

Anna Wallentin

[anna.wallentin@energigas.se](mailto:anna.wallentin@energigas.se)

Dnr: M2021/01389

Miljödepartementet  
[m.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:m.remissvar@regeringskansliet.se),  
kopia till  
[johan.gannedahl@regeringskansliet.se](mailto:johan.gannedahl@regeringskansliet.se)

Stockholm den 20 september 2021

## **Remissvar av 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**

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerat förslag. Vi tackar för möjligheten att bidra med synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Miljödepartementets remiss den 15 juli 2021.

Energigas Sverige avstår från att svara på de delar av förslaget som är kopplat till kommissionens förslag till mekanism för koldioxidjustering vid gränserna, CBAM<sup>1</sup>.

Energigas Sverige välkomnar att EU nu tar ett ambitiöst helhetsgrepp om klimatpolitiken. Det nya klimatpaketet "Fit for 55" är ett stort och viktigt steg för att minska utsläppen med minst 55 procent till 2030 och nå klimatneutralitet 2050 – två angelägna mål som Energigas Sverige till fullo stöttar och står bakom.

Vi välkomnar ansatsen i "Fit for 55", att olika regleringar och direktiv bättre ska hänga samman. Det är en förutsättning för en effektiv reglering och möjligheterna att nå målen. Dessvärre måste vi konstatera att flera direktiv/förordningar fortfarande inte samverkar, trots EU-kommissionens goda ansats. Det behöver åtgärdas under kommande förhandlingar av klimatpaketet.

Kommissionens lagstiftningspaket omfattar många olika styrmedel som i flera fall träffar samma sektorer. Som exempel kan nämnas sjöfarten som förslås omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter, förkortat EU ETS, energibeskattnings genom kommissionens förslag till reviderat energiskattedirektiv<sup>2</sup> samt krav på minskade växthusgasutsläpp genom förslaget FuelEU Maritime<sup>3</sup>. Vägtrafiken föreslås inkluderas i EU ETS, få en bränslebeskattnings baserad på bland annat miljöprestanda enligt förslaget till reviderat energiskattedirektiv och få krav på minskade utsläpp från vägtrafikens avgasrör genom förslaget till skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon, förkortat koldioxidnormerna<sup>4</sup>. En djupare analys av de

<sup>1</sup> [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a95a4441-e558-11eb-a1a5-01aa75ed71a1.0015.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a95a4441-e558-11eb-a1a5-01aa75ed71a1.0015.02/DOC_1&format=PDF)

<sup>2</sup> [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:1b01af2a-e558-11eb-a1a5-01aa75ed71a1.0018.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:1b01af2a-e558-11eb-a1a5-01aa75ed71a1.0018.02/DOC_1&format=PDF)

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/fueleu\\_maritime\\_green\\_european\\_maritime\\_space.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/fueleu_maritime_green_european_maritime_space.pdf)

<sup>4</sup> [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:870b365e-eecc-11eb-a71c-01aa75ed71a1.0007.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:870b365e-eecc-11eb-a71c-01aa75ed71a1.0007.02/DOC_1&format=PDF)

kombinerade åtgärderna skulle ha varit eftersträvansvärd, både för att bedöma de sammantagna effekterna, men också för att analysera vilken metod som är mest effektiv för att nå målet.

Energigas Sverige noterar också att det finns ett antal hänvisningar till delegerade och implementerande akter i Kommissionens förslag. Energigas Sverige anser generellt att det finns anledning att vara försiktig med den typen av bemyndigande som ger Kommissionen rådighet att via delegerade akter förändra innebörden av lagstiftning som tidigare behandlats inom EU:s lagstiftningsprocess.

Den korta svarstiden har inte möjliggjort en fullödig analys av förslaget, varför vi ber om att få återkomma med eventuellt mer detaljerade synpunkter i den fortsatta dialogen med Miljödepartementet. Vi förutsätter att miljödepartementet välkomnar en sådan fortsatt dialog.

## Övergripande synpunkter

Energigas Sverige stödjer Kommissionens förslag att revidera EU ETS så att regelverket ska bli i linje med målet att uppnå nettominusningar på minst 55 procent fram till 2030, jämfört med 1990 års nivåer.

Enligt rubricerat förslag ska förbränning av biodrivmedel även fortsatt räknas som emissionsfaktor noll och därmed inte belastas av kostnad för utsläppsrätter. Energigas Sverige instämmer i det synsättet och håller med kommissionen om att det ger drivmedelsleverantörerna incitament att sälja en ökad andel biodrivmedel och en minskad andel fossila bränslen. Däremot är det tydligt att de olika förslagen i "Fit for 55" inte är samordnade eftersom Kommissionen samtidigt, i förslaget till koldioxidnormer, föreslår att biodrivmedel och biogas ska räknas som fossila bränslen vilket leder till att användningen av biodrivmedel fasas ut. Det hänger verkligen inte ihop.

EU ETS syftar till att minska utsläppen på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. EU ETS ska göra det möjligt att minska utsläppen där det kostar minst. Men redan i dagens regelverk finns brister som gör att detta omöjliggörs för många industrier och energiproduktionsanläggningar som använder naturgas som bränsle och successivt väljer att växla över till biogas som en del av omställningen. Företag inom EU ETS som väljer att använda biogas, ett av de mest klimateffektiva bränslen som finns, får nämligen inte tillgodoräkna sig biogasinblandningen som emissionsfaktor noll i de fall gasen har distribuerats tillsammans med naturgas på gasnätet. Energigas Sverige begärde en lagändring<sup>5</sup> om detta redan i oktober 2019 och lämnade samtidigt en skrivelse till Naturvårdsverket i samma ärende. Sedan dess har EU-rätten ändrats genom en revidering av Kommissionens genomförandeförordning om övervakning och rapportering, den så kallade MRR-förordningen<sup>6</sup>. Enligt förslaget i reviderad MRR-förordning bör det vara möjligt att tillgodoräkna sig samdistribuerad biogas inom EU ETS från och med den 1 januari 2022. Dock har både Kommissionen och Naturvårdsverket aviserat att de ska komma med vägledningar om vilken metod och rapportering som ska krävas för att säkerställa att biogasen inte dubbelräknas. Det är mycket angeläget att vägledningarna publiceras omgående samt att, om det visar sig vara nödvändigt, relevanta regelverk åtgärdas snarast för att aktörer som omfattas av EU ETS ska kunna bidra till omställningen och påverka sina kostnader för utsläppsrätter genom att öka sin inblandning av biogas. Denna fråga är som sagt relevant redan idag, men aktualiseras ytterligare mot bakgrund av förslaget att bredda EU ETS till fler sektorer.

Energigas Sverige tar i nuläget inte ställning till om det är lämpligt att bredda EU ETS till nya sektorer. Effekterna av förslaget att inkludera utsläpp från vägtransporter och byggnader är beroende av hur bland annat kombinationen av beskattning och kostnad för EU ETS kommer att se ut. Det är troligt att bränsleleverantörerna kommer att övervältra kostnaderna för utsläppen på

<sup>5</sup> [https://www.energigas.se/library/2656/191016\\_hemstaellan-eu-ets-och-samdistribuerad-biogas\\_slutlig.pdf](https://www.energigas.se/library/2656/191016_hemstaellan-eu-ets-och-samdistribuerad-biogas_slutlig.pdf)

<sup>6</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/2085 av den 14 december 2020 om ändring och rättelse av genomförandeförordning (EU) 2018/2066 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG.

konsumenterna genom bränslepriset. På samma sätt övervältras kostnaden för energibeskattningen över på drivmedelspriserna. Vad detta får för konsekvenser beror både hur de EU-regelverk som nu är föremål för revidering kommer att se ut, men även på hur regering och riksdag nationellt väljer att anpassa andra ekonomiska styrmedel i kombination med EU ETS.

I Sverige har koldioxidskatten ända sedan införandet 1991 varit det primära klimatstyrmedlet för bränslen som används i vägtransporter. Syftet är att med en hög beskattning på de bränslen och den användning som inte styr mot de klimat- och miljöpolitiska målen, påverka människors beteende till att göra andra, bättre val. Även om det primära syftet med koldioxidskatten är klimatstyrande och inte fiskalt, så har den ändå inbringat en hel del skatteintäkter till staten (20,4 mdkr enligt Ekonomifakta<sup>7</sup>). Mot den bakgrunden, i kombination med den miljöstyrning som även föreslås genom Kommissionens förslag på reviderat energiskattedirektiv, finns det anledning att anta att skatten på fossila drivmedel kommer att vara relativt hög i Sverige, även om EU ETS breddas till nya sektorer som till exempel vägtransporter. Av allt att döma kan vi förmodligen vänta oss prishöjningar på fossila drivmedel i Sverige om vägtransporterna inkluderas i EU ETS. I det sammanhanget är det viktigt att de sociala aspekterna iakttas samt att åtgärder vidtas för att inte skapa motsättningar mellan stad och land.

### **Avseende förslaget att sjöfarten ska inkluderas i EU ETS**

Avseende sjöfarten föreslår Kommissionen att tillämpningsområdet för befintligt EU ETS utvidgas till att omfatta koldioxidutsläpp från stora fartyg (över 5 000 bruttoton), oavsett vilken flagg de för. Utvidgningen kommer att omfatta alla utsläpp från fartyg som anlöper en EU-hamn för resor inom EU samt 50 procent av utsläppen från resor som startar eller slutar utanför EU, men också utsläpp som uppstår när fartyg ligger i EU-hamnar.

Energigas Sverige instämmer i att sjöfarten, precis som andra sektorer, behöver ställa om till mer hållbara bränslen. Dels behöver de miljö- och hälsoskadliga utsläppen reduceras kraftigt, dels behöver klimatutsläppen minska. Här har gasen en stor roll att spela. Jämfört med konventionell teknik minskar koldioxidutsläppen med minst 10–20 procent, och kväveoxidutsläppen minskar med hela 85–95 procent, när rederierna ställer om från marin bunkerolja till flytande naturgas (LNG). De problematiska svavel- och partikelutsläppen försvinner nästan helt. Den starkaste drivkraften att ställa om från olja till gas i sjöfarten är allt hårdare utsläppskrav gällande svavel och kväveoxider. Ytterligare en fördel med att gå över från marin bunkerolja till LNG är att det successivt går att ersätta den fossila gasen med förnybar gas. Energigas Sverige anser att det är positivt att Kommissionen avser att verka för att sjöfarten ska ges bättre förutsättningar för omställning till hållbara bränslen.

Det är dock viktigt att föreslagna styrmedel noga analyseras, både avseende effektivitet och utifrån sjöfartens konkurrenskraft. Detta särskilt som Kommissionen, inom ramen för "Fit for 55", föreslår att flera, parallella styrmedel införs för sjöfarten. Förutom EU ETS föreslås även att undantaget från skatt för bränslen som används inom sjöfarten tas bort. Dessutom föreslås krav på minskad klimatpåverkan (GHG-intensity) genom i FuelEU Maritime. Det är viktigt att en konsekvensanalys tas fram för att kartlägga hur dessa styrmedel påverkar marknaden i förhållande till varandra och hur de gemensamt bidrar till att skapa en effektiv omställning till en rimlig kostnad. Energigas Sverige anser att det är anmärkningsvärt att ingen sammanhållande analys av inverkan på sjöfartens konkurrenskraft har presenterats och efterlyser en sådan analys.

Förutom en sådan analys som nämns i föregående stycke efterlyser Energigas Sverige även en analys av förslagens konsekvenser för andra sektorer än sjöfarten, som till exempel industrin. Eftersom det i dagsläget är relativt svårt och kostsamt att minska de fossila utsläppen inom sjöfarten kan förslaget komma att driva upp kostnaden för utsläppsrätter och därmed få konsekvenser för de befintliga sektorerna som redan omfattas av EU ETS, inte bara för sjöfarten, utan även för de sektorer som redan omfattas av EU ETS. Förslaget riskerar att leda till ökade kostnader för stora delar av svensk basindustri. Förutom den eventuella konsekvensen kan

<sup>7</sup> <https://www.ekonomifakta.se/fakta/skatter/skattetryck/skatteintakter-per-skatt/>

industrin även komma att drabbas av ökade kostnader för transporter via sjöfart som förslaget kan leda till. Det är i det sammanhanget viktigt att komma ihåg att Sverige är avlägset beläget i Europa och beroende av transporter till sjöss.

I avsaknad av en djupare analys av effekterna från de kombinerade åtgärderna som föreslås inom ramen för "Fit for 55" avstår Energigas Sverige från att ta ställning till om sjötransporter bör omfattas av EU ETS. De synpunkter som följer i detta remissvar gäller under förutsättning att sjöfarten faktiskt ska inkluderas i EU ETS.

Energigas Sverige instämmer i det som Svensk Sjöfart anför i sitt remissvar om att förslagets gränsdragning vid bruttodräktighet om 5000 bör ändras till 400. Energigas Sverige håller med Svensk Sjöfart om att en sådan ändring bör minska risken för snedvridning av konkurrens och värna den sociala aspekten genom att inte missgynna satsningar på rejäla besättningsutrymmen samt att fler fartygsindivider och därmed en större andel av utsläppen omfattas.

När sjöfarten inkluderas i EU ETS kommer kostnaden för transporter via sjöfart sannolikt att öka jämfört med transporter via andra transportslag som järnväg och vägtrafik. Även om Energigas Sverige anser att det är positivt att Kommissionen föreslår ett gradvis införande av systemet, det är trots allt fråga om en sektor som inte tidigare varit med i systemet och det tar tid att anpassa affärsmodeller, justera kontraktsrättsliga dokument etc, så är det Energigas Sveriges uppfattning att startdatumet för inkludandet av sjöfarten i EU ETS borde sammanfalla med det datum då vägsektorn ska inkluderas i utsläppshandeln (vilket i Kommissionens förslag aviseras till 2026). Detta för att förslagets tidsaspekt inte ska påverka konkurrensförhållandet mellan sjöfart och vägtrafik.

Energigas Sverige instämmer i vad Svensk Sjöfart anför i sitt remissvar avseende höga förväntningar på att Sverige deltar i IMO:s förhandlingar med en konstruktiv och lösningsorienterad inställning med ambitionen att få en global prissättningsmekanism av koldioxidutsläpp på plats så snart som möjligt. Energigas Sverige instämmer även i Svensk Sjöfarts bedömning att Sverige därefter bör verka i enlighet med artikel 3 i direktivförslaget för att få till stånd en översyn och revidering alternativt harmonisering av direktivet baserat på ett eventuellt instrument från IMO.

### **Avseende förslaget om nytt system avseende byggnader och vägtransporter**

I avsaknad av en djupare analys av effekterna från de kombinerade åtgärderna som föreslås inom ramen för "Fit for 55" avstår Energigas Sverige från att ta ställning till om vägtransporter och byggnader bör omfattas av ett system för handel med utsläppsrätter.

Under förutsättning att vägtransporter och byggnader faktiskt ska inkluderas i EU ETS stödjer Energigas Sverige dock förslaget att det sker genom ett separat handelssystem.

Under samma förutsättningar stödjer Energigas Sverige också att det nya systemet ska reglera bränsleleverantörer (skattskyldig för bränslet eller motsvarande) snarare än hushåll och bilförare.

#### **Vägtransporter**

Energigas Sverige påminner om det som anføres i inledningen av detta remissvar att det är positivt att Kommissionen föreslår att biodrivmedel även fortsatt ska räknas som emissionsfaktor noll och därmed inte belastas av kostnad för utsläppsrätter. Det är dock tydligt att de olika förslagen i "Fit for 55" inte är samordnade eftersom Kommissionen samtidigt, i förslaget till koldioxidnormer, föreslår att biodrivmedel och biogas ska räknas som fossila bränslen vilket leder till att användningen av biodrivmedel fasas ut. Det hänger verkligen inte ihop. Energigas Sverige anser att alla förnybara alternativ behövs för att klara omställningen och instämmer därmed i att EU ETS ska ha en utformning som gynnar användning biodrivmedel, som till exempel biogas. Energigas Sverige understryker dock att det är viktigt att Kommissionen inte samtidigt, genom exempelvis förslaget till koldioxidnormer, stänger dörren för användning av dessa förnybara alternativ i vägtrafiken.

Energigas Sverige instämmer i den synpunkt som Drivkraft Sverige lyfter i sitt remissvar om att den rapportering som kommer att krävas vid ett eventuellt införande av vägtransporter och byggnader i ett handelssystem ska ansluta till de berörda företagens befintliga rapporteringskrav för att uppfylla kraven även inom handelssystemet. Detta för att inte nya krav på rapportering ska införas som ökar den administrativa bördan för aktörerna.

### **Byggnader**

För Sverige kommer effekterna av att byggnaders uppvärmning inkluderas att vara ganska marginella eftersom det nästan inte finns några fossila bränslen kvar i värmesektorn. Utvidgningen har dock fördelen att den skapar en koldioxidprissignal för alla värmemarknader inom EU där fossila bränslen fortfarande är dominerande i bränslemixen i de flesta länder.

Energigas Sverige håller med Energiföretagen Sverige att det behöver klargöras om de svenska fjärrvärmeanläggningar som är mindre än 20 MW, och som redan idag omfattas av EU ETS genom "Opt-in", även fortsättningsvis ska omfattas av befintligt EU ETS, eller om de ska ingå i det nya handelssystem som planeras för vägtransporter och byggnader.

### **Ytterligare detaljerade synpunkter**

#### **Artikel 10 a, Orimligt att villkora fri tilldelning av utsläppsrätter med åtgärder i energikartläggningar enligt energieffektiviseringsdirektivet**

Förslaget anger att anläggningar som omfattas av krav på energikartläggning enligt energieffektiviseringsdirektivet<sup>8</sup> ska genomföra åtgärder enligt kartläggningen som har återbetalningstid på mindre än fem år. I annat fall ska den fria tilldelningen minska med 25 procent. Energigas Sverige anser inte att energieffektivisering ska kopplas ihop med styrmedel för utsläppsminskningar. När regelverk med olika syften på detta sätt överlappar varandra finns risk för att styrningen blir ineffektiv. Det är inte självklart att klimatåtgärder och energieffektivisering alltid leder åt samma håll, en åtgärd för minskade utsläpp kan i en del fall till och med leda till att energianvändningen totalt sett ökar. Energigas Sverige anser därför att förslaget om villkor relaterat till energieffektiviseringsåtgärder ska strykas.

#### **Bilaga 1, Olämpligt med en tröskel på 95 procent bioenergianvändning för fri tilldelning**

Slutligen håller Energigas Sverige med Energiföretagen Sverige om att det är olämpligt med en tröskel på 95 procent bioenergianvändning för fri tilldelning som föreslås i bilaga 1. Det ger signaler om att vi bara ska fasa ut fossila bränslen till 95 procent i stället för 100 procent. Enligt Energiföretagen Sverige uppgick fossilbränsleandelen i fjärrvärmebranschen endast till ca 1 procent under 2020 vilket innebär att Sverige redan idag har EU:s lägsta andel fossilt bränsle i uppvärmningssektorn.

Med vänliga hälsningar,



Maria Malmkvist  
Vd



Anna Wallentin  
Avdelningschef

<sup>8</sup> [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a214c850-e574-11eb-a1a5-01aa75ed71a1.0012.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a214c850-e574-11eb-a1a5-01aa75ed71a1.0012.02/DOC_1&format=PDF)