

Miljödepartementet

Er ref: Johan Gannerdahl m.remissvar@regeringskansliet.se
Diariernr: M2021/01389 johan.gannerdahl@regeringskansliet.se

Vår ref: Johan Bruce johan.bruce@skogsindustrierna.se
Diariernr: Mobil: +46 70 658 14 40

Yttrande över 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

Skogsindustrierna tackar för möjligheten att yttra sig över 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. Skogsindustrierna instämmer även med det remissyttrande som lämnats av Näringslivets Transportråd samt Svenskt Näringsliv.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis har Skogsindustrierna följande synpunkter.

- Det är bra att riktvärden för fri tilldelning föreslås bli mer teknikneutrala. På så sätt straffas inte de som ställer om. Detta måste dock gälla även om omställningen sker med hjälp av biobränslen.
- Även anläggningar som ställt om sin process till 100 % biobränslen måste fortsatt få inkluderas i ETS och få fri tilldelning baserat på relevant produktriktmärke. Annars ges incitament till fortsatt användning av fossila bränslen.
- Den föreslagna 95 procentsregeln för biobränslen kommer att ge incitament för ökad fossilbränsleanvändning, vilket skulle motverka EU:s klimatmål.
- En snabbare justering av produktriktmärken kommer att leda till att de branscher som har ställt om straffas medan de som inte ställt om premieras.
- Krav på att genomföra energibesparingsåtgärder riskerar att straffa dem som gått före och gynna dem som inte genomfört åtgärder tidigare.
- Regeringen bör driva frågan om en klimatfond för sjöfarten istället för de initiativ som lagts fram inom ramen för "Fit for 55", och som syftar till att ställa om EU till 2030.
- I det fall Kommissionen väljer att inkludera sjöfarten i ETS bör sjöfarten fasas in i ETS över en längre tidperiod för att ge tid till omställning och säkerställa svensk industris konkurrenskraft. Dessutom bör alla fartyg från 400 bruttoton och uppåt bör inkluderas för att minimera snedvridning inom sjöfartssektorn i EU.
- Intäkterna från de utsläppsrätter som tillförs till handelssystemet när sjöfarten tas med skall återföras till sjöfarten i syfte att reducera sjöfartens påverkan på miljön och klimatet.
- Regeringen bör ge Konjunkturinstitutet i uppdrag att utreda konsekvenser på svensk industris internationella konkurrenskraft innan införande av nya styrmedel för sjöfarten.

Skogsindustriernas yttrande

Skogsindustrierna har redan ställt om

Skogsindustrierna välkomnar EU:s målsättning om en minskning av växthusutsläpp med 55 procent till 2030 och klimatneutralitet till 2050. Med sin förnybara råvara har skogsindustrin och skogsindustrins produkter en nyckelroll i utvecklingen mot ett hållbart, biobaserat samhälle.

Skogsindustrin använder energi för att förädla skogsråvara till produkter som gör nytta i samhället och bidrar till välbefinnande. Energianvändning är förädling och är i sig önskvärd. Skogsindustrin är Sveriges största energianvändare och använde nästan 80 TWh 2018, varav 21,6 TWh el och 53,8 TWh biobränslen.

Skogsindustrin är en nästan fossilfri bransch och ca 96 procent av bränsleanvändningen är fossilfri. Cirka 85 procent av skogsindustrin exporteras och vår industri utsatt för en hård konkurrens. Tillgång till fossilfri energi till konkurrenskraftiga kostnader är en förutsättning för skogsindustrins konkurrenskraft och kan inte utsättas för högre energikostnader än konkurrerande länder, både inom och utanför EU.

Straffa inte de som går före

Kommissionen föreslår att de produktriktmärken som används för att beräkna fri tilldelning av utsläppsrätter ska göras mer teknikneutrala och fokusera på produkten snarare än processen. Teknikneutrala riktmärken stärker incitamenten att ställa om till fossilsnåla eller helt fossilfria metoder och gynnar dem som går före genom att de får vara kvar i ETS. Att de företag som ställer om sin produktion får vara kvar i ETS trots att de inte längre släpper ut växthusgaser eller hamnar under 20 MW-gränsen innebär också att riktmärket sänks för övriga aktörer inom riktmärket. Det ger övriga aktörer incitament till att ställa om.

Redan i dagens tolkning av ETS utesluts anläggningar som ställt om och använder 100 % biobränslen. Ett färskt exempel är Grycksbo som bytt fossiloljeeldning mot biobränslen och därmed utesluts ur ETS och går därmed miste om fri tilldelning av utsläppsrätter. Teknikneutralitet måste givetvis även gälla dem som ställer om med hjälp av biobränslen.

Tvärt emot vad som anges ovan om teknikneutrala produktriktmärken föreslår kommissionen samtidigt att installationer som använder mer än 95 procent biomassa ska uteslutas ur ETS. Man föreslår alltså att de som ställer om med hjälp av till exempel elektrifiering ska vara kvar i ETS medan de som ställer om med hjälp av biobränslen ska åka ur. Detta skulle ge incitament att öka fossilanvändningen för att säkerställa att anläggningen använder minst 5 procent fossila bränslen och inte åker ut ur ETS. Att utesluta dem som ställt om innebär även att produktriktmärket höjs, vilket gynnar dem som inte ställt om. Att istället låta de anläggningar som ställt om omfattas av ETS sänker produktriktmärkena och ökar pressen på dem som ännu inte ställt om.

För att minska risken för att den sektorsövergripande korrektionsfaktorn ska behöva användas föreslås produktriktmärken kunna justeras ner med 2,5 procent per år från och med 2026 istället för dagens 1,6 procent. Detta skulle gynna de sektorer som inte ställt om på bekostnad på de sektorer som redan påbörjat sin omställning. Vidare föreslås att upp till 25 procent av den fria tilldelningen ska kunna villkoras av åtgärder med en återbetalningstid på mindre än 5 år som framkommit av energikartläggningen. Förslaget vilar på den felaktiga grunden att energianvändning är negativt och innebär en omotiverad dubbelreglering som riskerar att göra omställningen till klimatneutral produktion svårare.

Sjöfarten är viktig för svensk industris konkurrenskraft

Svensk industri exporterar stora delar av sin produktion och bidrar med global klimatnytta genom export av klimatsnåla produkter. 70 procent av svensk export är beroende av sjötransporter för att exportera varor till Europa och övriga världen. Sveriges geografiska läge, långt från huvudmarknaden i Europa, gör att sjötransporter även används i stor utsträckning för transporter inom Europa. Konsekvenserna för regioner och områden i EU/ESS geografiska utkanter, till exempelvis i Bottenviken, kommer påverkas mest negativt eftersom avståndet för sjöfart intra-EU är som längst och dessutom omfattas Östersjön av restriktioner kopplade till vintersjöfart (sjöfart inklusive isbrytning) som gör att fartygen måste vara motorstarka och inte kan ha samma energieffektivitet som fartyg på isfria vatten.

Sjöfarten måste liksom övriga samhället vara med och ställa om för att nå de klimatmål som satts upp. Samtidigt måste omställningen ske utan att det leder till koldioxidläckage genom att produktionen flyttas till länder med lägre klimatambitioner. Ökade kostnader för sjöfarten utan några reella möjligheter att på kort sikt minska sjöfartens klimatutsläpp riskerar att endast försämra svensk industris konkurrenskraft både inom EU och globalt utan nytta för klimatet. Sjöfarten är internationell i sin karaktär och därför bör åtgärderna i första hand hanteras på internationell nivå genom FN-organet IMO (International Maritime Organisation).

Sjöfarten kommer att påverkas av tre olika lagstiftningar i fit for 55 paketet. Utöver ETS så kommer sjöfartens kostnader att påverkas av FuelEU Maritime samt ett förslag om undanröjande av skatteundantaget för sjöfartsbränslen genom att ha föreslagit en revidering av Energiskattedirektivet. Höjning av sjöfartens kostnader kommer att slå direkt mot industris konkurrenskraft.

Skogsindustrierna uppmanar regeringen att noga analysera hur en inkludering av sjöfarten i ETS tillsammans med övriga lagförslag kommer att påverka svensk industris internationella konkurrenskraft och risk för koldioxidläckage. En samlad konsekvensanalys bör genomföras innan införandet och regeringen bör ge Konjunkturinstitutet i uppdrag att göra en sådan konsekvensanalys. Sverige har redan idag en transportkostnadsnackdel eftersom avståndet både inom landet och till viktiga marknader, som EU, är jämförelsevis långt.

Istället för att göra flera åtgärder samtidigt, som riskerar att fördyra omställningen finns andra alternativ att nå en fossilfri sjöfartssektor och samtidigt mildra de negativa effekterna för industris och handels konkurrenskraft. Ett sådant alternativ skulle vara att skapa en klimatfond för sjöfarten. Fonden skulle vara ett alternativ för både sjöfartens inkludering i EU:s utsläppshandelssystem och FuelEU Maritime. Klimatfonden betalas av sjöfarten i förhållande till utsläpp och bidrar samtidigt till att ställa om sjöfarten.

I det fall Kommissionen väljer att inkludera sjöfarten i ETS bör sjöfarten fasas in i ETS över en längre tidperiod, exempelvis tio år. Det skulle ge sjöfarten tid att ställa om och omvärlden tid att komma ikapp. Förslaget bör också inkludera alla fartyg från 400 bruttoton och uppåt, eftersom det är gränsen för befintliga energieffektiviseringsåtgärder inom IMO, och skulle minimera snedvridning inom sjöfartssektorn i EU.

För att snabba på omställningen av sjöfarten bör den absoluta majoriteten av intäkterna från de utsläppsrätter som tillförs till handelssystemet när sjöfarten tas med återföras till sjöfarten i form av stöd till innovation, forskning, investeringar i infrastruktur m.m. i syfte att reducera sjöfartens påverkan på miljön och klimatet. Det skulle kunna ske genom öronmärkta medel i innovationsfonden.

ETS måste revideras med tanke på industrins omställning och konkurrenskraft

Den energiintensiva industrin ingår i ETS och kostnaden för utsläppsrätter påverkar industrins kostnader och dess globala konkurrenskraft. Det är av största vikt att en revidering av ETS inte leder till en ökad risk för koldioxidläckage. Industrin påverkas inte bara direkt av ökade kostnader för utsläpp av växthusgaser, utan även av ETS påverkan på elpriset. Detta särskilt i Sverige då Sverige valt att inte kompensera industrin för indirekta kostnader (ETS påverkan på elpriset). I och med införandet av sjöfarten i EU ETS kommer industrin påverkas, genom ökade kostnader för import och export, en tredje gång.

Kommissionen föreslår att den handlade sektorn (ETS) ska ha en målsättning om att minska sina utsläpp med 61 procent jämfört med 2005, medan den icke-handlande sektorn (ESR) endast ska minska sina utsläpp med 40 procent jämfört med 2005. Med tanke för att många industrier som ingår i ETS är utsatta för en global konkurrens och risker för koldioxidläckage bör kommissionen överväga en mer balanserad fördelning mellan ETS och ESR. Sverige bör verka för en mer balanserad bördefördelning mellan ETS och ESR som tar hänsyn till industrin konkurrenskraft och risken för koldioxidläckage.

Trots att Sverige har en närmast fossilfri elproduktion påverkas elpriset i stor utsträckning av priset på utsläppsrätter genom att Sverige är kopplat till den europeiska elmarknaden. Sverige verka för att all elintensiv industri i Europa får kompensation för indirekta kostnader och att detta finansieras centralt från EU med intäkter från auktionering av utsläppsrätter. Det skulle minska risken för koldioxidläckage samtidigt som det skapar en rättvis inre marknad där alla länder konkurrerar på lika villkor.

Vägtransporter och uppvärmning passar inte för ett handelssystem

Kommissionen föreslår att vägtransporter och uppvärmning ska ingå i ett eget handelssystem samtidigt som de ska vara kvar i ESR och räknas av mot de nationella målen. En av de starkaste fördelarna med att ha ett gemensamt utsläppshandelssystem är att utsläppsminskningarna ska ske där det är som mest kostnadseffektivt. Denna fördel begränsas nu genom att medlemsländerna även är bundna av nationella mål för utsläppsminskningar där dessa sektorer ingår. Både uppvärmning och framför allt vägtransporter omfattas idag av många olika nationella styrmedel. Att införa ytterligare ett styrmedel riskerar att bli ineffektivt.

Ett framtida införande av ett nytt utsläppshandelssystem kommer kräva en omfattande översyn av den svenska koldioxidbeskattningen för att garantera en effektiv och ändamålsenlig klimatpolitik. Om en utsläppshandel för vägtrafiken införs måste de svenska skattenivåerna för drivmedel ses över eftersom det annars kommer leda till en dubbelbeskattning av koldioxidutsläppen. Sverige bör istället verka för en nationell minimiskatt på koldioxid för den icke-handlade sektor där miniminivån hanteras i energiskattedirektivet.

Stockholm

2021-09-15

För Skogsindustrierna

Johan Bruce

Ansvarig energifrågor