Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

kn.kl@regeringskansliet.se

ruben.lonngren@regeringskansliet.se

Er ref KN2026/01568

Vår ref RE2026026

Stockholm den 19 oktober 2026

Remiss av Revidering av EU:s utsläppshandelssystem ETS 2026

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle-, drivmedels- och laddbolagen. Våra medlemsföretag och partners omfattar cirka 3000 energistationer för lätt och tung trafik och fyra raffinaderier. Branschen befinner sig mitt i omställningen från fossilt till fossilfritt där biodrivmedel och elektrifiering är hörnstenar för att bli klimatneutrala 2045.

Drivkraft Sverige har från Klimat- och näringslivsdepartementets fått Kommissionens föreslagna Revidering av EU:s utsläppshandelssystem ETS 2026 på remiss. Drivkraft Sverige välkomnar att kommissionen genom översynen av EU ETS söker förena klimatambition med konkurrenskraft och investeringsförutsättningar. Sverige och EU behöver ett starkt och långsiktigt trovärdigt klimatpolitiskt ramverk som underlättar omfattande investeringar i fossilfri energi, biodrivmedel, vätgas och elektrifiering.

- Drivkraft Sverige tillstyrker att:
  - utsläppshandelssystemet fortsatt utgör EU:s centrala klimatstyrmedel.
  - översynen anpassas till EU:s klimatmål för 2040.
  - intäkter från utsläppshandeln i högre grad används till klimat- och energiomställning.
  - större vikt läggs vid industrins konkurrenskraft.
- Drivkraft Sverige anser samtidigt att:
  - införandet av internationella utsläppskrediter måste ske med försiktighet.
  - fri tilldelning bör motiveras av risk för koldioxidläckage och inte villkoras av genomförda eller planerade investeringar. Om villkor ändå används får det inte leda till en konkurrensnackdel för de som redan genomfört investeringar.
  - Om det öppnas upp förhandlingar av ETS 2 skulle Drivkraft Sverige gärna se att datum för rapportering, verifiering och överlämning senarelades under samma år för att underlätta samspelet med ETS 1.
  - förändringar av ETS inte får minska incitamenten för produktion och användning av hållbara flytande och gasformiga förnybara bränslen

Om förslagen

Kommissionen föreslår bland annat att:

- EU ETS anpassas till EU:s klimatmål för 2040, med minst 90 % nettominskning av växthusgasutsläpp jämfört med 1990.
- Internationella utsläppskrediter föreslås kunna användas för en del av 2040-målet.
- Den årliga utsläppsminskningen inom ETS1 justeras och förlängs in på 2040-talet.
- Permanenta koldioxidupptag integreras i ETS.
- Fri tilldelning efter 2031 knyts tydligare till investeringar i utsläppsreducerande åtgärder inom EU. Företag måste ta fram och genomföra investeringsplaner för att behålla fri tilldelning.
- Minst 50 % av medlemsstaternas auktionsintäkter ska användas för klimat- och omställningsåtgärder.

Drivkraft Sveriges synpunkter

EU ETS har under de senaste decennierna utvecklats till unionens viktigaste klimatpolitiska instrument. Handelssystemets styrka är att utsläppsminskningar sker där kostnaderna är lägst på ett teknikneutralt sätt. Drivkraft Sverige anser därför att det är positivt att kommissionen även fortsättningsvis vill använda utsläppshandel som det primära styrmedlet för att nå EU:s klimatmål. Samtidigt befinner sig Europa i en situation där den industriella konkurrenskraften utsätts för betydande press. Klimatpolitiken måste därför utformas så att utsläppsminskningar kombineras med ett investeringsklimat som stärker Europas industriella bas och inte leder till koldioxidläckage.

Mot bakgrund av detta är det rimligt att den linjära reduktionsfaktorn anpassas till det beslutade klimatmålet för 2040 inklusive internationella utsläppskrediter och koldioxidinfångning.

Internationella utsläppskrediter

Drivkraft Sverige bedömer att det är rimligt att internationella krediter i viss omfattning åter ska kunna användas inom ETS eftersom de redan lagts in som en möjlighet för att uppfylla klimatmålet till 2040. En möjlig fördel är att kostnaderna för utsläppsminskningar kan reduceras genom att åtgärder genomförs där de ger störst klimatnytta. Samtidigt är det av yttersta vikt att inte krediterna hotar ETS-systemets legitimitet och trovärdighet. Det är därför avgörande att kontrollen av dessa krediter håller hög kvalitet för att undvika dubbelräkning och säkerställa systemets trovärdighet. Drivkraft Sverige menar också att system för internationella utsläppskrediter kräver transparens samt noggrann verifiering för att vara trovärdigt och accepterat.

Transportsektorn och förnybara bränslen

Drivkraft Sverige vill understryka vikten av att förändringar i ETS inte försvagar investeringssignalerna för hållbara bränslen. Under de kommande två decennierna kommer flytande och gasformiga förnybara bränslen att spela en central roll för sektorer där elektrifiering är svår eller kostsam. Det gäller särskilt inom flyg, sjöfart, arbetsmaskiner och vissa industriella processer men även stora delar av vägtransportsektorn som inte kommer

hunnit elektrifierats. Det skulle också stärka försörjningstryggheten om del av dessa bränslen kunde produceras i Europa.

Användning av ETS-intäkter

Drivkraft Sverige välkomnar att kommissionen föreslår tydligare krav på att ETS-intäkterna ska användas för klimat- och energiändamål. Det har i många tidigare regelverk satts isolerade krav på hur utsläppen i produktionen ska minskas eller hur utbudet ska bestå av en högre andel biodrivmedel eller elektrifierade bilar, sådana regelverk är nödvändiga men måste också kompletteras med styrmedel som stimulerar efterfrågan, samt produktionen av produkterna.

Intäkterna bör i första hand användas för åtgärder som minskar utsläppen, ökar försörjningstryggheten samt främjar produktion av hållbara förnybara drivmedel. Ett tydligare samband mellan klimatpolitiska kostnader och klimatrelaterade investeringar stärker legitimiteten för systemet.

Även om Drivkraft Sverige ser ett behov av kompletterande åtgärder för att på olika sätt möjliggöra de minskande utsläppen inom ETS anser vi att det inte bör ske genom villkorning av den fria tilldelningen av utsläppsrätter. Främst för att detta grumlar grundmotivet för den fria tilldelningen, att undvika att produktionen lämnar Europa medan konsumtionen är oförändrad och att det uppstår så kallat koldioxidläckage. Det finns även andra skäl till att vara skeptisk till villkorad tilldelning, bland annat att det kommer att leda till högre administrativa kostnader och att det vid skiljande nationell implementering riskerar att skapas snedvridningar mellan industrier i olika länder. Slutligen kan villkor baserade på kommande investeringar skapa en godtycklighet i uppföljningen samt riskera att missgynna företag som redan satsat hårt på utsläppsnål teknik.

Om det i förhandlingarna även öppnas för ändringar av ETS 2

Drivkraft Sverige tillstyrker att kommissionen endast föreslår förändringar av ETS 1. Fler justeringar av ETS 2 innan systemet ens startat skulle skapa ytterligare osäkerhet. Om det ändå öppnas upp förhandlingar av ETS 2 skulle Drivkraft Sverige gärna se att datum för rapportering, verifiering och överlämning inom ETS 2 senarelades med några månader för att underlätta samspelet med rapportering och överlämning av utsläppsrätter inom ETS 1.

I dagsläget har rapportering av utsläpp inom ETS 2 skett två gånger, för 2024 och 2025. Verifiering av utsläpp har skett för 2025. Över lag fungerar stora delar av rapporteringen bra men informationsutbytet mellan ETS1 och ETS2-rapporteringen fungerar inte. Ett stort problem med både rapportering och verifiering är att de ligger för nära i tiden för ETS 1 respektive ETS 2. ETS 1-aktörerna ska lämna in sina verifierade utsläppsrapporter senast sista mars och ETS 2-aktörerna ska lämna in sina rapporter en månad senare. Detta är främst ett problem när uppgifter från ETS 1-verksamheterna behövs i ETS 2-rapporterna men inte tillgängliggörs förrän verifieringen av de annars färdiga ETS2-rapporterna redan påbörjats. Eftersom många verifierare är aktiva inom båda sektorerna skapar den snäva tidsperioden även en knapphet på tillgängliga verifierare. Flera problem med rapporteringen

skulle kunna lindras markant om tidpunkten för rapportering för ETS 2 senarelades några månader.

Viktor Gunnarsson

Ansvarig Konkurrenskraftsfrågor

Stockholm, den 19 oktober 2026