

Klimat- och näringslivsdepartementet  
KN2024/00055

## **Remissvar: Naturvårdsverkets skrivelse Förslag på författningsändringar för att införa ett utsläppshandelssystem för utsläpp från vägtransporter och byggnader samt vissa andra utsläpp (ETS 2) samt promemoria Analys av opt-in av ytterligare sektorer – kompletterande underlag till Naturvårdsverkets redovisning av regeringsuppdraget om ETS 2**

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare importörer av personbilar, lastbilar och bussar och har getts möjlighet att till Klimat- och näringslivsdepartementet inkomma med synpunkter på Naturvårdsverkets skrivelse Förslag på författningsändringar för att införa ett utsläppshandelssystem för utsläpp från vägtransporter och byggnader samt vissa andra utsläpp (ETS 2) samt promemoria Analys av opt-in av ytterligare sektorer – kompletterande underlag till Naturvårdsverkets redovisning av regeringsuppdraget om ETS 2. Mobility Sweden tillstyrker förslaget.

---

### **Synpunkter på förslaget**

Fordonsindustrin är mitt i en historisk omställning med skifte av drivlina, nya affärsmodeller, uppkopplade fordon och utveckling mot autonoma fordon. Den gröna omställningen påverkar hela branschen och elektrifieringen är huvudspåret, men även biodrivmedel och grön vätgas utgör viktiga beståndsdelar. Omställningen kan, om branschen ges rätt förutsättningar, stärka svensk konkurrenskraft, skapa nya exportframgångar, fler jobb och i förlängningen bidra till Sveriges välbefinnande. För detta behövs attraktiva styrmedel för de olika fordonsslagen. Annars riskerar Sverige att hamna på efterkälken.

I enlighet med EU:s klimatpaket Fit for 55 ska ett nytt fristående utsläppshandelssystem för bland annat vägtransporter och bränslen införas. Ett sådant system kan bidra till att minska utsläppen från transportsektorn. Genom att sätta ett pris på koldioxidutsläpp och skapa ekonomiska incitament för att minska dem, kan ett utsläppshandelssystem vara ett kraftfullt verktyg för att uppnå de

fastställda klimatmålen i såväl Parisavtalet som i Fit for 55. Utfallet beror emellertid i hög grad på hur det utformas initialt och även förändras över tid.

Mobility Swedens bedömning är att omställningen av transportsektorn måste accelerera om Sverige ska ha möjlighet att uppfylla såväl nationella mål som mål på EU-nivå. Till 2030 ska utsläppen inom EU minska med 55 procent, för att kunna nå klimatneutralitet till 2050. En viktig åtgärd för nå målet är den utsläppsbudget som anges i Effort Sharing Regulation (ESR) till 2030. Det ställer krav på snabba åtgärder för att minska transportsektorns klimatutsläpp.

För att lyckas med det krävs att det blir mer ekonomiskt fördelaktigt att välja fossilfria alternativ framför fossila. Sedan regeringen sänkt reduktionsplikten och skatten på bensin och diesel har prisskillnaden mellan fossila och förnybara alternativ ökat. Till exempel ser vi nu att det är svårare för företag att få ihop kalkylerna vid köp av en elektrisk tung lastbil. Vi prognostiserar också en minskad andel elbilar som nyregistreras i Sverige 2024. Fler styrmedel och åtgärder måste till för de olika fordonsslagen under avgränsade tidsperioder, för att omställningen inte ska stanna av.

I konsekvensanalysen i Naturvårdsverkets skrivelse framgår det att kostnaden för utsläppsrätter i de flesta fall kommer att överföras på de sektorer som är slutanvändare av de bränslen som omfattas av systemet. Naturvårdsverkets beräkningar visar på att vid ett utsläppspris på 45 euro beräknas priset på bensin öka med 1,11 kr per liter bränsle och för diesel omkring 1,22 kr per liter bränsle, beräknat med ett antagande om 6 procent inblandningsnivå av biobränsle. Eftersom en elmotor är tre till fem gånger mer energieffektiv än motsvarande förbränningsmotor går det att sänka drivmedelskostnader vid eldrift. Det är därför viktigt att regeringen, när ETS2 införs, inte gör stora satsningar på att kompensera hushåll och företag så att de fortsätter köra fossilt. Istället behöver satsningar göras så att de ställer om mot mer hållbara alternativ. Kompensation bör endast riktas till de användare som saknar alternativ för att ställa om till fossilfri drift.

Det finns olika uppgifter i skrivelsen om vad utsläppspriset kommer att bli i ETS2. Beräkningar för utsläppsreduktion vid ett pris på 30 till 80 ton redovisas. Hänvisningar görs också till studier som visar att priset kan uppgå till 200 euro under vissa förutsättningar. Det aktuella direktivet<sup>1</sup> anger emellertid att om priserna för utsläppsrätter överstiger 45 euro, kommer ytterligare utsläppsrätter att allokeras för att motverka en prisökning (artikel 30 h). Detta innebär i praktiken ett tillägg i pris på cirka 12 eurocent för en liter diesel (ca 1,22 kr, se ovan), vilket då fungerar som ett pristak.

Införandet av ETS2 utifrån de beräkningar av kostnaderna för utsläppsrätterna som gjorts kommer inte att räcka för att nå ESR-målen. Det kommer heller inte vara en tillräcklig drivkraft för omställningen mot fossilfria alternativ såsom el och biodrivmedel – utsläppspriser måste vara mer än det dubbla till 2030, enligt forskning

---

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:02003L0087-20230605>

av Axsen, Plötz och Wolinet från 2020<sup>2</sup> ("Crafting strong, integrated policy mixes for deep CO2 mitigation in road transport" i *Nature Climate Change*). Naturvårdsverket konstaterar också att "ETS 2 troligen kommer innebära en relativt liten effekt på utsläppen i Sverige på kort sikt".

Det behövs en bred palett av åtgärder från politiken som stimulerar omställningen av transportsektorn. Fordonsindustrin är gärna en partner till regeringen i att ta fram och genomföra nya offensiva åtgärder som gör att alla delar i samhället ställer om. Det handlar om allt ifrån åkerier till privatpersoner och det offentliga. Finns det inte tillräckliga morrötter att ta del av hamnar Sverige på efterkälken.

I konsekvensanalysen framgår det också att införandet av ETS2 kan medföra administrativa konsekvenser för företag men att Naturvårdsverket i dagsläget inte kan bedöma omfattningen. För att säkerställa att denna administrativa börda inte blir orimlig är det av yttersta vikt att staten implementerar systemet på ett effektivt sätt och vidtar åtgärder för att minimera denna börda så långt som möjligt. Det är av betydelse att staten utformar tydliga och enkla riktlinjer för företagen att följa vid rapportering och hantering av utsläppsrätter. För att minska den administrativa bördan för företag bör staten också överväga att tillhandahålla stöd och resurser för att hjälpa företag att anpassa sig till det nya systemet.

Naturvårdsverket framhåller i skrivelsen att utsläppen från ETS2-sektorerna vägtransporter och byggnader kommer minska utsläppen med cirka 7 procent i Sverige för perioden 2025-2030. Utsläppsminskningarna beror dock på hur Sverige väljer att genomföra systemet, samt övrig styrning nationellt och på EU-nivå. Mot den bakgrunden är det angeläget att även fler sektorer ingår i ETS2, vilket även regeringen aviserat är deras avsikt. I Naturvårdsverkets PM gällande analys av opt-in av ytterligare sektorer framgår det att flera ytterligare sektorer kan innefattas av ETS2 och att en tidig inkludering i sådana fall är önskvärd för att minska administrativa bördor och underlätta processen med genomförandet. Mobility Sweden anser att regeringen ska gå vidare med planerna på att inkludera fler sektorer i enlighet med vad som är görbart utifrån Naturvårdsverkets PM.

Regeringen måste därutöver ta ett helhetsgrepp om omställningen och ta fram en långsiktig plan för hur utsläppen i transportsektorn ska minska. ETS2 och andra delar av Fit for 55 är viktiga beståndsdelar i detta, men det krävs mer satsningar och åtgärder från regeringen för att ställa om. Det handlar inte minst om utvecklade och nya styrmedel som styr mot en omställning av fordonsflottan. Fordonsbranschen är gärna en del av en sådan bredare dialog i syfte att främja elektrifieringen, andra fossilfria drivmedel och den gröna omställningen.

Insatserna för att nå klimatmålen – både i Sverige och EU – och främja den gröna omställningen måste vara effektiva och stärka Sverige som föregångsland. Det kräver en stark hemmamarknad, med fortsatta satsningar på forskning och produktutveckling. På så sätt kan vi exportera klimatnytta, i form av produkter och

---

<sup>2</sup> Crafting strong, integrated policy mixes for deep CO2 mitigation in road transport | Nature Climate Change

tjänster, till andra delar av världen. Samtidigt förbättras också vår konkurrenskraft i den globala kapplöpningen för att uppnå kostnadseffektiv klimatreduktion. Här har Sverige alla förutsättningar för att vara fortsatt pådrivande.

Stockholm den 11 mars 2024

Michaela Ehteshami  
Kommunikationsstrateg  
Mobility Sweden