

2022-03-31

Miljödepartementet

Remissvar till Remiss av Energimyndighetens rapport ”Första, andra, tredje... Förslag på utformning av ett stödsystem för bio-CCS” DNr: M2021/00822

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för drivmedelsbranschen, biodrivmedels- och bitumentillverkare. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns drivmedel för hållbara resor och transporter samt bitumen till vägar i hela landet.

Remisslista

Drivkraft Sverige har inte fått rubricerade remiss för synpunkter och önskar att Miljödepartementet uppdaterar sina distributionslistor för remissutskick. Det räcker inte att skicka till Svenskt Näringsliv då Drivkraft Sverige inte är en medlem i denna organisation och därmed inte får viktiga remisser vidareända från Svenskt Näringsliv.

Drivkraft Sverige lämnar följande synpunkter:

Uteslutit många branscher

Drivkraft Sverige anser att rapporten har begränsat analysen om vilka branscher som kan komma att omfattas av detta auktioneringsförfarande och bedömer att det finns fler branscher/industrier som studerar möjligheterna med CCS och så småningom kan komma att bli bio-CCS förutsatt att utformningen av regelverket blir tillåtande. Drivkraft Sveriges medlemmar omfattar raffinaderierna i Sverige och de tittar på möjligheterna till CCS som senare mycket väl kan komma att bli bio-CCS.

Massbalans och fysisk anläggning

På sid 14 anges det att för t.ex. avfallsanläggningar, som både har biogena och fossila utsläpp, så måste infångningsutrustningen sitta fysiskt fast på det verk som ska erhålla stöd för bio-CCS.

På sid 47, 1:a stycket:

”Eftersom budet avser geologisk lagrad biogen koldioxid måste företag som har blandade utsläpp kunna skilja på biogena och fossila utsläppsvolymer och redovisa dessa åtminstone på årsbasis via massbalans och användandet av befintlig rapportering inom ramen för EU ETS.

Drivkraft Sverige anser att detta är motsägelsefullt. Numera tillåts biogas in på en naturgasledning att tillämpa full massbalans utan att följa den biogena koldioxiden fysiskt. Se Naturvårdsverkets [Vägledning om biogas från gasnät inom EU ETS](#) som syftar till att från 1 januari 2022 möjliggöra för anläggningar inom utsläppshandeln att tillgodoräkna inköpt biogas från gasnät vid utsläppsrapportering.

På raffinaderier är det ofta vätgasanläggningen, som satsas med naturgas från naturgasnätet, som är en av de anläggningar som har den högsta koncentrationen av koldioxid. I dessa är massbalansmöjligheten viktig att kunna tillämpa på samma sätt som är möjligt inom EU ETS. Det kan finnas andra anläggningar på raffinaderier som kommer visa sig mer anpassade för CCS och som i senare skede mycket väl kan vara bio-CCS. Drivkraft Sverige anser att det är viktigt att regelverket blir så flexibelt som möjligt för att på så sätt hålla nere kostnaderna för bio-CCS och CCS. Därför är möjligheten att tillämpa massbalans för detta system en viktig punkt att tillåtas inom regelverket.

Drivkraft Sverige välkomnar därför att massbalans tillåts och att det inte bör finnas krav på att infångningsutrustningen fysiskt kräver att det är den biogena koldioxiden som måste infångas. För flera anläggningar kan det vara aktuellt att man bygger en infångningsutrustning där det till en början är mest fossila kolatomer men med tiden ändrar verksamheten till att mer och mer omfatta biogen CCS.

Tekniken för infångning, transport och lagring är densamma, och en storskalig utveckling av bio-CCS förutsätter CCS.

Energipriser

Vintern 2021/22 har tydligt visat hur snabbt energipriserna kan ändras. Då infångning av koldioxid är en energikrävande operation kommer energipriserna ha en mycket stor betydelse för kostnaderna. Vid ett bud vid auktionering kan det innebära att man måste "ta i" för att försäkra sig om kostnadstäckning via stödsystemet. Detta kan leda till en stor osäkerhet om vad kostnaderna verkligen blir och svårbedömda kostnader för bio-CCS.

Stöd i 15 år

Drivkraft Sverige uppfattar att tanken är att man via detta stöd skall kunna ge stöd i 15 år. Drivkraft Sverige anser att det är oklart vad som händer efter 15 år och tycker sig ana att Energimyndigheten då bedömer att det finns en marknad för negativa koldioxidutsläpp. Drivkraft Sverige förstår inte riktigt hur denna marknad skall uppstå och menar på att det kan innebära att anläggningsägare efter 15 år stänger anläggningen om det inte finns lönsamhet. Det skulle då innebära att när man närmar sig tiden för Sveriges klimatmål för nettonollutsläpp 2045 så riskerar infångningen av koldioxid att upphöra om någon sådan marknad inte uppstår. Drivkraft Sverige anser att det behövs regelbundna kontrollstationer för att fånga upp funktionen och effekten av ett sådant auktionssystem.

Prekvalifikation

Auktionsfrekvens och tidpunkt för start

Enligt rapporten är tanken att genomföra en första auktion under 2022 och för tilldelning runt 2026. Då det regelverket till vad som krävs för en prekvalifikation

inte är klart samt att det tar tid att sammanställa underlag för att uppfylla prekvalifikationskraven anser Drivkraft Sverige att auktioner under 2022 är för tidigt och det riskerar att bli för få aktörer som deltar i auktionen. Att skjuta starten till 2023 möjliggör för fler aktörer att klara prekvalifikationskraven för deltagande.

Miljötillstånd

Drivkraft Sverige anser att tillståndsprocesserna måste vara mer förutsägbara, effektiva och rättssäkra om industrin ska ställa om och att möjligheten att få ändringstillstånd för en befintlig verksamhet bör underlättas. Idag tar det också alltför lång tid att få tillstånd och dessa processer måste kunna skyndas på. Det är också omöjligt att bedöma hur lång tid sådana processer tar och då kan det vara lätt att missa auktionstillfällen då aktörerna inte har rådighet över hur långt tid en tillståndsprocess tar. Drivkraft Sverige anser att det kan komma att innebära senareläggning av många projekt som kan vara angelägna att få tillstånd och därmed också delta i auktionsförfarandet.

Statsstödprövningen

Drivkraft Sverige anser att det är bra att utvärdera kraven i de nya klimat- energi- och miljöstödsriktlinjerna, CEEAG. Som Drivkraft Sverige uppfattar det så måste en statsstödsprövning vara klar och godkänd för detta stödsystem. Otillåtet statsstöd innebär återbetalningsskyldighet från de som mottagit stödet och därför anser Drivkraft Sverige att det är viktigt att dessa godkännande finns på plats innan auktioner startas.

Ebba Tamm

Produkt- och miljöexpert