

Stockholm 2023-05-03

**Klimat- och näringslivsdepartementet**

Klimatenheten

Kansliråd Johan Gannedahl

**Remissvar till Remiss av Promemorian Förslag på lagändringar för att genomföra ändringar i utsläppshandelssystemet EU ETS; Dnr: KN2023/02736**

Drivkraft Sverige har fått rubricerade remiss för synpunkter och lämnar följande remissvar.

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle- och drivmedelsbranschen. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns drivmedel för hållbara resor och transporter hela landet. Drivkraft Sverige står bakom de svenska klimatmålen och målet att Sverige ska bli klimatneutralt senast 2045.

**Sammanfattning**

Drivkraft Sverige anser att det är viktigt att tillämpningen och implementeringen av EU ETS blir lika i alla medlemsländer för att inte orsaka snedvridning konkurrensen inom raffinaderisektorn.

Konditionalitetskrav

- Direktivet innehåller två konditionalitetskrav som, om något av dem inte uppfylls, skulle innebära en 20 % reduktion av den fria tilldelningen. En reduktion med 20 % innebär att medlemsbolagen behöver köpa in utsläppsrätter. En kostnad i storleksordningen på 100-300 miljoner SEK per år beroende på priset på utsläppsrätterna

Energieffektiviseringskravet

- Kravet på konditionalitet för att inte reducera den fria tilldelningen av utsläppsrätter ställer krav på genomförande av vissa energieffektiviseringsåtgärder. Drivkraft Sverige anser att ett energiledningssystem ska vara tillräckligt för att visa att kravet på tre års återbetalningstid för investeringar är uppfyllt.
- Bedömningsvillkor, tidsramar och ytterligare regler ska specificeras av EU-kommissionen i en delegerad akt. Drivkraft Sverige anser att processen kring arbetet med denna delegerade akt måste vara transparent och ta hänsyn till industrins synpunkter.
- Vissa av energieffektiviseringsåtgärderna som identifierats i energiledningssystemen kan bara utföras vid stopp (4:e år) eller kan ha långa tidsperspektiv i en underhållsplan. Drivkraft Sverige anser att detta måste beaktas i regelverket.

- Drivkraft Sverige anser att verksamheter som redan idag har en god energieffektivitet bör premieras. En verksamhet som inte arbetat med energieffektivisering har inledningsvis fler mindre kostsamma åtgärder att genomföra än en verksamhet som arbetat med frågan under lång tid.

### Klimatanpassningsplan

- Konditionalitetskravet om klimatanpassningsplan omfattar de 20% mest utsläppsintensiva företagen i varje produktmärkte. Det torde redan nu vara känt för kommissionen vilka verksamheter som omfattas av detta krav och Drivkraft Sverige anser att de företag som omfattas borde redan ha meddelats.
- Klimatomställningsplanen skall redovisas redan i maj 2024 och uppnå ”intermediate milestones and targets”. Drivkraft Sverige anser att det är oklart hur bindande en sådan klimatanpassningsplan kan komma att bli samt vilka mål ska nås och med vilken tidsram? Drivkraft Sverige anser att detta är ett område som måste klargöras och förtydligas.

### **Inledning**

Drivkraft Sverige har i första hand tittat på helheten och vilka följder lagförslaget kring ändringar av EU ETS skulle kunna få för verksamheterna i medlemsbolagen. Huruvida tidsramen för att bedöma om departementet gör en övertolkning av direktivet har inte kunnat utredas, då tidsramen för detta varit alltför snäv. Det skulle kräva en djupdykning i direktivet och också en jämförelse med hur övriga Europas implementering kommer att se ut. Det är av största vikt att tillämpningen och implementeringen blir lika i alla medlemsländer för att inte orsaka snedvridning av konkurrensen inom raffinaderisektorn.

### **Konditionalitetskrav**

Direktivet innehåller två konditionalitetskrav som, om något av dem inte uppfylls, skulle innebära en 20 % reduktion av den fria tilldelningen. En reduktion med 20 % innebär att medlemsbolagen behöver köpa in utsläppsrätter. En kostnad på 100-300 miljoner SEK per år beroende på priset på utsläppsrätterna.

### **Villkorade tilldelning baserad på energieffektiviseringskrav**

#### Sid 29, punkt 2:

*”De så kallade riktmärkena som ligger till grund för gratis tilldelning av utsläppsrätter till anläggningar ska ses över och göras mer teknikneutrala. Gratis tilldelning villkoras med att vissa energieffektiviseringsåtgärder ska genomföras, och i vissa fall med att anläggningarna ska ta fram och följa klimatomställningsplaner”.*

#### 4.1.5; Villkorad gratis tilldelning med energieffektivisering och klimatomställningsplaner,

*”För att anläggningar ska få hela sin berättigade andel tilldelning av gratis utsläppsrätter ställs krav på att de genomför energieffektiviseringsåtgärder som har identifierats utifrån företagets energiledningssystem eller energikartläggning och som har en återbetalningstid kortare än tre år (artikel 10a.1). För de*

*anläggningar där åtgärderna inte genomförs reduceras tilldelningen med 20 procent om inte andra åtgärder vidtagits som minskar växthusgaser i motsvarande grad, alternativt om det kan motiveras att kostnaderna för åtgärderna är oproportionerliga. Bedömningsvillkor, tidsramar och ytterligare regler ska specificeras av EU-kommissionen i en delegerad akt.”*

## Energieffektivisering

### [Lagen om energikartläggning i stora företag – EKL](#)

Stora verksamheter omfattas idag av lagen om energikartläggning, EKL, och det är olämpligt att olika lagstiftning reglerar samma område men inte är samstämmiga. EKL ställer inte krav på att återbetalningstid ska tas fram för respektive identifierad åtgärd, vilket gör att det skulle medföra ett stort administrativt arbete om detta kommer att krävas. I EKL finns inte kriterier för hur återbetalningstid ska beräknas. Beräkningen av återbetalningstid måste vara likvärdigt i alla länder som omfattas av ETS om detta skall vara avgörande för huruvida full fri tilldelning av utsläppsrätter skall ske. Vilken tidsaspekt som de åtgärder som har en återbetalningstid på mindre än tre år ska genomföras inom är oklart. Vissa av energieffektiviseringsåtgärderna som identifierats i energiledningssystemen kan bara utföras vid stopp (4:e år) eller kan ha långa tidsperspektiv i en underhållsplan. Drivkraft Sverige bedömer att det kan hamna i ett läge som måste undvikas genom att hamna i en juridisk limbo kring ”åtgärderna inte genomförs”.

Ytterligare en fråga som infinner sig är hur kontrollen av detta skall göras, inte enbart i Sverige utan i hela unionen.

Verksamheter som redan idag har en god energieffektivitet bör premieras. En verksamhet som inte arbetat med energieffektivisering har troligtvis fler mindre kostsamma åtgärder att göra inledningsvis än en verksamhet som arbetat med frågan under lång tid.

Drivkraft Sverige anser att ett energiledningssystem skall vara tillräckligt för att visa att kravet på tre års återbetalningstid för investeringar är uppfyllt.

## Delegerad akt

Bedömningsvillkor, tidsramar och ytterligare regler skall specificeras av EU-kommissionen i en delegerad akt. Drivkraft Sverige anser att processen kring arbetet med denna delegerad akt måste ta hänsyn till industrin synpunkter. Den delegerade akten måste också samordnas med andra direktiv som också reglerar detta område såsom ex.vis energieffektiviseringsdirektivet. Drivkraft Sverige anser att framtagningen av delegerade akter måste vara mer transparent process än vad det är idag.

## **Klimatomställningsplan**

Konditionalitetskravet om klimatanpassningsplan omfattar de 20% mest utsläppsintensiva företagen i varje produktmarknad. Det torde redan nu vara känt för kommissionen vilka verksamheter som omfattas av detta krav och de företag som omfattas borde redan ha meddelats.

Drivkraft Sverige bedömer att det är ett omfattande arbete att utarbeta en klimatomställningsplan och vilka företag som omfattas av kravet måste få veta det snarast. Klimatomställningsplanen skall redovisas i maj 2024 och uppnå ”intermediate milestones and targets”.

Vidare är det oklart hur bindande en sådan klimatanpassningsplan kan komma att bli? Det är oklart vilka mål som ska nås och med vilken tidsram? Drivkraft Sverige anser att detta är ett område som måste klargöras och förtydligas.

### **Sjötransporter**

Då även sjötransporter (över 5000 gt) kommer omfattas av ETS kommer detta få stor betydelse för kostnaderna för Drivkraft Sverige medlemsbolag. En uppskattning på vad det kan komma att kosta i form av ökade kostnader är i storleksordningen 100-300 miljoner SEK per år beroende på priset för utsläppsrätter.

---

Ebba Tamm  
Produkt & Miljöexpert