

Datum
2026-10-12

Diarienummer
Utr 2026/37

Ert diarienummer
KN2026/01568

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över Revidering av EU:s utsläpps- handelssystem ETS 2026

EU-kommissionen har presenterat ett förslag på revideringar av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Förslaget inkluderar justering av utsläppstaket under kommande handelsperioder, hur internationella krediter respektive permanenta upptag ska få tillgodoräknas, hur reglerna för marknadsstabilitetsreserven och den fria tilldelningen bör utvecklas, ökad omfattning för luftfart och sjöfart, avfallsförbränning samt flera förslag på hur intäkterna från auktionering av utsläppsrätter bör användas.

Utsläppsminskningar med bibehållen konkurrenskraft

Målet med översynen är att EU:s utsläppshandelssystem även i fortsättningen ska bidra till att uppnå koldioxidneutralitet i hela ekonomin senast 2050 och göra det på ett marknads- och regelbaserat, teknikneutralt och ekonomiskt kostnadseffektivt sätt samtidigt som systemet ska främja förenkling, innovation och konkurrenskraft (sid. 8). För att ett så omfattande regelverk ska nå acceptans är det viktigt att det är förankrat i omhändertagna erfarenheter och hos berörda aktörer. Trafikanalys noterar att förslaget bygger på ett stort inslag av efterhandsutvärdering, samråd och konsekvensbedömningar.

Översynen av EU:s utsläppshandelssystem är den första delen av ett paket med förslag som syftar till att öka Europas ekonomiska resiliens och konkurrenskraft och uppnå klimatmålet för hela ekonomin fram till 2040.

Förslaget som kommissionen tagit fram utgår från vad som överenskommits mellan rådet och parlamentet och övriga justeringar som identifierats för att anpassa systemet så att det på ett kostnadseffektivt sätt fortsätter att bidra till utsläppsminskningar, innovation och konkurrenskraft.

Trafikanalys bedömer att förslaget på en övergripande nivå har landat väl i avvägandena mellan olika intressen, men ser vissa risker med användning av internationella reduktionsenheter inom EU:s utsläppshandelssystem, bland annat i relation till andra delar av lagstiftningspaketet. Vi har även fördjupat oss i effekter för sjöfart och luftfart.

För- och nackdelar med internationella reduktionsenheter

När rådet och parlamentet i december 2025 enades om ett klimatmål för 2040 som innebär en minskning med 90 procent av nettoutsläppen av växthusgaser jämfört med 1990 års nivåer, åtföljdes denna överenskommelse av ett antal riktlinjer. En av dessa var att från och med 2036 tillåta användning av internationella reduktionsenheter av hög kvalitet för att på lämpligt sätt bidra till målet för 2040 med upp till 5 procent av EU:s nettoutsläpp 1990, med en pilotfas för åren 2031 – 2035.¹

Internationella reduktionsenheter i lagstiftningspaketet som helhet

Trafikanalys vill, som i ett tidigare yttrande², betona att vid användning av internationella reduktionsenheter är det viktigt att additionaliteten säkras, till exempel genom lämplig form av extern kontroll. Vi välkomnar därför förslaget om grundlig konsekvensbedömning, fastställandet av robusta kriterier med hög integritet och andra skyddsåtgärder. Om det faller väl ut ser vi att användningen av internationella reduktionsenheter kan bidra till tekniköverföring och gynna marknader för svensk klimatsmart industri.

Enligt förslaget väntas även ytterligare lagstiftningsförslag om nationella mål samt användningen av internationella reduktionsenheter senare under 2026 (sid. 9).

Trafikanalys anser att fördelningen av internationella reduktionsenheter i lagstiftningspaketet i sin helhet är av stor betydelse, vilket gör det viktigt att tänka igenom hanteringen av dessa i ETS i relation till kommande delar i paketet. Det handlar då både om fördelningen av internationella reduktionsenheter mellan länder och fördelningen mellan sektorer, liksom i vilken grad detta är något som respektive land får ansvara för eller inte.

Flexibiliteter har potential att bidra till bevarad eller förbättrad tillgänglighet genom transporter, men det är då av betydelse hur flexibiliteten utformas, dvs. hur överprestation på ett ställe kan kompensera för underprestation på ett annat.

Trafikanalys anser att åtgärder som minskar koldioxidutsläpp bör ske där de är mest kostnadseffektiva. Sektorer som kan beröras är både transporter och jord- och skogsbruk. En bedömning behöver göras så att inte tillgängligheten minskar till följd av kostnadsökningar i transportsektorn för investeringar i en snabbare omställning än aviserat.

Tydlighet och förutsägbarhet underlättar investering

Trafikanalys bedömer att konstruktionen av olika fördelningsmekanismer över lag behöver vara tydlig och förutsägbar för att underlätta för berörda sektorer att investera i omställning. Om det visar sig att miljöintegriteten hos de internationella reduktionsenheterna inte håller måttet, dvs. att de inte kan ge en tydlig klimateffekt utan negativa bieffekter, kommer den linjära reduktionsfaktorn att skärpas enligt förslaget. Det kan påverka priset på en utsläppsrätt, vilket gör att förutsägbarheten i nuläget är oklar.

¹ www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2025/12/10/2040-climate-target-council-and-parliament-agree-on-a-90-emissions-reduction/

² www.trafa.se/globalassets/remissvar/2025/trafikanalys_remittering-av-kommissionens-forslag-till-andring-av-eus-klimatlag-och-eus-klimatmal-for-2040.pdf

Det finns en risk att verksamheterna inom systemet från 2036 kommer att behöva vidta dyrare åtgärder än förväntat för att åstadkomma ytterligare minskning av utsläpp, där de åren innan sett ut att ha varit på rätt spår. Pengarna som EU-kommissionen kommer att använda för inköp av internationella reduktionsenheter kan även användas för investering i omställning inom EU.

Förutsättningar för sjöfart och luftfart

Tillgången på hållbara drivmedel är en central faktor för sjö- och luftfartens möjlighet till omställning. För detta krävs ökade investeringar i energisystemet, särskilt i produktion av hållbara drivmedel. Trafikanalys delar EU-kommissionens uppfattning att en målinriktad användning av intäkterna från systemet behövs och att den föreslagna banken för avkarbonisering är en bra väg för att främja uppskalning och utbyggnad av projekt för avkarbonisering, dvs. projekt för att minska eller eliminera koldioxidutsläpp. Koldioxidinfångning med samtidig produktion av hållbara drivmedel är särskilt ändamålsenligt för transportsektorn med tanke på behoven av dessa i sektorn. Vi instämmer i att innovationsfonden är viktig i omställningen även fortsättningsvis.

Trafikanalys instämmer även i att det är en bra avvägning att öka stödet från utsläppshandelssystemet för användning av hållbara flygbränslen, inklusive el- och elhybridflyg och till flygoperatörer som använder prognoser eller flygdata för att minska respektive rapportera s.k. icke-koldioxideffekter.

Trafikanalys ser fördelar med att utvidga tillämpningsområdet för flyget då det kommer att omfatta flygningar till betydande flygnav i Istanbul och vid Persiska viken, vilket innebär att risken för koldioxidläckage minskas. Nuvarande ordning innebär att europeiska flygnav som omfattas av ETS missgynnas.

När det gäller sjöfart så stödjer Trafikanalys inkluderingen av mindre fartyg eftersom det stärker incitamenten också för dessa fartyg. Förslaget innebär att mindre vägfärjor och skärgårdstrafik ska utredas ytterligare. Vi kan konstatera att elektrifiering av vägfärjor pågår. Trafikanalys är positiva till anpassningen av översynsklausulen för att särskilt hantera risken för dubbla kostnader i samband med åtgärder från IMO. Vi är även positiva till den föreslagna förenklingen som innebär samordning av rapportering och redovisning för EU ETS/MRV och FuelEU Maritime, samt till införandet av mekanismen som ska stödja införandet av hållbara bränslen och ren framdrivningsteknik.

Kommissionen föreslår förlängning av möjligheten till s.k. ö-undantag fram till slutet av 2035. Sverige nyttjar idag den möjligheten avseende Gotlandstrafiken. Trafikanalys ser en fördel i att Sverige då själva kan välja inriktning framöver. Det finns olika vägar att ställa om trafiken mot klimatneutralitet, till exempel genom krav i upphandling. Även Finland nyttjar ö-undantaget, vilket idag innebär att resor mellan Åbo och Sverige med mellanlandning på Åland är något billigare än de annars skulle vara. Kommissionen föreslår också att undantaget som innebär att isklassade fartyg överlämnar färre utsläppsrätter förlängs med fem år och ska gälla till och med år 2035. Förslaget lämnar öppet för ytterligare förlängning av nedsättningen. Trafikanalys har inga invändningar mot det.

Trafikanalys instämmer i att marknadsstabiliseringsreserven i utsläppshandelssystemet bör anpassas till det gradvis minskande utsläppstaket. Vi anser även att det är ändamålsenligt att den fortsatta gratis tilldelningen villkoras av att planer för investeringar i avkarbonisering i EU lämnas in och genomförs.

Tf generaldirektör Andreas Tapani har beslutat i detta ärende efter föredragning av Lisa Eriksson. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Anna Ullström deltagit, samt Backa Fredrik Brandt och Gunnar Eriksson.

Andreas Tapani

Tf generaldirektör