

## NY UTSLÄPPSHANDEL AVGÖRANDE FÖR EUS KLIMATMÅL (Altinget 21 maj 2021)

2013 började en ny uppsättning lagar styra klimatarbetet inom EU. Reglerna för utsläppshandeln skärptes. Dessutom infördes krav på medlemsstaterna att minska sina utsläpp utanför utsläppshandeln. Adderat skulle kraven på länderna minska dessa utsläpp 2005-2020 med 10 procent.

Inom utsläppshandeln har utsläppen fallit rejält. 2019 var de 31 procent lägre än 2005. Utanför utsläppshandeln (som regleras av ansvarsfördelningsförordningen, Effort Sharing Regulation, ESR) är trenden inte lika positiv.

Trots mycket måttliga krav, krävdes det en pandemi med omfattande lockdowns för att utsläppen i ett antal medlemsstater (bl.a. [Tyskland](#)) skulle närma sig lagkraven.

Inte heller i Sverige har arbetet varit någon succé. EUs krav var en minskning av våra ESR-utsläpp 2005-2020 med 17 procent. Alliansregeringen satte 2009 upp ett högre, nationellt mål på 40 procent, ett mål som man dock till stor del tänkt nå via internationella utsläppsminskningkrediter.

I början av 2010-talet såg det lovande ut. Utsläppen föll så snabbt att [Åsa Romson](#), miljöminister i den nya rödgröna regering som tillträdde 2014, lovade att det nationella 2020-målet skulle nås enbart med åtgärder på hemmaplan.

[Utsläppsstatistiken för 2020](#) visar att Romsons ambition sprack. De svenska ESR-utsläppen har minskat betydligt mera än EU-lagstiftningen kräver, men det nationella målet spricker med bred marginal. I fjol (pandemiåret) var de svenska ESR-utsläppen endast drygt 30 procent lägre än 2005.

Men vi är således inte ensamma om problemen. Hela ESR-upplägget verkar ha problem. Radikala förändringar krävs.

I Tyskland har erfarenheterna lett till beslut om att införa ett [nationellt utsläppshandelssystem](#) för ESR-utsläppen som sätter absoluta tak för de framtida utsläppen. Även EU-kommissionen tänker i samma banor. I mer än ett år har man vädrat idéer om att låta även trafiken och bostadssektorn inom EU omfattas av någon form av utsläppshandel, antingen inom det befintliga systemet, eller genom en ny, separat utsläpps-bubbla.

Diskussionen har väckt oro inte bara i traditionellt klimatpolitiskt ängsliga kretsar utan märkligt nog även bland [miljöorganisationer](#) och de gröna inom EU. Nyligen förklarade [den gröna parlamentsgruppen](#) att man motsätter sig alla planer på att lägga trafik och bostadsuppvärmning i ett nytt utsläppshandelssystem med argumentet att det skulle öka kostnaderna för vanliga medborgare. Budskapet kan sammanfattas: *”Det är de stora företagen som ska betala, inte vanligt folk”*. Istället för utsläppshandel hoppas man att t.ex. tuffare utsläppsregler för bilar ska klara biffen.

Tyvärr verkar även vissa regeringar ha samma syn. Inför [EU-toppmötet 24-25 maj](#) förbereds en markering som verkar syfta till att hindra kommissionens från att föreslå en ny utsläppshandel i det stora klimatlagstiftningspaket som ska lanseras 14 juli.

Lyckas de krafter som nu vill blockera kommissionens planer, hotas målen i unionens nya klimatlag.

Sverige och Stefan Löfven måste vid veckans toppmöte försvara kommissionens möjligheter att lägga de förslag man bedömer krävs. En medelväg skulle kunna vara att i varje fall inte stänga möjligheten för de medlemsstaterna som så vill att hantera sin fossilbränsleanvändning utanför nuvarande utsläppshandel i ett nytt handelssystem.

Magnus Nilsson, miljökonsult. Författare till [”På väg mot 2050. Politik för ett klimatneutralt EU”](#)