

Klimat- och näringslivsdepartementet
Klimatenheten
kn.remissvar@regeringskansliet.se
johan.gannedahl@regeringskansliet.se

Diarienummer: KN2024/00503

Remissvar avseende kommissionens meddelande om EU:s kommande klimatmål för 2040 (COM (2024) 63) samt kommissionens meddelande om industriell koldioxidförvaltning (COM (2024) 62)

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för drivmedel-, bränsle och laddoperatörsbranschen. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns drivmedel, biodrivmedel och el för hållbara resor och transporter samt bitumen till vägar i hela landet. Vi arbetar för att Sverige ska bli klimatneutralt till 2045.

Drivkraft Sverige tackar för inbjudan att inkomma med synpunkter på ovan benämnda remiss och har nedanstående att anföra.

Sammanfattning

Drivkraft Sverige välkomnar de förslag som kommissionen presenterar och vill framför allt trycka på vikten av nedanstående punkter för att framgångsrikt nå uppsatt utsläppsbudget samt implementering av ett industriellt system för koldioxidförvaltning:

- Delmål för 2030 och 2040 är viktiga för att slutmålet 2050 ska nås.
- Det är av vikt att förstå att det är den totala koldioxidbudgeten som ska uppfyllas.
- Strategiska investeringar är avgörande för att klimatmålen ska nås, riskminimering är en förutsättning för att investeringar ska genomföras.
- En teknikneutral ansats är viktigt för att nå målen – det är kombinationen av lösningar som ger framgång.
- Långsiktiga styrmedel, investeringsstöd och regelverk krävs för att få i gång värdekedjan för koldioxidförvaltning och för att nå de mål som föreslås.
- Ett sunt förhållningssätt till energikonsumtion för tekniker inom koldioxidförvaltning, främst CCU är viktigt.
- En EU-gemensam utveckling av värdekedjan för koldioxidförvaltning är nödvändig.

Kommissionens meddelande om EU:s kommande klimatmål för 2040 (COM (2024) 63)

Kort bakgrund

I februari publicerade kommissionen ett meddelande med en rekommendation på ett europeisk klimatmål 2040. Rekommendationen, som bygger på en konsekvensanalys, är en minskning på 90% till 2040 jämfört med 1990. Syftet med meddelandet är att bjuda in till politisk debatt som ett inspel till den kommande kommissionen att ta vidare till lagförslag.

Mål och delmål

Drivkraft Sverige välkomnar ett klimatmål till 2040. Drivmedelsbranschen är i en omställning från fossilt till fossilfritt, långsiktiga och tydliga mål gör denna omställning mindre riskfylld och skapar nya möjligheter för till exempel innovation och resursutnyttjande.

Gällande målen 2040 vill vi trycka på att det är viktigt att målen är konkreta, nåbara och ambitiösa. Delmål är viktiga, först och främst måste medel till för att målet 2030 ska nås för att sedan arbeta vidare mot delmål 2040 för att slutligen nå målet 2050. I genomförandet är det viktigt att ta hänsyn till den totala utsläppsbudget som satts upp, den är en förutsättning för måluppfyllnad som lägger grunden till de årliga minskningar som behöver göras.

Av de tre alternativ som presenteras i meddelandet väljer kommissionen att rekommendera det alternativ som kräver en snabbare utveckling 2031–2040 jämfört med 2041–2051. Drivkraft Sverige stödjer den rekommendationen, viket leder till att investeringar för omställning kommer ske tidigare. Det skapar en trygghet för att omställningarna hinns med i tid. Det ger också en attraktiv omställning för industrin då den leder till:

- Snabb utveckling av ny teknologi
- Stark europeisk marknad för tillverkning av ny teknik
- Stimulerad forskning och innovation
- Skapandet av en stark europeisk industriell bas

Teknikneutralitet

Teknikneutralitet är viktigt i omställningen och arbetet mot klimatmålen. Förståelsen för att det inte finns en universallösning är central. För att nå målen krävs att flera olika åtgärder och energibärare bidrar till målet, elektrifiering, biodrivmedel, biogas, effektivisering, koldioxidinfångning med flera måste samspela för att göra målen nåbara. Det är också viktigt att systemet innehåller ett mått av flexibilitet då utveckling och innovation kan ta längre tid än förutsett.

Som beskrivs i förslaget kommer det behövas signifikanta investeringar för att klara omställningen av transportsektorn. Flytande drivmedel kommer ha en plats under lång tid speciellt i sektorer där elektrifieringen är svårare att genomföra (sjö- och luftfart). Nya tekniker kommer behövas och även anpassning av befintliga anläggningar för att kunna förse

transportsektorn med klimatanpassade drivmedel. För att transportsektorn ska lyckas är det viktigt att dessa strategiska investeringar får stöd i form av riskminimering.

Det är, som också påpekas i meddelandet, viktigt att ta i beaktan att en omställning och utveckling av industrin inte bara leder till uppfyllnad av klimatmål, omställningen är också en nyckel till ökad försörjningstrygghet och därmed ett minskat importberoende av fossil energi.

Konkretisering av planerna

Viktigt att det nu snabbt kommer på plats en konkret handlingsplan, så att målen drivs igenom och att det skapas ett politiskt klimat i Europa som fullt ut stödjer den omställning som krävs både för ekonomi, klimat och försörjningstrygghet. Det är viktigt att planen är långsiktig och att den konsekvent drivs i den utstakade riktningen utan stora förändringar. Det är också viktigt att planen har förankring i samhället och sker på ett samhällsekonomiskt och hållbart sätt.

Kommissionens meddelande om industriell koldioxidförvaltning (COM (2024) 62)

Kort bakgrund

I februari publicerade kommissionen en meddelande med förslag till ett ramverk med åtgärder för att skapa möjlighet till att skala upp industriell koldioxidförvaltning. Förslagen sträcker sig över hela värdekedjan från avskiljning, transport till lagring.

Drivkraft Sverige välkomnar kommissionens förslag. Avskiljning, användning och lagring av koldioxid (CCUS) är en viktig del för industrins omställning samt avgörande för att den uppsatta klimatbudgeten ska uppnås.

Ett system för koldioxidförvaltning i utveckling

I sitt meddelande fokuserar kommissionen på tre huvudsakliga vägar, som stöttas av Drivkraft Sverige.

Centralt att fastslå är att CCUS är inte en lösning för att bibehålla det fossila. Målsättningen bör i stället vara att använda CCUS genom hela omställningen det vill säga börja med fossil infångning (CCS) som i takt med industrins omställning drivs mot infångning av biogen koldioxid (bio-CCS) och därmed möjlighet till negativa utsläpp, samt till användning av den infångade koldioxiden (CCU) till exempel till elektrobränslen.

Långsiktighet i regelverk och investeringsstöd

Drivkraft Sverige välkomnar kommissionens ambitioner att skapa de förutsättningar som behövs för att skapa en marknad för CCUS, både ur ett regelmässigt perspektiv som ett

kommersiellt. Vi anser att kommissionen väl fångat de utmaningar som finns i samband med en industriell koldioxidförvaltning:

- Investeringar och förvaltning
- Information till allmänheten
- Forskning och innovation
- Internationellt samarbete

Styrmedel, regelverk och incitament för koldioxidförvaltning måste vara långsiktiga. En av EU harmonisering av systemet är centralt för genomförandet. Detta har kommissionen fångat väl i sitt förslag.

Trovärdighet och tillit

Att ha en sund inriktning på implementeringen av systemet när det gäller såväl energieffektivitet i värdekedjan, framför allt CCU, som relationen till allmänheten är viktig för den långsiktiga trovärdigheten för industriell koldioxidförvaltning.

Åsa Håkansson

Produkt- och miljöexpert

Stockholm den XX april 2024