

Datum  
2021-09-14Dnr/Beteckning  
2021-7827Ert datum  
2021-07-15Er beteckning  
M2021/01389

m.remissvar@regeringskansliet.se

johan.gannedahl@regeringskansliet.se

## Remissvar - Förslag till ändring av direktivet för EU ETS

### Sammanfattning

Transportstyrelsen har inga invändningar mot förslaget men önskar lämna ett antal synpunkter.

### Transportstyrelsens synpunkter

Vi anser att kommissionens förslag att utöka EU ETS så att det innefattar sjöfart och väg samt skärpningen av EU ETS för flyget är välmotiverat för att bidra till EU:s klimatambition om en reduktion av koldioxidutsläppen med 55 % till år 2030, Fit for 55. Förslaget berör Transportstyrelsens ansvarsområden, i synnerhet inom det internationella arbetet för sjö- och luftfarten. Vi ser att det är av vikt att hänsyn tas till förhandlingsutrymme och pågående processer i IMO och ICAO, så att dessa inte skadas av förslaget. Det är inte tydligt ännu på vilket sätt Transportstyrelsens arbete med sjöfart kommer påverkas av förslaget, men om det medför en ökad omfattning kommer resursförstärkningar krävas.

Transportstyrelsen saknar en gemensam konsekvensanalys av samtliga förslag inom ramen för Fit for 55 på EU-nivå. Vi ser också ett behov av en utredning om på vilket sätt svensk transportnäring och basindustri påverkas specifikt av förslaget till ändring av direktivet för EU ETS och sammanlagt av förslagen inom ramen för Fit for 55.

### Sjöfart

Transportstyrelsen har i grunden åsikten att sjöfartens utsläpp ska regleras globalt genom IMO men är positiva till kommissionens förslag att införliva sjöfartens klimatutsläpp i EU ETS eftersom förhandlingarna inom IMO hittills inte har lyckats åstadkomma de utsläppsminskningar som behövs. Miljönyttan i förslaget är stor och Transportstyrelsen bedömer att förslaget är en viktig komponent i sjöfartens klimatomställning. Förhoppningsvis kan EUs införlivande av sjöfarten i utsläppshandelssystemet sätta press på IMO att agera och komma till beslut. Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak

förslaget men vill poängtera att det är viktigt att hänsyn tas till IMO-processen så att denna inte skadas av förslaget. Det finns en risk att dubbla system utvecklas som inte harmoniseras vilket i förlängningen leder till en ökad administrativ börda för rederier och myndigheter.

### Omfattning

Gällande omfattningen så finns det fördelar med förslaget att tillämpa kraven på fartyg som redan omfattas av MRV-förordningen (fartyg över 5000 bruttoton) eftersom det är administrativt enkelt och omedelbart tillämpbart, dessutom fångar det upp majoriteten (90 miljoner ton koldioxidutsläpp) av koldioxidutsläppen trots att regelverket bara omfattar 55 % av fartygsflottan. Trots detta så ser vi också fördelar med att inkludera det mindre tonnaget, dels för att det är en principiell fråga kopplat till att förorenaren ska betala samt att det rör sig om inte obetydliga mängder, ca 14 miljoner ton koldioxidutsläpp/år. En nackdel med att inkludera det mindre tonnaget skulle eventuellt vara om det minskar den internationella acceptansen för införlivningen av 50 % av resor utanför EU. En risk med att sätta gränsen vid 5000 brutto är att det skulle kunna bli en ökning av antalet fartyg precis under gränsen, vilket kan leda till en utsläppsökning för det fartygssegmentet. Genom att inkludera fartyg över 400 brutto skulle merparten av den inomeuropeiska sjöfarten beläggas med en klimatreglering. De skulle kunna inkluderas med förenklade rapporteringskrav.

Förslaget omfattar enbart fartygs koldioxidutsläpp vilket innebär att fartyg som drivs med flytande naturgas inte påverkas trots att dessa ger upphov till utsläpp av metan.

### Geografiskt omfång

Vi är som utgångspunkt positiva till förslagets geografiska omfång (100 % av resorna inom EU samt då fartyg ligger vid kaj, 50 % av resor från hamnar utanför EU). Att tillämpa systemet enbart på sjöfart inom EU skulle minska åtgärdens miljöeffektivitet och dessutom lägga en konkurrensmässigt tung börda på närsjöfarten inom EU. Det kan dock inte uteslutas att det kan finnas svårigheter kopplade till folkrättens jurisdiktionsregler och detta bör närmare analyseras. Erfarenheterna från förhandlingarna om datainsamlingssystemet för bränsleförbrukning inom IMO och från Corsia-förhandlingarna inom luftfarten visar att tredje länder och internationella intresseorganisationer anser det olämpligt att EU skapar regionala system, som kan anses undergräva möjligheten till internationella lösningar. Möjligen kan tredjeländer acceptera att EU reglerar 50 % av utsläppen från resor som börjar eller slutar utanför EU eftersom det möjliggör för andra länder att införa egna regionala system som reglerar den andra hälften av sträckan.

Sjöfartens inkludering i EU:s utsläppshandelssystem kan leda till en förändrad konkurrenssituation mellan fartyg som trafikerar Europa och andra delar av världen. Det kan inte uteslutas att det finns rederier som väljer att lägga om sin trafik utifrån vad som är mest lönsamt ekonomiskt och att handelsmönster kan komma att ändras. Utsläppshandelssystemet medför ökade kostnader för rederierna men det är troligt att denna kostnad kommer att träffa transportköpare och slutkonsumenter. Transportstyrelsen efterlyser en analys av hur den svenska basindustrin kommer att påverkas.

### **Auktionsintäkter**

Vi tycker det är bra att det inte finns någon fri tilldelning av auktionsrätter inom sjöfartssektorn eftersom ett sådant system troligtvis främst skulle gynna containerfartyg.

Avseende användning av auktionsintäkter skulle vi vilja se tydliga krav på öronmärkning så att en viss del av pengarna ska gå till forskning och utveckling inom sjöfartssektorn för att ytterligare snabba på omställningen till en fossilfri fartygsflotta.

### **Luffart**

Transportstyrelsen anser att förslaget i stora drag ser rimligt ut. Vi stödjer en gradvis minskning av fri tilldelning av utsläppsrätter och att på sikt övergå till full auktionering (inklusive borttagande av den så kallade särskilda reserven för flyget) vilket ligger i linje med ambitionerna i EU:s gröna giv. Transportstyrelsen stödjer också förslagets strävan efter att undvika marknadssnedvridning på rutt-basis.

Dock anser vi att två frågor, relaterade till Corsia-förhandlingarna i ICAO, behöver lyftas under kommande förhandlingar i EU.

Den ena frågan gäller kraven på utsläppskrediter som tillåts användas av flygbolag i EEA när de flyger till tredje land (så kallade "Extra-European flights"). Förslaget, så som vi tolkat det, innebär att vissa krediter som godkänts inom Corsia, ändå inte får användas för dessa flygningar. Detta kan skicka oönskade signaler till länder som är motståndare till ett globalt marknadsstyrmedel för flyget inklusive mer ambitiösa klimatmålsättningar inom ICAO, och försämra det globala förhandlingsläget. Vi ser det mer rimligt att följa de globala överenskommelserna gällande tillåtna utsläppskrediter i Corsia för Extra-European flights. Det finns inplanerat arbete med översyn av Corsia, vilket ger möjlighet att ändra båda regelverken i ett senare skede, om det visar sig att utsläppskrediterna inte är additionella eller att dubbelräkning förekommer.

Den andra frågan gäller kravet på att icke-europeiska flygbolag som flyger inom Europa ska följa EU ETS-regelverket. Eftersom det finns skillnader

mellan Corsia och EU ETS, behöver dessa flygbolag anmäla en avvikelse till ICAO, vilket också skulle kunna påverka det globala förhandlingsklimatet negativt. Transportstyrelsen anser att det vore av värde att ytterligare riskbedöma denna farhåga.

Transportstyrelsen tillstyrker det separata förslaget om EU:s medlemsstaters notifiering till EU-baserade flygbolag, där off-setting i Corsia för år 2021 kommer att sättas till noll.

### **Väg**

Eftersom regleringspunkten kommer läggas längre uppströms på leveranskedjan av drivmedel så förväntas inte fordonen eller transportörerna påverkas direkt. Transportstyrelsen förväntas därför inte beröras av förslaget men ställer oss positiva till att också vägtransporterna i och med detta ges ännu en möjlighet att bidra till reduktion av klimatpåverkande utsläpp.

---

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog utredare Markus Backlund, sakkunnig miljö Stina Paulin, sakkunnig miljö Marie Hankanen, sektionschef Karin Fransson, enhetschef Simon Posluk och sakkunnig miljö Isabella Svensson, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör