

Kopia till

kn.remissvar@regeringskansliet.se
viktor.andreen@regeringskansliet.se

Klimat- och näringslivsdepartementet

Kommissionens förslag till ändring av EU:s klimatlag och EU:s klimatmål för 2040 (COM (2025) 524)

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen men har följande synpunkter.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen anser att det är viktigt att se till att marknaden får rätt förutsättningar för att kunna nå ett mål om 90 % fossilfrihet år 2040. För att lyckas måste branscherna inom sjöfart respektive luftfart få rimliga förutsättningar.

Utsläppshandel och internationella krediter har förutsättningar att öka kostnadseffektiviteten och därmed underlätta att mer blir gjort för klimatet. Men om möjligheten att använda internationella krediter läggs till ett redan befintligt klimatmål, så innebär det en urholkning av ambitionsnivån i åtagandet. För att bibehålla ambitionsnivån så bör antingen målet skärpas eller måläret tidigare läggas, om möjligheten att använda internationella krediter inkluderas.

Kommissionen föreslår en minskning av nettoutsläppen med minst 90 procent till år 2040 jämfört med 1990 års nivåer och att maximalt 3 procent kan komma från internationella krediter. Kommissionen har gjort bedömningen att de internationella krediternas användning ska utvecklas linjärt över tid för att skapa förenlighet med Parisavtalet. Detta verkar logiskt.

Internationella krediter har enheten ton koldioxidekvivalenter och kan användas en gång under ett år. Det framgår inte av förslaget hur de 3 procenten internationella krediter ska räknas om till ton krediter i målformuleringen. Det blir stor skillnad i maximal volym internationella krediter beroende på hur man räknar och det behöver klargöras vad som avses. Räknar man utsläppsnivån år 2040 som 90 procent lägre än år 1990 och tar 3 procent av det så blir det maximalt ca 140 miljoner ton (Mton) internationella krediter år 2040, med informationen om att krediternas

användning ska utvecklas linjärt över tid så får man anta att utvecklingen går linjärt från startåret fram till år 2040 där når nivån 140 Mton, dvs den maximala mängden krediter kan bli långt över 140 Mton. Ett annat sätt att räkna är att se de 140 Mton som den kumulativa volymen krediter under hela perioden, dvs maximala mängden krediter är 140 Mton.

Flyget inom EU omfattas av CORSIA, flygets globala utsläppshandelssystem. CORSIA genomförs för EU:s del genom EU-ETS. Enligt CORSIA-regelverket får flyget använda krediter för att kompensera för utsläpp som överstiger en viss målnivå. Vilka krediter som får användas fastslås av ICAO:s råd, efter det att rådet har granskat och stämt inkomna ansökningar mot gällande kvalitetskriterier. EU har lagt till tilläggskriteriet att krediterna som flyget inom EU får använda inom CORSIA måste härstamma från länder som är med i Parisavtalet. Förslaget till nytt EU-klimatmål talar om "highquality international credits under article 6", vilket tyder på att EU kan komma att införa egna kriterier, utöver vad EU redan varit med om att bestämma om på FN-nivå. Vi vill varna för att det kan försvåra det framtida globala klimatsamarbetet om det uppfattas som att EU frångår gemensamt överenskomna regler. Vidare, om tilläggskriterier införs bör dessa vara tydligt motiverade och inte skapa en snedfördelning mellan sektorer inom EU.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschef Simon Posluk, sektionschef Kajsa Lindström, sakkunnig Ulrika Raab och miljöhandläggare Camilla Pettersson, de senare föredragande.