bruges slagteriaffald samt raps til småskala produktion af drivstof som først og fremmest bruges til søfartøjer.

Frågan anses härmed besvarad.


Karolina Skog