

Magnus Nilsson

Produktion

## **”Fit for 55” och de svenska klimatmålen**

I denna PM analyseras tänkbara/troliga konsekvenser av ett genomförande av kommissionens lagstiftningspaket ”Fit for 55” på förutsättningarna för det svenska klimatpolitiska ramverket.

Dokumentet inleds med själva analysen. Därefter följer en kort redovisning av unionens nya klimatlag, och slutligen en sammanfattning av ”fit for 55”.

Paketet är mycket omfattande och delvis inte helt tydligt. Under de stundande förhandlingarna inom och mellan regeringarna respektive Europaparlamentet kommer dessutom sannolikt mycket att förändras innan det omvandlas till europeisk lag.

Stockholm 210901, uppdaterad 210917

## 1. TROLIGA/TÄNKBARA KONSEKVENSER UR SVENSKT PERSPEKTIV OM "FIT FOR 55"-FÖRSLAGEN GENOMFÖRS

### Effekter av föreslagna förändringar av nuvarande utsläppshandelssystem

Genom att utgivningen av nya utsläppsrätter föreslås upphöra redan 2040, måste utsläpp från verksamheter som omfattas av systemet i princip helt ha upphört 2040.

Att utgivningen stryps så kraftigt, ökar sannolikheten för att den s.k. MSR-mekanismen sätts ur spel, och att "vattensängseffekten" återkommer fullt ut, kanske redan 2024-25. I så fall kommer det totala återstående utsläppsutrymmet helt att styras av hur många utsläppsrätter som ges ut och inte (som för närvarande) på marginalen påverkas av t.ex. utsläppsminskningar i en enskild anläggning eller sektor, eller i ett enskilt land.

Minskad nyutgivning leder sannolikt till högre priser på utsläppsrätter. Eftersom de svenska utsläppen inom systemet i så hög grad utgörs av processutsläpp med låg priskänslighet, påverkas de samlade territoriella svenska utsläppen kortsiktigt sannolikt mindre av prisutvecklingen än utsläppen i länder där energianläggningar dominerar.

Politiskt är reformen av utsläppshandeln sannolikt starkt kopplad till *antingen* införande av den föreslagna "klimattullen" (Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM) *eller* att fler stora aktörer (i första hand USA och Kina) inför en klimatpolitik i nivå med EUs. Om det skulle visa sig omöjligt att genomföra CBAM, kan detta innebära att reglerna för utsläppshandeln inte stramas åt lika kraftigt som enligt förslaget. I så fall måste tyngdpunkten i utsläppsreduktionsarbetet inom EU förskjutas från verksamheter inom utsläppshandeln till sektorer som inte omfattas av nuvarande utsläppshandel.

För de industrisektorer som berörs av CBAM (cement, konstgödsel, järn och stål, aluminium) föreslås systemet med gratistilldelning av utsläppsrätter stegvis avvecklas 2026-2035, men denna åtgärd är villkorad till ett motsvarande stegvis införande av CBAM. Kommissionen öppnar för att senare utvidga regleringen till ytterligare varor.<sup>1</sup> För icke-energiintensiv industri som omfattas av utsläppshandel, kommer gratistilldelningen (enligt gällande lagstiftning) att helt fasas ut till 2030.

### Effekter av förslaget nytt utsläppshandelssystem för vägtrafik och småskalig uppvärmning

Genom att fr.o.m. 2026 hantera utsläpp från vägtrafik och småskalig uppvärmning inom ett nytt, unionstäckande, separat utsläppshandelssystem, skapas en garanti för att dessa utsläpp kommer att minska i linje med den minskade utgivningen av systemets utsläppsrätter (upphör ca 2044).

Om systemet omedelbart skulle införas, skulle 2/3 av de samlade svenska utsläppen utanför utsläppshandeln (totalt ca 30 miljoner ton CO<sub>2</sub> per år) beröras. Av återstående 10 miljoner ton utgörs knappt 7 miljoner ton av utsläpp av metan och lustgas från jordbrukssektorn. Av den fossilbränsleanvändning som inte skulle ingå i utsläppshandeln, är huvuddelen kopplad till arbetsmaskiner, inklusive inom jord- och skogsbruk.<sup>2</sup>

Förutsättningarna för att nå de svenska målen för hela ESR-sektorn respektive det specifika målet för trafiken skulle inte påverkas nämnvärt om det nya systemet införs, eftersom nuvarande konstruktion med nationella ramar (ESR, där utsläppen från vägtrafik och småskalig uppvärmning ingår) föreslås behållas. Den viktigaste förändringen är sannolikt en aningen starkare koppling mellan utsläppsutvecklingen i Sverige och i resten av unionen. En medlemsstat kan fortsatt, genom egna

---

<sup>1</sup> Import av elektricitet föreslås omfattas av CBAM, men för elproduktion har gratistilldelningen redan nästan helt upphört.

<sup>2</sup> Kommissionen flaggar för att man siktar på att fr.o.m. 2030 bokföra alla utsläpp från jordbruket, dvs. även sådana som idag bokförs under ESR, tillsammans med nuvarande LULUCF-sektor, under en ny rubrik AFOLU (Agriculture, Forestry and Land-Use), med sikte på att denna nya, sammanslagna kategori ska redovisa klimatneutralitet 2035.

åtgärder som pressar ned de utsläpp som berörs av den nya utsläppshandeln, "överprestera" relativt ESR, och genom att (på det sätt Sverige gör) annullera denna "överprestation" via egna beslut bidra till att minska EUs samlade utsläpp. Minskade svenska utsläpp från vägtrafik och småskalig uppvärmning skulle däremot inte påverka storleken på de sammanlagda utsläppen inom den nya utsläppshandeln. Lägre svenska utsläpp skulle automatiskt öka utrymmet för utsläpp från vägtrafik och uppvärmning i resten av unionen (och sänka priserna på utsläppsätterna inom systemet) men däremot inte påverka de nationella utsläppsrामarna under ESR.

### **Effekter av skärpta krav på ESR-sektorerna**

Den viktigaste förändringen av ansvarsfördelningsförordningen (Effort Sharing Regulation, ESR) – som reglerar utsläppen utanför utsläppshandeln (inkl. jordbrukets utsläpp av metan och lustgas) – som föreslås, är att kraven på länderna att 2005-2030 gemensamt minska dessa utsläpp skärps från minus 30 till minus 40 procent.

Förändringen betyder att utrymmet för Sverige att på eget initiativ annullera ESR-utrymme genom att "överprestera" (och därmed minska unionens samlade utsläpp) minskar. Nuvarande EU-krav innebär att de svenska ESR-utsläppen 2030 måste vara minst 40 procent lägre än 2005, vilket motsvarar ett maximalt utsläpp 2030 på 27-28 miljoner ton. När kravet på Sverige nu föreslås höjas till minus 50 procent, minskar ESR-utrymmet 2030 till ca 23 miljoner ton.

Enligt det klimatpolitiska ramverket får de svenska ESR-utsläppen 2030 vara högst 17-18 miljoner ton. Därutöver finns ett ytterligare utrymme på 3,5-4 miljoner ton som ramverket tillåter, såvida dessa utsläpp kompenseras med "kompletterande åtgärder", dvs. totalt tillåter ramverket att de svenska ESR-utsläppen uppgår till 21-22 miljoner ton.

Med nuvarande ESR-regler skapar således det klimatpolitiska ramverket en planerad överprestation 2030 på 5-10 miljoner ton (den lägre siffran om hela utrymmet för "kompletterande åtgärder" behöver utnyttjas, den högre om detta utrymme inte behöver utnyttjas alls).<sup>3</sup> Med den föreslagna nya, stramare nationella ESR-ramen, krymper det svenska "annulleringsutrymmet" 2030 till 1,5-5,5 miljoner ton.

### **Effekter på vägtrafiken**

Effekterna på de svenska vägtrafikutsläppen av förslagen om ny utsläppshandel och stramare ESR-ram är förmodligen små. Förutsättningarna att nå trafikmålet i klimatpolitiska ramverket påverkas knappast alls.

Större effekt får sannolikt förslaget om skärpta CO<sub>2</sub>-krav på lätta fordon med i praktiken 2035 ett förbud mot försäljning av fordon med förbränningsmotor. Detta kommer att bidra till att såväl försäljningen av flytande drivmedel (både fossila och förnybara) som de fossila koldioxidutsläppen från trafiken löpande kommer att minska (vilket i sin tur lär bidra till att priserna inom den nya utsläppshandeln hålls nere).

I den nya förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel ställs krav om en EU-täckande laddinfrastruktur längs huvudvägnätet och vid "urbana knutpunkter". Detta bör minska motiven för bilköpare att avstå från att byta till eldrift, men måste följas upp med en utbyggnad av motsvarande strukturer utanför huvudvägnätet. Kommissionen kräver att det ska finnas en publikt tillgänglig laddkapacitet på 1 kW per elbil.

Förslagen till ändringar av energiskattedirektivet innebär att Sverige inte längre skulle behöva ha tillstånd från kommissionen för att sätta ned skatten på förnybara drivmedel. Istället blir länderna skyldiga att sätta ned skatten på "hållbara drivmedel" i förhållande till fossila. Med kommissionens förslag måste medlemsländerna skattegynna hållbara biodrivmedel. De föreslagna förändringarna

---

<sup>3</sup> Klimatnyttan av de i ramverket förutskickade kompletterande åtgärderna (åtgärder i landskapet, bio-CCS, internationella krediter) kan inte utnyttjas som kompensation under Ansvarsfördelningsförordningen.

leder också till att drivmedelsskatten måste ändras om andelarna förnybart i t.ex. bensin och diesel ändras.

### **Effekter flyget**

Klimatregleringen av flyget kommer att skärpas i flera avseenden.

Gratistilldelningen av utsläppsrätter till flyget upphör 2027, 2040 upphör nyutgivningen av utsläppsrätter helt.

Införande av kvotplikt för förnybara flygbränslen skapar trygghet för satsningar på nya flygbränslen, men lär ytterligare driva upp biljettpriserna och dämpa flygtrafiken.

Förslaget att flygbolagen ska tvingas tanka minst 90 procent av bränslebehovet vid avgångsflygplatsen ligger i förslaget om kvotplikt, men har förmodligen störst betydelse för hur förslaget att i energiskattedirektivet införa minimiskatt på flygbränsle kommer att slå igenom. Utan "tankningstvånget" är det sannolikt omöjligt för enskilda länder att tillämpa nämnvärt högre flygbränsleskatt än den föreslagna (mycket låga) miniminivån, på grund av risken för "taktiktankning" ("tankering"). Införs "tankningstvång" blir "tankering"-möjligheterna radikalt mindre och Sverige kan sätta den skatt på flygbränsle vi önskar utan större hänsyn till beskattningen i andra länder.

Kommissionens förslag att flygets globala klimatkompensationsprogram CORSIA inte ska tillämpas inom EES är logiskt och en förutsättning för att kunna behålla flyget i utsläppshandeln. Det går samtidigt på tvärs med CORSIA-avtalet och lär utlösa starka reaktioner från resten av världen. Enligt förslaget ska CORSIA (beträffande flygbolag registrerade inom EES) endast tillämpas vid flygningar till/från EES och resten av världen, samt vid flygningar mellan icke-EES-länder som anslutit sig till CORSIA.

### **Effekter sjöfart**

Att sjöfarten inkluderas i utsläppshandeln och att det införs en reduktionsplikt på fartygsbränsle, kommer att öka sjöfartens kostnader samtidigt som det skapar en marknad för andra bränslen än traditionell bunkerolja. En kritik mot förslagen är att de initialt väntas leda till en storsatsning på naturgas, vilket riskerar att försena övergången till förnybara drivmedel och (i varje fall kortsiktigt) missgynna de aktörer som satsar på förnybart.

Förslaget om att införa minimiskatt på sjöfartsbränsle lär få väldigt små effekter på grund av möjligheten för fartygen att bunkra drivmedel där priset/skatten är lägst.

### **Effekter konsumtion/import**

De skärpta kraven under utsläppshandeln (men även ESR) bidrar rimligen till att öka kostnaderna för tillverkning inom EES, vilket å ena sidan kan dämpa både produktionsvolymerna och utsläpp inom Europa, å andra sidan få motsatt effekt i resten av världen.

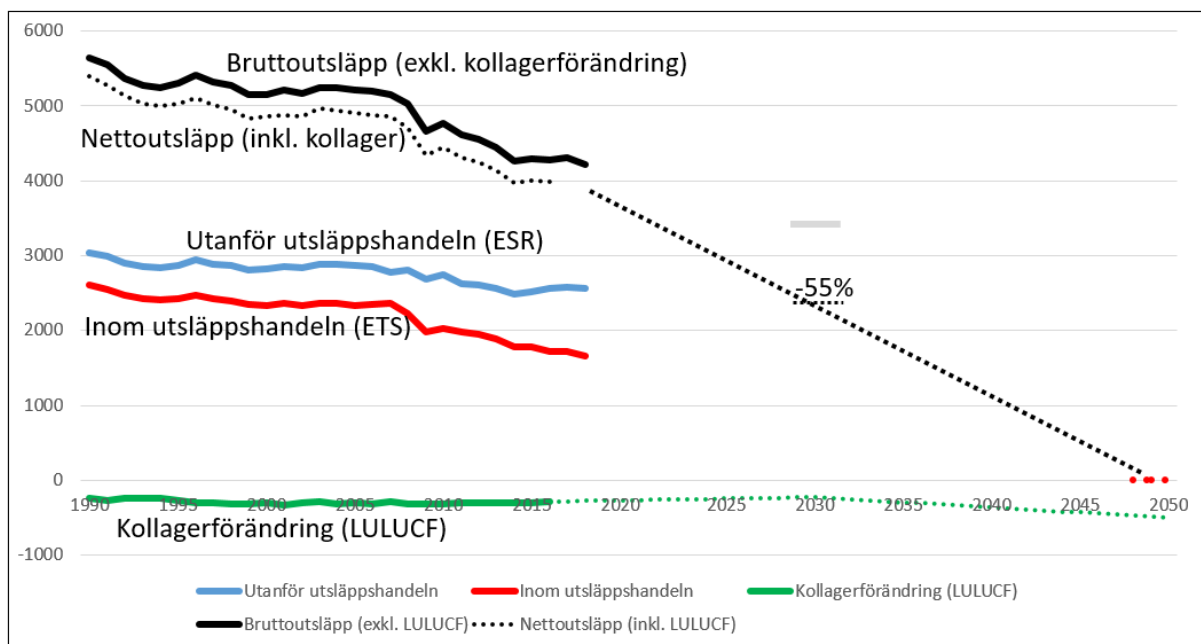
Förslaget om en "koldioxidtull" (Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM) syftar till att öka kostnaderna för import från länder utan en klimatreglering motsvarande EUs. De konsekvensbedömningar som gjorts talar för att åtgärden får störst effekt på importen av cement och el från några näraliggande länder som Turkiet, Ukraina och Ryssland. Detta kan öka konkurrenskraften hos tillverkning inom EES och leda till högre utsläpp, faktiskt inte enbart inom unionen utan även globalt – vid nybyggda industri- och energianläggningar i andra delar av världen kan utsläppen av växthusgaser per producerad enhet vara lägre än vid en del ålderstigna europeiska fabriker.

Eftersom CBAM än så länge enbart föreslås omfatta relativt obearbetade produkter förefaller det osannolikt att åtgärden nämnvärt skulle påverka importen av konsumentprodukter.

## 2. "Fit for 55" innebär ingen ambitionshöjning

Förslagen i "Fit for 55" ska säkra att de ambitioner som fastslås i EUs nya klimatlag nås. De ska därför i princip inte innebära några ytterligare ambitionshöjningar:

- 2050 ska upptaget av växthusgaser vara minst lika stort som utsläppen ("klimatneutralitet"). Därefter ska upptaget vara större än utsläppen ("negativa utsläpp").
- 2030 ska nettoutsläppen (utsläpp minus upptag) vara minst 55 procent lägre än 1990. Nettouptagets bidrag till detta mål får vara högst -225 Mton CO<sub>2</sub>eq (betyder att bruttoutsläppen 2030 måste vara minst 53 procent lägre än 1990)<sup>4</sup>. I uppgörelsen om klimatlagen förbinder sig kommissionen dessutom att föreslå ändringar av LULUCF-förordningen så att ett nettouptag på minst -300 Mton CO<sub>2</sub>eq uppnås 2030.



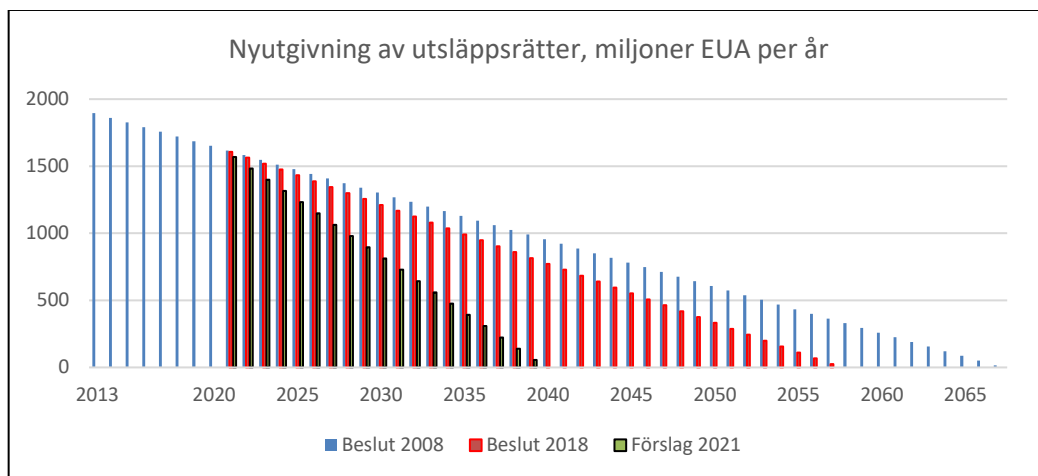
Miljoner ton CO<sub>2</sub>eq per år. Källa: EEA

<sup>4</sup> I gällande lagstiftning är målet en minskning av utsläppen 1990-2030 med 40 procent.

### 3. FÖRSLAGEN

#### A. UTSLÄPPSHANDELN

##### a. Justeringar av det befintliga utsläppshandelssystemet



1. Nyutgivningen av utsläppsrätter (EUA) föreslås minska betydligt snabbare än hittills genom att den s.k. linjära reduktionsfaktorn (som styr hur snabbt utgivningen trappas ned) höjs från 2,2 till 4,2 (se figur). Genomförs kommissionens förslag kommer nytugivningen att helt upphöra 2040. Total återstående nytugivning minskar från ca 30 till ca 16 miljarder ton. Den nya nedtrappningsnivån gäller från året efter att den nya lagstiftningen trätt i kraft.

2. Marknadsstabilitetsreserven (MSR) föreslås ändras så att även flyget omfattas. Betyder att flygets utsläppsutveckling påverkar det totala utsläppsutrymmet på samma sätt som utsläppsförändringar i resten av systemet.

3. Gratistilldelningen till industrin begränsas på flera sätt. För sådan produktion som berörs av förslaget om klimatrelaterade importavgifter (CBAM, Carbon Border Adjustment Mechanism), dvs. cement, el, konstgödsel, järn och stål samt aluminium, minskas gratistilldelningen med start 2026 för att helt upphöra 2035. För icke-energiintensiva industrier inom utsläppshandeln (som f.n. erhåller 30 % av det s.k. riktmärket som gratistilldelning) gäller sedan tidigare att gratistilldelningen upphör 2030. Anläggningar som enligt EU-regler är skyldiga att genomföra energirevisioner föreslås förlora 25 procent av tilldelningen om de åtgärder som föreslås i revisionerna inte genomförs.

4. Flygets gratistilldelning föreslås stegvis avskaffas 2024-2027.

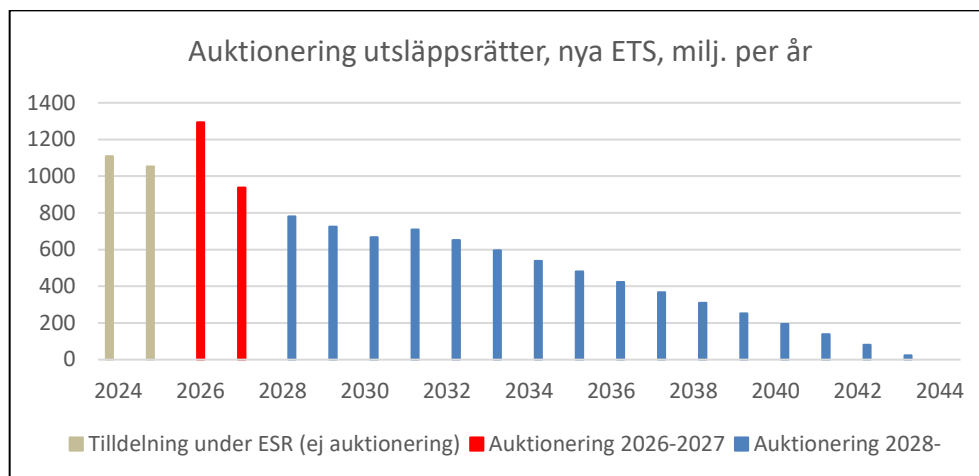
5. Sjöfarten adderas till nuvarande utsläppshandel. Föreslås omfatta trafik mellan och i hamnar inom EES, samt halva utsläppet på sträckor till/från hamnar utanför EES. 2023 måste utsläppsrätter motsvarande 20 procent av utsläppen lämnas in. Andelen höjs därefter stegvis till 2026 100 procent.

##### b. Förslag om nytt utsläppshandelssystem för transporter och byggnader

Ett helt nytt, separat utsläppshandelssystem för utsläpp från vägtransporter och uppvärmning föreslås. (OBS: Det nya systemet saknar helt koppling till nuvarande system. Utsläppen som omfattas kommer fortsatt att parallellt regleras även under ansvarsfördelningsförordningen, ESR. På sikt förefaller dock ambitionen vara att slå samman de bägge systemen, kanske redan 2030.).

Föreslås fungera fullt ut fr.o.m. 2026. Aktörer blir de företag som säljer fordons- och värmebränslen. En särskild typ av utsläppsrätter, som inte kan utnyttjas i det nuvarande systemet, ges ut. Ingen gratistilldelning, enbart auktionering.

Utgivningen ska 2030 motsvara en minskning av de berörda utsläppen med 43 procent relativt 2005. Med föreslagna regler upphör utgivningen 2044. (se figur)



*Sifferunderlag recital 48 i COM(2021) 551 final*

Av auktionsintäkterna föreslås 75 procent fördelas till medlemsstaterna, 25 procent i en ny, föreslagen ”Social Climate Fund”. Ur fonden ska medlemsstaterna kunna söka 50-procentig medfinansiering för att begränsa de negativa sociala effekter den nya utsläppshandeln initialt befaras orsaka (energisanering av hus, solpaneler, laddinfrastruktur m.m., men också direkta kontantstöd).

## **B. ANSVARFÖRDELNINGSFÖRORDNINGEN (EFFORT SHARING REGULATION, ESR)**

ESR omfattar definitionsmässigt de utsläpp som inte berörs av EU ETS, i första hand utsläpp från vägtrafik och bostadsuppvärmning, men även från avfall och lätt industri, samt utsläpp av metan och lustgas från jordbruk och kreatursskötsel. Det nya förslaget innebär att dessa utsläpp 2030 ska vara minst 40 procent lägre än 2005, jämfört med nuvarande mål på minus 30 procent. För Sverige höjs minskningsmålet 2030 från minus 40 till minus 50 procent jämfört med 2005.<sup>5</sup> Kraven på respektive medlemsland baseras i första hand BNP per capita 2017-2019.

Det föreslagna nya utsläppshandelssystemet kommer att skapa en unionsövergripande ”utsläppsbubbla” som helt ligger inom ESR. Utsläppen inom bubblan begränsas av bubblans storlek, ESR-utsläppen av de sammanlagda tilldelningarna av utsläppsutrymme till medlemsstaterna. Om ett land minskar sina utsläpp inom vägtrafik- och uppvärmningsbubblan kan landet öka sina övriga utsläpp (t.ex. från jordbruket eller från arbetsmaskiner) utan att bryta mot ESR-reglerna. Och tvärtom. Det land som släpper ut mindre än sin ESR-tilldelning kan sälja ”överprestationen” till ett annat medlemsland eller annullera den. (Sverige har hittills (som enda medlemsstat) löpande annullerat ”överprestationer”.) Dessa förhållanden påverkas inte av införandet av den nya utsläppshandeln.

## **C. LULUCF-FÖRORDNINGEN**

I linje med uppgörelsen om klimatlagen blir medlemsländerna skyldiga att bidra till att nettoinlagringen av koldioxid i landskapet och i träprodukter inom unionen 2030 uppgår till minst 310 miljoner ton CO<sub>2eq</sub>. Inlagringen har tidigare varit ännu högre, men har under senare år fallit ned mot 250 miljoner ton per år. Sverige föreslås bidra med 47 miljoner ton, drygt 10 miljoner ton mera än nuvarande årliga nettoinlagring.

<sup>5</sup> De högsta kraven om utsläppsminskningar 2005-2030, 50 procent, föreslås ställas på Danmark, Finland, Luxemburg, Sverige och Tyskland.

En ökad inlagring skulle bidra till att hålla nere koldioxidhalten i atmosfären och således vara positivt för klimatet. Samtidigt skulle den minskade tillgången på råvara till biodrivmedel kunna minska möjligheterna att reducera trafikens utsläpp under ESR.

#### **D. FÖRORDNING OM "KLIMATTULLAR" (CBAM)**

Förslaget innebär att EU stegvis, med start 2026, kommer att införa importavgifter dels på importerad elektricitet, dels på cement, konstgödning, samt olika relativt obearbetade järn, stål- och aluminiumprodukter. På sikt kan listan över varor som berörs komma att utökas. Avgifterna tas ut i förhållande till de beräknade "inbäddade" utsläppen av växthusgaser från produktionen. De kommer att motsvara en stigande andel av det aktuella marknadspriset på utsläppsätter, och tas ut i förhållande till ursprungsländernas prissättning på koldioxidutsläpp. Import från länder med system för prissättning av koldioxidutsläpp, befrias från avgiften.<sup>6</sup> Något exportstöd för företag som omfattas av utsläppshandeln föreslås inte. Inte heller någon differentiering mellan olika producentländer, t.ex. undantag för utvecklingsländer.

I takt med att avgifterna som andel av marknadspriset på utsläppsätter höjs, kommer gratistilldelningen av utsläppsätter till EU-företag som tillverkar motsvarande produkter att minska. 2036 ska gratistilldelningen till de anläggningar som berörs av CBAM vara avskaffad samtidigt som CBAM debiteras fullt ut.

Avsikten är att huvuddelen av intäkterna från CBAM ska tillföras EUs centrala budget för att delfinansiera det stora ekonomiska stimulanspaketet unionen beslutat om med anledning av coronapandemin (denna aspekt berörs dock inte i lagförslaget om CBAM).

#### **E. ENERGISKATTEDIREKTIVET (ENERGY TAXATION DIRECTIVE, ETR)<sup>7</sup>**

Kommissionen föreslår att reglerna ändras så att miniminivåerna fastställs i €/GJ istället för, som idag, oftast i €/m<sup>3</sup> eller €/ton. Från 2023 införs minimiskatter även på förnybara bränslen liksom på sjöfarts- och flygbränsle. Efter stegvisa höjningar föreslås minimiskatterna 2033 för fossila och grödebaserade drivmedel bli 10,75 €/GJ, för hållbara biodrivmedel 5,38 €/GJ, för avfallsbaserade eller syntetiska förnybara drivmedel samt el 0,15 €/GJ. De föreslagna minimiskatterna på bensin och diesel ligger ungefär på nuvarande nivå (=långt under svensk beskattning). För jordbruk, uppvärmning m.m. gäller betydligt lägre nivåer. Miniminivåerna föreslås löpande inflationsjusteras. Länder som tillämpar högre skatter än direktivets miniminivåer måste höja alla skatter inom samma användningsområde (t.ex. motorbränslen eller uppvärmningsbränslen) parallellt, så att relationen mellan skatten på olika energibärare blir densamma som mellan miniminivåerna.

Flyg: Fr.o.m. 2023 föreslås medlemsstaterna bli (i princip) skyldiga att beskatta all drivmedels- och elanvändning för flygtrafik. För reguljärt passagerarflyg föreslås minimiskatten införas stegvis och uppnås fullt ut först 2033. Medlemsstater tillåts ta ut (samma) flygbränsleskatt även på extra-EU-flyg. För nöjes- och företagsflyg föreslås att samma (högre) skattesats som gäller för fotogen för annan användning än som flygbränsle, ska tillämpas redan från 2023. Bränsleanvändningen hos renodlat fraktflyg föreslås endast få beskattas vid inrikesflygningar (samt om två eller flera länder samarbetar kring flygbränslebeskattning). För el och "hållbar" flygfotogen föreslås att minimiskatten t.o.m. 2033 ska vara noll.

Sjöfart: Från 2023 ska bränsle och el för intra-EU-sjöfart (inklusive färjetransporter, fiskebåtar och fraktfartyg) beskattas (minst) enligt den lägre miniminivå som gäller jordbruk och

<sup>6</sup> Utsläppsbegränsande åtgärder som inte handlar om prissättning ska, enligt förslaget, inte beaktas.

<sup>7</sup> Observera att medan alla övriga lagförslag beslutas gemensamt av rådet (=regeringarna) och Europaparlamentet, tas beslut om energiskattedirektivet normalt enbart av regeringarna, dessutom krävs konsensus. Kommissionen har diskuterat att "runda" denna grundprincip genom att definiera sitt förslag som en miljöåtgärd, inte en fiskal reglering. I så fall skulle normala majoritetsregler gälla.



bostadsuppvärmning. För nöjestråfik ska däremot (de betydligt högre) miniminivåerna för motorbränslen gälla. Till 2033 ska miniminivån för "hållbara" sjöfartsbränslen och el (icke-nöjestråfik) vara noll. Även vid eltilförsel till fartyg i hamn får skatten sättas till noll.

#### **F. FÖRNYBARTDIREKTIVET (RENEWABLE ENERGY DIRECTIVE, RED)**

Det unionsövergripande målet för den förnybara energins andel av energitillförseln 2030 föreslås höjas från 32 till 40 procent. Medlemsländerna ska i sina nationella energi- och klimatplaner visa hur de tänker bidra till målet, men några nationella åtaganden införs inte.

Förnybartdirektivets viktigaste roll i förhållande till de nationella klimatmålen är förmodligen att direktivets hållbarhetskrav fungerar som villkor för att bioenergi ska få bokföras för nollutsläpp enligt utsläppshandelsdirektivet, ESR, ReFuel-förordningarna m.m. – men också relativt den svenska reduktionsplikten och målen i klimatpolitiska ramverket. Kommissionen föreslår att hållbarhetskraven skärps en aning, framför allt beträffande uttaget av virke för skogsbiomassabränslen.

#### **G. ENERGIEFFEKTIVISERINGS-DIREKTIVET**

För att klara klimatlagens krav måste energianvändningen inom unionen minska. Direktivets målnivå för tillförd energi 2030 föreslås sänkas från 1 128 till 846 Mtoe, för använd energi från 1023 till 787 Mtoe. Nuvarande krav att medlemsstaterna årligen ska minska sin energianvändning med 0,8 procent, höjs fr.o.m. 2024 till 1,5 procent. Den tidigare målformuleringen om en effektivisering av energianvändningen till 2030 på 32,5 procent slopas däremot. Liksom i gällande direktiv blir medlemsstaterna skyldiga att i sina nationella energi- och klimatplaner redovisa på vilket sätt de tänker bidra till att unionens samlade energibehov ska minska. Dessutom ska de redovisa hur detta ska gå hand i hand med att energikostnaderna faller, särskilt för de grupper där energianvändningen tar en stor del av konsumtionsutrymmet ("energifattiga").

#### **H. FÖRORDNINGEN OM BILAR OCH KOLDIOXID**

Nuvarande krav att snittutsläppet 2030 från nya lätta fordon resp. lätta bussar/lastbilar ska vara 37,5 resp. 31 procent lägre än siffrorna från försäljningen 2021 ska skärpas till 55 resp. 50 procent. Fr.o.m. 2035 får endast noll-utsläpps-bilar säljas.

#### **I. INFRASTRUKTURFÖRORDNINGEN FÖR ALTERNATIVA DRIVMEDEL (AFIR)**

Medlemsstaterna bli skyldiga att säkra att det 2025 finns laddningsmöjligheter för lätta fordon med högst 60 kms (tunga fordon 100 km) mellanrum längs E4/E6/E10. För tunga fordon även krav vid rastplatser för lastbilar, samt "urbana knutpunkter". 2030 höjs kapacitetskravet och utvidgas till alla Europavägar. Krav om land-el i hamnar, liksom elanslutning för stående flygplan föreslås. 2030 ska det även finnas ett (glesare – 150 kilometers mellanrum) nätverk av vätgas-pumpar.

#### **J. KVOTPLIKT FÖR FLYGET – REFUEL AVIATION**

Från 2025 blir drivmedelsbolagen skyldiga att successivt öka volymandelen "sustainable aviation fuels" i flygbränslet. Flygplatsägarna måste utrusta sina anläggningar för hållbara flygbränslen och elektricitet. Flygbolagen blir skyldiga att tanka minst 90 procent av bränslebehovet på avgångs-flygplatserna.

Samtliga dessa krav gäller endast vid flygplatser med mer än 1 miljon passagerare per år (i Sverige 2019 Kallax, Arlanda, Bromma, Skavsta, Landvetter och Skurup).

	Volymandel sustainable aviation fuels, SAF	varav "synthetic SAF"
--	--	-----------------------

2025	2%	
2030	5%	0,7%
2035	20%	5%
2040	32%	8%
2045	38%	11%
2050	63%	28%

#### **K. REDUKTIONSPLIKT FÖR SJÖFARTEN – FUELEU MARITIME**

Krav på sjöfarten att successivt minska livscykelutsläppen per energienhet (g CO<sub>2</sub> per MJ), liknande svenska reduktionspliktssystemet. Föreslås gälla alla fartyg över 5000 bruttoton (undantag för militära fartyg m.m.), och omfatta a/ hela bränsleförbrukningen mellan och i alla EES-hamnar samt b/ halva bränsleförbrukningen på sträckor mellan EES-hamnar och icke-EES-hamnar. Fartygets ägare ansvarar.

Relativt bokförda utsläpp under 2020 för respektive fartygstyp föreslås följande krav:

	Utsläppsreduktion g CO <sub>2eq</sub> per MJ relativt standardvärde 2020
2025	- 2%
2030	- 6%
2035	- 13%
2040	- 26%
2045	- 59%
2050	- 75%

Möjlighet för redarna att samredovisa hela flottor, "poola" siffror för flera företag m.m.

#### **L. FLYGET OCH CORSIA**

Vid sidan om de regler som påverkar flyget inom EU presenterar kommissionen även förslag om förhållandet mellan flyget i EUs utsläppshandel och CORSIA, det nya globala utsläppskompensationssystemet som beslutats inom FNs luftfartsorgan ICAO.

I korta drag föreslås en lagstiftning som innebär att flygbolag, registrerade i EU, inte behöver kompensera relativt CORSIA för sådana utsläpp som omfattas av EUs utsläppshandel. Samtidigt blir bolagen skyldiga att köpa in och redovisa de kompensationskrediter CORSIA kräver för flygningar som enbart täcks av CORSIA.<sup>8</sup>

Politiskt innebär förslagen en utmaning mot ICAO och CORSIA eftersom regelverket säger att CORSIA-systemet ska omfatta alla internationella flygningar, med vilket menas flyg mellan två länder, dvs. även mellan EU-länder.

<sup>8</sup> Skulle kompensationskrav under CORSIA uppkomma under 2021 (vilket är mycket osannolikt som en följd av flygtrafikens nedgång i samband med pandemin) kommer utsläpp inom EES från flygbolag registrerade inom EES att omfattas av såväl CORSIA som EUs utsläppshandelssystem, sannolikt även flygbolag registrerade i andra länder. Om EUs beslut om de framtida reglerna drar ut på tiden måste denna lösning antagligen tillgripas även för utsläppen 2022.