

Klimat- och näringslivsdepartementet
Klimatenheten

Er ref KN2023/02736

Vår ref RE2023025

Remiss av promemorian Förslag på förordningsändringar för att genomföra ändringar i EU ETS 1

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle- och drivmedelsbranschen. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns bränsle och drivmedel för hållbara resor och transporter samt bitumen till vägar i hela landet. Vi arbetar för att Sverige ska bli klimatneutralt till 2045.

Drivkraft Sverige har fått förslag på remiss och har följande att anföra.

Sammanfattning

De föreslagna förordningsändringarna syftar nästan uteslutande till att implementera det reviderade utsläppshandelsdirektivet i svensk lag. Drivkraft Sverige

- anser att en harmonisering på detta område generellt är både viktig och välkommen,
- anser att det är av största vikt att tillämpningen och implementeringen blir så lika som möjligt i medlemsländerna och att överimplementering undviks,
- tillstyrker att den nuvarande lagen (2014:266) om energikartläggning används som grund för bedömningarna men konstaterar att det fortfarande finns flera oklarheter, bl.a. avseende vad som utgör orimliga kostnader och villkor kring en investerings återbetalningstid.

Kort om förslaget

Promemorian är en slutredovisning av Naturvårdsverkets regeringsuppdrag att föreslå nödvändiga författningsändringar för att genomföra ändringarna i EU ETS 1. Naturvårdsverket lämnade den 24 mars 2023 en delredovisning med förslag på lagändringar och regeringen har utifrån detta lämnat förslag till Lagrådet.

Denna remiss utgörs av Naturvårdsverket slutredovisning med förslag på förordningsändringar för att genomföra ändringarna i EU ETS. Naturvårdsverket föreslår också ändringar i förordningen om vissa utsläpp av växthusgaser.

Promemorian innehåller bland annat förslag på:

- Övergripande förändringar av ETS 1 avseende:
 - Tidpunkt för överlämnande av utsläppsrätt. Utsläppsrätter ska överlämnas senast 30 september, i stället för 30 april. Detta gäller anläggningar, flygverksamhet och sjötransport från och med 2024.
 - Växthusgaser som avskiljs och binds ska inte täckas med utsläppsrätt.
- Sjötransporter i EU ETS och MRV-förordningen. Bland annat avseende vilka verksamhetsutövare som träffas av regleringen, skyldighet att överlämna utsläppsrätter, hur utsläpp ska beräknas och undantag från överlämnandeskyldigheterna.
- Anläggningar. Bland annat:
 - Ändrade regler för anläggningar med stor andel biomassa utsläpp där 95%-regeln ersätter det nuvarande biomassaundantaget från 2026 enligt utsläppshandelsdirektivet.
 - Det införs tillståndsplikt för anläggningar utan utsläpp av växthusgaser.
 - Fri tilldelning ska villkoras med krav på energieffektivisering och klimatneutralitetsplaner.
- Förbränningsanläggningar inom fjärrvärmenät. Förordningen om vissa utsläpp av växthusgaser ska från 2026 ändras så att förbränningsanläggningar under 20 megawatt anslutna till ett fjärrvärmenät över 20 megawatt inte längre behöver tillstånd för att få släppa ut växthusgaser.
- Flyg inom ETS. Flertalet förändringar föreslås. Bland annat en ny ordförklaring för "godtagbara flygbränslen" där kompensation genom fri tilldelning kan ske.

Drivkraft Sveriges synpunkter

De föreslagna förordningsändringarna syftar nästan uteslutande till att implementera det reviderade utsläppshandelsdirektivet i svensk lag. Harmonisering på detta område är generellt viktig och välkommen. Implementering av EU-rätt i svensk rätt nödvändig. Drivkraft Sverige anser att det i denna process är av största vikt att tillämpningen och implementeringen blir så lika som möjligt i medlemsländerna och att överimplementering undviks. Detta för att inte orsaka snedvridningar som kan vara negativa för den svenska konkurrenskraften, till exempel inom raffinaderisektorn.

Drivkraft Sverige väljer nedan att fokusera på några områden där nationella skillnader skulle kunna leda till konkurrensnackdelar för svensk industri och näringsliv.

7.6 Krav på energieffektivisering och klimatneutralitetsplaner för full fri tilldelning
Direktivet innehåller ett energieffektiviseringskrav och ett krav på klimatanpassningsplan. Om något av dem inte uppfylls innebär det 20 procents reduktion av den fria tilldelningen.

Drivkraft Sverige har tidigare framfört att en reduktion med 20 procent skulle innebära en kostnad i storleksordningen på 100-300 miljoner SEK per år för medlemsbolagen beroende på priset på utsläppsrätterna.

Energieffektivisering

Drivkraft Sverige tillstyrker att den nuvarande lagen (2014:266) om energikartläggning används som grund för bedömningarna. Det är också rimligt att göra anpassningen till anläggning som Naturvårdsverket föreslår inom detta ramverk. Att undvika dubbla rapporteringskrav är positivt.

Lagen om energikartläggning innehåller dock inte villkor om återbetalningstid på relevanta investeringar eller bedömningsmall för rimliga kostnader. Båda dessa kan utgöra skäl för att inte få minskad tilldelning av utsläppsrätter även om en energieffektiviseringsåtgärd i kartläggningen inte genomförs.

Bedömningsvillkor, tidsramar och ytterligare regler skall specificeras av EU-kommissionen i en delegerad akt. Den delegerade akten måste samordnas med andra direktiv som också reglerar detta område, t.ex. energieffektiviseringsdirektivet. I detta arbete är det viktigt att tillämpningen sker likvärdigt i medlemsstaterna, t.ex. avseende beräkningen av återbetalningstid. Vilken tidsaspekt som de åtgärder som har en återbetalningstid på mindre än tre år ska genomföras är i dagsläget också oklart. Vissa av energieffektiviseringsåtgärderna som identifierats i energiledningssystemen kan bara utföras vid stopp (som för vissa anläggningar endast sker vart 4:e år eller till och med mer sällan) eller kan ha långa tidsperspektiv i en underhållsplan. Drivkraft Sverige bedömer att det kan uppstå svåra juridiska gränsdragningsproblem om reglerna för tidsramen för åtgärder inte förtydligas.

Klimatomställningsplan

Gällande krav på klimatomställningsplan anser Drivkraft Sverige att det fortsatt krävs flertalet förtydliganden. Bland annat avseende vilka företag som omfattas, planens omfattning, målbild och hur bindande planen blir.

8. En slopad opt-in av anläggningar under 20 MW

Naturvårdsverket föreslår att vissa mindre anläggningar undantas från ETS 1 och anger som skäl att det skulle minska de berörda företagens administrativa kostnader samt att dessa anläggningar ändå kommer att täckas av ETS 2 och/eller en koldioxidskatt. Drivkraft Sverige anser att ett sådant ställningstagande borde föregås av en fördjupad konsekvensanalys kring hur kostnaderna påverkas för berörda företag men även för de reglerade enheterna i ETS 2 om fler verksamheter eller delar av verksamheter flyttas från ETS1 till ETS 2.

9.6 Om godtagbara flygbränslen

Flygoperatörer kommer varje år få ansöka om viss merkostnadskompensation för godtagbara bränslen. Kompensationen ska ske genom fri tilldelning av utsläppsrätter och baseras på de mängder godtagbara bränslen de använt föregående år.

De godtagbara bränslena och ersättningsnivån behandlas i artikel 3c.6 i det reviderade utsläppshandelsdirektivet och hänvisning görs till andra rättsakter (Refuel Aviation och förnybartdirektivet). EU-kommissionen har befogenhet att komplettera med ytterligare regler i en delegerad akt. Drivkraft Sverige är positiva till att definitionen för godtagbara bränslen bygger på befintliga definitioner som lagts fram i andra direktiv.

Jessica Allenius
VD

Viktor Gunnarsson
Ansvarig konkurrenskraftsfrågor

Stockholm den 6 oktober 2023