

SVEBIO
Svenska Bioenergiföreningen
/Kjell Andersson

2019-01-07

REMISSYTTRANDE

NV-06767-17

Till
Naturvårdsverket

Remissyttrande över förslag till nationellt luftvårdsprogram inklusive strategisk miljöbedömning och samhällsekonomisk konsekvensanalys

Svenska Bioenergiföreningen, Svebio, har beretts möjlighet att ge synpunkter på förslaget till nationellt luftvårdsprogram och vill framföra följande:

Svebios synpunkter i sammanfattning

Vi har inga synpunkter på förslagen till åtgärder för att minska ammoniakutsläppen i jordbrukssektorn, men vill påminna om de positiva effekter som kan uppkomma genom att en större andel av gödseln kan användas för produktion av biogas.

Frågan om att inkludera skogsindustrins anläggningar i NOx-avgiftssystemet behöver utredas vidare. Vi motsätter oss att förvandla NOx-avgifterna till en NOx-skatt.

Vi vänder oss starkt emot de formuleringar som finns i programmet om att en satsning på biodrivmedel kan vara negativt för luftkvaliteten i tätorter. Tvärtom visar expertis på området att man kan få mycket bra luftkvalitet i städer med biodrivmedel i moderna förbränningsmotorer. Programmets analys av möjligheterna att minska utsläppen av NOx från transportsektorn är bristfällig.

Allmänt

Förslaget till nationellt luftvårdsprogram är en direkt följd av de åtaganden Sverige gjort inom ramen för EU:s direktiv 2016/2284, Takdirektivet. Sverige kommer att med bred marginal klara sina åtaganden när det gäller svaveldioxid, flyktiga organiska ämnen och partiklar PM_{2,5}, både till 2020 och till 2030. Bara när det gäller ammoniak, till 2020 och 2030, och kväveoxider till 2030, måste Sverige vidta ytterligare åtgärder för att klara åtagandet jämfört med prognosticerade nivåer.

De svenska utsläppen har minskat kraftigt för samtliga föroreningar som berörs av takdirektivet. En ökande andel av miljöpåverkan i Sverige sker genom intransport av föroreningar från andra länder. Genom skärpta regelverk på EU-nivå under de kommande åren kommer denna intransport av föroreningar att minska, genom BAT-riktlinjerna för stora pannor i LCP-direktivet, genom MCP-direktivet för mellanstora pannor, genom ekodesign för små pannor och genom skärpta utsläppskrav på både tunga och lätta fordon.

Utsläppen av ammoniak

Utsläppen av ammoniak har inte minskat lika kraftigt som andra utsläpp. Förklaringen är att utsläppen till mycket stor del är kopplade direkt till gödselhanteringen i jordbruket, och att dessa utsläpp är svårare att påverka än utsläpp från förbränningsprocesser. Vi har inte kompetens att bedöma effekten och kostnaden för de föreslagna åtgärderna.

En aspekt som inte berörs i luftvårdprogrammet är den ökade produktionen av biogas från gödsel, liksom potentialen att öka denna produktion. Med ökad biogasproduktion från gödsel borde det vara möjligt att också reducera ammoniakutsläppen, inte minst genom att man får bättre kontroll på gödselhanteringar i slutna system. Vi anser att denna aspekt borde analyseras.

Utsläppen av NO_x från förbränningsanläggningar

Utsläppen av NO_x från fjärrvärmerna har legat i stort sett oförändrade sedan 1990. Sett till producerad energienhet och enhet bränsle har dock utsläppen minskat kraftigt; bränslevolymer, särskilt av biobränslen med relativt högt kväveinnehåll, har under perioden ökat mycket kraftigt.

Vi delar uppfattningen att det fortfarande går att reducera utsläppen av NO_x från förbränningsanläggningar, både inom fjärrvärmerna och i industrin. Det nuvarande systemet med NO_x-avgifter och återföring till de företag som har minst utsläpp har fungerat väl, och bör användas även i fortsättningen. För att öka styrverkan i systemet skulle man kunna öka nivåerna på både avgifter och återbetalningsnivåer inom systemet.

Däremot bör man enligt vår uppfattning inte omvandla systemet till en skatt. Det skulle minska utrymmet för att genomföra investeringar och innebära en försämrad konkurrenskraft för fjärrvärmesektorn gentemot andra uppvärmningsformer.

Utsläppen av NO_x från industrin

Som framgår av underlaget till programmet har utsläppen av NO_x från industrin inte minskat i samma utsträckning som utsläppen från transportsektorn och i relativa tal jämfört med fjärrvärmerna. En större andel av utsläppen förväntas i framtiden komma från industrin, genom att utsläppen fortsätter att minska kraftigt från transportsektorn. Det finns därför anledning att uppmärksamma möjligheterna att minska utsläppen från industrin.

Utredningen pekar på en rad tekniska lösningar, men ger ingen samlad bild av kostnaden för åtgärderna eller av konsekvenserna för industrins konkurrenskraft. Det är uppenbart att frågan behöver utredas vidare.

När det gäller styrmedel bör man undersöka möjligheterna att inordna industrins alla anläggningar i det befintliga systemet med NO_x-avgifter och återföring. Eventuellt skulle man kunna införa två separata system, ett för energisektorn och ett för industrin.

Utsläppen av NO_x från transportsektorn

Utsläppen av NO_x från transportsektorn har minskat mycket kraftigt under de senaste årtiondena och förväntas minska ytterligare fram till 2030, både i absoluta tal och andelsmässigt. Det sker nu en snabb reduktion av utsläppen både från lätta och framför

allt tunga fordon, genom övergång från euro 5 till euro 6. Äldre fordon euro 4, försvinner av åldersskäl ur fordonsflottan. Den ökade andelen diesel och fusk från biltillverkarna har dock under de senaste åren gett ökande utsläpp av NO_x, och utsläpp som är högre än vad som är tekniskt möjligt.

Förslaget till luftvårdsprogram innehåller inga förslag till nya åtgärder för att minska utsläppen av kväveoxider från transportsektorn, utöver den politik som redan beslutats för att minska växthusgasutsläppen från sektorn med 70 procent till 2030, vilket sägs ge en reduktion med 4000 – 5000 ton NO_x per år.

Programmet pekar främst på elektrifiering och ”minskat transportarbete” för att minska klimatpåverkan från transportsektorn, men har en negativ syn på biodrivmedel. När det gäller dessa inskränker sig analysen till följande generella formulering:

”När det gäller användningen av biodrivmedel inom fordonsflottan har detta tyvärr ingen större effekt på utsläppen av kväveoxider då utsläppen är mer eller mindre lika stora från en diesebil som körs på fossil diesel eller på biodiesel. Ju mer klimatarbetet fokuserar på att öka användningen av biodrivmedel istället för att minska trafikarbetet eller öka elektrifiering kan detta till och med vara negativt för luftkvaliteten i svenska tätorter.”

Det finns ingen underbyggande diskussion och inga källhänvisningar till dessa slutsatser.

Vi anser att det är felaktigt att ställa de olika åtgärderna – elektrifiering, effektivare transportarbete och biodrivmedel – mot varandra. Alla åtgärder som är lönsamma utifrån gemensamma generella styrmedel bör utnyttjas för att på ett kostnadseffektivt sätt minska klimatpåverkan. Energi-, klimat-, och miljöpolitik bör samordnas för bästa möjliga samlade resultat.

Biodrivmedel och miljöpåverkan

Alla biodrivmedel ger lägre utsläpp av växthusgaser än fossila drivmedel. Flera av biodrivmedlen ger också lägre utsläpp av miljöskadliga ämnen i trafikmiljön än fossil diesel och bensin. Alkoholer som etanol och metanol har relativt låga utsläpp jämfört med bensin. Förbränning av biogas ger mycket låga utsläpp.

När det gäller biodiesel av olika typer är kunskapen mer osäker. En studie utförd av FEV som redovisades av Neste 2017 visar på en reduktion av kväveoxidutsläppet med 30 procent för HVO jämfört med konventionell diesel (Neste pressmeddelande 18 maj 2017). Den avgörande frågan för alla drivmedel är vilken rening som sker av avgaserna.

Med ökad användning av rena biodrivmedel finns en teknisk möjlighet till lägre utsläpp av kväveoxider än med fossil diesel tack vare dels att rena biodrivmedel förbränns bättre, dels att med rena biodrivmedel kan motorerna optimeras bättre än för en vanlig dieselblandning. Rena biodrivmedel är exempelvis enmolekylära ämnen och många biodrivmedel innehåller lägre halter av ämnen som metaller, klorider, halider, aromater med mera, som finns i fossila drivmedel. Ett annat skäl till att en del av dessa rena biodrivmedel ger lägre partikelutsläpp är de inte innehåller kol-kolbindning och då kan optimering och sekundär rening av kväveoxider kraftigt bidra till lägre utsläpp. Denna potential är inte idag utforskad och det finns stort utrymme till förbättringar.

Det är angeläget att Naturvårdsverket ger en riktig bild av de olika biodrivmedlens klimat- och miljöpåverkan, med tanke på att biodrivmedlen utgör en allt större och snart dominerande del av den svenska drivmedelsvolymen.

Det är också angeläget att öka kunskapen om miljöpåverkan från elfordon, alltifrån fordons- och batteritillverkning till elproduktionen. När det gäller hybridfordon är det viktigt att klarlägga i vilken utsträckning dessa körs på fossila drivmedel. Enligt vår uppfattning bör man kunna ställa krav på att hybridfordon kan tankas med förnybara drivmedel.

Svenska Bioenergiföreningen

Gustav Melin
VD

Kjell Andersson
Näringspolitisk chef