

kn.remissvar@regeringskansliet.se
johan.gannedahl@regeringskansliet.se

Vår referens
Anders Brandén Klang
Er referens
KN2024/00503

Diarienummer
Utr 2024/17
Datum
2024-04-19

Yttrande angående EU-kommissionens meddelande om EU:s kommande klimatmål för år 2040 (COM (2024) 63) och meddelande om industriell koldioxidförvaltning (COM (2024) 62)

Trafikanalys har anmodats att svara på rubricerade meddelanden och vill med anledning av det lämna följande yttrande. Vi utgår i vårt svar från de delar av kommissionens meddelanden som vi bedömer kan ha störst betydelse för utvecklingen av transportsystemet och dess klimatpåverkan i ett europeiskt och svenskt perspektiv.

Meddelande om industriell koldioxidförvaltning (COM (2024) 62)

Trafikanalys ser risker med att bygga en strategi för måluppfyllnad på en teknik som ska börja leverera storskaliga resultat först när måläret redan närmar sig. Några exempel på storskaliga CCS-anläggningar finns ännu inte även om meddelandet hänvisar till att kommersialiserade tjänster nu erbjuds. Det är därmed förenligt med försiktighetsprincipen att prioritera investeringar som minskar utsläppen i närtid, och betrakta CCS-lösningar som nödvändiga komplement för att på sikt nå negativa utsläpp men att bidraget från dem inte ska vara avgörande för måluppfyllelsen. Trafikanalys menar att utfasning av fossila bränslen för överskådlig framtid är en tryggare väg för att nå stabil kolhantering i Europa.

IEA uppskattade 2022 att den totala globala kapaciteten att lagra koldioxid då uppgick till 45 miljoner ton per år. Det mesta av denna kapacitet består i att koldioxiden används för att pressa upp ytterligare olja ur källor som annars ses som sinade. Övrig kapacitet handlar bland annat om att koldioxid avskiljs vid utvinning av fossilgas, och återförs till jordskorpan. Det innebär att mycket av den befintliga kapaciteten bygger på en fortsatt utvinning och användning av fossilt kol. Trafikanalys ser därför att koldioxidförvaltningen och unionens finansiella stöd bör inriktas mot utveckling av kapacitet som inte bidrar till fortsatt utvinning av fossila bränslen.

Bio-CCS, eller BECCS och BECCU, där koldioxid avskiljs från biobränsleeldade kraftvärmeverk, och sedan lagras, eller används som kolkälla i produktion av drivmedel som kan ersätta fossila drivmedel innebär att kopplingarna till fortsatt fossilutvinning kan undvikas. Problematiken med energiåtgången som krävs för att fånga in, transportera och eventuellt pumpa ner koldioxiden i berggrunden kvarstår, men kan möjligen ses som försvarbar om produktionen kan sammanfalla med perioder då överkapacitet finns i energisystemet. Trafikanalys stödjer meddelandets ambitioner att finansiellt stödja

utveckling av sådana tekniker. Målet för denna utveckling kan dock inte vara att ersätta alla fossila bränslen som används idag, utan samtidigt måste energieffektiviseringen och omställningen till fossilfrihet fortsätta och accelereras inom samtliga sektorer.

Meddelande om EU:s kommande klimatmål för år 2040 (COM (2024) 63)

Kommissionen understryker i det inledande avsnittet att inriktningen för den framtida omställningen till klimatneutralitet efter 2030 måste ha ett fokus på att alla medborgare ser nytta av omställningen. Omställningen ska bidra till ett självständigt och konkurrenskraftigt Europa, och fördelningseffekter av omställningen ska beaktas. Trafikanalys instämmer i att det är viktiga utgångspunkter och en förutsättning för att få en acceptans för nödvändiga åtgärder.

Kommissionen presenterar sedan en tentativ målnivå för 2040 som motsvarar en minskning av växthusgasutsläppen med 90 procent jämfört med år 1990. I förslaget ingår att upptaget av koldioxid från atmosfären vid målåret ska uppgå till 400 Mt, genom upptag i mark och genom industriell kolin fångning.

För att dessa målsättningar ska vara nåbara krävs en kraftfull omläggning av politiken och överflyttning av kostnader från drift (import till EU av fossila bränslen) till investeringar/kapitalkostnader (för produktion av fossilfri el och fossilfria drivmedel inom unionen). Trafikanalys instämmer i bedömningen att det är ett nödvändigt skifte, och att kostnaderna för att inte agera i den riktningen riskerar att bli betydligt högre.

I meddelandet understryker kommissionen att medlemsländernas uppdaterade energi- och klimatplaner (NECPs) som ska redovisas i juni kommer att vara av stor betydelse för kommissionens utvärdering av utvecklingen mot målen avseende 2030. Trafikanalys instämmer därför i Klimatpolitiska rådets bedömning att regeringen i Sveriges NECP bör konkretisera och tidsätta fler av de åtgärder som diskuteras i klimathandlingsplanen från december. Det gäller i synnerhet inom transportområdet, där den nationella politiken de närmaste åren enligt regeringens bedömning väntas leda till kraftigt ökade utsläpp jämfört med 2023.

I meddelandet framhålls att överskott från handeln med utsläppsrätter ska användas av medlemsländerna för att motverka klimatförändringar genom att stötta industriell innovation och svagare hushåll. Här finns möjligheter att stärka acceptansen för åtgärder som kan vara kännbara för hushåll och företag. Trafikanalys instämmer med kommissionens budskap om hur överskott från utsläppshandeln kan användas, och ser att det är särskilt viktigt inom transportsektorn där utsläppen behöver minska i en snabbare takt än hittills.

Kommissionen förutspår också en global teknologisk kapplöpning inom klimatneutral produktion och utveckling. Att göra en lyckad omställning kan då inte bara betraktas som en kostnad, utan som en investering för att ha konkurrenskraft i framtiden. Meddelandet öppnar upp för fortsatta och utvecklade stöd för innovationer som ännu inte är kommersiellt gångbara. Transport- och fordonsbranscherna har all anledning att ta tillvara på dessa möjligheter för att utveckla både gods- och persontransporter.

Trafikanalys bedömer att det finns en betydande potential att förbättra transporterens energi- och klimateffektivitet genom fortsatt innovation och utveckling av både hårdvara (infrastruktur, fordon) och mjukvara (trafikering, rutter, reseplanerare, delningsekonomi). Det är dock inte säkert att det är aktörer i den befintliga transport- eller fordonsindustrin som kommer att vara de som utvecklar de innovationer som krävs. Det är något som bör tas i beaktande vid utformning av innovationsstöd, så att dessa inte begränsas till att vara sökbara endast för befintliga branschaktörer.

När det gäller att avlägsna kolet från transportsektorn och samtidigt förbättra mobiliteten sätter kommissionen stor tilltro till elektrifieringen och till prissättning på kolet genom handelssystem. När kostnaden för att släppa ut stiger, ökar de fossilfria alternativen sin konkurrenskraft. Uppdaterade drivmedelsregler ska möjliggöra att också befintliga fordon minskar sina växthusgasutsläpp. Kommissionen betonar vikten av att inte underskatta kostnadernas betydelse för förnybara drivmedel och drivmedel med lågt kolinnehåll, och utesluter inte regleringar för att tillgodose att tillräckliga volymer blir tillgängliga. Givet att transporter fortfarande till helt dominerade del drivs av fossila drivmedel delar Trafikanalys bedömningen att det kan krävas regleringar för att få till stånd en tillräcklig produktion av förnybara alternativ. På kort sikt inom vägtrafiken och på något längre sikt för sjö- och luftfart.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mattias Viklund, efter föredragning av Anders Brandén Klang. I beredningen av ärendet har avdelningschef Andreas Tapani deltagit.

Mattias Viklund
Generaldirektör