


Få bioenerginyheter i budgeten

Regeringen presenterade den 20 september sin budget för 2022. Den innehöll få nyheter på bioenergiområdet, förutom att regeringen följer upp förslagen från biogasmarknadsutredningen och lovar att ge stöd till biogasen på 1,9 miljarder under 2022 – 2024, med ett förslag om fortsatta stöd fram till 2040.

Bland andra förslag märks tillskott av pengar både till Klimatklivet och till Industriklivet och ökade ramar för kreditgarantier. Ökat anslag för elbusspremier har däremot en negativ effekt på bioenergianvändningen. Med den statliga subventionen till elbussar kommer bussar som drivs med biodrivmedel att ersättas med elbussar. Det gäller både drift med biogas, biodiesel och etanol. Redan idag drivs nästan alla bussar i kollektivtrafik med förnybara bränslen. En övergång till eldrift ger alltså ingen klimatnytta.

Regeringen föreslår också förändringar av bonus-malus-systemet. Det måste understrykas att budgeten inte självklart kommer att få stöd i riksdagen. Regeringen lägger en budget som varken är förhandlad med Centerpartiet eller Vänsterpartiet. Samtidigt råder det osäkerhet även kring en oppositionsbudget och om Sverigedemokraterna i slutändan är beredda att stödja ett borgerligt budgetalternativ utan förhandling. Med dessa reservationer redovisar vi ändå alla viktigare energiförslag i budgeten.

Liksom tidigare år har regeringen under flera veckor sålt in nyheterna i budgeten. Vi utgår här i första hand från de pressmeddelanden som kommit ut, men har också tittat i en del av texterna i budgetpropositionen. 



Sveriges ständiga representation vid Europeiska unionen är Sveriges största utlandsmyndighet (ambassad) med 120 medarbetare. Den ligger på Square de Meeus 30 nära EU-parlamentet. Foto: Kjell Andersson

Svebio om EU:s klimatförslag

Svebio har lämnat en rad olika yttranden om EU-kommissionens förslag i det klimatpolitiska paketet Fit for 55. Yttrandena gäller de flesta av kommissionens förslag, dock ej revideringen av förnybartdirektivet, där det inte skett någon formell svensk remissbehandling. Svebios yttranden finns på sidorna 9-18.

BIOENERGI I PRESSEN

Ett nytt fjärrvärmeverk planeras i Strömsund och i Gnosjö är det nya värmeverket snart klart att provköras. Vid Sofidels pappersbruk i Kisa ska Meva bygga en anläggning för förgasning av biobränsle för att ersätta gasol. Länsstyrelsen i Växjö vill hindra Nils Posse att plantera salix eftersom det anses skada kulturmiljön vid hans gård Bergkvara. SID 23.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Få bioenerginyheter i budgeten	1	Marknaderna	6
Klimatpolitiska åtgärder i budgeten	2	Fortsatt mycket höga priser på utsläppsrätter	6
Klimatomställningen i transportsektorn	3	Högt oljepris	6
Industrins omställning	4	Onormalt höga elpriser	6
Nytt driftsstöd för Bio-CCS införs	4	Pressmeddelanden från Svebio	7
Klart med fortsatt skattebefrielse för flytande biodrivmedel	4	Remissvar från Svebio	9
Biostrategi från Fossilfritt Sverige	5	Bioenergi i pressen	23

BIOENERGINYTT utkommer med 11 nummer per år

Ansvarig utgivare: Gustav Melin

Redaktör: Kjell Andersson

Redaktion och prenumerationer: SVEBIO, Kammakargatan 22, 111 40 Stockholm

Tel 08-441 70 80, info@svebio.se, www.svebio.se

Manusstopp för detta nummer: 2021-09-31

Klimatpolitiska åtgärder i budgeten

Den 17 september presenterade de båda miljöpartistiska språkrören Per Bolund och Märta Stenevi en rad olika klimat- och miljöpolitiska initiativ. Vi saxar ur pressmeddelandet:

”Den gröna återstarten av svensk ekonomi efter pandemin fortsätter. Idag presenterade miljö- och klimatminister Per Bolund och jämställdhets- och bostadsminister Märta Stenevi historiskt stora satsningar på miljö och klimat, i budgetpropositionen för 2022. Satsningarna ska ta Sverige framåt efter pandemin, samtidigt som vi bygger ett grönare och mer hållbart samhälle.

Satsningarna omfattar allt från pengar till klimatomställning i olika delar av samhället, klimatanpassning vid ett förändrat klimat, och effektivare tillståndprocesser. De uppgår sammanlagt till nära 12 miljarder kronor.”

Effektiv tillståndsprövning

”För att de gröna investeringar som planeras i dag ska kunna genomföras i tid och bidra till samhällets klimatomställning, behöver berörda myndigheter få ökade resurser för sitt arbete med tillståndsprövning och tillsynsvägledning. Regeringen föreslår därför en förstärkning av förvaltningsanslagen till Naturvårdsverket, länsstyrelserna och Sveriges domstolar med totalt 28 miljoner kronor år 2022.”

”En ökad elektrifiering av samhället ställer krav på snabba och effektiva tillståndprocesser för utbyggnad av elnät och för en effektiv elmarknad. Genomförandet av flera rättsakter från EU kommer att underlätta en förnybar omställning av elsystemet, men det kommer också att innebära nya arbetsuppgifter för Energimarknadsinspektionen. Regeringen vill därför öka Energimarknadsinspektionens anslag med 40 miljoner kronor för 2022, och därefter 35 miljoner per år under 2023 och 2024.”

”Regeringen föreslår en satsning på 80 miljoner kronor till länsstyrelsernas arbete med den regionala klimatomställningen. Det innebär att medlen till länsstyrelsernas klimatarbete tredubblas jämfört med det senaste decenniets satsningar. Det stärker länsstyrelsernas klimatarbete, vilket är en förutsättning för att effektivt kunna genomföra den klimatpolitiska handlingsplanen, den nationella vindkraftsstrategin och elektrifieringsstrategin på regional och lokal nivå. Regeringen vill även öka länsstyrelsernas anslag med 60 miljoner kronor per år för 2023 respektive 2024.”

”Det sker en grön industrivåg i Sverige. Men allt fler identifierar kompetensbrist som den stora utmaningen för industrins fortsatta klimatomställning. Efterfrågan väntas öka på bland annat tekniker, servicepersonal och ingenjörer för batterifabriker, välgasläggningar, nya fossilfria produktionsmetoder och för förnybar elproduktion. Regeringen har möjliggjort den gröna industriomställningen genom offensiva industrisatsningar så som Industrikivet, Klimatklivet och Gröna kreditgarantier. Nästa steg är att göra en satsning så att fler får rätt kompetens för den nya arbetsmarknaden.”

”Regeringen föreslår ett nytt statligt finansierat kompetenslyft för klimatet, som ska främja näringslivets klimatomställning och omställningen till en cirkulär ekonomi. Kompetenslyftet kan bidra till att minska arbetslösheten och till att skapa förutsättningarna för att ta fram morgondagens cirkulära och klimatsmarta lösningar. Satsningen uppgår till 100 miljoner kronor för 2022. Regeringen vill därefter avsätta ytterligare 100 miljoner per år under 2023 och 2024.”

Biogasstöd

”Biogas kan vara ett viktigt bidrag i klimatomställningen, liksom den bredare omställningen från ett fossilberoende till ett fos-

silfritt samhälle. Biogas görs från restprodukter och avfall och en stor del av råvaran kommer från avloppsreningsverken, lantbruket och livsmedelskedjan. Biogas kan därmed spela en viktig roll i omställningen till en cirkulär och biobaserad ekonomi i Sverige.

– Biogas är ett viktigt verktyg för klimatomställningen. Att ta vårt avfall, och göra det till hållbar energi för transportsektorn och industrin är ett nödvändigt steg för att skapa en cirkulär ekonomi, säger bostads- och jämställdhetsminister Märta Stenevi.

För att öka produktionen av biogas och stärka producenternas konkurrenskraft föreslår regeringen en satsning på 1 900 miljoner kronor under år 2022–2024. Regeringen vill avsätta 500 miljoner kronor för år 2022. Under år 2023 och 2024 ska 700 miljoner kronor per år tillföras för samma ändamål. Satsningen föreslås fortsätta till 2040, med en kontrollstation 2024.”

Mer pengar till klimatklivet

”Klimatklivet infördes 2015 och är ett stöd till lokala och regionala investeringar som minskar utsläppen av koldioxid och andra gaser som påverkar klimatet. Vid slutet av februari 2021 hade totalt ca 3 600 projekt beviljats stöd.

– Klimatklivet är klimatpolitik i praktiken. Med det stödet har över 65 000 laddpunkter kommit på plats, och hundratals företagsdrömmar om grön omställning har kunnat förverkligas. Nu förstärker vi stödet så att utsläppen kan minska snabbare och laddinfrastrukturen kan fortsätta byggas ut, säger miljö- och klimatminister Per Bolund.

För att minska klimatutsläppen i hela landet och bidra till en grön återstart föreslår regeringen att Klimatklivet förstärks kraftigt. Anslaget ökar med 800 miljoner kronor under 2022 för att därefter öka med mer än dubbelt så mycket 2023. 2024 är den planerade ökningen på mer än tre miljarder kronor. Satsningen innebär också att Naturvårdsverket får möjlighet att stötta fler långsiktiga och omfattande klimatprojekt, genom att den så kallade bemyndiganderamen höjs kraftigt.”

”Regeringen vill satsa 100 miljoner kronor årligen mellan år 2022 och 2026 för att återuppta stödinsatser till energieffektivisering inom industrin, det så kallade Energisteget. Satsningen innebär ett investerings- och projekteringsstöd till industriföretag.”

”Klimatpremien introducerades 2020 och främjar introduktionen av lastbilar och arbetsmaskiner med låga utsläpp på marknaden genom att sänka inköpskostnaden av dessa för företag, kommuner och regioner. Elbusspremien introducerades 2016 och främjar introduktionen av elbussar på marknaden.

Regeringen vill genomföra en kraftig höjning av dessa, från beräknade 130 miljoner kronor 2022 till totalt drygt 1,4 miljarder kronor med den nya budgeten. Som en del i den gröna återstarten föreslår regeringen en tillfällig återställning av elbusspremien till 20 procent av inköpspriset (med ett tak vid 40 procent av merkostnaden för närmast jämförliga fordon).

I detta ingår en tillfällig förstärkning av elbusspremien på totalt 1,1 miljard kronor under 2022. I satsningen ingår även ett ökat stöd till miljölastbilar och elektrifierade arbetsmaskiner på 200 miljoner kronor under 2022. Detta är mer än en fördubbling jämfört med 2021. Satsningen beräknas därefter uppgå till 200 miljoner kronor 2023 och 300 miljoner kronor 2024. Det är en viktig del i arbetet med att ställa om tunga transporter och arbetsmaskiner till fossilfrihet.”

BNP-indexeringar av skatter och andra skatteförändringar

I budgetförslaget finns förslag om att införa BNP-indexering av avfallsförbränningskatten och av skatten på kemikalier i viss »

elektronik. Det här är två skatter som kritiserats kraftigt av de berörda företagen, och regeringen väljer alltså nu att ytterligare höja skatterna genom BNP-indexering. Det är en schabloniserad uppräknings på två procent om året utöver den inflationsuppräknings som redan görs. Regeringen säger att indexeringen av avfallsförbränningskatten uppskattas till cirka 10 miljoner kronor 2023.

Bland skatteförändringar märks också att regeringen vill sänka momsens på vissa reparationstjänster från 12 procent till 6 procent. Sänkningen gäller reparationer av ”cyklar, skor, lädervaror, kläder och hushållslinne”. Regeringen har också bestämt att ”i nuläget” inte införa skatt på kemikalier i kläder och skor, en åtgärd som finns med i januariavtalet och som har utretts av en särskild utredare. Nu kastas den idén i papperskorgen.

Svebio kommentar:

Regeringen likställer alltmer elektrifiering med fossilfrihet och ger allt större subventioner till elektrifiering. Politiken strider mot principen om teknikneutralitet och kan knappast motiveras med klimatargument eftersom alternativet oftast är biobränslen. När miljö- och klimatmi-

nistern uttalar sig om värdet av klimatklivet lyfter han bara fram laddinfrastrukturen, men säger inget om de omfattande satsningar som görs på konverteringar från fossila bränslen till biobränslen med stöd från klimatklivet. Dessa insatser ger långt större direkta reduktioner av koldioxidutsläppen än laddstolparna. Det är rimligt att kostnaden för distributionssystemet för energin till elfordonen belastar elbilsägarna, inte skattebetalarna. Detsamma måste gälla elbussar och elektrifierade arbetsmaskiner. När det gäller elbusspremien innebär subventionen att bussar som redan går på förnybar energi med låg klimatpåverkan ersätts av elbussar. Det ger ingen klimatnytta. Om länsstrafikbolagen vill ha elbussar av andra skäl bör de stå för denna kostnad själva utan stöd av statskassan.

Avfallsförbränningskatten är en felaktig skatt som bestraffar energiutvinning ur restavfall. Sverige inkluderar också, till skillnad från de flesta EU-länder, avfallsanläggningarna i ETS så att man måste betala utsläppsrätter för förbränningen av fossilt avfall. Utsläppsrätterna och skatten innebär idag en betydande belastning för de fjärrvärmeföretag som förbränner avfall och gör en miljöinsats. Regeringen borde inte ytterligare höja pålagorna för dessa anläggningar. 🍏

Klimatomställningen i transportsektorn

Den 6 september presenterade miljö- och infrastrukturdepartementen sina viktigaste förslag kring klimatomställningen i transportsektorn. Vi saxar ur pressmaterialet:

”Takten i klimatomställningen måste öka och att minska transportsektorns utsläpp är en förutsättning för att nå klimatmålen. I budgetpropositionen för 2022 föreslår regeringen därför satsningar på över 3,9 miljarder kronor som påskyndar omställningen i transportsektorn samt stärker sammanhållningen och möjligheten att jobba i hela Sverige.

Skärpt miljöstyrning i bonus-malus-systemet

”Regeringen tillför nu medel till klimatbonussystemet för att pengarna ska räcka till att alla de som i år köpt eller ska köpa en bonusbil får ut sina pengar. För framtiden vill regeringen också skärpa miljöstyrningen och den ekonomiska hållbarheten i bonus-malus-systemet.”

”Vad gäller klimatbonus översteg sökta belopp under 2021 vad som var beräknat och utbetalningarna stoppades i augusti. Regeringen föreslår därför i höstårsbudgeten för 2021 ett tillskott med 1 900 miljoner kronor för att finansiera den ökade kostnaden för klimatbonusen.”

”Regeringen vill skärpa miljöstyrningen och den ekonomiska hållbarheten i bonus-malus-systemet genom att bland annat sänka utsläppsgrenen för när den förhöjda fordonskatten för nya lätta fordon med höga koldioxidutsläpp tas ut och skärpa utsläppskraven för att få klimatbonus. Regeringen tar också bort de begränsningar som funnits för företag att ta del av hela bonusen. Ett tak som innebär att bonus inte ges för bilar med nypris över 700 000 kronor.”

”I budgetpropositionen för 2022 föreslår regeringen att bonusanslaget tillförs 550 miljoner. Prognoserna för bonusen är dock mycket osäkra. Regeringen följer utvecklingen noga och kommer att tillskjuta mer medel för bonusen om det krävs.

Regeringen avser göra följande justeringar i klimatbonusen. Förändringarna bör kunna träda i kraft 1 januari 2022.”

	2021	2022	2023
Maximal bonus (kr)	70 000	70 000	50 000
Lägsta bonus (kr)	10 000	5 000	5 000
Gräns för att erhålla bonus (CO₂-gram/km)	60 g	50 g	30 g
Bonus gasbil (kr)	10 000	10 000	10 000
Högsta bonus laddhybrid	45 000	20 000	10 000

Regeringen föreslår förändringar i malusdelen av systemet för att skärpa miljöstyrningen och finansieringen inom systemet. Förändringarna innebär sammantaget för bensin- och dieseldrivna lätta fordon att koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången bör vara summan av 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 75 gram och upp till och med 125 gram och 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 125 gram. Regeringen kommer efter att förslaget skickats på remiss återkomma till riksdagen med ett förslag om höjd malus under 2022. Det kommande förslaget bedöms kunna träda i kraft den 1 juni 2022.”

Förutom ändringarna i bonus-malus föreslår regeringen på transportområdet bland annat ökade anslag till järnvägsunderhåll, extra stöd till kollektivtrafiken (pandemieffekter), skattelättnad för cykelförmån, pengar till cykelinfrastruktur mm.

Svebio kommentar:

Bonus-malus är ett ineffektivt system för klimatstyrning. Det gynnar vissa tekniker och missgynnar andra, utan koppling till klimatnyttan ur ett livscykelperspektiv. Dieseldrivna bilar som drivs med HVO100 får exempelvis malus, trots att de har de lägsta utsläppen. Etanolbilar behandlas annorlunda än biogasbilar, osv. Ett par brister i systemet åtgärdas nu delvis. Subventioner till mycket dyra elbilar tas bort. Stödet till laddhybrider trappas också av. Men här borde man också kräva att dessa kan drivas med förnybart bränsle, dvs vara flexifuel. 🍏

Industrins omställning

Den 8 september presenterade regeringen förslag kring industrins omställning. Förslagen handlar om industriklivet, klimatklivet och statliga kreditgaranti. Vi citerar ur pressmaterialet.

”Genom garantiprogrammet för gröna investeringar främjar staten stora industriinvesteringar som bidrar till att nå miljömålen och det klimatpolitiska ramverket. Intresset för kreditgarantierna har varit stort.

Regeringen föreslår en höjd garantiram, från 15 miljarder kronor till 50 miljarder för 2022. Garantiramen beräknas därefter till 65 miljarder kronor 2023 och 80 miljarder kronor 2024.”

”Kreditgarantierna kan ges till industriinvesteringar där kapitalbeloppet för det garanterade lånet uppgår till minst 500 miljoner kronor. Garantin får täcka högst 80 procent av det garanterade lånet och ha en maximal löptid om 15 år.”

Industriklivet utökas

”Industrin står idag för en dryg tredjedel av utsläppen i Sverige, att minska dessa utsläpp är avgörande för att nå klimatmålen. Samtidigt är industrin en central del för att minska utsläppen kommer det krävas nya lösningar och innovationer. För att främja en sådan utveckling vill regeringen stärka satsningen Industriklivet med 217 miljoner kronor under 2022 till totalt 909 miljoner kronor.”

”Industriklivet lanserades 2018 och ger stöd till att utveckla lösningar som minskar utsläppen inom industrin. Industrins vilja att satsa på klimatomställningen har varit stor, och bland de 77 projekt som beviljats stöd finns bland annat utveckling av fossilfritt stål, teknik för negativa utsläpp och framställning av grön vätsgas. Utöver att främja klimatomställningen inom industrin bidrar satsningen också till att stärka svensk export och konkurrenskraft.”

Nytt driftstöd för Bio-CCS införs

För att nå negativa utsläpp av växthusgaser krävs kompletterande åtgärder vid sidan av omfattade utsläppsminskningar. Avskiljning, infångning och lagring av biogen koldioxid (så kallad bio-CCS) kan bidra till negativa utsläpp.

Regeringen föreslår därför att ett system för driftstöd för bio-CCS i form av omvänd auktionering ska införas under 2022.

En första omvänd auktion där de aktörer som kan leverera tjänsten till lägst kostnad vinner anbudet planeras att genomföras 2022. Den första utbetalningen kommer att göras efter inlagring av koldioxid med utbetalning från 2026. Regeringen föreslår därför i budgetpropositionen att 400 miljoner kronor per år under perioden 2026–2040 får användas för att teckna kontrakt med de aktörer som vinner den omvända auktionen. Detta innebär att

regeringen avser att satsa totalt 6 miljarder kronor under perioden 2026–2040.

Regeringen avsätter också 10 miljoner kronor per år under perioden 2022–2025 för upprättande och administration av ett system för omvänd auktionering.

Svebio kommentar:

Det är bra att regeringen nu föreslår ett konkret stöd till bio-CCS. Men det är ett stort antal projekt under utredning och de föreslagna ekonomiska ramarna kommer sannolikt inte att räcka. Samtidigt är det angeläget att få styrmedel på EU-nivå så att negativa utsläpp får samordnade styrmedel och rätt värdering inom de klimatpolitiska målen. Regeringen borde också begärt skattebefrielse för flytande biobränslen för uppvärmning.

Klart med fortsatt skattebefrielse för flytande biodrivmedel

Den 3 september redovisade finansdepartementet att man fått godkännande från EU-kommissionen för skattebefrielse för högblandade biodrivmedel. Så här skriver departementet i sitt pressmeddelande:

”EU-kommissionen meddelar i dag att man har godkänt Sveriges ansökan om förlängd skattebefrielse för höginblandade flytande biodrivmedel. Därmed kan bränslen som exempelvis E85 och biodiesel förbli skattefria i Sverige även nästa år.

EU-kommissionens beslut om skatteundantaget är giltigt i ett år. Att godkännandet bara gäller under ett år beror bland annat på att kommissionen anser att biodrivmedel endast delvis bidrar till de gemensamma miljömålen och att ett skatteundantag som stäcker sig över en längre tid kan vara oförenligt med reglerna för den inre marknaden i unionen.

Beslutet bidrar till utvecklingen mot mer hållbara transporter och att göra Sverige mindre beroende av fossila bränslen. Flera EU-regelverk, till exempel statsstödsriktlinjerna för energi- och miljöskydd samt energiskattedirektivet, är under revidering. Regeringen kommer att fortsätta sitt påverkansarbete inom EU för att hållbara

biodrivmedel ska kunna fortsätta gynnas framför fossila drivmedel och att regelverket ska möjliggöra kostnadseffektiv styrning mot minskade utsläpp av växthusgaser.”

Svebio kommentar:

Det är utmärkt att Sverige fått klartecken för skattebefrielse även för 2022, men det är fortsatt bekymmersamt att EU-kommissionen generellt vill missgynna grödebaserade biodrivmedel. Det pågår revidering av både statsstödsreglerna och energiskattedirektivet. Det är viktigt att den svenska regeringen och svenska EU-parlamentariker verkar för att alla typer av biodrivmedel ska kunna användas och gynnas med generella styrmedel. Klimatutmaningen på transportområdet är mycket stor, och en kraftig och snabb reduktion av de fossila utsläppen kommer att kräva omfattande användning av biodrivmedel, både i Sverige och i EU som helhet.

Koldioxiden ska lagras i Nordsjön. En mycket större klimatnytta skulle åstadkommas om Norge avbröt sökandet efter olja och gas i området.

Biostrategi från Fossilfritt Sverige

Fossilfritt Sverige överlämnade 20 september sin biostrategi för fossilfri konkurrenskraft till regeringen. Strategin har tagits fram i samarbete med företag och experter och 20 företag och branschorganisationer ställt sig bakom.

Så här beskriver Fossilfritt Sverige strategin:

” – Strategin visar att pusslet går ihop. Det kommer att behövas politik men framför allt är det teknikutveckling och prismekanismen som gör att användningen av bioråvaran kommer kliva uppåt i en förädlingsstrappa och på sikt framför allt användas inom flyg, sjöfart och inom kemiindustrin, säger Svante Axelsson, nationell samordnare för Fossilfritt Sverige.

De färdplaner för fossilfri konkurrenskraft som 22 branscher tagit fram inom ramen för Fossilfritt Sverige uppvisar ett stort behov av bioråvara för att branscherna ska kunna bli klimatneutrala till 2045. Den totala efterfrågan landar på 241 TWh, något som överstiger de 185 TWh som det beräknas finnas potential att ta ut på ett hållbart sätt utifrån dagens antaganden gällande skogsavverkning och areal jordbruk.

Den biostrategi för fossilfri konkurrenskraft som Fossilfritt Sverige tagit fram i samarbete med berörda företag och experter visar dock hur pusslet kan lösas utan att det krävs någon ökning av importen. Bioråvaran som i huvudsak kommer från restprodukter från sågverk och pappersbruk kommer att vara en viktig del av omställningen men dess användningsområden kommer att förändras över tid.

Till en början kommer vägtransporterna behöva öka användningen av biodrivmedel fram till 2030 för att sedan minska när elektrifieringen av både personbilar och lastbilar får fullt genomslag. Samtidigt ökar behovet av biodrivmedel hos flyg och sjöfart och även kemiindustrin kommer vilja ersätta de kolatomer med fossilt ursprung som nu används i tillverkning av plast och kemikalier med bioråvara.

Med det ökade priset blir det mer lönsamt att använda andra lösningar för uppvärmning så som spillvärme, geovärme och ener-

gieffektivisering. Även skogs- och massaindustrins egna processer kommer att fortsätta effektiviseras vilket frigör resurser till andra ändamål.

Slutsatsen är att användningen av biobränsle i Sverige når sin topp 2030 med cirka 190 TWh vilket kan klaras av med samma importnivå som vi har idag. Till 2045 sjunker användningen till cirka 135 TWh vilket skapar ett utrymme för att försörja även utrikes flyg och sjöfart med biodrivmedel eller export.

I strategin finns även förslag på politik för att skapa förutsättningar för att möjliggöra alternativa lösningar och öka bioråvarans förädlingsvärde. Bland annat:

- För att säkra fortsatt skattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel, bör regeringen verka för att EU-kommissionens förslag om att ge utrymme för detta inom statsstödsregelverket genomförs (punkt 77 i CEEAG). Fram till dess att denna förändring finns på plats bör nuvarande skatteundantag förlängas. I det fall skatteundantag inte beviljas på sikt, så är ett alternativ att inkludera rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten.

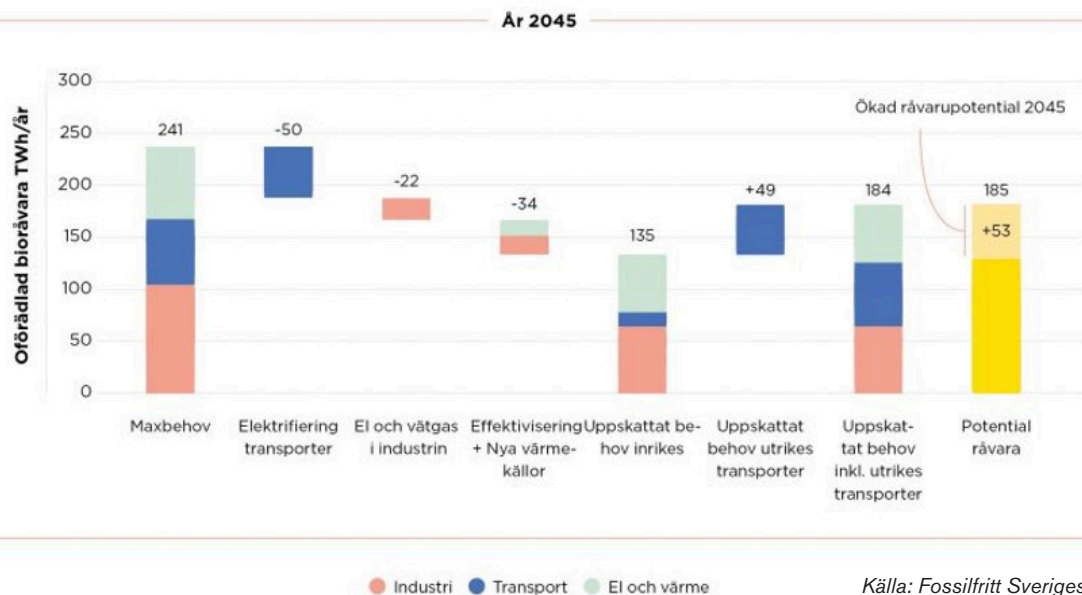
- Regeringen bör stimulera den inhemska produktionen av biodrivmedel från lignocellulosa, exempelvis genom en avancerad kvot i reduktionsplikten som bör kunna införas 2024.

- Regeringen bör senast 2022 fastställa inblandningsnivåer i reduktionsplikten för flygfotogeten för åren 2030–2045 och verka för att EU sätter likvärdiga mål. Slutmålet bör vara 100 procents inblandning år 2045 i båda fallen.

- Regeringen bör under 2022 införa de mål för kompletterade åtgärder som föreslås i Vägvalsutredningens betänkande (SOU 2020:4) där inriktningen för bio-CCS är upp till 10 miljoner ton/år.

- Regeringen bör under 2022 ge Boverket i uppdrag att utforma byggregler med krav på att redovisa använd energi istället för köpt energi när en byggnads energiprestanda ska beräknas i syfte att reglerna ska styra mot mer energieffektiva byggnader. Incitament för att producera egen energi är fortsatt viktigt men bör särskiljas från regler kring energiprestanda. »

Uppskattat behov av bioråvara i oförädlad form 2045



Källa: Fossilfritt Sveriges Biostrategi.

- Regeringen bör under 2022 ge Energimyndigheten i uppdrag att utreda möjligheter för ett ökat tillvaratagande av spillvärme. Uppdraget kan exempelvis omfatta en ändring av ellagen så att villkor på systemlösningar kan säkerställa att restenergi som uppstår i nya anläggningar utnyttjas maximalt, undanröja hinder för tillvaratagande av spillvärme samt styrmedel som uppmuntrar och ger incitament till anpassningar av kundanläggningar för att möjliggöra lägre temperaturer i fjärrvärmenäten.

- Regeringen bör under 2022 ge Energimyndigheten i uppdrag att ta fram en tidsatt handlingsplan med konkreta etappmål för elektrifieringen av lätta och tunga transporter. I uppdraget bör även ingå att säkra infrastrukturen för såväl lätta som tunga fordon och farkoster. Handlingsplanen bör innehålla en behovsanalys och förslag på åtgärder för att säkerställa att det finns laddplatser för tunga fordon vid på- och avlastningsområden, i depåer för laddning över natten, publik snabbbladdning längs stora vägar samt el-försörjning och laddmöjligheter på flygplatser och hamnar.

- Regeringen bör senast 2022 sätta ett planeringsmål om att ha 3 GW installerad elektrolyseffekt år 2030 och minst 8 GW år 2045 för att möjliggöra en fossilfri utveckling genom vätgasproduktion och användning inom flertalet sektorer.

Strategin har tagits emot av miljö- och klimatminister Per Bolund och näringsminister Ibrahim Baylan.

Svebio kommentar:

Svebio har inte medverkat i framtagandet av Fossilfritt Sveriges biostrategi. Svebio erbjöd på ett tidigt stadium Fossilfritt Sverige att medverka kring frågan om potentialen för bioenergi. När det inte blev så valde Sverige att ta fram en egen Färdplan Bioenergi som publicerades i början av 2019 (se Svebios hemsida). Den ger en högre tillförselpotential än Fossilfritt Sveriges biostrategi och ser inte samma behov av att prioritera bioenergi till vissa sektorer. Skälet är en annan syn på hur marknaden fungerar, prisbildning, handel mm.

Se också Svebios pressmeddelande på sidan 7. 




MARKNADERNA

Fortsatt mycket höga priser på utsläppsrätter


Priset på utsläppsrätter har efter sommaren stigit till över 60€/ton. Måndagen 27 september låg priset nära 65€/ton. Det är en prisnivå som ligger över halva den svenska koldioxidskatten, som är världens högsta. Bakgrunden är dels reformeringen av ETS med snabbare avtrappning, dels och kanske främst en kedjereaktion på bränslemarknaden. Stigande priser på naturgas har gett ökad användning av kol i kraftverk, vilket i sin tur ger avsevärt högre utsläpp av koldioxid, vilket kräver mer utsläppsrätter. De höga ut-

släppsrättspriserna i samverkan med höga priser på fossila bränslen gör nu konverteringar mer lönsamma. I kombination med den nya koldioxidskatten i Tyskland ger det en bra marknad för utrustningstillverkare.

De höga energipriserna, både på el och gas, skapar politisk oro. Regeringarna i Spanien, Italien och Grekland har sett sig tvingade att gå in med subventioner till kunderna. 

Högt oljepris


Priset på Nordsjöolja har de senaste veckorna närmat sig 80 dollar/fat. Man får gå tillbaka till sensommaren 2018 för att hitta lika högt oljepris. Under det senaste året har oljepriset fördubblats från en nivå kring 40 dollar/fat i september/oktober 2020. Priset på kol har stigit ännu mer. I början av vecka 39 passerade priset 200 dollar/ton, vilket är det högsta kolpriset på 13 år. Det anses vara det höga naturgaspriset som också pressat upp kolpriset, när det sker

en tillbakagång från eldning med naturgas till kol. Höga naturgaspriser, särskilt i Europa, har flera olika orsaker. Återhämtningen från pandemin har gått snabbare än man räknat med, samtidigt som gasleveranserna inte hunnit med. Efterfrågan på lng har stigit snabbt i Asien. Lagren av naturgas är onormalt låga. En del misstänker också att Ryssland håller igen på sina leveranser för att skynda på idrifttagningen av Nordstream 2. 

Onormalt höga elpriser

Efter att elpriserna under sommaren varit högre än under motsvarande period under senare år, steg elpriset ytterligare under augusti-september. De stigande elpriserna är ett gemensamt fenomen för hela Europa. För Sveriges del kan prisuppgången vara svår att förstå eftersom Sverige fortsatt har ett stort elöverskott – produktionen överstiger elanvändningen med i storleksordningen 20 – 25 TWh per år och elanvändningen har inte ökat mer än med någon procent det senaste året. Nedläggningen av reaktorer i Ringhals har motsvarats av fortsatt snabbt ökad produktion av vindkraft.

Det senare sker främst i norra Sverige, vilket skapar ökad regional obalans. Det återspeglas nu i mycket stora prisskillnader mellan norra och södra Sverige på 60 öre/kWh och tidvis ännu mer mellan prisområde 1 längst i norr och prisområde 4 längst i söder. Relativt låg fyllnad i magasinen gör att vattenkraften kommer att ge mindre produktion än normalt under den kommande vintern.

En effekt av de höga elpriserna på Nordpool är att det är lönsamt att köra turbinerna i kraftvärmeverk och skogsindustrier, vilket också ger en ökad efterfrågan på biobränslen. 



Pyrolys och energigrödor kan lyfta Fossilfritt Sveriges biostrategi och lösa effekt- och systemutmaningar (22 september)

Fossilfritt Sveriges biostrategi bekräftar bioenergens centrala betydelse för Sveriges energiförsörjning, både idag och om ett par årtionden, när vi kommer att ha ett hundra procent förnybart och klimatneutralt energisystem. Men Fossilfritt Sverige underskattar bioenergens potential och framför allt bioenergens strategiska roll i energisystemet. Det är därför Svebio, Svenska Bioenergiföreningen, inte kunnat skriva under strategin.

Fossilfritt Sverige har inte insett den viktiga roll våra biokraftvärmeverk kan få genom utvecklingen av pyrolysteknik och koldioxidavskiljning. Teknikutvecklingen på dessa områden skapar nya möjligheter att använda bioenergi för att möta utmaningar i energisystemet och reducera koldioxidhalten i atmosfären.

Med pyrolys (termokemisk omvandling) vid våra kraftvärmeverk skulle dessa kunna drivas under 8 000 timmar per år istället för dagens 4 000 timmar och producera pyrolysolja som kan användas som råvara för biodrivmedel. Kraftvärmeverken kan också användas för att klara effekt-, balanserings- och kapacitetsutmaningar i våra elnät när elproduktionen till allt större del sker med variabel vind- och solenergi. Här finns en stor del av svaret på de problem vi idag ser i elförsörjningen.

Sverige har också unika förutsättningar för att tillämpa bio-CCS, avskiljning och lagring av biogen koldioxid som ger reduktion av koldioxidhalten i atmosfären (negativa utsläpp). Men det kräver att vi använder biobränslen i storskaliga anläggningar som kraftvärmeverk och massabruk. Vi kan också, som man nu planerar i Örnsköldsvik, använda våra kraftvärmeverk för att producera elektrobränslen med CCU-teknik.

De här lösningarna kräver att de biobaserade kraftvärmeverken utnyttjas och använder biobränslen.

Vi har också på andra punkter invändningar mot strategins analys:

- Strategin underskattar marknadens dynamik. Den säger att

efterfrågan på biobränslen kommer att öka så att priserna stiger. Trots det görs antagandet att vi inte kommer att utnyttja hela den möjliga potentialen i Sverige. Om man antar att priserna blir höga måste man också räkna med de övre värdena i professor Pål Börjessons potentialberäkningar. Det har man inte gjort. Ökad användning och ökad handel kommer att leda till att allt större volymer kan produceras. Då kommer också priset att bli stabilt.

- Strategin ser inte möjligheterna att odla mer energigrödor på åkermark. Avkastningen ökar hela tiden på den befintliga åkermarken och redan idag har vi betydande arealer åker som används ineffektivt eller inte alls. Klimatpolitiska vägvalsutredningen visade för ett par år sedan att vi inom något årtionde kommer att ha en halv miljon hektar åker som då inte behövs för livsmedelsproduktion.

- I potentialen för skogsbränslen har Svante Axelsson inte inkluderat skörd av stubbar. Detta trots att ett omfattande svenskt forskningsprogram kring stubbskörd 2008 – 2015 visade att vi kan ta vara på en femtedel av stubbarna vid slutavverkningar utan negativa effekter för miljön. Det skulle också ha en del andra fördelar, t ex minskade angrepp av rotröta på den nya skogen.

De förslag som läggs i strategin om att stimulera inhemsk produktion av biodrivmedel från cellulosa och att fastställa kvoter för förnybart flygbränsle efter 2030 ställer vi oss bakom. Men vi anser inte att en biostrategi ska handla om styrmedel för ökad elektrifiering av transportsektorn. Istället bör man låta marknaden fungera i fri konkurrens och med teknikneutralitet utifrån generella styrmedel som straffar ut användning av fossila bränslen. Sedan får marknaden avgöra fördelningen mellan elektrifiering och biodrivmedel.

Slutligen beklagar vi att Svebio inte fått möjlighet att medverka i framtagandet av strategin.

När vi inte fick den möjligheten producerade vi en egen Färdplan Bioenergi.

Så når Sverige klimatmålen 2045 med svenska biodrivmedel (22 september)

Svebio föreslår nya styrmedel för att underlätta finansiering av nya fabriker för svenska biodrivmedel. Resultatet gör att Sverige kan realisera potentialen av främst skogsrester till biodrivmedel och biojetbränslen och nå klimatmålen till 2045.

Svebio har genomfört en utredning för Vinnova och skickar nu in till regeringen en rad konkreta förslag till hur investeringar i nya svenska bioraffinaderier kan underlättas. Detta ligger i linje med regeringens mål om att utveckla en cirkulär biobaserad ekonomi. Flera svenska företag har egen teknik och planer för kommersiell storskalig produktion i bioraffinaderier.

– Vi har konstaterat att regeringens politik inte räcker för att stimulera efterfrågan på inhemska biodrivmedel. För att skapa förutsättningar för mer investeringar i svenska bioraffinaderier behövs nya kompletterande styrmedel, vilka vi nu föreslår, säger Svebios programdirektör Tomas Ekbohm.

– Slutsatsen från beslutsfattare inom industrin och finansbranschen är det behövs en justerad lagstiftning som minimerar risker i beslutsprocessen. Staten behöver göra en komplettering av den nuvarande reduktionsplikten och långtidssäkra skattebefrielsen med projektets förslag, säger Tomas Ekbohm.

Projektet har analyserat råvaror som kan användas för produktion av biodrivmedel till en potential om 38–55 TWh årligen 2030. Med ett mål till 2045 om en fossilfri transportsektor är det möjligt att då producera uppskattningsvis 46 TWh svenska biodrivmedel per år.

– Lyckas vi med detta kan industrin genomföra stora investeringar värda tiotals miljarder kronor vilket ger tusentals nya arbetstillfällen. Dessutom kan flyget tanka planen med svensk biojetbränsle i en nära framtid, och vi kan få en liknande utveckling inom sjöfarten, säger Gustav Melin, vd i Svebio.

Svenska Bioenergiföreningen har lett projektet och arbetat med biodrivmedelföretagen Energifabriken och Sekab, skogsbolaget Södra Skogsägarna samt RenFuel Lignolproduktion, projektutvecklaren Porcupine samt Sveriges Åkeriföretag. Svebio har också använt sitt nätverk BioDriv med ca 60 företag och organisationer med 130 personer som främjar biodrivmedel, omfattande alla delar i värdekedjan för transportsektorn.


Klimatbudget med begränsad klimatnytta (20 september)

Regeringens budget innehåller enligt egen utsago omfattande satsningar på klimatnytta. Enligt Svebios analys har emellertid åtgärderna begränsad klimatnytta.

– Det ger exempelvis ingen ytterligare klimatnytta att lägga 1,1 miljarder kronor på att subventionera elbussar eftersom i stort sett alla bussar i kollektivtrafik redan går på fossilfria drivmedel. I de fall elbussar ersätter biogasbussar ökar sannolikt klimatpåverkan, eftersom biogasproduktionen kan eliminera metangasutsläpp medan batteritillverkning ofta sker med insats av fossil energi. Regeringen borde redovisa den verkliga klimateffekten av elbusspremierna ur ett livscykelperspektiv. Det menar Gustav Melin, vd i Svebio, med anledning av årets budgetproposition.

– Produktionsstödet till biogas är bra. Men det behövs också upphandling av biodrivmedelsproduktion från skogsråvara. Då kommer företagen att investera i svensk produktion och kostna-

derna för produktion av biodrivmedel kan hållas nere så att priserna vid pumpen inte stiger från dagens nivå. De stöd som kan ges via Klimatklivet är inte tillräckliga för de stora projekt som behöver genomföras för att ta vara på svensk cellulosabaserad råvara och producera biodrivmedel för de ökande behoven inom reduktionsplikten.

– Regeringen föreslår fortsatt omfattande stöd till laddinfrastruktur för elbilar. Det kan vara rimligt att staten tar på sig vissa kostnader för att tanka bilar med el, även om tankning i huvudsak borde vara en kostnad för bilägaren. Men var finns det konverteringsbidrag som utlovats för att kunna bygga om befintliga fossila bilar till biogas- eller etanoldrift? För att klara klimatmålet i transportsektorn behövs både elektrifiering och ökad användning av biodrivmedel, både i befintliga och nya fordon, avslutar Gustav Melin. 

Regeringens politik missgynnar de bästa miljöbilarna (8 september)


– De regler för miljöbilar som tillämpas av EU och Sverige är ovetenskapliga och diskriminerar bilar med höga klimatprestanda. Nu föreslår dessutom både EU-kommissionen och den svenska regeringen ändringar som innebär att styrmedlen blir ännu sämre och ännu mer missriktade. Regelverken för miljöbilar måste ändras. Det säger Gustav Melin, vd i Svebio med anledning av förslag från regeringen, från EU-kommissionen och från den statliga utfasningsutredningen.

– EU-kommissionens förslag är att alla bilar ska bli ”nollutsläppsbilar”. Denna linje stöds också av den svenska utfasningsutredningen. Med nollutsläppsbilar avser man bilar som inte släpper ut någon koldioxid ur avgasröret (”zero tailpipe”), vilket innebär att man bara godkänner el- och vätgasbilar. Men vetenskapen lär oss att det inte finns några nollutsläppsbilar. Alla bilar har miljö- och klimatpåverkan eftersom man måste beakta bilens och bränslets hela livscykel. När man mäter vid avgasröret bortser man från miljöpåverkan från batteritillverkning och elproduktion.

– En konsekvens av detta synsätt är att de svenska biogasbi-

larna föreslås att inte längre betraktas som miljöbilar i offentlig upphandling. Detta trots att en biogasbil till och med kan ge ”negativa utsläpp”, dvs reducera klimatutsläppen till under noll. Det sker när man tillverkar biogasen av gödsel och därmed undviker metanutsläpp.

Det nuvarande bonus-malussystemet innebär att den som köper en dieselbil och kör på helt förnybar HVO₁₀₀-diesel får betala straffavgift trots att HVO-bilen har mycket låg klimatpåverkan, sannolikt lägre än alla elbilar. Färs forskning från Lunds universitet av professorerna Öivind Andersson och Pål Börjesson visar att en hybrid som tankar biodrivmedel har lägre klimatpåverkan än en ren elbil, som får högsta bonus.

Svebio kräver i remissyttranden över utfasningsutredningen och över EU:s förslag till utbyggd infrastruktur för alternativa bränslen att den här politiken förändras så att miljöbilsdefinitionerna utgår från fordonens och bränslenas verkliga klimatpåverkan. Det vill säga under bilens hela livscykel (”well to wheels”) och inte utifrån mätningar enbart vid avgasröret (”zero tailpipe”). 



EU-kommissionens förslag om ändring av förordning (EU) 2018/842 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030

Svebio lämnade den 16 september in remissvar på EU-kommissionens förslag om ändring av förordning (EU) 2018/842 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 till Miljödepartementet.

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen, har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerade förslag från EU-kommissionen och vill framföra följande synpunkter.

Svebios ståndpunkter i sammanfattning

- Sverige har redan idag de lägsta växthusgasutsläppen per invånare i EU.
- Sverige kommer att klara målet om att minska utsläppen med 50 procent från 2005 till 2030. Målet ligger i linje med vårt nationella klimatmål.
- En gemensam miniminivå på koldioxidskatt är det bästa sättet att åstadkomma utsläppsreduktioner i ESR-sektorn.
- En stor del av Sveriges ESR-mål till 2030 kommer att klaras genom åtgärder i transportsektorn. För att dessa ska bli effektiva krävs att Sverige kan använda alla typer av förnybara drivmedel utan restriktioner från EU.

Regleringen av ESR-sektorn

Det skärpta gemensamma klimatmålet för EU på 55 procents reduktion av växthusgasutsläppen 2030 jämfört med 1990 leder naturligt till att de nationella målen inom ESR också måste skärpas. ESR (Effort Sharing Regulation) omfattar all verksamhet utanför utsläppshandeln ETS, och inkluderar inte heller marksektorn LULUCF. Hittills har kraven inom ESR varit lägre än målet för ETS, och detta förhållande kommer att bestå även efter den föreslagna skärpningen. En förklaring är att målet för transportsektorn, som ligger inom ESR, är mycket lågt satt 2030. Även uppvärmningssektorn har hittills haft lågt satt mål. En förklaring till de lågt satta målen inom transport och uppvärmning kan vara EU-kommissionens och EU-parlamentets motstånd mot bioenergilösningar, som ofta är de mest kostnadseffektiva i transport- och uppvärmningssektorn vid konvertering från fossila bränslen.

Det svenska höjda målet kan accepteras

Det ökade svenska betinget på 50 procent utsläppsreduktion till 2030 (tidigare 40 procent) jämfört med 2005 ligger enligt vår bedömning inom ramen för det mål som antagits i den svenska klimatlagen på 63 procents reduktion till 2030 jämfört med 1990. Detta svenska mål ger en reduktion på drygt 60 procent från 2005 till 2030. Det svenska målet inkluderar emellertid kompletterande åtgärder (t ex bio-CCS och åtgärder som faller inom LULUCF-sektorn som inlagring av markkol och återvätning) på 8 procent. Även om denna del exkluderas ger det svenska målet en utsläppsminskning på 52 procent till 2030 jämfört med 2005, dvs väl över målet i ESR-förslaget.

Sverige kan alltså acceptera höjningen av reduktionsmålet från 40 procent till 50 procent, även om Sverige redan idag, enligt Eurostat, har de lägsta växthusgasutsläppen per invånare i EU, på 5,2 ton CO₂ekv jämfört med 8,4 ton i genomsnitt i EU och dubbelt så höga nivåer i ett tiotal länder. Märkligt nog utgår EU-kommissionen i sitt förslag inte alls från hur stora utsläpp det enskilda medlemslandet har idag, utan baserar fördelningen av målet nästan uteslutande på BNP per invånare, med en viss justering för kostnadseffektivitet i åtgärderna. Vid denna justering är det främst länder med hög andel utsläpp från jordbruket, som Irland, som får rabatt på målet. Detta trots att Irland fortfarande använder mycket fossila bränslen för uppvärmning och har bland de lägsta andelarna förnybar energi i EU, och rimligen har goda möjligheter att reducera sina koldioxidutsläpp i uppvärmningssektorn.

Till det positiva i EU-kommissionens förslag hör att alla medlemsländer nu får mål för minskade utsläpp. I den nu gällande ESR-förordningen är kravet på Rumänien bara minus 2 procent och för Bulgarien räcker det att klara oförändrade utsläpp. Genom det nu liggande förslaget måste Rumänien minska sina utsläpp med 12,7 procent och Bulgarien med 10 procent. Skälet till att man inte ställt krav på de fattigaste EU-medlemsländerna är att det ska finnas utrymme för ökad levnadsstandard. Men med modern och klimatvänlig teknik kan en BNP-ökning ske utan ökade utsläpp av klimatgaser. För EU:s klimatdiplomati är det också viktigt att kunna visa att alla medlemsländer ställer upp på minskade utsläpp.

Koldioxidskatt bättre än utvidgat ETS

I EU-kommissionens förslag förs en argumentation om kommissionens förslag till ett utsläppshandelssystem, ETS, för byggnader och vägtransporter är ett effektivare styrmedel än en koldioxidskatt. Argumentationen är inte övertygande, särskilt som man skriver att ”ett sådant system (ETS) skulle integrera CO₂-priset i ekonomiska och finansiella beslut”. En koldioxidskatt har precis samma effekt. Kommissionen medger att det nya ETS-systemet bara kommer att täcka ungefär hälften av utsläppen i dagens ESR. Utanför detta system hamnar all industri som inte ingår i ETS (de flesta små och medelstora företag, verkstadsindustri, livsmedelsindustri osv), de areella näringarna, bygg- och anläggningsverksamhet, gruvor och mineralbrott mm.

Enligt Svebios uppfattning skulle en heltäckande koldioxidbeskattning i hela ESR-sektorn vara det bästa sättet att åstadkomma en omställning av ekonomin för att kostnadseffektivt sänka utsläppen av växthusgaser. För andra växthusgaser än koldioxid kan kompletterande styrmedel vara nödvändiga, men koldioxidutsläppen är de helt dominerande under överskådlig tid. EU-kommissionen har inga hållbara argument mot koldioxidbeskattning och den svenska regeringen bör driva frågan och hänvisa till att koldioxidbeskattning har varit en avgörande faktor bakom den minskning av utsläppen som gör att Sverige idag har EU:s lägsta växthusgasutsläpp per invånare. »

Sveriges rätt att bestämma medel för att nå målet

Under rubriken ”Regulatory fitness and simplification” skriver kommissionen att det utifrån målet är ”upp till medlemsländerna att besluta hur man ska uppnå dessa mål (av subsidiaritetskäl)”. Man skriver att förslaget inte ska leda till ökad administrativ börda för medlemsländerna.

Sverige har redan ersatt i stort sett all fossil bränsleanvändning inom uppvärmning, både i fjärrvärmens och för enskild uppvärmning. Vi har också kommit långt när det gäller att konvertera olja, gasol, naturgas och kol i industri som ligger inom ESR.

För att Sverige ska kunna nå målet om 50 procent minskning i ESR-sektorn till 2030 krävs det framför allt en omfattande ersättning av fossila drivmedel i transportsektorn och för arbetsmaskiner. Detta sker idag främst med hjälp av reduktionsplikten, men

också genom skatteundantag för högblandade och rena biodrivmedel. Ett liknande skatteundantag måste också införas för alla biooljor. Sveriges mål för växthusgasreduktion i vägtrafiken är mycket ambitiösare än målet i EU – 70 procent för Sverige, 14 procent för EU som helhet till 2030.

För att Sverige ska kunna genomföra denna minskning av utsläppen från transportsektorn och nå ESR-målet måste Sverige kunna använda alla typer av biodrivmedel, både konventionella biodrivmedel från åkergrödor och nya biodrivmedel från avfall och skogliga restprodukter och lignocellulosa. Restriktioner från EU gällande biodrivmedel som klarar hållbarhetskriterierna i förnybartdirektivet bör inte accepteras av Sverige. Sådana restriktioner kommer att göra det mycket svårt att nå det nationella ESR-målet. 🍀

EU-kommissionens förslag om ändrade normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och nya lätta fordon

Svebio lämnade den 16 september in remissyttrande över EU-kommissionens förslag om ändrade normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och nya lätta fordon till Miljödepartementet.

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen, har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerade förslag och vill framföra följande:

Svebios synpunkter i sammanfattning

- EU:s klimatmål för transportsektorn är mycket lågt, bara 13 procent i utsläppsreduktion till 2030. Den ensidiga inriktningen på el- och vätgasfordon och den negativa särbehandlingen av biodrivmedel och biodrivmedelsfordon är en viktig förklaring till det låga målet.

- EU:s styrning av utsläppen i transportsektorn måste utgå från klimatpåverkan, inte från val av teknik eller fordonstyp. Det kan bäst ske genom generella styrmedel som straffar ut fossila drivmedel.

- Värderingen av fordon måste ske utifrån utsläpp i hela livscykeln (well-to-wheels) och inte från utsläpp från avgasröret (tailpipe regulation).

- Det finns inget vetenskapligt stöd för den nuvarande politiken att värdera fordon enligt utsläpp från avgasröret.

- Termen ”nollutsläppsfordon” måste utmönstras ur EU:s lagstiftning. Det finns inga nollutsläppsfordon om man ser till fordonsens totala miljöpåverkan. För en elbil i Europa är miljöpåverkan särskilt stor både från batteritillverkning och elförsörjning, där produktionen fortfarande till stor del sker med fossila bränslen.

- De allra bästa fordonen ur klimatsynpunkt är biogasbilar som går på avfalls- eller gödselbaserad biogas och snåla dieselfordon som går på HVO100. Dessa fordon kommer i praktiken att förbjudas från 2035.

- Även alla andra bilar som går på biodrivmedel, både konventionella och avancerade inklusive de flesta elektrobränslen, kommer att förbjudas utan sakliga motiv.

- EU:s politik på området strider mot principen om teknikneutralitet.

- I ett internationellt perspektiv kommer det under mycket lång tid att finnas marknad för bilar med förbränningsmotorer, särskilt i de delar av världen där det inte finns elnät och infrastruktur som kan försörja el- och vätgasfordon med drivmedel.

Felaktig inriktning av EU:s politik

EU:s klimatpolitik på transportområdet har tre grundläggande brister, som Sverige måste verka för att ändra:

- Målet är alldeles för lågt, bara 13 procent reduktion av växthusgasutsläpp 2030. Det kan jämföras med det svenska målet på 70 procents reduktion till 2030 och det samlade målet för förnybar energi i EU på 40 procent liksom det övergripande målet att minska utsläppen med 55 procent i hela EU-ekonomin.

- Politiken utgår ensidigt från principen om ”tailpipe emissions” istället för att se till de samlade utsläppen i hela produktionskedjan och användningen av fordonen – well-to-wheels grundat på livscykelanalys. Detta leder till att många lösningar med bevisad klimatnytta inte kan tillämpas. Det tränger ut biobaserade lösningar och leder till ensidigt fokus på elektrifiering och vätgas, vilket ofta innebär ineffektiva lösningar till höga kostnader. »

- EU:s motstånd mot att använda biodrivmedel från åkergrödor, under den missvisande beteckningen ”livsmedels- och foderbaserade biodrivmedel” leder till att jordbrukssektorn inte kan bidra till att minska klimatutsläppen i transportsektorn med onödigt stora koldioxidutsläpp som följd.

”Tailpipe-reglering” styr ensidigt och fel

Att enbart mäta utsläppen från avgasröret och basera styrmedlen på dessa innebär att man bortser från alla utsläpp i tidigare led av försörjningskedjan för fordon och bränslen. De fordon som av EU och i utredningen beskrivs som ”nollutsläppsfordon” är i verkligheten inga nollutsläppsfordon.

Elbilarna ger avsevärt högre utsläpp för tillverkning av batterier och fordon, medan biodrivmedelsbilarna ger högre utsläpp från bränslecykeln. I bägge fallen kan utsläppen sannolikt reduceras över tid, men slutsatsen kvarstår: termen ”nollutsläppsfordon” är missvisande och ovetenskaplig.

En nyligen publicerad forskningsrapport från Lunds universitet av professorerna Öivind Andersson och Pål Börjesson visar att en plug-in hybrid som drivs med HVO100 har klart lägst växthusgasutsläpp, lägre än motsvarande elbil, även om man antar fossilfri elproduktion (EU-elproduktion 2050, men även svensk »

¹ Öivind Andersson, Pål Börjesson: *The greenhouse gas emissions of an electrified vehicle combined with renewable fuels: Life cycle assessment and policy implications (Applied Energy 289, 2021).*

elmix idag). Även en plug-in-hybrid som drivs med E85 är bättre än elbilen. Det gäller i än högre grad om man utgår från dagens elproduktion i EU. Beräkningarna har gjorts med LCA-analys och bästa tillgängliga data idag för produktion av fordon, batterier och bränslen. Forskningsrapporten bekräftar att den nuvarande EU-styrningen med "zero tailpipe" och "nollutsläppsfordon" inte ger optimal klimatnytta. Den visar generellt på svårigheten att på politisk väg bestämma vad som är bäst teknik.

Anderssons och Börjessons forskning har finansierats av Energimyndigheten, dvs med statligt stöd, och den svenska regeringen bör ta till sig och dra politiska slutsatser av resultatet av forskningen.

Att EU-tjänstemän och vissa av kommissionens direktorat driver linjen om nollutsläppsfordon och "zero tailpipe" är både ovetenskapligt och skadligt för den samlade klimatpolitiken i EU och vittnar om att det inte är klimatnyttan som prioriteras.

Den felaktiga politiken illustreras allra mest tydligt i behandlingen av biogasfordon. När biogasen produceras av gödsel leder det till reduktion av metangasutsläpp och klimatpåverkan "well-to-wheels" kan till och med bli positiv, dvs produktionen och användning av biogas kan ge negativa utsläpp. Men genom zero tailpipe-politiken betraktas biogasbilen inte ens som ett nollutsläppsfordon. Det gör däremot en vätgasbil, där vätgasen har producerats från fossil naturgas, vilket är den dominerande formen av vätgasproduktion idag inom EU. Sverige kan inte stödja en politik som leder till sådana uppenbart orimliga konsekvenser.

EU:s syn på biodrivmedel från jordbruket

EU-kommissionen måste ändra sin syn på produktion av biodrivmedel och biobränslen från åkergrödor. EU och övriga Europa har mycket stora outnyttjade odlingsresurser både i form av nedlagd och ineffektivt brukad åkermark och på grund av EU:s utformning av jordbruksstödet, som motverkar produktionsökningar. I Sverige kommer det enligt Klimatpolitiska vägvalsutredningen beräkningar (SOU 2020:4) att finnas nära en halv miljon hektar överskottsmark 2045 som kan utnyttjas för odling av energigrödor. Utöver denna areal räknar man med att över 200 000 hektar kommer att läggas ner, utöver de areal som redan avvecklats. Liknande situation råder i ett stort antal EU-länder. Satellitundersökningar har visat att det finns över 30 miljoner hektar övergiven och outnyttjad åkerareal i Central- och Östeuropa. Inom EU finns officiellt en trädesareal på minst 10 miljoner hektar, förutom redan nedlagd åker.

Förutom dessa tillgängliga outnyttjade marker frigörs mark genom ökade hektarskördar. Efterfrågan på mark för livsmedelsproduktion hålls också tillbaka på grund av stagnerade befolkning i EU och ändrade kostvanor.

Produktion av grödebaserade drivmedel ger som biprodukt stora volymer proteinfoder eller protein för livsmedel som ersätter

importerad soja och kött. Det gäller både etanol- och biodieselproduktion. Biodrivmedelsproduktion med fermentering (etanol och biogas) ger dessutom koncentrerade flöden av koldioxid som kan utnyttjas för bio-CCS eller bio-CCU.

Odlingen av energigrödor kan öka både genom utnyttjande av marginella marker och genom integrerad odling av livsmedels-, foder- och energigrödor på befintlig mark. Ofta kan odling av energigrödor ge positiva effekter för andra grödor, exempelvis genom att raps ger ökade skördar av efterföljande spannmålsgröda och att fler grödor ger mer växelbruk och variation. Energigrödor ger också ökade inkomster i landsbygdsregioner, både till odlare och i förädlingsindustri.

Sverige måste verka för att EU ändrar sin generellt negativa syn på biodrivmedel från åkermark.

EU:s restriktiva syn på biodrivmedel från åkergrödor är ett viktigt skäl varför EU:s förnybart- och klimatmål för transportsektorn är så låga 2030. Medan målet för andelen förnybar energi i hela EU:s ekonomi nu föreslås bli 40 procent är målet för transportsektorn bara 13 procent växthusgasreduktion.

Konkreta punkter i förslaget

Vi instämmer i att utsläppen från nya bilar och lätta fordon ska minska snabbare än som anges i den nu gällande förordning till 2030, men reduktionen måste räknas enligt well-to-wheels, baserat på fossila koldioxidutsläpp, och beräkningarna ska gälla hela livscykeln för fordon och bränsle.

Vi motsätter oss förslaget om 100-procentig reduktion för nya bilar 2035. Målet ger en falsk föreställning om att de bilar som då säljs inte har klimatpåverkan. Eftersom det inte finns några nollutsläppsfordon finns det inte heller någon 100-procentig reduktion av utsläppen från nya bilar.

Fel att förbjuda förbränningsmotorer

Det finns en utbredd föreställning om att förbränningsmotorer inte är miljövänliga och därför ska utmönstras. Det är en felaktig föreställning. Moderna förbränningsmotorer kan utformas med mycket låga utsläpp och bör värderas utifrån sin miljöpåverkan. Förbränning är en naturlig process för att utvinna energi ur biobränslen, precis på samma sätt som förbränning i våra celler är ett sätt för oss människor att tillgodogöra oss energin i födan.

Användningen av fordon med förbränningsmotorer respektive elfordon bör avgöras av konsumenterna på en fri marknad inte genom en byråkratisk eller politisk reglering.

Ett förbud mot fordon med förbränningsmotorer utesluter alla typer av biobränslen, både konventionella och avancerade, liksom de flesta elektrobränslen (bränslen producerade av förnybar vätgas och biogent kol, inklusive från återvunnen biogen koldioxid). 🍀

EU-kommissionens förslag om LULUCF

Svebio lämnade den 16 september in remissyttrande över EU-kommissionens förslag om LULUCF till Miljödepartementet.

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen, har beretts möjlighet att ge synpunkter på rubricerade förslag och vill framföra följande:

Svebios ståndpunkter i sammanfattning

- Ett ökat krav på nettoinbindning av koldioxid i LULUCF-sektorn i enlighet med kommissionens förslag innebär en kraftig neddragning av avverkningsnivåerna i svenskt skogsbruk, med allvarliga effekter för inkomster och sysselsättning i den svenska skogsnäringen.

- Den ökade kollagringen i skog motverkas av minskad klimatnytta från substitution av material med högt klimatavtryck och av fossila bränslen. Denna aspekt har inte beaktats av kommissionen. Redan på kort sikt blir den samlade klimateffekten negativ.

- Effekterna för bioenergiförsörjningen är minskad tillgång på biprodukter från sågverk, massabruk och träindustrier och på sikt mindre volymer returträ.

- Nyligen genomförda revisioner inom den svenska LULUCF-rapporteringen visar att ändrade metoder och tillfälliga naturliga händelseförlopp kan ge mycket stor påverkan på de rapporterade kolföderna. Detta är ett starkt argument mot att formulera tvingande mål för utsläpp från LULUCF.

- Istället för tvingande mål kopplade till de nationella klimatmålen bör man arbeta med indikativa mål och åtgärdsprogram kopplade till de nationella energi- och klimatplanerna för alla markkategorier, både för skogsmark och jordbruksmark.

- Att införa ett tvingande LULUCF-mål innebär en styrning av den svenska skogspolitiken som inte överensstämmer med att skogspolitik är en nationell kompetens. De styrmedel som kommer att krävas för att uppnå målet kommer att innebära ingrepp i skogsägarnas rätt att förfoga över sin skog.

- Vi stödjer förslaget om att avskaffa de skogliga referensnivåerna. Systemet har varit komplicerat och svårt att förstå för andra än experter.

- Man bör analysera möjligheterna att koppla sänkan i bio-CCS till sänkan i LULUCF.

- Svebio anser inte att man ska föra samman utsläppen i LULUCF och utsläppen i jordbruket till en gemensam AFOLU-sektor med ett gemensamt mål om klimatneutralitet 2035. Risken med detta mål är det stimulerar till ”icke-produktion” i både jordbruket och skogsbruket vilket ger negativa klimateffekter i andra sektorer.

Kollagring gynnas av hög produktion

Svebios ståndpunkt är att den bästa totala klimateffekten nås genom att bedriva ett jord- och skogsbruk med hög produktivitet, och därmed stor inbindning av koldioxid, kombinerat med optimal skörd av biomassa för produktion av förnybara material, som ersätter material med stort klimatavtryck, samt substitution av fossila bränslen genom att använda bioenergi, både från odlade grödor och från biprodukter och avfall. Genom att inte skörda hela tillväxten och genom att kontinuerligt öka tillväxten i skogen genom aktivt skogsbruk har biomasse- och kolförråden ökat i de

svenska skogarna, med en fördubbling av den stående virkesvolymen under senaste hundra åren och en ökning med nära 40 procent sedan 1980.

Den högsta tillväxten och kolinbindningen sker genom att vi har skogar med träd i alla åldrar, med en hög andel snabbt växande unga skogar. Att minska avverkningarna eller senarelägga avverkningsåldrar innebär på kort sikt ökade kolförråd men leder snabbt till sjunkande medeltillväxt och därmed sjunkande kolinbinding. Under tiden minskar också möjligheterna att subventionera både material med stor klimatpåverkan och fossil energi.

Målen för LULUCF måste ses mot den här bakgrunden. En ökad inbinding av koldioxid i LULUCF-sektorn kan inte ses skilt från möjligheterna att använda förnybara skogsbaserade material och skogsbaserade biobränslen. LULUCF-målen måste vägas mot potentialerna för reducerade utsläpp i andra sektorer.

Den svenska skog-bioenergimodellen har i praktisk drift visat att det är möjligt att samtidigt både öka skörden av biomassa, substitutionen, upptaget av koldioxid i skogen och förråden av kol i skogen.

En ökning av nettot i LULUCF-sektorn kan alltså inte ses som ett självändamål, och EU-kommissionens förslag om ett sådant ökat mål måste därför avvisas. Det hindrar inte att man bör genomföra åtgärder som på olika sätt ökar inlagring av kol i olika marktyper och odlingsystem. Den mest effektiva åtgärden är att öka produktiviteten både i skogsbruket och i jordbruket. Med en hög produktionsförmåga följer också hög inlagring av kol.

I kommissionens texter verkar det finnas en föreställning om att orörda och ”naturliga” skogar har den största kolinbindningen. Detta är fel. Orörda naturskogar uppnår balans och liten eller ingen nettoinbindning av kol, med risk för stora kolförluster vid naturliga störningar som skogsbränder, insektsangrepp och stormar. Brukade skogar har ett kontinuerligt upptag av kol och mindre risk för stora störningar med kolförluster.

LULUCF kontra utsläppsminskningar

Sverige har redan idag EU:s lägsta klimatgasutsläpp per invånare. Dessutom har vi stor sänka i LULUCF-sektorn, som idag är nästan lika stor som de territoriella utsläppen. Nettopåverkan på klimatet har minskat år från år genom att utsläppen minskat och LULUCF-sänkan varit i stort sett oförändrad. När nu utsläppen ska minskas kraftigt i alla EU-länder är det inte rimligt att Sverige ska bidra genom att ytterligare kraftigt öka sänkan i skogen. Fokus måste istället ligga på att minska utsläppen från förbränning av fossila bränslen i alla EU:s medlemsländer. Sverige ska inte tvingas minska sitt skogsbruk för att andra EU-länder ska kunna fortsätta förbränna mer kol, olja och naturgas.

Effekten för Sverige av det ökade LULUCF-kravet

Hittills har det inte funnits något formulerat mål för LULUCF-nettot, vare sig samlat för EU eller fördelat på medlemsländerna. EU-kommissionen vill nu formulera ett EU-gemensamt mål för 2030 på 310 miljoner ton CO₂ 2030, från dagens nivå kring 250 miljoner ton, och gör en fördelning på medlemsländerna. För Sveriges del föreslås ett mål på 47,321 miljoner ton CO₂ år 2030. Målet ska nås genom en uppräknings från 2022. »

Under åren 2015 – 2019 hade Sverige en genomsnittlig LULUCF-sänka på 36,423 miljoner ton CO₂. Sänkan är nästan identisk med upptaget i skogsbruk; utsläpp och upptag i andra kategorier tar ut varandra. Det föreslagna målet på 47,321 miljoner ton CO₂ innebär alltså en ökning med knappt 11 miljoner ton CO₂. Huvuddelen av denna ökning av sänkan måste sannolikt ske inom skogsbruket. Andra sektorer kan bara bidra med bråkdelar av det ökade upptag som kan ske i skogen. På kort sikt kan ökat upptag i skogen bara ske genom minskad avverkning. Tillväxtbefrämjande åtgärder har stor effekt först på längre sikt. För att öka sänkan med 11 miljoner ton CO₂ krävs en minskad avverkning med knappt 15 miljoner kubikmeter eller cirka 16 procent av dagens avverkningsnivå enligt våra beräkningar.

16 procent mindre avverkningar innebär också 16 procent mindre råvarutillförsel till sågverk och massabruk och motsvarande avveckling av förädlingskapacitet. Det ger också motsvarande minskning av inkomster för skogsägare och sysselsättning inom skogsbruk och skogsindustri. För den svenska energiförsörjningen innebär det också motsvarande minskning av tillförseln av biprodukter och avverkningsrester.

Andra regelverk som föreslås av kommissionen, som taxonomin och skärpta hållbarhetskriterier i förnybartdirektivet kan ytterligare minska tillförseln av skogsråvara och biobränslen.

Osäkerhet i mätmetoder

Ett starkt skäl mot att införa en tvingande LULUCF-reglering är svårigheterna att mäta kolförändringar i mark och skog. I Sverige har man nyligen gjort en betydande revision av LULUCF-värdena, vilket innebär att EU-kommissionen nu föreslår ett svenskt mål som innebär en större ökning av sänkan än om man använt de tidigare värdena. Skillnaden är betydande. För hela EU har det också skett en relativt stor revidering mellan 2020 års rapport och 2021 års rapport. Från tid till annan har det skett mycket stora revisioner i enskilda länder. Genom att införa fasta mål för enskilda länder finns det betydande risk att man inte utvecklas bättre mätmetoder eftersom de kan leda till stora kostnader om de nya metoderna leder till ökade mål.

Revisioner av LULUCF-värden kan bero på många faktorer av vilka många inte kan påverkas av markägare eller myndigheter. Det handlar både om väderlek och klimat, om oväntade händelser som insektsangrepp, skogsbränder och stormar. Variationerna kan bli betydande från år till år. Även ändrade och utvecklade mätmetoder kan leda till stora ändringar av rapporterade värden. Mätning av växtlighet ovan mark är lättare än mätning av t ex markkol.

Avskaffande av skogliga referensnivåer

Vi stödjer förslaget om att avskaffa systemet med skogliga referensnivåer och istället uttrycka mål och ambitioner i totala utsläpp och upptag. Systemet med skogliga referensnivåer har varit svårt att förstå för andra än experter och även kommissioner anger att det är ett alltför komplext system.

Gemensam sektor skog – jordbruk

Vi stödjer inte förslaget om att inrätta en gemensam sektor för jordbruk och dagens LULUCF-sektorer. Målet för en sådan AFOLU-sektor (AFOLU = Agriculture, Forestry & Land Use) ska enligt kommissionen vara att uppnå klimatneutralitet 2035.

Risken med en sådan gemensam sektor med ett neutralitetsmål är dels att man för de gröna näringarna prioriterar kolnlagring framför produktion, dels att skogsbruket kommer att hållas tillbaka till förmån för jordbrukssektorn, där det är svårare att åstadkomma ökad sänka än i skogsbruket. Jordbrukets och skogsbrukets produktionsförmåga ska användas för att producera bland annat biomassa för energiändamål. Hög produktion ger också stor inbindning av koldioxid. De gröna näringarna, jordbruk och skogsbruk, har till ingen eller mycket liten del orsakat klimatförändringarna, och det är inte rimligt att dessa näringar ska ta en stor del av ansvaret för att reducera klimatpåverkan. Förbränning av fossila bränslen står för den helt dominerande delen av klimatpåverkan och EU:s politik måste vara inriktad på att i första hand reducera utsläpp från fossil förbränning. 🍀

EU-kommissionens förslag om ändring av direktivet om handel med utsläppsrätter och förslag om ett ETS-system för byggnader och transporter

Svebio lämnade den 16 september in remissyttrande över EU-kommissionens förslag om ändring av direktivet om handel med utsläppsrätter och förslag om ett ETS-system för byggnader och transporter till Miljödepartementet.

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen, har beretts möjlighet att ge synpunkter på detta förslag från EU-kommissionen och vill framföra följande synpunkter.

Svebios synpunkter i sammanfattning

- Den höjda ambitionen i ETS är bra, och vi stödjer förslaget om att öka den linjära reduktionsfaktorn från 2,2% till 4,2% per år.
- Vi konstaterar att ETS fungerar bra idag med högt pris som stimulerar konvertering från fossila bränslen till förnybara bränslen och effektivisering.
- Vi stödjer förslaget om att innefatta inomeuropeisk sjöfart i ETS, tillsammans med det tidigare inkluderade inomeuropeiska

flyget. ETS måste emellertid kompletteras med andra åtgärder, som kvotering av bränsle, för att få till stånd en snabb omställning bort från fossila bränslen.

- Vi avråder från att introducera ett ETS-system som omfattar byggnader och vägtransporter. Ett bättre alternativ är att införa en miniminivå för koldioxidskatt för alla sektorer utanför ETS.
- Det nya ETS-systemet skapar mångdubbelt styrsystem för transportsektorn.
- Om systemet införs bör Sverige begära opt-out för byggnadssektorn och istället införa ett förbud mot uppvärmning med fossilbränslepannor i bostäder och andra berörda byggnader.
- Avfallsförbränning för energiutvinning måste behandlas lika inom ETS i alla medlemsländer. Vårt förslag är att förbränning av avfall inkluderas i ETS men fortsatt undanta farligt avfall.
- Förslaget om att exkludera anläggningar som använder högst 95 procent biomassa som bränsle bör avvisas av Sverige. »

- Sverige måste uppmärksamma frågan om hur negativa utsläpp genom bio-CCS ska hanteras inom EU:s regelverk. Det kan endera ske genom en koppling till ETS eller genom en avräkning mot LULUCF-målet. Frågan kan inte ignoreras med tanke på att ett stort antal bio-CCS-projekt nu planeras i Sverige.

ETS är framgångsrikt

Den senaste tidens kraftiga prisuppgång på utsläppsrätter till över 60 €/ton CO₂ är ett bevis för att den tidigare reformeringen av ETS var lyckad. Det höga priset på utsläppsrätter driver nu marknaden för ersättning av förbränning av fossila bränslen, både genom konvertering av anläggningar till förnybara biobränslen och annan förnybar energi och genom effektivisering. Bakom prisuppgången ligger sannolikt både ändringen av utsläppskurvan och instiftandet av marknadsstabiliseringsreserven.

En ytterligare skärpning av den linjära reduktionsfaktorn från 2,2% per år till 4,2% per år kommer att höja priset på utsläppsrätter ytterligare och påskynda omställningen. Det är en nödvändig åtgärd för att nå det skärpta klimatmålet.

Hellre koldioxidskatt än nytt ETS-system

EU-kommissionen har sent omsider insett att större fokus måste läggas på utsläppsminskningar inom sektorerna utanför ETS, som omfattas av gemensamt ansvarstagande, ESR. Kommissionens förslag är att införa ett gemensamt ETS-system för byggnader och transporter. Vi tycker att en gemensam miniminivå för koldioxidskatt gällande i alla samhällssektorer utanför ETS skulle vara en bättre lösning, av följande skäl:

- En koldioxidskatt är administrativt enklare än ett utsläppshandelssystem.
- En koldioxidskatt ger en förutsägbar kostnad för alla aktörer, medan utsläppshandel ger en variabel och mer osäker kostnad. Det underlättar kalkylering och bedömningar om lönsamhet för åtgärder.
- Det föreslagna nya ETS-systemet täcker bara ungefär hälften av ESR-sektorn. All industri utanför ETS, areella näringar, gruvor, bygg- och anläggningsverksamhet mm hamnar utanför och får en mycket lägre kostnad för sina koldioxidutsläpp. Byggnader utgör dessutom bara en del av klimatpåverkan från servicesektorn.
- Det föreslagna systemet kommer att ge olika skatt på samma bränslen för olika slutanvändare. Risken för skattefusk ökar, liksom behovet av kontrollsystem.

Fyrdubbla styrmedel för transportsektorn

Införandet av ett gemensamt ETS-system för byggnader och vägtransporter kommer sannolikt att medföra att huvuddelen av omställningen kommer att ske i byggnadssektorn, eftersom priselasticiteten är lägre för transportbränslen än för uppvärmningsbränslen. Det finns inget logiskt skäl varför just de här två sektorerna ska föras samman i ett gemensamt system.

För vägtransporterna kommer man nu att få fyrdubbla styrmedel; förutom det nya ETS-systemet föreslås minimiskatter på alla drivmedel inklusive alla biodrivmedel, ett obligatoriskt reduktionsmål i förnybartdirektivet och detaljstyrning av fordonsflottan genom reglering av tillåtna utsläpp med mätning vid avgasröret (tailpipe). Av dessa fyra styrmedel kommer sannolikt målet i förnybartdirektivet att vara av minst betydelse, särskilt eftersom det är alltför lågt, 14 procent GHG-reduktion, bara marginellt högre

än det befintliga målet för 2020. Enligt vår uppfattning bör man styra transportsektorn endera med en hög koldioxidskatt på fossila drivmedel eller ett verkningfullt kvotssystem som missgynnar fossila drivmedel. Styrmedlen för transportsektorn bör inte vara gemensamma med byggnadssektorn.

Oklarheter om systemet införs

I förslaget till direktivtext om byggnader hänvisas till annex III, som anger att det nya ETS-systemet ska omfatta uppvärmning via kraftvärmeverk och värmeverk samt energianvändning i kommersiella byggnader och bostadsbyggnader enligt den definition som ges av IPCC, som i sin tur bygger på internationella FN-koder. Definitionen inkluderar alla byggnader i olika servicesektorer, men inte byggnader som används för produktion. Gränsen är ibland ologisk. Exempelvis inkluderas inte byggnader för publicering och tryckeriverksamhet eller byggnader för återvinning.

Den här typen av gränsdragningsproblem är ytterligare ett starkt argument för att införa likartad koldioxidbeskattning i alla sektorer.

Konsekvenser för Sverige av ett utvidgat ETS-system

Sverige har redan mycket starka styrmedel i de sektorer som omfattas av det nya ETS-systemet.

I byggnadssektorn har Sverige haft koldioxidskatt sedan 1991, som i samband med den gröna skatteväxlingen i början av 2000-talet höjdes kraftigt. I början av 1980-talet fanns det 900 000 oljepannor i svenska småhus. Idag finns bara 25 000 kvar, en minskning med över 97 procent. Dessutom finns några tusen hus längs gasledningen i sydvästra Sverige som anslutits till naturgasnätet, men denna gas innehåller nu allt mer biogas. Nästan all uppvärmning av flerfamiljshus och byggnader i servicesektorn sker med fjärrvärme, som idag är nästan fossilfri.

I transportsektorn har Sverige beslutat om en reduktionsplikt som ska reducera utsläppen med 70 procent till 2030 genom inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel.

Dessa styrmedel är mycket starkare än det föreslagna ETS-systemet. Ett sådant system kommer bara att komplicera de svenska styrmedlen.

När det gäller byggnadsuppvärmning föreslår vi att Sverige, om det nya ETS-systemet genomförs, begär att få slippa ingå. Istället kan vi, som man gjort i Norge, förbjuda enskild uppvärmning med fossilt bränsle. Då kan de återstående oljepannorna konverteras till bioolja, pellets, flis, ved, värmepump eller fjärrvärme. Det finns många alternativ, som redan idag är billigare för den enskilde. För gaspannorna kan lösningen endera bli konvertering eller inköp av grön gas, biogas.

Sverige kan på så sätt undvika att bygga upp ett kontrollsystem för ETS inom byggnadssektorn för att hantera minimala återstående koldioxidutsläpp.

Avfallsanläggningar i ETS

Sverige har tillsammans med Danmark och ytterligare något land valt att inkludera avfallsanläggningar i ETS. Övriga EU-länder har inte valt denna lösning. Idag når utsläppsrätterna kostar 60€ är detta en belastning för svenska kraftvärmeverk som använder avfall som bränsle. Avfallsbränslen handlas idag i stora volymer över gränserna och utsläppsrätterna skapar en orättvis konkurrenssituation gentemot användare av avfallsbränslen i andra EU-länder. »

Vi anser att man bör införa likartade regler i alla EU-länder, endera genom att all avfallsförbränning ingår i ETS eller genom att ingen avfallsförbränning ingår. Det förra kan ske genom att formuleringen i annex 1, listan över aktiviteter, ändras så att bara förbränning av farligt avfall kan undantas. Det skulle innebära att all annan avfallsförbränning av hushållsavfall och verksamhetsavfall ska vara med i ETS.

Inkludering av biobränsleanläggningar

I dagens direktiv finns en regel om att rena biobränsleanläggningar inte ska vara med i ETS. Detta vill kommissionen ändra till att anläggningar med mer än 95 procent biobränsle inte ska ingå i ETS. Det betyder att anläggningar som använder mindre än 5 procent fossilt bränsle, t ex för topplast, inte behöver vara anslutna. Dessa anläggningar slipper då betala utsläppsrätter för denna fossilanvändning. I Sverige är alla fossila bränslen som används i kraftvärme- och värmeproduktion belagda med koldioxidskatt, men förbränningen belastas också med utsläppsrätter om anläggningen är över 20 MW. Genom den nya regeln försämrar konkurrenssituationen kraftigt för biogena topplastbränslen som pellets och bioolja och förslaget måste avvisas. Den nya regeln är också svår att tillämpa eftersom användningen av topplastbränslen

varierar mycket kraftigt mellan varma och kalla vintrar.

Ett uppmärksammat fall gäller pappersbruket i Grycksbo, som inte längre inkluderas i ETS eftersom den inte använder något fossilt bränsle alls efter konvertering till enbart träpellets. Andra pappersbruk runtom i Europa och Sverige som använder en del eller åtskilligt fossilt bränsle får fria utsläppsrätter medan Arctic Paper i Grycksbo nekas samma förmån och ”straffas” för att man gjort sin industri fossilfri.

Hantering av bio-CCS

Negativa utsläpp från bio-CCS måste bokföras så att deras roll återspeglas på ett riktigt sätt i EU:s klimatmål. Det kan ske på flera sätt. Endera genom bokföring i ETS eller som en sänka kopplad till LULUCF eller som en post i ESR-sektorn. Om bio-CCS och fossil CCS inordnas i ETS kan en del av finansieringen för bio-CCS ske via priset på utsläppsrätter.

Tyvärr ger inte Fit for 55 något svar på hur EU-kommissionen ser på negativa utsläpp genom bio-CCS. Detta skapar osäkerhet för de företag som idag utvecklar bio-CCS-projekt. Det handlar i Sverige om ett stort antal kraftvärme- och skogsindustrieföretag.

Regelverket för bio-CCS måste klarläggas under de kommande förhandlingarna och prioriteras av den svenska regeringen. ♥

EU-kommissionens förslag till reviderat energiskattedirektiv

Svebio lämnade den 10 september in remissyttrande över EU-kommissionens förslag till reviderat energiskattedirektiv till Finansdepartementet.

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen, har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerade förslag och vill framför följande:

Svebios ståndpunkter i sammanfattning

- EU-kommissionen missar tillfället att introducera en gemensam minimiskattesats för koldioxidutsläpp. Det är anmärkningsvärt med tanke på att direktivförslaget är en del av den gröna givens. Sverige bör föreslå en koldioxidskatt på 25 €/ton utanför ETS.
- Förslagen kommer tillsammans med de förslag som lagts för ETS och ett nytt ETS-system för byggnader och transporter att leda till mycket olika priser på koldioxidutsläpp i olika sektorer. Det innebär en ineffektiv klimatpolitik.
- Vi avvisar förslaget om att införa minimiskatter på biobränslen, både fasta, flytande och gasformiga biobränslen. Det finns inget skäl angivet för denna beskattning och det strider mot principen om att klimatneutrala energikällor inte ska beskattas och försvårar möjligheterna att nå ambitiösa klimatmål.
- Vi stödjer förslaget om att beskatta efter energiinnehåll istället för efter volym. Men beskattningen av de fossila bränslena efter energiinnehåll bör omvandlas till en koldioxidskatt.
- Energiskattedirektivets minimiskatter bör enbart kopplas till energiinnehåll och/eller koldioxidutsläpp och bör inte användas som styrmedel för andra utsläpp eller miljöpåverkan. Dessa effekter bör regleras genom andra regelverk.
- Utformningen av regelverket för beskattning kan leda till att Sverige tvingas minska elskatten för hushåll och servicenäringar

mycket kraftigt. Det får mycket stora konsekvenser för den svenska skattepolitiken och energiförsörjningen.

- Om inte Sverige får gehör för betydande ändringar bör Sverige avvisa förslaget. Ett alternativ kan vara att genomföra en reform med begränsade förändringar, främst beräkning av skatterna efter energiinnehåll eller koldioxidutsläpp istället för volym, samt eliminering av undantag.

Samordnad beskattning och pris på koldioxidutsläpp

Syftet med energiskattedirektivet är att samordna beskattningen inom EU för att undanröja skattekonkurrens. Det sker genom att fastställa obligatoriska minimiskatter på ledande energiråvaror och el. Beskattningsrätten är dock en nationell kompetens. EU finansieras inte genom beskattning av medborgarna utan genom avgifter från medlemsstaterna, som fastställer skattesatser. Samordning av beskattning bör inskränkas till områden där beskattning används som ett nationellt stöd och skapar orättvisa konkurrensvillkor.

Som en del av den gemensamma klimatpolitiken är det emellertid naturligt att samordna skatter och avgifter på fossila koldioxidutsläpp. Detta för att åstadkomma en effektiv styrning för reduktion av utsläppen. ”Carbon pricing” kan ske endera med utsläppshandel eller med koldioxidskatt. Sverige har i första hand valt koldioxidskatt, men ingår också i den europeiska utsläppsrättshandeln ETS. Trots att Sverige har världens högsta koldioxidskatt har Sverige haft en god ekonomiska tillväxt. Utsläppen av koldioxid har minskat kraftigt i sektorer med full koldioxidskatt.

Enligt Svebios uppfattning borde alla EU:s medlemsstater införa koldioxidskatt. Idag finns det koldioxidskatt på relevant nivå, förutom i Sverige även i Finland, Danmark, Irland och Frankrike. »

Tyskland har nyligen infört ett handelssystem för klimatcertifikat som har samma effekt som en koldioxidskatt. Ytterligare några länder har koldioxidskatt på mycket låg, närmast symbolisk nivå. Österrike har fattat principbeslut om koldioxidskatt men ännu inte infört den. I flera länder diskuteras frågan.

Det borde vara naturligt att vid revisionen av energiskattedirektivet införa koldioxidskatt som ett obligatorium i hela EU, med en miniminivå som gäller alla fossila bränslen i alla sektorer utanför ETS. Det skulle vara ett bättre styrmedel även för byggnadssektorn och transportsektorn som nu föreslås få ett handelssystem. En koldioxidskatt har fördelen att nivån är fastlagd och kostnaden därför förutsägbart för alla aktörer, både hushåll och företagare.

Nu etableras olika nivåer på koldioxidpris

De förslag som lagts av EU-kommissionen innebär att det etableras olika prisnivåer på koldioxidutsläpp i olika sektorer:

- Tung industri, kraftproduktion, större värmeverk, sjöfart och inomeuropeiskt flyg. Idag relativt högt CO₂-pris (över 60 €/ton) och sannolikt stigande genom skärpningen av ETS.

- Byggnader. Osäkert vilken kostnad som uppstår i det ETS-system som etableras tillsammans med transportsektorn. Förslaget innebär att man också inför regler som ska förhindra alltför snabb ökning av CO₂-kostnaden. Dessutom beläggs uppvärmningsbränslen med en minimiskatt i energiskattedirektivet på relativt låg nivå (cirka 12€/ton CO₂ för eldningsolja och 16€/ton CO₂ för naturgas).

- Transporter. Relativt låg CO₂-kostnad i det nya ETS-systemet, men också hög minimiskatt enligt energiskattedirektivet och därför fortsatt hög skatt i medlemsländerna. Dessutom reglering genom krav på utsläpp från fordon. Låg priselasticitet gör att ETS-delen troligen har liten effekt.

- Areella näringar, byggnadsverksamhet mm (i praktiken traktorer och arbetsmaskiner) får mycket förmånlig låg minimiskatt, dvs mycket låg CO₂-kostnad (cirka 12€/ton CO₂ för diesel)

- Industri utanför ETS, dvs lättare industri och småindustri, får mycket låg CO₂-kostnad, enbart minimiskatten för uppvärmningsbränslen i energiskattedirektivet (cirka 12€/ton CO₂ för eldningsolja och 16€/ton för naturgas). Det innebär att lätt industri, som har en mindre utsatt konkurrenssituation, får en avsevärt lägre utsläppskostnad än tung industri som har hög energikostnad och är utsatt för hårdare internationell konkurrens.

Vi anser att det är felaktigt att införa dubbla styrmedel för byggnaders uppvärmning och i transportsektorn, och vi anser att man bör sträva efter likartad CO₂-kostnad i alla delar av ekonomin. Att ha samma minimiskatt oberoende av användningsområde underlättar dessutom skatteuppbörden och förhindrar skattefusk.

Vi förstår att det är politiskt känsligt att lägga koldioxidskatt på småföretagares och bönders verksamhet; här är det de gula västarna som spökar. Men det är samtidigt verksamheter där konvertering till biobränslen ofta är möjlig.

Skatt per energienhet

Vi stödjer förslaget om att införa skatt per energienhet istället för dagens system med skatt per volym oberoende av energiinnehåll. Vi har länge krävt denna reformering av direktivet, som bl a har straffat bränslen med lägre energiinnehåll per liter, som motoralkoholer i förhållande till bensin.

Det skulle vara ännu bättre om man beskattade efter koldiox-

idutsläpp, eftersom reducerade utsläpp av koldioxid är syftet med EU:s klimatpolitik och skärpta klimatmål. Vårt förslag är att man lägger en sådan minsta gemensam koldioxidskatt på 25 €/ton CO₂ för all energianvändning utanför ETS. I det tidigare förslaget till reviderat energiskattedirektiv, som presenterades av kommissionen 2011, men som drogs tillbaka 2015, fanns ett förslag om koldioxidskatt på 20 €/ton CO₂. Det är förvånande att kommissionen nu lägger ett förslag om enbart energiskatt istället för koldioxidskatt som en del av ett paket för skärpt klimatpolitik.

Nej till skatt på annan miljöpåverkan i direktivet

I motivtexten punkt 3 anføres att beskattningen av bränslen också bör återspegla den inverkan bränslen och el har på miljö och hälsa, enligt polluter pays principle. Detta kan vara ett motiv till att man också föreslår minimiskatt även på biobränslen. Vi instämmer i polluter pays principle, men det finns ett grundläggande problem i att lägga en generell skatt som ska reflektera denna miljöpåverkan. Medan klimatpåverkan direkt kan kopplas till kolinnehåll och därmed koldioxidutsläpp finns det inget entydigt samband mellan bränsleförbrukning och andra emissioner än koldioxid. Utsläppen beror för biobränslen på kvaliteten i bränslet (torrhet, kväveinnehåll etc) och inte minst på vilken reningsutrustning som installeras. Samma bränsle kan ge mycket olika utsläpp per energienhet. En generell "miljöskatt" på biobränslen drabbar alla lika, oberoende av reningsteknik, och skatten förblir lika hög om man förbättrar sin anläggning och minskar emissionerna; den ger inga incitament för förbättring. Skatten läggs också, enligt förslaget, enbart på större anläggningar över 5 MW som ofta har bättre rening än mindre pannor.

Miljöpåverkan bör istället regleras genom lagstiftning och reglering av utsläpp eller genom avgiftssystem som belönar reducerade utsläpp, modell den svenska kväveoxidavgiften.

Nej till minimiskatt på biobränslen

Vi motsätter oss med bestämdhet att man vill införa minimiskatter på biobränslen, av flera skäl:

- Det är ologiskt att ta ut skatt på bränslen som inte ger klimatpåverkan. Biobränslets utsläpp av koldioxid betraktas i klimatrapportering och inom ETS som o-utsläpp eftersom koldioxiden är en del av det naturliga kolkretsloppet. Fossila utsläpp i livscykeln beskattas i andra sektorer, t ex arbetsmaskiner.

- En sådan skatt innebär att bioenergi särbehandlas negativt i relation till andra förnybara energikällor.

- Beskattningen av biobränslen försvårar och försenar konvertering från fossila bränslen till förnybara fossilfria bränslen och gör det därför svårare att nå EU:s klimatpolitiska mål.

- Det finns oss veterligen inga exempel på att låg beskattning av biobränslen påverkar konkurrensförhållandena inom EU. Därför saknas motiv för att inkludera dessa i energiskattedirektivet.

- Skatten innebär en retroaktiv beskattning av anläggningar som redan genomfört klimatkonverteringar och ersatt fossila bränslen med träbränslen som flis och pellets.

Många nackdelar med skatt på träbränslen

Förslaget innebär att skatt införs på bränslen under två KN-nummer, 4401 och 4402, bränsleved och träkol, men enbart om dessa bränslen avses eldas i anläggningar över 5 MW.

Förslaget måste också av praktiska skäl avvisas. »

Den engelska definitionen av KN 4401 är följande:

”Fuel wood in logs, billets, twigs, faggots or similar form; wood chips and particles; sawdust and wood waste and scrap; whether or not agglomerated in logs briquettes, pellets or similar form.” Faggot är ett knippe. Billet är ett grovt trästycke.

Tanken med beskrivningen är säkert att inkludera alla typer av fasta trädbränslen. Åkerbaserade fasta bränslen är inte inkluderade i KN 4401. Det betyder att halm och andra restprodukter från jordbruk är skattefria. Frågan inställer sig om detta också gäller vedartade energigrödor som salix och poppel eller energigräs. Vad gäller för vedartade bränslen som i övrigt klassificeras som biogent avfall från urbana miljöer, från trädgårdar, parker och i anslutning till vägar och gator och annan infrastruktur? En annan oklarhet gäller beskrivningsmaterial från fruktodlingar och vingårdar.

Skatt för bränsle över 5 MW

Villkoret att skatt bara ska tas ut om bränslet används i en anläggning större än 5 MW verkar vara en anpassning till förslaget till reviderat förnybartdirektiv, där kommissionen föreslår att hållbarhetskriterierna för fasta bränslen ska gälla för anläggningar med en termisk effekt över 5 MW. Detta skattevillkor får betydande negativa konsekvenser:

- Det uppstår en konstlad skattegräns mellan anläggningar som är snarlika, exempelvis mindre värmeverk där man på en orten installerat en panna på 4 MW medan man på den andra orten installerat en panna på 5,5 MW.
- När nyinvesteringar görs kommer man att installera pannor på 4,99 MW oberoende av om detta är den optimala storleken, för att undvika beskattning.
- Små anläggningar får lägre bränslekostnad än stora anläggningar, vilket motverkar strukturrationalisering och effektiv drift. Detta kan också ha miljöeffekter eftersom man på en större anläggning lättare kan genomföra rening som ger lägre utsläpp per energienhet.
- Skatten motverkar generellt kollektiva lösningar som fjärrvärme.
- Skatten skapar parallella bränslemarknader och svårigheter för bränsleleverantörer. Den öppnar också möjligheter för fusk, med handel med obeskattat bränsle mellan olika anläggningar.

Samma skatt på alla trädbränslen missgynnar de billigaste mest

Genom att minimiskatten tas ut lika per energienhet kommer den att slå olika beroende på bränslenas marknadspris. För förädlade bränslen med högt marknadspris per energienhet blir skatten lägre procentuellt som påslag på bränslepriset jämfört med oförädlade bränslen med lågt marknadspris. Enligt vår beräkning ger en skatt på 0,45 €/MJ en prishöjning på 5% på pellets, en prishöjning på 7 – 10% på skogsflis och biprodukter och en prishöjning på 16% på returträ, utifrån dagens priser (Energimyndighetens officiella prisstatistik). Det betyder alltså att billiga avfallsbränslen, som vi bör ta hand om av miljöskäl, belastas med den högsta procentuella skatten. Risken är betydande att de billigaste bränslena hamnar på deponi, i Sverige eller utomlands.

Skatten kommer generellt att göra trädbränslen mindre konkurrenskraftiga och kommer att höja bränslekostnaderna i fjärrvärmens med sämre konkurrensförmåga gentemot andra uppvärmningsalternativ. En mindre användning av skogsbränslen ökar avgången av koldioxid från nedbrytningen av avverkningsrester.

Straffskatt på biodrivmedel

Vi avvisar förslaget om minimiskatter på biodrivmedel med samma argument som för fasta biobränslen. Biodrivmedel är förnybara och koldioxidneutrala, dvs ska anses ha 0-utsläpp vid förbränning i enlighet med internationella klimatkonventioner. Emissioner under livscykel ska beskattas i den sektor där de uppstår, t ex i transportsektorn eller vid tillverkning av gödselmedel i kemiindustrin.

Kommissionens förslag är att biodrivmedel som tillverkas av ”livsmedels- och fodergrödor”, som svensk veteetanol och svensk rapsdiesel RME, ska beläggas med en minimiskatt som från 2023 är hälften av skatten på fossila biodrivmedel och som 2033 blir samma som för fossila drivmedel. Under perioden 2023 – 2033 ska skatten gradvis höjas till den högre nivån med en tiondel om året. Skatten kommer att driva bort dessa drivmedel från marknaden. För svensk del kan frågan hanteras genom att skatten tas ut inom kvotplikten, men den obligatoriska beskattningen slår ut alla rena och högbländade biodrivmedel som ligger utanför kvotplikten, som ED95, E85, B100 och HVO100 (för den del som är grödebaserad).

Kommissionen anger inget skäl för denna straffbeskattning och den bör avvisas av den svenska regeringen. Det finns ingen anledning att straffbeskatta drivmedel som bidrar till att reducera utsläppen av fossil koldioxid i transportsektorn.

Detsamma gäller den straffskatt som föreslår för ”hållbar biogas” och för ”hållbara biodrivmedel” i övrigt. För dessa bränslen föreslås en skatt som är hälften av den på fossila drivmedel 2023, men utan höjning till 2033.

Det är särskilt svårt att förstå logiken i att straffbeskatta biogas som fordonsbränsle samtidigt som kommissionen föreslår reducerad skatt på fossil naturgas och fossil LPG som används som fordonsbränsle.

Också på avancerade biodrivmedel, tillverkade av råvaror i Annex IX A och B i förnybartdirektivet, föreslås minimiskatt, om än på låg nivå. Alla minimiskatter på biobränslen och biodrivmedel bör avvisas.

Behandlingen av biobaserade syntetiska bränslen

Definitionerna av ”renewable fuels of non-biological origin”(RFNBO) och ”low carbon fuels” medför att syntetiska bränslen tillverkade av återvunna biogena kolflöden, t ex genom bio-CCU, inte gynnas i förhållande till bränslen tillverkade av återvunnet fossilt kol. RFNBO-bränslen utesluter till och med bränslen som görs av förnybar vätgas tillsammans med kol av biogent ursprung. Det måste klarläggas att sådana syntetiska bränslen är att betrakta som avancerade biodrivmedel, särskilt som biogen CO₂ inte ingår i förteckningen över godkända råvaror i Annex IX A i förnybartdirektivet.

Undantag i artikel 16

Enligt förslaget till artikel 16 kan medlemsstaterna undanta eller reducera skatten för biobränslen som används för bland annat elproduktion eller elproduktion i kraftvärme. Undantag medges också vid produktion av avancerade biodrivmedel. Men något liknande undantag medges inte för värmeproduktion. Vi anser som tidigare nämnts att det inte alls bör ske någon beskattning av förnybara biobränslen. I förteckningen över skatteundantag i artikel 16.b nämns metan från övergivna kolgruvor (fossil metan), men inte metan från deponier (till stor del biogen metan). »

Elbeskattningen

Vad vi förstår har man strukit möjligheten att differentiera beskattningen mellan "business use" och "non-business use", liksom möjligheten att ha olika skattesatser för el och andra energibärare för värme. Detta ger mycket stora konsekvenser för den svenska energibeskattningen och därmed energipolitiken. Om elskatten för hushåll och service sänks från dagens nivå på 35,6 öre/kWh till minimiskattenivån skapar det mycket starka incitament för exempelvis elvärme, vilket leder till förstärkta effekt- och kapacitetsproblem och ökad konkurrens om el. Det minskar också kraftigt incitamenten för energieffektivisering. Dessutom orsakar det ett mycket stort skattebortfall för staten. Om elskatten för företagen måste höjas till samma nivå som för hushåll och service skapar det mycket stora problem för den tillverkande industrin.

Den föreslagna modellen innebär också ett mycket stort intrång i den nationella beskattningsrätten.

Möjligheten till skattedifferentiering måste behållas i direktivet.

Sveriges möjlighet att ta ut koldioxidskatt

Vi har också uppfattat att direktivförslaget gör det omöjligt att göra differentiering mellan energiskatt och koldioxidskatt. Också på den här punkten måste Sverige hävda rätten att även i framtiden kunna använda den nationella koldioxidskatten som ett starkt styrmedel för klimatomställning

Bra att undantag tas bort – men man bör gå längre

Vi tycker det är utmärkt att man föreslår att en lång rad olika skatteundantag tas bort. Det gäller både för enskilda verksamheter och för olika geografiska områden. Men vi tycker inte att man fullföljt denna princip tillräckligt. Skattereduktionerna i artikel 8 och annex 1B för jordbruk och arbetsmaskiner är inte motiverade, särskilt som man dessutom bibehåller en minimiskatt för biodrivmedel i dessa sektorer. Minimiskatten för biodiesel ska till och med ökas till densamma som för fossil diesel. Här avstår man från att införa styrmedel för omställning i denna del av ekonomin, där man dessutom själva skulle kunna producera förnybara drivmedel. Möjligheten till skattenedsättning för jordbruket innebär också att man öppnar för fortsatt skattekonkurrens mellan olika EU-länder inom livsmedelsproduktionen.

Sammanfattande bedömning

Förslaget till revidering av energiskattedirektivet innehåller några positiva steg, främst beskattning efter energinnehåll istället för volym och en riktig värdering av klimatpåverkan för olika fossila bränslen. Men förslaget innehåller ett stort antal negativa delar, som beskattning av förnybara skogsbaserade biobränslen och straffskatt på åkerbaserade biodrivmedel. De nya reglerna hotar dessutom att förhindra den svenska differentieringen av elskatten och den svenska koldioxidskatten. Om inte direktivet ändras på dessa avgörande punkter bör den svenska regeringen stoppa direktivet genom att inlägga veto i rådet. Ett direktiv med denna utformning hotar den svenska klimatomställningen och den svenska användningen av biobränslen. ♥

EU-kommissionens förslag om införande av en gränsjusteringsmekanism för koldioxid

Svebio lämnade den 10 september in remissyttrande över EU-kommissionens förslag om införande av en gränsjusteringsmekanism för koldioxid till Finansdepartementet.

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen har beretts möjlighet att yttra sig för rubricerade förslag och vill framföra följande:

Vi stödjer förslaget om att in en gränsjusteringsmekanism (CBAM, Carbon Border Adjustment Mechanism) och anser att den svenska regeringen ska ställa sig bakom förslaget med följande villkor:

- Mekanismen ska bara gälla områden där det finns tydlig risk för "carbon leakage", dvs ojust konkurrens grundad på produktion med obeskattad eller subventionerad fossil energi eller där det finns risk att företag lämnar EU på grund av stigande priser inom ETS.

- Åtgärden måste vara direkt kopplad till ETS genom att fri tilldelning av utsläppsätter avvecklas i de branscher som berörs av CBAM.

- CBAM får inte bli inledningen till en generell mer protektionistisk handelspolitik från EU.

Avgränsningen till cement, gödningsmedel, järn och stål, aluminium och elproduktion i ett första skede är rimlig. Ytterligare varugrupper kan tillkomma om de europeiska styrmedlen leder till mycket höga priser på koldioxidutsläpp, men man bör vara restriktiv med att öppna för fler branscher.

Det är vår förhoppning att CBAM i första hand ska stimulera andra ekonomier, särskilt de med stor export till EU, att införa egen prissättning på koldioxidutsläpp genom utsläppshandel eller koldioxidbeskattning. En global prissättning av koldioxidutsläpp är enligt Sverbios uppfattning det bästa sättet att lösa klimatutmaningen på ett kostnadseffektivt och teknikneutralt sätt. ♥

Utfasningsutredningens betänkande SOU 2021:48

”I en värld som ställer om - Sverige utan fossila drivmedel 2040”

Svebio lämnade den 6 september in remissyttrande över Utfasningsutredningens betänkande SOU 2021:48 ”I en värld som ställer om - Sverige utan fossila drivmedel 2040” till Miljödepartementet.

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen, har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerade betänkande och vill framföra följande synpunkter.

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen, verkar för ökad användning av bioenergi på ett miljömässigt och ekonomiskt hållbart sätt och ett hundra procent förnybart energisystem. Det betyder att våra avvägningar tar hänsyn till miljöfrågor som en god och tillräcklig biologisk mångfald, samt största möjliga inlagring av kol i skog i samklang med ett hållbart brukande. Vi förespråkar inte bioenergi på bekostnad av andra förnybara energislag utan i huvudsak med generella styrmedel. Bland Svebios medlemmar finns aktörer i hela försörjningskedjan från producenter av bioråvaror till slutanvändare av fasta, flytande och gasformiga biobränslen. Nätverket BioDriv samlar ett 60-tal företag verksamma inom biodrivmedelssektorn.

Svebios ståndpunkter i sammanfattning

- Vi instämmer i utredningens ställningstagande att omställningen av transportsektorn och uppfyllandet av klimatmålet till 2030 ska ske med en kombination av effektivisering och ersättning av fossila drivmedel med el och förnybara drivmedel.
- Tyvärr har utredningen inte fullföljt denna strategi utan lämnar ett förslag utan balans, som ensidigt gynnar elektrifiering. Detta strider mot principen om teknikneutralitet.
- Vi stödjer förslaget om ett mål om fossilfri transportsektor 2040.
- För att uppnå största möjliga totala klimatnytta bör regleringen av utsläpp från fordon beräknas utifrån well-to-wheels och inte utifrån utsläpp från avgasröret (tailpipe). Sverige bör verka för att EU ändrar sin beräkningsmodell.
- Förslaget om att efter 2030 enbart acceptera nollutsläppsfordon (el och vätgas) i nybilsförsäljningen innebär att alla fordon som drivs med biogas och andra biodrivmedel, inklusive de flesta elektrobränslen, utesluts från huvuddelen av marknaden, oberoende av deras klimatprestanda.
- Begreppet nollutsläppsfordon bör inte införas i svensk lagstiftning eftersom alla fordonstyper har en klimatpåverkan och inga fordon har noll påverkan, vilket också framgår av utredningen.
- Utredningen underskattar kraftigt potentialen för bioråvaror och möjligheterna att producera inhemska biodrivmedel.
- Utredningen ger ingen samlad bild av kostnaderna för omställning och hur dessa kostnader ska fördelas.

Synpunkter på utredningens genomförande

Utredaren har valt att tolka sitt utredningsuppdrag mycket brett och lämnat synpunkter och förslag på i stort sett hela politikområdet ”transporter och klimat”. Han har därvid också lämnat förslag på områden där politiken nyligen lagts fast, som reduktionsplikten, där det dessutom redan finns fastlagda instrument för utvärdering och samråd. Utredaren lämnar också förslag om hur Sverige bör agera inom EU, förslag som i flera avseenden strider mot den linje som den svenska regeringen, med brett politiskt stöd, har drivit, exempelvis när det gäller synen på biodrivmedel

och behovet av att utvärdera alternativ utifrån en helhetssyn.

Till skillnad från FFF-utredningen för ett antal år sedan, som hade ett liknande uppdrag att utreda en omställning till en fossilfri fordonsflotta, har Utfasningsutredningen inte haft en bred förankring med berörda företag och branscher. Kretsen av experter i utredningen har enbart bestått av företrädare för departement och myndigheter, och det har inte funnits några referensgrupper med företrädare och experter från näringslivet. Ett enda seminarium med externa intressenter har genomförts.

Felaktig inriktning av EU:s politik

EU:s klimatpolitik på transportområdet har två grundläggande brister, som Sverige måste verka för att ändra:

- Politiken utgår ensidigt från principen om ”tailpipe emissions” istället för att se till de samlade utsläppen i hela produktionskedjan och användningen av fordonen – well-to-wheels grundat på livscykelanalys. Detta leder till att många lösningar med bevisad klimatnytta inte kan tillämpas. Det tränger ut biobaserade lösningar och leder till ensidigt fokus på elektrifiering och vätgas, vilket ofta innebär ineffektiva lösningar till höga kostnader.

- EU:s motstånd mot att använda biodrivmedel från åkergrödor, under den missvisande beteckningen ”livsmedels- och foderbaserade biodrivmedel” leder till att jordbrukssektorn inte kan bidra till att minska klimatutsläppen i transportsektorn med onödigt stora koldioxidutsläpp som följd.

Utredaren har inte analyserat dessa brister i EU:s politik och ger inga egna motiv till varför denna inriktning bör accepteras från svensk sida. Istället föreslår utredningen att EU-politiken ska accelereras genom ett snabbare genomförande kravet på enbart så kallade nollutsläppsfordon inom EU.

Enligt Svebio uppfattning bör Sverige kraftfullt agera för att ändra EU:s politik på dessa båda områden.

”Tailpipe-reglering” styr ensidigt och fel

Att enbart mäta utsläppen från avgasröret och basera styrmedlen på dessa innebär att man bortser från alla utsläpp i tidigare led av försörjningskedjan för fordon och bränslen. De fordon som av EU och i utredningen beskrivs som ”nollutsläppsfordon” är i verkligheten inga nollutsläppsfordon. Det framgår av utredningens egna beräkningar som åskådliggörs i diagrammen på sidan 209 (figur 6.33 och 6.34). Elbilarna och biodrivmedelsbilarna har ungefär samma klimatpåverkan ur livscyelperspektiv. Elbilarna ger avsevärt högre utsläpp för tillverkning av batterier och fordon, medan biodrivmedelsbilarna ger högre utsläpp från bränslecykeln. I bägge fallen kan utsläppen sannolikt reduceras över tid, men slutsatsen kvarstår: termen ”nollutsläppsfordon” är missvisande och ovetenskaplig.

En nyligen publicerad forskningsrapport från Lunds universitet av professorerna Öivind Andersson och Pål Börjesson visar att en plug-in hybrid som drivs med HVO100 har klart lägst växthusgasutsläpp, lägre än motsvarande elbil, även om man antar fossilfri elproduktion (EU-elproduktion 2050, men även svensk elmix idag). Även en plug-in-hybrid som drivs med E85 är bättre än elbilen. Det gäller i än högre grad om man utgår från dagens »

¹

Öivind Andersson, Pål Börjesson: *The greenhouse gas emissions of an electrified vehicle combined with renewable fuels: Life cycle assessment and policy implications (Applied Energy 289, 2021).*

elproduktion i EU. Beräkningarna har gjorts med LCA-analys och bästa tillgängliga data idag för produktion av fordon, batterier och bränslen. Forskningsrapporten bekräftar att den nuvarande EU-styrningen med ”zero tailpipe” och ”nollutsläppsfordon” inte ger optimal klimatnytta. Den visar generellt på svårigheten att på politisk väg bestämma vad som är bäst teknik.

Anderssons och Börjessons forskning har finansierats av Energimyndigheten, dvs med statligt stöd, och den svenska regeringen bör ta till sig och dra politiska slutsatser av resultatet av forskningen.

Att EU-tjänstemän och vissa av kommissionens direktorat driver linjen om nollutsläppsfordon och ”zero tailpipe” är både ovetenskapligt och skadligt för den samlade klimatpolitiken i EU och vittnar om att det inte är klimatnyttan som prioriteras.

Den felaktiga politiken illustreras allra mest tydligt i behandlingen av biogasfordon. När biogasen produceras av gödsel leder det till reduktion av metangasutsläpp och klimatpåverkan ”well-to-wheels” kan till och med bli positiv, dvs produktionen och användning av biogas kan ge negativa utsläpp. Men genom zero tailpipe-politiken betraktas biogasbilen inte ens som ett nollutsläppsfordon. Det gör däremot en vätgasbil, där vätgasen har producerats från fossil naturgas, vilket är den dominerande formen av vätgasproduktion idag inom EU. Sverige kan inte stödja en politik som leder till sådana uppenbart orimliga konsekvenser.

EU:s syn på biodrivmedel från jordbruket

EU-kommissionen måste ändra sin syn på produktion av biodrivmedel och biobränslen från åkergrödor. EU och övriga Europa har mycket stora outnyttjade odlingsresurser både i form av nedlagd och ineffektivt brukad åkermark och på grund av EU:s utformning av jordbruksstödet, som motverkar produktionsökningar. I Sverige kommer det enligt Klimatpolitiska vägvalsutredningen beräkningar (SOU 2020:4) att finnas nära en halv miljon hektar överskottsmark 2045 som kan utnyttjas för odling av energigrödor. Utöver denna areal räknar man med att över 200 000 hektar kommer att läggas ner, utöver de areal som redan avvecklats. Liknande situation råder i ett stort antal EU-länder. Satellitundersökningar har visat att det finns över 30 miljoner hektar övergiven och outnyttjad åkerareal i Central- och Östeuropa. Inom EU finns officiellt en trädesareal på minst 10 miljoner hektar, förutom redan nedlagd åker.

Förutom dessa tillgängliga outnyttjade marker frigörs mark genom ökade hektarskördar. Efterfrågan på mark för livsmedelsproduktion hålls också tillbaka på grund av stagnerade befolkning i EU och ändrade kostvanor.

Produktion av grödebaserade drivmedel ger som biprodukt stora volymer proteinfoder eller protein för livsmedel som ersätter importerad soja och kött. Det gäller både etanol- och biodieselproduktion. Biodrivmedelsproduktion med fermentering (etanol och biogas) ger dessutom koncentrerade flöden av koldioxid som kan utnyttjas för bio-CCS eller bio-CCU.

Odlingen av energigrödor kan öka både genom utnyttjande av marginella marker och genom integrerad odling av livsmedels-, foder- och energigrödor på befintlig mark. Ofta kan odling av energigrödor ge positiva effekter för andra grödor, exempelvis genom att raps ger ökade skördar av efterföljande spannmålsgröda och att fler grödor ger mer växelbruk och variation. Energigrödor ger också ökade inkomster i landsbygdsregioner, både till odlare och i förädlingsindustri.

Sverige måste verka för att EU ändrar sin generellt negativa syn på biodrivmedel från åkermark. Utredaren argumenterar istället för att ett svenskt agerande för att ändra på EU:s restriktiva syn på grödebaserade biodrivmedel skulle riskera att urvattna EU:s nuvarande inriktning mot incitament till teknikutveckling av långsiktigt hållbara teknikalternativ. Det finns ingen sådan motsättning mellan att utnyttja resurser i jordbruket för biodrivmedelsproduktion och behovet av att utveckla nya biodrivmedelsalternativ från andra råvaror.

EU:s restriktiva syn på biodrivmedel från åkergrödor är ett viktigt skäl varför EU:s förnybart- och klimatmål för transportsektorn är så låga 2030. Medan målet för andelen förnybar energi i hela EU:s ekonomi nu föreslås bli 40 procent är målet för transportsektorn bara 13 procent växthusgasreduktion.

Utredningens syn på potentialen för biodrivmedel

Utredningen tonar genomgående ner förväntningar och potentialer när det gäller biodrivmedel och råvaror för biodrivmedel. Påståendet på sidan 177 om att den globala tillgången på hållbar bioenergi är ”begränsad” till 100 EJ behöver utvecklas. Enligt IEA:s Net Zero by 2050: a Roadmap for the Global Energy Sector från våren 2021 kan ”modern bioenergi” redan till 2040 bidra med 97 EJ (utöver traditionell bioenergi), vilket då är den ledande förnybara energikällan globalt. 2050 kan bioenergi stå för nästan lika stor energitillförsel som alla fossila energislag tillsammans och på ungefär samma nivå som vindkraft respektive solenergi. Det finns många andra potentialberäkningar som hamnar på högre nivåer, beroende på vilka antaganden man gör om möjligheterna att odla energigrödor.

De svenska möjligheterna tonas också ned. Potentialerna för skogsbaserad biomassa beskrivs som ”stora men osäkra”. Efter diverse reduktioner kommer utredaren fram till att 18 – 28 TWh biodrivmedel från skogen skulle kunna produceras. Han har då bland annat exkluderat stubbar, utan att ange skäl eller vetenskapligt underlag. Energimyndighetens syntes av forskning kring stubbar visar att man kan skörda 20% utan negativa miljöeffekter, vilket motsvarar 12 TWh biomassa.²

Utvecklingen när det gäller skogsbaserade biodrivmedel går idag snabbt med ett antal intressanta utvecklingsprojekt. Det gäller ett stort antal olika tekniker för användning av olika råvaruströmmar. Ett exempel på en ny tillämpning av känd teknik är ett projekt för pyrolys vid kraftvärmeverk.³ Slutsatsen är att det finns en potential att utvinna 20 TWh bioolja vid befintliga biobaserade kraftvärmeverk.

När det gäller potentialen från jordbruksmark hänvisar utredaren till en rapport från Naturvårdsverket och Jordbruksverket som inte haft till primärt syfte att analysera potentialen för produktion av energigrödor utan som i första hand sett till sektorns direkta klimatpåverkan. Det leder exempelvis till att man prioriterar kolnlagring framför att producera energigrödor som ger substitutionsnytta i andra sektorer. Frågan om potentialen för bioenergi »

² Miljöpåverkan av skogsbränsleuttag - En syntes av forskningsläget baserat på Bränsleprogrammet hållbarhet 2011–2016 (ER 2018:02).

³ Lovisa Björnsson m fl, Bioolja från befintliga kraftvärmeverk - en systemstudie: Sammanfattning av ett forsknings-samarbete mellan Lunds Tekniska Högskola, Karlstad universitet och Krafteringen Energi, rapport från Lunds universitet.

från jordbruket har utretts i flera omgångar och redovisats bland annat av rapporter från Pål Börjesson. Dessa studier bör i första hand användas som underlag för bedömningar.

Utvecklingen för biodrivmedel hittills och under de närmaste åren

Som framgår av betänkandet (sidan 305) är Sverige ledande inom EU när det gäller att ställa om transportsektorn till fossilfria drivmedel. Med dubbelräkning låg förnybartandelen kring 30 procent 2019, tre gånger EU-målet på 10 procent. Biobränsleandelen låg kring 22 procent av allt drivmedel (sidan 306). Användningen av fossilfria drivmedel ökade mycket snabbt fram till 2018, under den period Sverige kunde tillämpa skattefrihet för biodrivmedel i kombination med hög beskattning av fossila drivmedel. Under de senaste åren har utvecklingen avstannat beroende på alltför låga kvoter inom reduktionsplikten. Med de beslutade ökade kvoterna fram till 2030 kommer bränslebytet att åter ta fart. Enligt Energimyndighetens kortsiktsprognos kommer användningen av biodrivmedel att öka från 19,8 TWh 2019 till 35,3 TWh 2024, därav 29,3 TWh i transportsektorn, och 5,4 TWh i övrigsektorn, där det huvudsakligen handlar om arbetsmaskiner. Elanvändningen för vägfordon väntas under perioden öka från 0,3 TWh till 2,4 TWh. Medan elanvändningen i transportsektorn ökar med 2 TWh ökar biodrivmedelanvändningen med 13 TWh. Jämförelsen visar att bränslebytet från fossila drivmedel till biodrivmedel under de närmaste åren står för den helt dominerande delen av klimatomställningen.

SYNUNKTER PÅ UTREDNINGEN KONKRETA FÖRSLAG

Mål för utfasningen (kapitel 6)

Utredningen föreslår att fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige senast 2040 och att detta ska vara ett av riksdagen fastställt mål. Vi stödjer detta förslag. Det kommer 2040 att finnas många bilar med förbränningsmotor, både konventionella fordon och laddhybrider. Dessa fordon kan förses med biodrivmedel. Genom konverteringsstöd kan rena bensin- och dieselfordon byggas om för drift med förnybara drivmedel.

Utredningen föreslår också att utfasningen ska ske ”på ett så hållbart och kostnadseffektivt sätt som möjligt genom en omfattande elektrifiering, minskad trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle och en övergång till långsiktigt hållbara förnybara drivmedel”.

Vi stödjer denna balanserade strategi.

Vi stödjer inte den följande målformuleringen om att ”vägtransporterna bör elektrifieras så långt och snabbt som möjligt så att förnybara flytande och gasformiga förnybara drivmedel frigörs för användning inom arbetsmaskiner, flyg och sjöfart.”

Om elektrifieringen blir ”omfattande” och om elektrifieringen går långt och sker snabbt och i vilka sektorer den kommer att ske måste avgöras av marknadsaktörer utifrån de generella styrmedel som införs. Det finns ingenting i utredningen som visar att elektrifiering generellt är bättre ur miljö- och klimatsynpunkt eller är samhällsekonomiskt mer lönsam än användning av förnybara bränslen.

Ställningstagandet om att ”elektrifiering alltid är bäst” saknar vetenskaplig grund (se resonemang ovan) och strider mot principen om teknikneutralitet.

Styrmedel för att säkerställa utfasning (kapitel 7)

Reduktionsplikten föreslås förändras så att samma reduktionskrav ställs på bensin och diesel och att systemet utvecklas till ett utsläppshandelssystem. Enligt vår uppfattning bör man inte nu göra ändringar i reduktionsplikten. Styrmedlet är relativt nytt och kvoterna har nyligen fastställts av riksdagen. Det är viktigt att den här typen av styrmedel är långsiktiga och stabila för att underlätta planering för marknadsaktörer. Dessutom finns kontrollstationer kopplade till reduktionsplikten där korrigeringar av styrmedlet kan hanteras.

Detsamma gäller förslaget om att inkludera rena och högbländade biodrivmedel i reduktionsplikten. Vi uppfattar inte att det varit utredarens uppdrag att utvärdera reduktionsplikten som styrmedel.

Styrmedel för långsiktigt hållbara förnybara drivmedel (kapitel 8)

Vi instämmer i att Sverige bör driva på för högre mål för användning av förnybar energi inom EU, men anser inte att denna ökande ambition bara ska gälla avancerade biodrivmedel och elektrobränslen. Tvärtom krävs ökade volymer av alla typer av förnybara drivmedel, inklusive grödebaserade.

Förslaget om att införa en delkvot för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen inom reduktionsplikten kommer eventuellt att föreslås av Energimyndigheten som ett styrmedel för att stimulera investeringar i produktionsanläggningar. Ett alternativ kan vara att genomföra upphandlingar enligt modellen CfD (contracts for difference). Svebio kommer att ta ställning till frågan när Energimyndighetens förslag remitteras.

Frågan om råvarubasen för avancerade biodrivmedel regleras idag på EU-nivå och kommissionen har föreslagit en definition av elektrobränslen (Renewable Fuel of Non-biological Origin) och återvunna kolbränslen. Definitionen är ofullständig och tycks utesluta bränslen som görs av vätgas från förnybar el + biogen kol eller biogen CO₂. Denna fråga måste bevakas av den svenska regeringen i de fortsatta förhandlingarna om förnybartdirektivet så att inte biobaserade alternativ missgynnas och så att det inte sker en ”greenwashing” av fossil baserade alternativ.

Staten bör inte peka ut i vilka sektorer olika förnybara drivmedel bör användas utan lämna detta till marknadsaktörer.

Förnybara drivmedel för fortsatt användning i förbränningsmotorer gäller inte bara biogas utan alla drivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna i förnybartdirektivet.

Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle (kapitel 9)

Vi har inga synpunkter på förslagen, som är mycket allmänt hållna. Beträffande elektrifiering av transporter på landsbygden finns det betydande fördelar med bränslebaserade fordon inte minst med tanke på risken för avbrott och störningar i eldistributionen, en risk som kan komma att öka i framtiden på grund av klimatstörningar.

Styrmedel för laddinfrastruktur (kapitel 10)

Vi har inga synpunkter på detaljförslagen. Det är viktigt att kostnaderna för den utbyggda infrastrukturen belastar användarna av elfordonen eftersom dessa systemkostnader är en integrerad del av fordonens drivmedelsförsörjning. »

Styrmedel för personbilar (kapitel 11)

Vi motsätter oss förslaget om att Sverige bör verka för skärpta krav i EU:s förordning om bilar koldioxidutsläpp, så länge denna reglering bygger på utsläpp via avgasröret och inte tar hänsyn till om koldioxiden är fossil eller biogen. Formuleringen att ”definitionen av nollutsläpp inte bör bli mindre strikt” innebär att utredaren anser att man inte ska ta hänsyn till något annat än vad som kommer ut ur avgasröret. Detta innebär att man förnekar de samlade klimateffekterna och ensidigt gynnar vissa tekniker framför andra, vilket strider mot principen om teknikneutralitet.

Sverige bör inte anta ett mål om att alla nya bilar från 2030 ska vara nollutsläppsfordon, där man bara värderar utsläppet från avgasröret. Ett sådant beslut innebär att alla bilar som drivs med biobränslen, inklusive biogas, och sådana elektrobränslen som innehåller kolatomer, kommer att förbjudas. Termen nollutsläppsfordon bör inte infogas i svensk lagstiftning eftersom detta begrepp är missvisande och ovetenskapligt.

Enligt Svebio bör bonus-malussystemet avvecklas eftersom det inte ger klimatnytta utan missgynnar fordon som har bäst klimatprestanda som dieslbilar som körs på HVO100.

Miljöbilsdefinitionen för offentliga myndigheter bör omfatta alla typer av bilar som ger låg klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv. Det förslag som innebär att bland annat biogasbilar diskvalificeras som miljöbilar bör dras tillbaka.

Styrmedel för andra fordonskategorier (kapitel 12, 13 och 14)

Vi noterar att utredaren för alla kategorier lämnar förslag som ensidigt gynnar elektrifiering, utan att visa att detta ger större klimatnytta än att använda biodrivmedel.

Utredaren nämner inte bussar, där kollektivtrafikens bussar idag nästan uteslutande använder biodrivmedel som biogas, biodiesel och bioetanol. Genom elbussbidraget undermineras denna förnybara och klimatvänliga bränsleanvändning till betydande kostnader för skattebetalarna. Elbussbidraget bör avskaffas och upphandlingen av bussar bör ske i konkurrens och med teknikneutralitet. Samma princip bör gälla också för andra fordon.

Förutsättningarna för ett förbud mot nya bensin- och diesel-drivna bilar (kapitel 15)

Vi delar utredarens slutsats att ett sådant förbud, som var ett av utredarens huvuduppdrag enligt direktiven, inte är möjligt och inte heller lämpligt. ♥

VÄLKOMMEN PÅ SVEBIOS

STORA BOKKRAFT & VÄRMEKONFERENS

– KONFERENS, UTSTÄLLNING OCH STUDIEBESÖK

När: 16–17 november 2021

Plats: Knistad Herrgård, Skövde | **Studiebesök:** Skövde Energis kraftvärmeverk

Tema: Politik | EUs klimatpaket Fit for 55 | Hur ska villkoren se ut för att kraftvärme bättre ska kunna bidra till elförsörjning och elsäkerhet? | Biobränslemarknaden | Investeringar i biodrivmedelsproduktion | BIO-CCS i kraftvärme och mycket mer!

Program & anmälan: svebio.se/evenemang

Arrangeras av: **SVEBIO**

I samarbete med: **SKÖVDE ENERGI**

Sigholm



NORRBOTTENS LÄN

25-årsjubileum för företag som brinner för biobränslen

Det har nu gått 25 år sedan Glommers Miljöenergi AB bildades av sex lokala företagare.

Idag är Bo Lundmark majoritetsägare och övriga delar ägs av Svennes Rep och Svets AB och Lennart Wigenstam som också är pelletsfabrikens platschef. Omsättningen 2020 landade på drygt sex miljoner kronor.

1998 installerade företaget en fjärrvärmeanläggning på Parkskolan i Glommersträsk.

– Den försörjer än idag hela skolan, sporthallen, isladan, kyrkan samt lägenheter på Ängsvägen och Ängsbacka trygghetsboende med värme och varmvatten.

Försöksstationen har också använts i många projekt som vi varit involverade i både i Sverige, Ryssland och Tanzania, säger Bo.

Ur Norran 13 september 2021

VÄSTERBOTTENS LÄN

Nya färjan snabbare och mer klimatvänlig

När det i lördags var dags för jungfruturen med Aurora Botnia var det många som ville hylla färjan. Fredrik Lundberg, som är ordförande för Wasaline, menade att detta är världens mest miljövänliga passagerar- och bilfärja.

– Den sänker CO₂-utsläppen med hälften tack vare att vi har andra typer av drivmedel.

Färjan är nästan helt tyst och Aurora Botnia kan använda biogas som bränsle, vilket anses vara ett av de mest realistiska alternativa bränslen inom den närmaste framtiden.

Fartygets svavel-, kväve- och koldioxidutsläpp reduceras också bland annat genom att huvudmotorerna drivs med flytande naturgas, LNG.

Ur Västerbottens-Kuriren 30 augusti 2021

JÄMTLANDS LÄN

Nytt fjärrvärmeverk byggs i Strömsund

Ett nytt fjärrvärmeverks ska byggas i Strömsunds industriområde. Bygget uppskattas till en kostnad av 90 miljoner kronor och ska förse Strömsunds centralort med värme.

– Planen är att den nya pannan ska vara i drift i slutet av 2022 eller i början av 2023, säger Thord Engström, vd vid det kommunala bolaget Jämtlandsvärme AB.

Det gama fjärrvärmeverket har varit i drift sedan 1983 och börjar bli slitet. Enligt Thord Engström växer antalet kunder år för år.

Det nuvarande fjärrvärmeverket har en effekt på knappt 6 megawatt. Det nya ska ha betydligt högre effekt, 8-10 megawatt, och kommer att leverera värme till både industriområdet och Strömsunds tätort.

Ur Länstidningen Östersund 4 september 2021

Östersund sist ut att säga ja till rötgasanläggning

Alla andra kommuner har gjort tummen upp. På torsdagen var det Östersunds tur att gå vidare med den länsgemensamma rötanläggningen som ska producera gödsel och gas av matavfall.

Torsdagens definitiva beslut innebär att länet nu på allvar kan ta sikte på att bygga en rötgasanläggning i Gräfsåsen. Anläggningen kommer att årligen ta emot ca 9000 ton matavfall och ca 12 000 ton övrigt biologiskt avfall för att årligen producera 17 GWh fordonsgas och ca 18 000 ton Krav-certifierat biogödsel. Den ska vara klar senast 2024.

Ur Länstidningen Östersund 24 september 2021

VÄSTERNORRLANDS LÄN

SCA gör en satsning på biodrivmedel

SCA ska börja tillverka biodrivmedel i samarbete med det finska drivmedelsbolaget St1. På sikt är målet att bolagen ska bygga ett raffinaderi vid Östrandsfabriken i Timrå.

I ett första steg startar SCA ett samarbete med St1 i syfte att bygga ett nytt bioraffinaderi i Göteborg som ska stå klart 2023. SCA kommer att äga hälften av ett gemensamt bolag som i sin tur äger hälften av St1 Gothenburg biorefinery.

Jämfört med Göteborg är planerna i Timrå större. Produktionen beräknas till 300 000 ton.

Ur Sundsvalls Tidning 23 september 2021

Skogsråvara ersätter oljeprodukt i asfalt

Det kan vara möjligt att åtminstone delvis ersätta bitumen med lignin. Detta skulle kunna minska asfaltens klimatavtryck.

Det här är något som kemiföretaget Sekab och beläggingsföretaget Peab Asfalt tittar närmare på. Samarbetet resulterade i augusti i en drygt 200 meter lång provsträcka asfalt som innehåller två ton lignin, i blöt form, i Örnsköldsvik.

Sommaren 2020 la Peab Asfalt för första gången asfalt med Sekabs lignin på en 100 meter lång trafikerad vägsträcka i Sundsvall. För Sekabs del är det här också ett led i satsningen på ett nytt bioraffinaderi för att producera lignin baserad på barrved.

Ur Ny Teknik 23 september 2021

Klassisk skylt hotas av nytt värmeverk

Precis intill Edsbyverken planeras ett nytt värmeverk. Det har väckt farhågor om att den klassiska neonskylten ska skymmas och vyn vid infarten till orten förfulas. Från kommunens sida försäkras man dock att skylten ska synas från 301:an även i framtiden.

Om drygt två veckor ska Ovanåkers kommunstyrelse anta en ny detaljplan för det så kallade Erk-Pers-området. Här vill Solör bioenergi fjärrvärme AB, som köpte upp Vasa värme förra året, bygga ett nytt fjärrvärmeverk. Det ska ersätta dagens värmeverk på Ullungen, som uppges vara omodernt och ineffektivt.

Ur Ljusnan 14 september 2021

Pappersbruket kan mista 130 miljoner

Ärlighet varar längst, påstår ordspråket. Riktigt så är det inte. Åtminstone inte när det gäller utsläppsrätter. Arctic Paper i Grycksbo, har vänt sig till EU-domstolen och Sveriges regering för att försöka skipa rättvisa. Annars riskerar de att gå miste om mångmiljonbelopp.

Alla andra pappersbruk har fått utsläppsrätter - men inte Arctic Paper i Grycksbo. Anledning? De har inga fossila utsläpp alls.

– Hade vi under hela utsläppsperioden bara haft hit en enda tankbil med olja hade vi fått utsläppsrätter. Eller om vi rapporterat de 50 liter diesel vi använt för att köra ett reservaggregat, säger Michael Fejér.

Ur Dala-Demokraten 7 september 2021

Daniel Björk är den siste unge salixodlaren

Det finns en yngre person som odlar salix i Hedemora-Säter-området och det är Daniel Björk på Hälla gård. Han har runt 40-50 hektar med salix runt gården. En granne har även salix på sina marker. Daniel är son till Karl Gustav "KG" Björk som var en av de drivande salixodlarna och KG var även aktiv i Hedemora-Säter Salixodlarförening. Han bidrog till att det var så många, runt 25, odlare i Hedemora och Säter i början av 2000-talet.

På 1990-talet kom de på att de skulle göra vägkäppar av energiskogen. Som mest har de gjort 300 000 vägpinnar på ett år på gården. Produktionen av vägkäppar är fortsatt igång på Hälla gård men är något mindre idag. Utöver det säljer gården salix till Hedemora Energi.

Ur Södra Dalarnas Tidning 28 september 2021

Höga lågor mötte brandmän i Vansbro

En stor brand härjade under tisdagen på fjärrvärmeverket vid Brosågen i Vansbro.

– Det var höga lågor vid vår framkomst. Det brann med öppna lågor i väggar och tak i ett större pannrum, säger räddningsledare Henric Helander.

Brandmännen i Vansbro fick hjälp i släckningsarbetet som stundtals var utom kontroll från brandkårerna i Mora, Leksand, Malung och Lesjöfors.

Ur Falu Kuriren 8 september 2021

Brand påverkar inte leverans av fjärrvärme

Företaget som äger den brandhärjade pelletsfabriken levererar även fjärrvärme från en panna på området. Branden kommer dock inte att påverka fjärrvärmeleveransen i nuläget.

– Vi har en annan panna också som står två kilometer bort som vi kör just nu, det brukar vi göra september ut, säger Tommy Persson, regionchef på Solör bioenergi.

Pannan på industriområdet eldas med bark och flis och var inte i drift när branden startade.

Ur SVT Nyheter Dalarna 7 september 2021

"Gjorde en fantastisk insats"

Det fanns risk för att hela området kunde ha brunnit ner. Solör som äger fjärrvärmeanläggningen i Vansbro där det uppstod en stor brand i tisdags, har inspekterat området.

– Jag är väldigt lättad, säger Tommy Persson, regionchef för fjärrvärme på Solör Bioenergi AB. Dhade kunnat bli mycket värre. Räddningstjänsten gjorde en fantastisk insats.

Branden som startade tidigt på tisdagsmorgonen, började inne i en vägg i ett pannrum.

Ur Falu Kuriren 10 september 2021

Oro när regler hotar timmerhus

Inga fler fulltimmerhus för året runt-boende. Det kan bli konsekvensen om Boverket inte ändrar sina krav kring energiprestanda. Magnus Pålsson och Niklas Eriksson driver Dalatimmer AB i Mora och de är oroade över framtiden.

Det var i början av september som Boverket introducerade nya energikrav vad gäller uppvärmning av hus. I praktiken innebär dessa krav att företag såsom Dalatimmer inte kan bygga fulltimmerhus. Förvisso går det att isolera på olika vis för att hålla sig inom de nya kraven. Magnus påpekar att man då tar bort alla de fina egenskaperna som timret innebär för den som bor i huset.

Ur Falu Kuriren 17 september 2021

Vill starta pelletsbolag för att undvika en skattesmäll

Falu Energi och Vatten, FEV, riskerar att behöva betala mycket mer skatt för pelletstillverkningen. Därför vill de bilda ett nytt bolag för att kunna tillgodogöra sig energiskatteavdraget.

Vid fjärrvärmeverket i Falun tillverkas 40 000 till 50 000 ton pellets varje år. Den verksamheten har rätt till energiskatteavdrag för elen som används i tillverkningen.

Sedan 2019 har Skatteverket ändrat hur de tillämpar reglerna. Hittills har det räckt att ett företag har industriell verksamhet, oavsett storlek. Nu vill Skatteverket att företagens verksamhet i huvudsak ska vara industriell.

Ur Falu Kuriren 27 september 2021

VÄRMLANDS LÄN

Wermlands mejeri byter från uppvärmning med olja till pellets

Wermlands mejeri har fram tills nu haft en oljepanna som förbrukat 250 liter olja om dagen. Nu ersätts den av en pelletspanna, vilket är en stor miljövinst.

Enligt beräkningar av företaget Bktech, som byggt och installerat pannan, innebär det en besparing på 240 ton fossila utsläpp av koldioxid per år.

Pellets kommer att levereras från Solör bioenergi värme AB vid Krokstad i Säffle. Det innebär att Wermlands mejeri blir ännu mer "värmländskt" när råvaror från värmländska skogar används för uppvärmningen.

Ur Säffle-Tidningen 16 september 2021

ÖREBRO LÄN

Åbyverket har halverat sina fossila koldioxidutsläpp

Åbyverket i Örebro producerar fjärrvärme åt Örebro, Kumla och Hallsberg. Värmen som skickas ut på fjärrvärmenätet skapas genom eldnings i stora pannor.

I flera år har verket toppat listan över vilka anläggningar i länet som har störst utsläpp, men i år ser det annorlunda ut.

Just nu håller Eon på och byter bränslet som eldas i pannorna. Målet är att få bort alla fossila bränslen till 2025.

De fossila bränslena består av kol, torv och olja, men dessa ska alltså helt ersättas av biobränslen, alltså restprodukter från skogsbruk.

Ur SVT Nyheter Örebro 28 september

VÄSTMANLANDS LÄN

Premiärvisning för "nya" Silververket

Under fredagen bjöd Sala-Heby Energi in till en premiärvisning av kraftvärmeverket "Silververket 2.0". Den stora investeringen på 130 miljoner kronor som ska framtidssäkra SHE:s el- och fjärrvärmeproduktion. I samband med renoveringen har man nu gjort det möjligt att förbränna returträflis.

– Nu är pannan en samförbränningspanna, tidigare var det en biobränslepanna, berättar värmechef Mattias Eriksson.

Investeringen består av en ny pannbotten, rening av rökgaser, och rening av vattnet som går ut i Sagån. Det finns också en långsiktig strategi för Heby framöver.

– Vi vill bygga ihop våra stora tätorter, så att även den här anläggningen i framtiden förhoppningsvis kommer att mata Heby.

Ur Sala Allehanda 6 september 2021

Ständig brist på biogas ska mildras med ny anläggning

1 september invigde VafabMiljö sin moderniserade biogasanläggning på Gryta avfallsstation i Västerås.

Den nya anläggningen kan producera mer biogas vilket behövs, förklarar förbundsdirektören Carina Färm.

– Det kommer alltid finnas ett underskott av biogas och fosilsfri energi, och det här är ett sätt att producera det, säger hon.

Ur Sveriges Radio Västmanland 1 september 2021

UPPSALA LÄN

Vill fånga in 200 000 ton koldioxid – får nej av EU

Vid sin anläggning i Boländerna, där Vattenfall framställer fjärrvärme från avfall, vill det statliga företaget använda metoden, kallad CCS, Carbon Capture and Storage.

Tanken är att Vattenfall med hjälp av CCS inledningsvis ska fånga in 200 000 ton koldioxid per år i Boländerna, vilket i stora drag motsvarar utsläppen från Uppsalas trafik.

Vattenfall ansökte om ett EU-bidrag på cirka en miljard kronor men fick nej i konkurrens med 320 andra CCS-ansökningar. Men idén inte skrinlagd för det.

– EU-stödet är inte avgörande utan vi fortsätter satsningen på att bygga en CCS-anläggning i Sverige, säger Nader Padban, vid Vattenfall.

Ur Upsala Nya Tidning 8 september 2021

Osorterad plast i Uppsala ökar klimatkris

I Boländerna bränns 150 000 ton plast upp per år och påskyndar klimatförändringarna. Vattenfall tvingas köpa utsläppsrätter för miljoner.

Om Uppsalaborna i stället sorterade ut plasten skulle följden kunna bli inte bara mindre klimatpåverkan utan även billigare fjärrvärme.

I takt med att EU krymper antalet utsläppsrätter har tilldelningen för anläggningen i Boländerna minskat. För 2021 är antalet utsläppsrätter 75 000, vilket innebär en minskning med 76 procent sedan 2013. I och med den minskade tillgången på utsläppsrätter ökar priset snabbt.

På fem år har priset för en utsläppsrätt stigit mer än tio gånger, från cirka 50 till 600 kronor per ton koldioxid. Enligt vad UNT erfar kostade utsläppsrätterna till anläggningen i Uppsala ungefär 12 miljoner kronor i föl.

Ur Upsala Nya Tidning 20 september 2021

Skutskärs bruk "fångar" koldioxid i pilotprojekt

Företaget Stora Enso deltar i ett EU-pilotprojekt där man fångar växthusgaserna i rökgaserna från pappersmassatillverkningen.

Access heter det EU-finansierade pilotprojekt som Stora Enso-fabriken i Skutskär kommer att vara med i där koldioxid fångas upp och lagras med hjälp av tekniken CCS, "Carbon Capture and Storage".

Det kommer att finnas en pilottrigg som ska stå på Stora Enso i Skutskär, ganska nära sodapannorna - men först om ett år. Den ska vara på plats i sex månader under vintern 2022-2023 och fånga in två ton koldioxid per dygn.

– Om man ska storskaligt göra detta så innebär det att vi måste investera i en stor anläggning som kan fånga upp cirka 3 000 ton koldioxid per dygn, säger Henrik Holm.

Ur Upsala Nya Tidning 22 september 2021

Ena Energis anläggning ska bort innan 2035

Innan år 2035 ska Ena Energis verksamhet i hamnen vara avvecklad och fastigheterna ska rivas. Det har styrelsen för Enköpings kommuns moderbolag nyligen beslutat.

Ena Energis verksamhet i Hamnen påverkar hela Hamnområdet. Just nu pågår en utredning inför eventuell försäljning av det kommunala bolaget Ena Energi.

Utredningen ska undersöka konsekvenser av en försäljning eller delförsäljning inom områden som ekonomi, miljö, krisberedskap och kommunens utvecklingsförmåga inom stadsbyggnad. Utredningen ska vara klar våren 2022.

Ur Mitt i Enköping 25 september 2021

Vi borde vara fler som frågar efter 100 procent biodiesel

För en krona mer per liter kan du som tankar diesel få ett godare samvete: Förnybart biobränsle till sista centiliteren. Fungerar i alla dieslbilar. Men alltför få känner till den miljövänliga dieseln. Ännu mindre frågar efter den. Därför är det fortfarande glest mellan pumparna.

HVO står för Hydrogenated Vegetable Oil, som enligt tillverkaren Neste, leverantör till OKQ8, är kemiskt identisk eller mycket lik fossil diesel".

Alldeles nyligen upptäckte jag att den 100-procentiga biodieseln närmast obemärkt smugit sig in i närområdet via obemannade Tanka vid Salautfarten i Enköping.

Politikerna hotar med chockhöjning av dieselpriiset för att få ner utsläppen. Hoppet är att det går att mota Olle i grind om vi är fler som frivilligt väljer HVO för "bara" en krona extra. Men då vill det till att varje station har en sådan pump.

Ur Mitt i Enköping 25 september 2021

Företaget tjänar miljoner på sin klimatomställning

Ena Energi, som ägs av Enköpings kommun, producerar fjärrvärme åt tusentals hushåll. Kraftvärmeverket har slutat elda med fossila bränslen som olja för att framställa fjärrvärme. I stället har man övergått till biobränslen i form av trä, vilket anses bättre för klimatet.

Den här typen av omställningar, från fossila till mer miljövänliga bränslen, är något som EU premierar. För Ena Energis del ger det klirr i kassan.

Det här är följderna av EU:s system med utsläppsrätter. 2020 tilldelades Ena Energi 16 200 utsläppsrätter gratis av EU. Men företaget använde bara ett par procent av utsläppsrätterna

Det innebär att Ena Energi under 2020 hade 15 800 utsläppsrätter som kan säljas. Med dagens marknadspris är de värda cirka 9 miljoner kronor.

Ur Upsala Nya Tidning 26 september 2021

STOCKHOLMS LÄN

Igelstaverket vill fånga in sina koldioxidutsläpp

På Igelstaverket släpps det varje år ut över 800 000 ton koldioxid. Även om det mesta kommer från förnybara källor som trä och papper påverkar detta ändå miljön och klimatet.

Nu vill verket fånga upp koldioxiden och pumpa ner den i Nordsjön.

Ägaren Söderenergi ser att Igelstaverket har en av landets bästa platser för att kunna minska utsläppen av koldioxid till atmosfären.

Enligt Leif Bodinson är projektet långsiktigt. Bara leddiderna för att få till en anläggning gör att den är klar tidigast 2028.

Söderenergi startar nu en studie som mer konkret ska titta på finansiering, placering och bygge av en anläggning. I det arbetet deltar även Södertälje hamn.

Ur Länstidningen Södertälje 16 september 2021

Vill satsa på koldioxidfångare – Söderenergi: Sätter Södertälje på kartan

Söderenergi vill bygga en koldioxidfångare vid Igelstaverket för att minska klimatutsläppen.

– Det är väldigt viktigt för Södertälje och det sätter Södertälje på kartan, säger Leif Bodinson, projektansvarig.

Enligt Naturvårdsverket finns det stor potential för negativa utsläpp genom så kallad bio-CCS, där koldioxiden renas bort från rökgaserna när man eldar biobränslen.

Hur projektet ska finansieras är ännu inte helt klart, men Söderenergi lovar att det inte ska kosta mer för kunderna. En möjlighet är att företag som behöver släppa ut koldioxid betalar Söderenergi för deras insamlade koldioxid, så kallade negativa utsläppsrätter.

Den biogena koldioxiden fångas upp via en stor anläggning och förvaras i containrar. Därefter ska sedan begravas. Detta genom att det eventuellt fraktas till Norge där det sprutas in i berggrunden under Nordsjön.

Ur SVT Nyheter Södertälje 22 september 2021

Norrtäljemack är först med biobensin

Sedan i måndags har det varit möjligt att tanka biobensin i Norrtälje. Bensinen innehåller till 75 procent förnybara resurser och kommer att innebära en markant minskning av växthusgaser, enligt OKQ8 själva.

– Den kommer att innebära en minskning av växthusgaser på nästan 65 procent. Det är en tillfällig produkt som vi kommer att erbjuda ett tag för att se hur efterfrågan ser ut. I framtiden hoppas vi såklart att det blir en del av vårt sortiment, säger Karin Hellgren på OKQ8.

Hur skiljer sig priset och förbrukningen i den nya biobensinen mot den redan befintliga bensinen?

– Priset är 99 öre mer än för vanlig bensin. Biobensinen är en exakt kopia energimässigt så det är ingen skillnad gällande förbrukningen.

Ur Norrtälje Tidning 17 september 2021

Lanserar ny miljövänlig bussmotor

Scania tar ett miljövänligt kliv framåt och lanserar en helt ny 13-liters gasmotor. Den kan köras på natur- och biogas och minska klimatpåverkan med upp till 90 procent.

– Vår 13-liters gasmotor och nya tankalternativ underlättar för researrangörerna att byta till biogas utan problem med räckvidd och samtidigt ge den kraft som behövs för alla operationer. En annan positiv faktor är att det inte kräver några stora investeringar, säger Jonas Strömberg, hållbarhetsdirektör, Scania Buses & Coaches.

Ur Länstidningen Södertälje 20 september 2021

SÖDERMANLANDS LÄN

Jätteaffären klubbad - Strängnäs fjärrvärme säljs för miljardbelopp

I Strängnäs fattade en majoritet av kommunfullmäktige på tisdagskvällen beslut att sälja 80 procent av fjärrvärmens till Solör Bioenergi för drygt en miljard kronor.

Privatiseringen ska långsiktigt förbättra ekonomin, minska skulderna och intäkterna (470 miljoner), ska satsas på kärnverksamheterna, enligt kommunalrådet Jacob Högfeldt. Liberalerna och Vänsterpartiet röstade emot beslutet. Liberalernas Jan Rudengren (L) säger att kommunen nu förlorar kontrollen över bland annat priset på fjärrvärme och säger att en privatisering inte löser kommunens ekonomiska problem.

Ur Sveriges Radio Sörmland 30 augusti 2021

Fjärrvärmens säljs – klar majoritet bakom beslutet

Solör bioenergi köper 80 procent av Sevabs fjärrvärmeverksamhet för 1,2 miljarder kronor.

Strängnäs kommunfullmäktige sa ja till vid sitt möte den 30 augusti, efter dryga timmens debatt. Beslutet var inte oväntat. Kommunstyrelsens ordförande Jacob Högfeldt (M) sa att ett partnerskap med Solör bioenergi "tillför industriell kunskap och kapital till fjärrvärmeverksamheten".

Det behövs även stora investeringar i verksamheten, som gått med förlust med tio miljoner kronor per år.

Fjärrvärmens ska nu flyttas till ett nytt bolag, Calor, där Solör bioenergi fjärrvärme äger 80 procent och Strängnäs kommun 20 procent.

Ur Eskilstuna Kuriren 1 september 2021

Kommunen vill tanka biodiesel

450 ton koldioxid mindre per år hoppas kommunen kunna minska när de börjar tanka biodiesel i lättare lastbilar. Målet är att även de tyngre fordonen i Nyköping ska ställas om för då kan minskningen bli dubbelt så stor.

Det är en ny tankstation i Nyköping som gör det möjligt att tanka biodiesel - hydrerad vegetabilisk olja - HVO 100 i Nyköping och som kommunen tänker börja använda.

Nyköpings kommun har cirka 280 fordon inom kommunen. De flesta personbilar tankas med biogas.

Ur Södermanlands Nyheter 6 september 2021

ÖSTERGÖTLANDS LÄN

Miljardavtal mellan Lantmännen Agroetanol och E.ON

Nu är det klart att Lantmännen Agroetanol fortsatt kommer få processånga från E.ONs kraftvärmeverk till bioraffinaderi i Norrköping. Det nya avtalet sträcker sig över 20 år.

Lantmännen Agroetanol och E.ON har tecknat ett nytt mångmiljardskontrakt om leverans av processånga. Avtalet omfattar 500 GWh ånga, och det motsvarar halva fjärrvärmebehovet för en stad som Norrköping.

– Det nya avtalet är av stor vikt för våra satsningar framöver. En kontinuerlig och långsiktig försörjning av hållbar grön processånga är en förutsättning för våra framtida investeringar, säger Lars-Gunnar Edh, vd Lantmännen Agroetanol.

Ur Jordbruksaktuellt 30 augusti 2021

Regionen sågar EU-direktiv om alternativa bränslen

EU-kommissionen vill ändra ett miljödirektiv som innebär att man nobbar en utbyggnad av infrastrukturen för gasformiga och flytande biodrivmedel. I ett remissvar riktar Region Östergötland kritik mot förslaget.

Region Östergötland anser att det finns ett behov av att stötta en utbyggnad av såväl laddinfrastruktur som infrastruktur för biogas. Region Östergötland anser även att den snabba elektrifieringen av lätta transporter inte ska ske på bekostnad av andra värden.

Vinster med minskade utsläpp från förbränningsmotorer behöver vägas mot eventuella ökade utsläpp från elproduktion.

Ur Östgöta Correspondenten 8 september 2021

Saab ska utveckla fossilfritt flyg

Saab ska tillsammans med samarbetspartners leda ett projekt för att undersöka möjligheten av ett framtida, fossilfritt flyg.

Projektet, som stöds av Energimyndigheten och fokuserar på den nordiska marknaden, har som mål att ge en objektiv bild av hur det är möjligt att uppnå fossilfritt flyg genom flera olika tekniska lösningar, vilket kan bana väg för en fossilfri luftfart inom de närmaste 25 åren.

– Även om ett stort antal forskningsrapporter har presenterats rörande elektrisk luftfart och biobränslen, saknas jämförande studier som omfattar ett bredare tänk kring tekniska lösningar, avsedda för den nordiska marknaden, säger teknologie doktor Christopher Jouannet, Saabingenjör och projektledare, i en kommentar.

Ur Östgöta Correspondenten 14 september 2021

Plasten ska få nytt liv i Motala

Svensk Plaståtervinning bygger ut sin anläggning i Motala. Anläggningen med namnet Site Zero kommer täcka ungefär 60 000 kvadratmeter i Motalas företagspark, vilket är fyra gånger mer än i dag, när den står klar 2023.

Det kommer göra den till världens största sorteringsanläggning, enligt Svensk Plaståtervinnings vd Mattias Philipsson. Investeringen uppgår till totalt 1 miljard kronor varav ungefär 180 miljoner kommer från Naturvårdsverket och dess initiativ Klimatklivet.

Tanken är att anläggningen ska vara helt klimatneutral och drivas av förnybara energikällor inklusive egenproducerad el från solceller. Den plasten som inte kan återvinnas och övrigt avfall kommer skickas till ett partnerföretag för energiutvinning där utsläppen binds i marken med så kallad CCS-teknik.

Ur Dagens Industri 14 september 2021

Pappersbruk fasar ut fossilgas med cyklonförgasare

I dag är det fossil gas som torkar papperet i bruket. Nu gör teknik från ett svenskt företag att processen blir fossilfri. Cyklonförgasaren levereras av Göteborgsföretaget Meva Energy och ska installeras på Sofidels pappersbruk i Kisa, söder om Linköping. Det blir Meva Energys första kommersiella anläggning.

Sedan tidigare finns tekniken installerad utanför Piteå och används som demo- och testanläggning. I somras berättade Ny Teknik också om Meva Energys affär med Ikea, som innebär att ett kraftverk ska byggas i Polen.

Ur Ny teknik 17 september 2021

"Finns ingen liknande anläggning"

Sofidel Sweden AB ska ersätta det fossila bränslet gasol mot en typ av förnybar biogas i sin papperstillverkning. Vid den nya anläggningen kommer bränslet syngas, en typ av förnybar biogas, att produceras med hjälp av restprodukter från trävaruindustrin.

Tekniken bygger på forskning från Luleås tekniska universitet. – Initialt kommer vi att använda träpellets men på sikt kanske vi övergår till träflis. Det vi gör är att konvertera de här fasta bitarna av trä till gas i något som kallas en termokemisk process. Gasen renas och levereras sedan vidare via rör direkt till Sofidels verksamhet där gasen bränns och genererar en hetluft som torkar papperet, förklarar vd Roger Svensk.

Driftstarten, om allt går som det ska, sker våren 2023. Projektet genererar flera arbetstillfällen.

Ur Östgöta Correspondenten 18 september 2021

VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Preems biobränslesatsning innebär stor ökning av utsläpp

Preems satsningar på mer biobränslen innebär ökade koldioxidutsläpp på 160 000 ton koldioxid sedan drivmedelsproducenten fått nytt tillstånd till mer biobränsleproduktion i Göteborg, rapporterar vetenskapsradion Klotet.

För ett år sen drog Preem tillbaka bolagets kritiserade planer på en utbyggnad vid raffinaderiet i Lysekil, eftersom det väntades kraftigt ökade koldioxidutsläpp.

Sen dess har bolaget en ny tillståndsansökan om att kunna producera mer biobränslen där, men produktionen kommer till största delen vara fossila bränslen som diesel och bensin.

Ur Sveriges Radio Väst 22 september 2021

Pellets får hålla värmen i väntan på flispannan

Fjärrvärmeverket i Gnosjö skulle vara klart för provkörning och börja leverera i oktober. Men förmodligen kommer det att dröja till december innan flispannan i det nya fjärrvärmeverket kan börja leverera värme.

– Det blir tills vidare i första hand värme från pelletsanläggningen.

Vi ska inte behöva använda oljeeldning, men det kan hända, säger Per Ander på Nevel, som står bakom utbyggnaden av fjärrvärme i Gnosjö. Han tror att det nya fliseldade fjärrvärmeverket ska vara igång i november, men erkänner att det kan dra ut till december.

Även dragningar av kulvertar till Töllstorp har dragit ut en smula på tiden.

Affärsmässigt har det gått bra för Nevel i Gnosjö. Enligt Per Ander är intresset stort, inte minst från företagen.

Ur Värnamo Nyheter 30 september

Länsstyrelsen förbjuder Posse att odla energigröda: "Detta är rent och skärt trams"

Godsägaren Nils Posse vill odla energigröda. Det har länsstyrelsen valt att sätta stopp för. Myndigheten anser att det skadar kulturmiljön.

– Det är rent och skärt trams, säger Nils Posse.

Ägaren till Bergkvara gård. Hn har planerat att odla energigröda på cirka sju hektar åkermark mellan Räfteälven och riksväg 23. Det handlar om salix.

– För min del handlar det om att utnyttja marken effektivt, säger Nils Posse.

Det som länsstyrelsens tjänstemän stör sig på är att energigrödan riskerar att sabotera siktlinjerna i godsets anrika kulturmiljö, klassad som ett riksintresse. Länsstyrelsen hänvisar till en dom i Mark- och miljööverdomstolen, där ett gods i Skåne stoppades från att plantera gran och poppel på åkermark.

Ur Smålandsposten 25 september 2021

En av de största utsläpparna av koldioxid – eldar sopor från Växjö

I Ljungby bränns sopor som blir till fjärrvärme. Utöver Ljungby kommer soporna även från Växjö, Alvesta, Markaryd, Älmhult och Värnamo. Soporna samlas in från 110 000 hushåll i regionen. Drygt 50 000 ton sopor eldas årligen, vilket genererar stora utsläpp av koldioxid.

– Ser man bara våra siffror på hur mycket koldioxid vi släpper ut kan det bli missvisande. Vi ser ju till att avfallet hamnar här, och inte läcker metangas på någon av våra soptippar runt omkring i regionen, säger Bo Schönbeck, vd för Ljungsjöverket.

Ur SVT Nyheter Småland 28 september

Domstol avslår bybors överklaganden om biogasproduktion

I vintras överklagade flera bybor miljötillståndet som länsstyrelsen gett för 600-miljonerssatsningen på en biogasanläggning som planeras i Grimhult. Sju månader senare kommer nu mark- och miljödomstolens dom som innebär att överklagandena avslås.

Domstolen anser inte att det har framkommit några omständigheter som föranleder en annan bedömning än den som miljöprövningsdelegationen vid länsstyrelsen har gjort.

Från början var det ett 20-tal lokala lantbrukare som drog i gång planerna på en biogasanläggning. I ett senare läge gick Scandianavian Biogas in som samarbetspartner och tillsammans bildade man utvecklingsbolaget Mönsterås Biogasproduktion AB för att förverkliga byggandet av en storskalig biogasanläggning.

Ur Oskarshamns-Tidningen 3 september 2021

Leveranser till Moskogen blir helt fossilbränslefria: "Är unikt"

I Kalmar Energis kraftvärmeanläggning i Moskogen produceras el och fjärrvärme av rester från skogsindustrin. Från och med i höst blir också leveranserna av skogsrester från Södra helt fossilbränslefria.

Alla delar från plantering till avverkning och transport till kund sker helt fossilfritt. Och i anslutning till Södras industrier finns totalt nio stycken tankanläggningar där deras fordon tankas upp med HVO, hydrerad vegetabilisk olja. Detta är en typ av biodiesel som består av animaliska fetter och vegetabiliska oljor.

Ur Barometern 14 september 2021

Skogsbolaget satsade i pandemin – går bättre än någonsin

Precis när pandemin slog till hade Markus Karlsson och Maria Övgård som driver skogsföretaget Verest i Torsås gjort sin största beställning någonsin, en tysk flismaskin för cirka 10 miljoner kronor. En stor investering för ett företag som omsätter 40 miljoner kronor.

Ett och ett halvt år senare kan Maria Övgård och Markus Karlsson konstatera att investeringen lönade sig. Företaget är på väg mot sitt bästa år någonsin. En förklaring är satsningen på biobränsle. Nu har bolaget köpt ytterligare en flismaskin. Den väger 32 ton, är 8 meter lång och kan som bäst flisa tusen kubikmeter om dagen.

Bland kunderna finns Lunds och Växjö stift, Stora Enso, Södra och Sydved.

Ur ATL Lantbrukets Affärstidning 16 september 2021

Nu satsas 100 miljoner på fossilfri fjärrvärme

Satsningen som kostar nästan 100 miljoner kronor kommer att följas av ytterligare satsningar i Västervik.

Värmeverket i Gamleby har varit en byggarbetsplats sen oktober i fjol. Den gamla biobränslepannan ersätts av två nya pannor, en liten och en stor.

– Vi utökar vår kapacitet för biobränsle med hjälp av den här satsningen, säger Clas Johansson, verksamhetschef för VME:s fjärrvärmeproduktion.

Värmeverkets gamla oljepanna, som används vid köldknäppar och fungerar som reservpanna, har byggts om så att den ska kunna eldas med bioolja, istället för fossilolja. Dessutom ska värmeverket producera förnybar el framöver.

Ur Västerviks-Tidningen 17 september 2021

Världens första biogasdrivna traktor presenteras i Vimmerby

I samband med att världens första serieproducerade biogastraktor börjar saluföras i Sverige är ett exemplar på besök för uppvisning och demonstration. Vimmerby är evenemangets första anhalt.

Som ett led i omställningen från fossila drivmedel har det Nederländska företaget New Holland tagit fram en traktor med 180 hästkrafter som drivs med biogas.

Tillverkaren har 20 års erfarenhet av biogas i motorer och nu har marknaden mognat, menar man.

Att investera i en biogastraktor är till en början något dyrare än att köpa in en traditionell, men det högre inköpspriset tjänar man snart in. Kör man 900 timmar per år i nio år blir det totalt sex procent billigare och 80 procent mindre koldioxid, räknat på dagens dieselpris.

Ur Dagens Vimmerby 21 september 2021

Global klimatstrejk intog Kalmar

På Stortorget i Kalmar arrangerades Friday for future, en demonstration för levande skog och mot skogsskövlingar.

I tre år har demonstrationen anordnats världen över för att få makthavare att förstå klimatkrisens allvar. Anne Dettmer, revisor för Klimataktion Kalmar var en av de som var på plats.

– Vi måste fortsätta bruka skogen men det gäller att vi gör systemskifte. Vi kan inte använda skogen för att ersätta fossila bränslen med biobränsle, sa Dettmer om länsbornas påverkan.

Ur Sveriges Radio Kalmar 24 september 2021

Cementa får statligt mångmiljonbidrag – trots oviss framtid

Mitt i rådande cementkris går Energimyndigheten in med ett mångmiljonstöd till Cementa. Pengarna ska gå till satsningen på koldioxidinfångning vid fabriken på Gotland.

Trots stor osäkerhet om Cementas framtid har stödet nu betalats ut.

Drygt 12 miljoner kronor från Industriklivet – regeringens satsning för att ställa om industrin – går till att finansiera den förstudie som är det första steget i satsningen.

Det täcker hälften av Cementas kostnader för studien, som beräknas till totalt 25 miljoner kronor. Myndighetens generaldirektör Robert Andrén, som fattat beslutet, utgår från att förstudien slutförs som planerat.

Ur Dagens Nyheter 10 september 2021

Trafikverket vill ha statliga färjor i Gotlandstrafiken

Trafikverket vill ha statliga färjor i Gotlandstrafiken, men inte under nästa avtalsperiod. De kan tidigast vara i trafik 2033.

När det gäller att sänka utsläppen bollar Trafikverket med flera alternativ. För att nå klimatmålen behöver energianvändningen minska och andelen förnybara drivmedel öka. Som förnybara bränslen som kan bli aktuella för färjorna anges ammoniak, batteridrift, biogas (LBG), etanol, HVO, metanol och vätgas.

Minskad energiförbrukning kan nås på olika sätt. Färjorna kan gå långsammare eller sträckorna kan kortas genom att välja Oxelösund eller Västervik som fastlandshamnar.

Ur Gotlands Allehanda 16 september 2021

Dramatisk minskning för att nå klimatmålen

Gotlandstrafiken svarar för cirka 30 procent av utsläppen från inrikes yrkessjöfart. Enligt Trafikverkets utredning släppte färjorna ut cirka 180 000 ton koldioxid 2019. Enligt rederiets klimatfärdplan ska utsläppen minska med 70 procent till 2030, vilket innebär en minskning med 124 000 ton.

– Vi ser på många olika alternativ att nå målet, bland annat elektrifiering i kombination med biogas. Vätgas och ammoniak är också tänkbart, säger Destination Gotlands vd Marcus Risberg och tillägger att flera alternativ är möjliga med dagens tonnage.

Ur Gotlands Allehanda 17 september 2021

Biogassatsning i regeringens budget välkomnas av gotländsk producent

Magnus Ahlsten som är vd på gotländska Brogas är försiktigt positiv till regeringens förslag att satsa 1,9 miljarder kronor på att öka biogasproduktionen.

På Gotland drivs nästan all kollektivtrafik med biogas och det finns cirka 800 registrerade gasfordon.

Regeringen vill nästa år också införa en konverteringspremie för bilar från fossil drift till biodrivmedel eller biogas.

Ur Sveriges Radio Gotland 25 september 2021

BLEKINGE LÄN

Illaluktande tång blir miljövänligt odlingsunderverk

Tonvis med alger och tång som spolats upp på Blekinges stränder ska tas tillvara och göras om till miljövänlig biokol i ett nytt projekt.

– Det både binder koldioxid, minskar övergödningen i vattnet och är bra i lantbruket. Det är en femfaldig win-situation, säger Anna Thore på WSP som är projektledare för projektet.

Blekinges kommuner, med Karlskrona i spetsen, har tillsammans med Öland gjort en förstudie där de har undersökt hur denna icke önskvärda tång kan användas som en resurs.

De kom fram till att algerna förkolnas och blir till biokol om de eldas i en syrefattig miljö. Biokolet är en naturlig så kallad koldioxidsänka, det vill säga något som på ett naturligt sätt sänker koldioxidhalten i luften.

Företaget WSP och Karlskrona kommun har nu fått ett klimatinvesteringsstöd från Naturvårdsverket för att kunna genomföra projektet.

Ur Sydöstran 26 september 2021

SKÅNE LÄN

Socketbruket får energi från skogen

Krafringens Örtoftaverket eldas årligen med cirka 310 000 ton biobränsle från lokala och regionala markägare i Skåne och södra Småland.

Ångan från Krafringens värmeverk ska täcka närmare 25 procent av Nordic Sugars samlade energibehov på sockerfabriken i Örtofta, är det tänkt. Investeringen i ångledningen är på 80 miljoner kronor och kommer att innebära en utsläppsminskning från sockerproduktionen med omkring 17 000 ton koldioxid per år.

Samtidigt anser Krafringen att kraftvärmeverket kapacitet utnyttjas bättre.

Anläggningen beräknas vara i drift hösten 2022 efter att ångledningen byggts klar.

Ur Skånska Dagbladet 2 september 2021

Socketfabriken – en av Skånes största miljöbovar

Socketbruket i Eslövs kommun ligger på tredje plats i Skåne vad gäller utsläpp av koldioxid. Det visar nya siffror från Naturvårdsverket. Anläggningen släppte förra året ut 106 000 ton koldioxid.

– Det är nånting vi jobbar på. Vårt nästa steg är ångledningen från kraftvärmeverket här i Örtofta som ska förse oss med fossilfri ånga från och med hösten 2022. Då kommer 25 procent av vår energi vara fossilfri ånga, säger Olof Dahlgren.

Rörledningen ska byggas under hösten till en kostnad av cirka 80 miljoner kronor.

Ur SVT Nyheter Skåne 28 september

Förnybart kol ska minska utsläppen från metallpulverföretaget

Med drygt 165 000 ton förra året är Höganäs AB det företag som släpper ut näst mest koldioxid i Skåne. Den stora utsläppsboven är det fossila kolet som används för att framställa metallpulver. Kolet har till uppgift att plocka syret från järnmalmen.

Under flera år har Höganäs AB, i samarbete med Luleå tekniska universitet, forskat på att ersätta det fossila kolet med biobaserad kol i produktionen. Och nu tas nästa steg i den satsningen. Under en månads tid ska 20 procent av det fossila kolet ersättas med förnybart kol i tillverkningen. Om det fungerar skulle det motsvara en minskning av koldioxidutsläppen med 29 000 ton per år.

Ur SVT Nyheter Helsingborg 28 september