

## Kommissionens meddelande om EU:s kommande klimatmål för 2040 samt Kommissionens meddelande om industriell koldioxidförvaltning, KN2024/00503, remissvar från 2030-sekretariatet

Senast 30 april 2024

### Sammanfattning av 2030-sekretariatets synpunkter

EU:s klimatmål för 2040 bör vara minst 90 % minskning jämfört med 1990, med ett kompletterande, separat mål för negativa utsläpp. Målet bör brytas ned till sektorsvisa mål för bl.a. transportsektorn, vars omställning bör gå snabbare än samhällets i stort. Omställningen bör ha starkt EU-stöd gällande bl.a. produktion, omskolning av yrkesgrupper, säkrande av en hållbar omställning där hela Unionen medverkar och klimatdiplomatisk spridning till omvärlden. Protektionism bör inte känneteckna Unionens agerande.

Transportsektorns roll är central i bio-CCS och -CCU; koldioxid bör fångas in från produktion av biodrivmedel, infångad koldioxid bör användas i produktionen av elektrobränslen för transportsektorn och transportererna av koldioxid för användning och lagring bör ingå i värdekedjan för användning av koldioxid. Styrmedel bör skyndsamt utformas på EU-nivå och nationellt så att den stegvist ökade efterfrågan på elektrobränslen och andra förnybara avancerade drivmedel möts med inomeuropeisk produktion. EU:s ETS, ETSII, ESR och LULUCF bör alla skyndsamt utformas så att negativa utsläpp värdesätts och produktionen av bl.a. drivmedel från infångad koldioxid stimuleras.

### Bakgrund

[Missivet finns här](#), [EU-kommissionens förslag om 2040-mål här](#) och [EU-kommissionens förslag om industriell koldioxidförvaltning här](#). De har skickats ut på gemensam remiss, och 2030-sekretariatet svarar här på båda samfällt, i de delar som rör vårt verksamhetsområde.

EU ska år 2050 vara världens första klimatneutrala region, och det är logiskt att uttrycka detta i konkreta delmål inte bara för 2030 – som redan beslutats med Fit for 55 – utan också för 2040. Detta delmål ska vara i linje med detta samtidigt som det ska bidra till ett hållbart, rättvist och välmående samhälle. Kommissionen framför tre alternativ till 2040-mål:

**1:** Upp till 80% minskade utsläpp jämfört med 1990, vilket motsvarar en linjär utveckling 2030-2050, och innebär att ny teknik framför allt utvecklas efter år 2040.

**2:** 85-90% minskade utsläpp jämfört med 1990; det som uppnås med en förlängning av redan beslutade policies.

**3:** En utsläppsminskning med 90-95%, vilket ger snabbast utveckling av ny teknik såsom grön vätgas och CCS/CCU (inklusive bio-) mellan 2031 och 2040.

Kommissionen pekar ut 8 steg mot 2040-målet:

1. Ett resilient, kolfritt energisystem för byggnader, transporter och industri, där alla energilösningar med låg klimatpåverkan är nödvändiga; förnybart och biodrivmedel, kärnkraft, effektiviseringar, koldioxidavskiljning och "alla andra nuvarande och framtida nettonoll-energitekniker".
2. En industriell revolution för konkurrenskraft baserad på forskning och innovation, cirkularitet, resurseffektivitet, industriell utfasning av fossila bränslen och ren teknik.
3. Infrastruktur för att leverera, transportera och lagra vätgas och CO<sub>2</sub>.
4. Ökade utsläppsminskningar inom jordbruket.
5. Klimatpolitiken som placeringspolitik.
6. Rättvisa, solidaritet och socialpolitik i centrum för omställningen.
7. EU:s klimatdiplomati och klimatpartnerskap för att uppmuntra till global utfasning av fossila bränslen.
8. Riskhantering och motståndskraft.

## Mål: Skärpning jämfört med EU-kommissionens förslag

I den svenska debatten anges nu bl.a. från regeringens utredare att Sverige ska anpassa sina klimatmål till EU:s. Det är delvis rimligt, men väl så värdefullt kan vara att EU finner inspiration i ledande medlemsländers målsättningar, såsom Sveriges nettonoll 2045 och 70% minskad klimatpåverkan från transportsektorn 2010-2030.

Kommissionen anger att 2040-målet blir grunden för EU:s gemensamma skärpta NDC inom ramen för Parisavtalet, som till COP30 år 2025 kräver skärpta åtaganden, "*enhanced action*". Det är då viktigt att 2040-målet faktiskt innebär en skärpning jämfört med vad som redan beslutats, vilket de två första alternativen entydigt *inte* gör. Även ett delmål för EU på 90% minskade nettoutsläpp år 2040 jämfört med år 1990 är i princip den nivå som krävs för en linjär utveckling till det redan beslutade målet för 2050, och helt utan kompletterande åtgärder ger en förlängning av befintliga policier 88% minskade utsläpp till 2040, enligt EU-kommissionen. Detta visar att Kommissionens förslag 3 är det enda tänkbara av de presenterade, men också att ett skarpare förslag egentligen vore rimligt – förslagsvis nettonoll 2040.

Förslaget på 90% minskad klimatpåverkan till 2040 är de facto en minskning av utsläppen med cirka 85 %, där de återstående procenten består av utsläpp som är mycket dyra och/eller svåra att minska och föreslås nås med koldioxidinfångning och/eller ökad lagring av kol i skog och mark (LULUCF). Vi delar kommissionens bild att det som är dyrast och svårast att uppnå kan kompenseras för på detta sätt, men betonar att utrymmet för kolinlagring är begränsat, och önskar att 2040-målet förtydligas med ett mål för minskade utsläpp och ett för ökad kolinlagring. Det vore i linje med Sveriges nationella 2045-mål, där upp till 15% av nettonoll kan nås med kompletterande åtgärder som kolinlagring – även här bör andelen negativa utsläpp inhemskt målsättas. Ett separat mål för negativa utsläpp säkrar att en marknad kan utvecklas, samtidigt som det tryggar att inte en alltför stor del av klimatmålet

planeras nås denna väg – med en allvarlig klimatmässig backlash om de negativa utsläppen inte uppnås.

Därtill bör det övergripande 2040-klimatmålet kompletteras med konkreta sektorsmål och stimulanser per åtgärd, i linje med Sveriges klimatmål för transportsektorn; det skulle ge en bättre överblick än dagens situation där t.ex. transporterens utsläpp finns i ETS, ETSII, ESR, LULUCF etc.

## Omställningen: Underlätta och sprid

Vi delar Kommissionens bedömning att ett ledande klimatmål huvudsakligen ger fördelar för Unionen, bl.a. minskat behov av importerade fossila drivmedel och därmed minskade risker för prischocker och minskad sårbarhet. Den är också bäst i linje med IPCC:s betoning av vikten av tidiga utsläppsminskningar som minskar de kumulativa utsläppen. Jämfört med att vänta längre med utsläppsminskningarna är den initiala kostnaden högre, men också möjligheterna att tjäna på att införa ledande teknik somagnar näringslivet.

Den sociala aspekten av omställningen behöver hanteras och förklaras bättre än vad som hittills skett; om omställningen inte upplevs som rättvis kommer den inte att ske. Därför bör dialogen kring delmålet vara minst på den nivå som präglade Fit For 55, och inte avgränsas (som nu) till att framför allt röra etablerade aktörer inom industri och jordbruk.

Såväl EU-Kommissionen som Sveriges klimatminister betonar att det för att vara föregångare krävs att någon följer efter. Därför är det angeläget att sprida EU:s och medlemsstaternas klimatarbete till omvärlden, och klimatdiplomati särskilt relevant. Fokus på EU:s positiva erfarenheter av utsläppshandel är en del, men inte så enskilt central som kommissionen anger; också exempelvis *förnybartdirektivet* är en central framgång att sprida.

EU har en central roll i att underlätta omställningen i medlemsländerna, inte minst med innovationsfonden. Europeiska centralbanken bör minska riskerna med omställningen inte minst gällande stora investeringar i transport- och drivmedelssektorn. Kommissionens påpekande att arbetsmarknaden behöver utbildas och omskolas är korrekt, men är i huvudsak nationell kompetens.

Det är avgörande att EU förblir konkurrenskraftigt i den pågående omställningen, och Kommissionen har rätt i att den internationella konkurrensen måste ske på rimligt lika villkor, men vi är bekymrade över skrivningarna kring Kina som öppnar för ett för alla parter negativt handelskrig. Därtill bör även USA:s Inflation Reduction Act ses på liknande sätt; även här finns ett tveksamt stöd till inhemsk industri som EU bör avstå från att kopiera till förmån för att stimulera konkurrenskraft på en öppen marknad.

## El och energi: Ökad tillgång, ökad samverkan

Såsom ofta påpekas, blir ökad tillgång på fossilfri el avgörande för omställningen, och vi delar Kommissionens bild att samtliga fossilfria energislag har en roll här och bör konkurrera på lika villkor. Vi delar också bilden av att debattens ensidiga fokus på hur produktionen kan

ökas bör kompletteras med ökad interkonnektivitet mellan medlemsländerna bl.a. genom en förstärkt EU Grid Action Plan.

Väl så viktigt som nya tekniska lösningar är att effektivisera de befintliga. Kommissionens ”Energy Efficiency First”-princip behöver förtydligas och i ökad utsträckning implementeras; tvärt emot regeringens inriktning i Klimatpolitiska handlingsplanen så är effektiviseringsmålet inte överspelat utan bör förtydligas och skärpas till 2040 – Kommissionen föreslår enbart att det förlängs vilket är för svagt.

## Transportsektorn

Inom ramen för det övergripande utsläppsmålet, anger Kommissionen att transportsektorns utsläpp ska minska med ”nära 80%”, dvs inte preciserat mindre än samhällets som helhet. Vi menar att det är dubbelt feltänkt;

- 1) Utsläppsminskningar är lättare att uppnå i transportsektorn än i t.ex. jordbruket och utbyteshastigheten är snabbare för fordon än för t.ex. byggnader.
- 2) Det behövs en konkret och exakt målbild för transportsektorns omställning, förslagsvis 90% till 2040.

Det är välkommet att Kommissionen lyfter fram ökad användning av järnväg och multimodala transporter för både passagerare och gods, bl.a. genom Trans-European Transport TEN-T, men hur det ska ske behöver konkretiseras i närtid eftersom projekten är så långsiktiga.

Kommissionen anger att över 60% av bilar år 2040 är eldrivna, över 40% av lätta lastbilar och knappt 40% av tunga fordon. Vi ser det som en realistisk nivå; att det inte blir mer beror på den stora mängden befintliga fordon med förbränningsmotor. Det pekar på vikten av att öka tillgången på hållbara biodrivmedel och elektrobränslen, vilket än mer gäller för flyget och sjöfarten där FuelEU Maritime och ReFuelEU Aviation behöver utvecklas för att bättre bidra till 2040-målet. *Detta är en central grund för andra delen av detta remissvar, som fokuserar på industriell omställning till negativa utsläpp.*

---

## Negativa utsläpp – bakgrund

I EU:s Net Zero Industry Act föreslår EU-kommissionen att minst 50 miljoner ton CO<sub>2</sub> per år lagras geologiskt år 2030, vilket motsvarar Sveriges årliga CO<sub>2</sub>-utsläpp. Industrin anger sig till 2030 kunna avskilja upp till 80 miljoner ton koldioxid per år i Europa om de nödvändiga investeringsvillkoren är på plats, men de stater som hittills tagit fram planer för avskiljning kommer endast upp till en mindre andel av detta. För år 2040 bedömer Kommissionen att 280 miljoner ton skulle behöva avskiljas till, 450 miljoner ton fram till år 2050, vilket kräver mycket extra energi och för biogent kol, hållbar anskaffning av biomassa.

Kommissionen vill se en gemensam strategi och vision för industriell koldioxidhantering, förstärkt med ambitiös och väl samordnad politik på nationell nivå, samt strategisk infrastrukturplanering på EU-nivå.

## Transportsektorns roll

Kommissionen anger att "Potentialen för negativa utsläpp är begränsad i en överskådlig framtid på grund av framför allt tillgängligt och ekonomiskt möjliga lagringsutrymmen. Det är därför viktigt att åtgärder för negativa utsläpp kompenserar för de utsläpp som verkligen är svåra och dyra att få bort, och att negativa utsläpp inte ersätter fortsatta utsläppsminskningar som är möjliga att åstadkomma." Detta "hard to abate" gäller delar av transportsektorn, särskilt långväga sjöfart och flyg, men övergripande menar vi att det överordnade målet är att få igång marknaden för bl.a. CCU/bio-CCU och elektrobränslen och att betalningsviljan från t.ex. delar av personbilssektorn bör välkomnas.

Transportsektorn är, bedömer vi, central för arbetet med negativa utsläpp, på tre sätt:

- 1) **Som källa till Co2 för avskiljning.** Biodrivmedelsproduktion ger relativt koncentrerade koldioxidströmmar lämpliga för bio-CCS/CCU, utan energikrävande avskiljningsprocesser. Därmed minskar elbehovet för produktion av elektrobränslen kraftigt, samtidigt som överskottsvärme kan användas i fjärrvärmesystem – vilket pekar på vikten av att samplanera produktionen. Sedan flera år avskiljs Co2 vid etanolproduktion hos Agroetanol, vars spillvärme används i intilliggande bostadsområde, och under 2024 ska Tekniska Verken börja avskilja Co2 från biogasproduktion.
- 2) **Som användare av avskild koldioxid,** för produktion av metanol och e-bränslen. Kommissionen anger att upp till en tredjedel av infångad CO2 kan användas, vilket vi ser som prioriterat, inte minst för elektrobränslen. Med AFIR är tillgången på tankställen för grön vätgas tryggad, men inte efterfrågan – det behöver hanteras för vätgas och samtliga elektrobränslen för väg-, sjö- och luftfart.
- 3) **Som transportör av Co2 för lagring och användning.** Det är värdefullt att Co2 avskiljs relativt nära där den också kan användas; exempelvis bör fjärrvärmeanläggningar också kunna ha produktion av elektrobränslen, men EU:s storskaliga produktionsmål innebär att betydande mängder uppstår på stort avstånd från där lagring eller användning sker. I görligaste mål bör befintliga tankbilar och fartyg användas efter konvertering, drivna med elektrobränslen och ha infångning av Co2. För att investeringar i detta ska ske, behövs ett samlat lagstiftningspaket för Co2-transporter tas fram.

## Drivmedelsproduktion

Huvuddelen av de förnybara drivmedel som används i Sverige och EU är importerade, delvis beroende på att styrmedlen huvudsakligen fokuserat på användningen. I tider av tilltagande osäkerhet är det särskilt angeläget att öka andelen inhemsk produktion, med investeringsstöd både nationellt och från EU till nya anläggningar, kreditgarantier till investeringar och intäktsgarantier för ny produktion av biodrivmedel och elektrobränslen, såsom svenska Biobränsleutredningen nyligen föreslog. Eventuellt bör

kvantitativa produktionsmål för förnybara drivmedel också tas fram, i linje med John Hasslers förslag.

På EU-nivå behövs storskaliga värdekedjor där alla stadier av industriell koldioxidhantering hanteras, med en intäktsgaranti för europeisk produktion av elektrobränslen, eventuellt förstärkt med motsvarande på nationell nivå. Därtill bör EU godkänna skattebefrielse för elektrobränslen på samma sätt som för biodrivmedel, inklusive att användningen av fossila kolatomer i produktionen inte ska omfattas av krav på utsläppsrätter.

EU-kommissionen ska ta fram förslag på om och hur negativa utsläpp kan ingå i EU:s mekanismer vilket vi menar bör ske som en del av 2040-processen eftersom de negativa utsläppen är en förutsättning för att nå 2040-målen. Vi bedömer att bio-CCS och -CCU bör inkluderas i ETS, ETSII och ESR, då det kan stabilisera mekanismerna och då bl.a. jordbrukets utsläpp inom de två sistnämnda bedöms behöva hanteras med hjälp av negativa utsläpp – det är logiskt att detta finns med i samma mekanism. Det behöver också klargöras om ESR finns kvar bortom 2030; merparten av dessa utsläpp hamnar i ETSII. För båda dessa bör det bli möjligt för medlemsländerna att nå delar av sina åtaganden med hjälp av negativa utsläpp.

EU:s statsstödsregler bör möjliggöra att elektrobränslen som uppfyller förnybartdirektivet REDIII:s hållbarhetskriterier befrias från energi- och koldioxidskatt. Bioelektrobränslen bör klassas som elektrobränslen och kunna användas för att uppfylla EU:s subkvoter för dessa.

Professor Hassler föreslår regeringen att Sveriges klimatlagstiftning och klimatmål ska anpassas till EU:s. Det skulle bl.a. gälla RefuelEU Aviation, där flygets bränslemix även 2045 i huvudsak kan vara fossil. Sverige bör istället verka för fossilfritt flyg och sjöfart i linje med vår nationella målbild för 2045 och branschens färdplan inom Fossilfritt Sverige.

Från år 2030 inkluderar ReFuelEU aviation och FuelEU Maritime syntetiska bränslen (renewable fuels of non-biological origin RFNBO), vilket skapar mer gynnsamma förhållanden för de relativt dyra elektrobränslena. För att inte målen ska nås med importerade drivmedel, bör EU och medlemsstater stötta investeringar i inomeuropeisk produktion genom *Innovationsfonden, Connecting Europe Facility (CEF)* och *EU:s Recovery and Resilience Facility*, samt skapa en gemensam auktionsplattform för att trygga marknaden och säkra rimliga priser. Därtill behöver gemensamma regler för rapportering av negativa utsläpp, både inom EU och vid import och export av Bio-CCU baserade drivmedel utformas liksom ett gemensamt format för hur utsläppsminskningar hanteras när ett land – t.ex. Sverige – säljer CCU-baserade drivmedel som används i ett annat. Parisavtalets artikel 6 bör ligga till grund för detta.

I Kommissionens förslag ingår framtagandet av en EU-omfattande investeringsatlas över potentiella lagringsplatser för koldioxid, och att alla medlemsstater i sina uppdaterade nationella energi- och klimatplaner ska inkludera avskiljningsbehov och lagringskapacitet samt hur de kan stötta en värdekedja för avskiljning och lagring av koldioxid, med transparenta processer på plats för lagringstillstånd och stöd till företags nettonoll-projekt senast år 2025. Sverige är långt efter t.ex. Norge i denna del men kan ligga långt fram gällande att ta emot koldioxid för omvandling till elektrobränslen.

## Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, i linje med det klimatmål om 70 procent minskad klimatpåverkan mellan år 2010 och 2030 som riksdagen antagit som en del av det klimatpolitiska ramverket. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se [www.2030sekretariatet.se](http://www.2030sekretariatet.se).

## Slutord

2030-sekretariatet tackar för möjligheten att framföra synpunkter på dessa båda EU-dokument, där vi i huvudsak instämmer med Kommissionens förslag men bedömer att en snabbare omställning ligger i EU:s, Sveriges och det klimatdrivna näringslivets intresse – samt är en nödvändighet för att uppfylla vår del av Parisavtalet. Vi ser en större potential för negativa utsläpp och dess följdprodukter som elektrobränslen än vad Kommissionen tycks göra, särskilt i transportsektorn, och bedömer att en rad lagändringar behöver ske i närtid för att den ska förverkligas.

Slutligen ser vi med stor oro på EU:s utveckling under 2024, med flera besvärande moment:

1. Belgiens ordförandeskap första halvåret präglas av passivitet och "tryck på paus"
2. EU-parlamentsvalet i juni ger enligt opinionsmätningarna framgångar för de politiska krafter som är minst engagerade i klimatomställningen.
3. Ungerns ordförandeskap andra halvåret kommer inte att präglas av engagemang för ledande klimat- och hållbarhetsomställning
4. Den kommande EU-kommissionen behöver få en kvalificerad majoritet i EU-parlamentet, vilket troligen sker med sänkta ambitioner på klimatområdet.

Utifrån detta blir det särskilt viktigt att Sverige som land och dess näringsliv, kommuner och intresseorganisationer söker hitta gemenskap inom hela Unionen för ett fortsatt och förstärkt klimatledarskap.

*För 2030-sekretariatet*  
Mattias Goldmann