

Miljödepartementet  
Klimatenheten  
Johan Gannedahl

Stockholm  
2021-09-15

Vår referens  
Philip Thunborg

Dnr  
M2021/01389

## **Remissyttrande gällande Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen samt om ändring av beslut (EU) 2015/1814 och förordning (EU) 2015/757, samt**

### **Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG avseende luftfart**

Företagarna har givits tillfälle att bidra med ett yttrande angående rubricerade förslag och lämnar härmed följande synpunkter.

#### **Kort om förslagen**

EU-kommissionen har lämnat förslag på ändringar av direktiv ämnade att underlätta för EU:s omställning till klimatneutralitet senast år 2050, inom ramen för EU:s så kallade *Green Deal*. För att nå målet om klimatneutralitet har EU antagit en klimatlag som innebär att målet till år 2050 är juridiskt bindande för medlemsländerna. Som ett viktigt led i arbetet för klimatneutralitet har kommissionen tagit fram ett klimatpaket med åtgärder som ska minska utsläppen med 55 procent till år 2030, jämfört med 1990 års nivåer. Detta klimatpaket kallas för *Fit for 55* och i vilket förslagen i rubricerade direktiv finns med.

Flera sektorer är idag undantagna från EU:s handelssystem med utsläppsrätter (EU ETS) och ingår istället i ESR-sektorn där de regleras av mål snarare än de prissignaler som styr handelssystemet EU ETS. Vägtransporter, byggnader och sjöfart ska enligt förslagen flyttas från ESR-sektorn till ett liknande system som det för EU ETS. Flygsektorn ingår sedan 2010 i EU ETS. Skärpningar i villkoren för det europeiska flyget föreslås.

#### **Företagarnas synpunkter på förslagen**

Företagarna är positiva till EU:s arbete att höja ambitionerna i klimatarbetet och sätta skarpa mål för vägen till klimatneutralitet. Samtidigt vill vi betona vikten av att den gröna omställningen inte förbehållslöst blir överordnat exempelvis tillväxt och företagets konkurrenskraft. Innovation, export av klimatsmarta tekniker och internationella åtaganden bidrar till omställningen och minskad klimatpåverkan. I detta avseende ser vi positivt på skärpningar i handelssystemet för utsläppsrätter vad gäller ett högt pris på utsläpp, att antalet utsläppsrätter i systemet successivt minskar och att fler sektorer inkluderas. Vi vill dock samtidigt framhålla att införandet av ett separat handelssystem för transporter och uppvärmning av byggnader kan få stora effekter på svenska företag som redan idag beskattas med världens högsta koldioxidskatt. Systemet får inte utformas på ett sådant sätt som innebär en dubbelbeskattning som riskerar slå särskilt hårt mot de mindre företagen.

Vi anser att ett internationella handelssystem är ett fördelaktigt verktyg för att få ner utsläppen, snarare än höga nationella utsläppsskatter och styrmedel som snedvrider konkurrensen. Om EU gemensamt ska skärpa och ytterligare utöka EU ETS bör Sverige se över de totala kostnaderna för svenska företag, exempelvis genom att införa någon form av möjlighet till avräkning på koldioxidskatten för kostnader för utsläppsrätter. Andra i Sverige nationella styrmedels fortsatta varande kan också komma att ifrågasättas om vägtransporter införs i ett handelssystem, vilket

Företagarna

Besöksadress: Rådmanngatan 40 | Postadress: 106 67 Stockholm  
www.foretagarna.se | info@foretagarna.se | 08-406 17 00

Konjunkturinstitutet framfört i sin rapport *Potentiella klimatåtgärder inom ramen för EU:s system för utsläppshandel (2021)*<sup>1</sup>. Konjunkturinstitutet påpekar att Sveriges transportsektorsmål och de styrmedel som används för att nå målet blir svåra att motivera om syftet är att bidra till minskade globala utsläpp.

Flyget står för omkring 2–4 procent av de globala koldioxidutsläppen och ungefär lika stor andel av EU:s totala koldioxidutsläpp. För att EU ska klara det långsiktiga målet om klimatneutralitet till år 2050 behöver EU ETS kontinuerligt uppdateras för att vara så effektivt som möjligt. Detta gäller givetvis även för flyget. Inom ramen för CORSIA regleras numera det internationella flygets utsläpp och med hjälp av det förnybarhetsdirektiv som presenterats, vilket blandar in mer förnybart i flygbränslet kan flygsektorn effektivt minska sina utsläpp. Under tiden som hela transportsektorn, flyget inkluderat, elektrifieras är det därför viktigt att produktionen av förnybart bränsle säkras och att tillgången på de råvaror som krävs tillhandhålls på ett hållbart sätt. Genom bland annat reduktionsplikt kan förnybara drivmedel fungera som en övergångslösning för transportsektorn fram till dess att stora delar har elektrifierats.

Att succesivt öka andelen förnybart bränsle ökar efterfrågan av råvaror för att kunna producera bioflygbränsle. I detta sammanhang är det viktigt att påpeka att den inblandning som är aktuell för flygfotogen är HVO (vegetabilisk olja och animaliska fetter). Råvarubasen för den HVO som rapporterades för 2017 i Sverige var de största ursprungsländerna Indonesien och Malaysia (sammanslaget 43 procent). Sverige var ursprungsland för ungefär fem procent av råvarorna till HVO. Omställningen med hjälp av förnybara drivmedel får inte innebära en belastning på klimatet och då krävs en intensifiering av tillvaratagandet av de restprodukter som finns inom exempelvis skog- och jordbruksindustrin, samt goda förutsättningar för själva produktionen i Sverige och andra medlemsländer.

Philip Thunborg  
Näringspolitisk expert  
Företagarna

Fredrik Östbom  
Samhällspolitisk chef  
Företagarna

---

<sup>1</sup> Konjunkturinstitutet, *Potentiella klimatåtgärder inom ramen för EU:s system för utsläppshandel, 2021*.  
[https://www.konj.se/download/18.48dc7e5b17912b8850841a79/1620048168742/L%C3%A4gesrapport%20%C3%85tg%C3%A4rder%20EU%20ETS\\_WEBB.pdf](https://www.konj.se/download/18.48dc7e5b17912b8850841a79/1620048168742/L%C3%A4gesrapport%20%C3%85tg%C3%A4rder%20EU%20ETS_WEBB.pdf)