

Branschföreningen Svensk Torv  
/Claes Rülcker

2018-03-02

YTTRANDE/SYNPUNKTER

M2017/02332/Ee

Till Miljö- och energidepartementet  
Emma Thornberg

### **Synpunkter på utkast till svensk NCEP**

Branschföreningen Svensk Torv har fått möjlighet att ge synpunkter på utkastet till svensk NCEP och vill framföra följande:

- Vi anser att rapporten borde publiceras och diskuteras på svenska. Det är en grundläggande princip inom EU att medlemsländerna ska kunna använda sitt eget språk och det finns översättningshjälp att tillgå för att detta demokratiska verktyg med konsultation ska fungera optimalt. Att nu skicka ett så viktigt dokument på ett annat språk än svenska gör processen otydlig och innebär ökade risker för missuppfattningar. Regeringskansliet borde underlätta kommunikation med den svenska allmänheten kring detta dokument som är av central betydelse för de kommande årens klimat- och energipolitik. Översättning till och diskussion om engelska texter bör ske i ett senare skede än detta.

- Mycket av det vi framför i vårt yttrande stödjer det Svebios framför i sitt yttrande.

. Vi beklagar att det utkast vi ska kommentera innehåller stora luckor. Det är svårt att ge en samlad bedömning när stora delar i planen saknas. Det gäller särskilt avsnitt 5 om effekten av planerad politik.

. Vi anser att utgångspunkten för planen bör vara de utredningar som genomförts inom energi- och klimatpolitiken under de senaste åren – främst Energikommisionen (SOU 2017:2) och Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) - och de breda politiska överenskommelser som dessa inneburit.

. Vi anser inte att dokumentet kan grundas på den prognos/framskrivning som gjorts av Energimyndigheten i ER 2017:6. Detta dokument är en ren räkneövning som enbart utgår från de styrmedel som fanns på plats 2016, och tar inte hänsyn till politikens viljeinriktning i övrigt. Scenariedokumentet kommer därmed fram till många orimliga slutsatser och

prognosvärden, t ex när det gäller utvecklingen på transportområdet. Sveriges NCEP måste grundas på en oberoende analys och inte på en mekanisk framskrivning.

. Sveriges NCEP bör utgå från visionen om ett 100 procent förnybart energisystem och ett välfärdssamhälle utan negativ klimatpåverkan. Fokus bör ligga på inhemska åtgärder, främst reduktion av fossila koldioxidutsläpp och utfasning av fossila energikällor och material. Vi ser i detta sammanhang att torv behöver användas och inte bara betraktas ut en EU ETS-synvinkel, utan hänsyn till elcertifikatsklassificeringen i Sverige och den breda användning som torv har inom odling, djurhållning och framtida biodrivmedel. Rätt använd, som i Sverige, bör torv betraktas som ett biobränsle eller additivt bränsle till biobränsle.

- Den svenska NCEP bör förankras i det svenska samhället med breda remissomgångar och seminarier både för den första preliminära NCEP:n och den slutliga planen, och detta bör göras på svenska.

*Synpunkter i detaljfrågor utgående från utkastets befintliga text*

## 1.2 Overview of current policy situation

Vi anser att påståendet ”The climate policy framework is the most important climate reform in Sweden’s history” är en överdrift, och knappast riktigt. Införandet av koldioxidskatten 1991 (inklusive skatteväxlingen 2000 – 2005), införandet av elcertifikatsystemet 2003 och införandet av skattebefrielse för biodrivmedel 2009 har sannolikt varit viktigare för att åstadkomma reduktion av utsläppen av växthusgaser i Sverige. Alla de här åtgärderna infördes långt innan vi hade ett klimatpolitiskt ramverk på plats. I länderna där man inte kommit långt med åtgärder kan säkert ett klimatpolitiskt ramverk ha större betydelse.

## 2. National objectives and targets

Beskrivningen är riktig, och det är viktigt att betona att den svenska politiken inte i första hand utgår från en detaljerad planering utan från generella styrmedel varefter marknadens aktörer väljer de billigaste lösningarna. Det är därför inte heller meningsfullt att göra detaljerade kurvor och prognoser för olika energislag.

### 2.1.2

När man ändå måste ”svara på frågan” och ange en procentsats för andelen förnybar energi 2030, menar vi att man bör göra en initierad bedömning utifrån tillgängliga data och prognoser, och att beräkningen bör presenteras i klartext. Den angivna nivån 60 – 66% utgår uppenbarligen från Energimyndighetens prognos från 2016 (ER 2017:06). Denna prognos bygger endast på vid prognostillfället beslutade styrmedel. Det innebär som exempel att den inte inkluderar styrmedel för transportsektorn för tiden efter 2020, och

därför räknar med en oförändrad andel biodrivmedel efter 2020. Prognosen är i den delen helt orealistisk och kan inte ligga till grund för kommunikationen med EU. Detsamma gäller flera andra utgångspunkter i prognosen.

#### 2.1.2 v.

Antagandet att bioenergianvändningen från 2020 till 2040 kommer att stanna på ”en mer eller mindre konstant nivå” anser vi vara felaktigt. Det bygger på den missvisande prognosen från Energimyndigheten som inte räknar med några nya styrmedel för transportsektorn efter 2020. Den innebär också att man inte inkluderar någon utbyggnad av biobaserad kraftvärme eller någon ökad användning av biobränslen i industrisektorn. Beräkningen måste uppdateras för att inkludera reduktionsplikten, bonus/malus, målet 70 procent minskade klimatgasutsläpp i transportsektorn till 2030, samt effekter av den höjda koldioxidskatten utanför ETS och Klimatklivet, som också ger åtgärder inom industrisektorn.

Med dessa styrmedel kommer volymen bioenergi att fortsätta öka efter 2020.

### 2.3 Energy security

#### ii. Reducing energy import

Vi instämmer i att det inte finns några styrmedel som förhindrar import. Men man bör framhålla att koldioxidskatten de facto inneburit en mycket kraftig reduktion av oljeimporten, och att den trenden fortsätter. Ange gärna statistik som visar detta. **Med den potential som finns i torv som framtida råvara för biodrivmedel, kan det inte uteslutas att torv kan ha en betydelse när det gäller att minska oljeimporten.**

#### iv. Deployment of domestic energy sources

Denna punkt gäller inte enbart elproduktion, utan minst lika mycket värme. Den svenska satsningen på biobränslen och andra inhemska bränslen som torv, har främst gällt ersättning av importerad olja. Här är det väsentligt framhålla att **Sverige måste kunna få rätt att utnyttja lokala och regionala bränslen som torv, särskilt den betydelse detta har för ”security of supply” får inte förbises. Detta är en viktig fråga för vår förmåga att kunna klara oss ur ett säkerhetsperspektiv.**

### 3. Policies and measures

Bra att koldioxidskatten beskrivs ingående. Man bör här nämna de svårigheter som uppstått i relation till statsstödsreglerna och som innebär att Sverige inte kunnat utnyttja styrmedlet fullt ut i transportsektorn utan tvingats beskatta förnybara drivmedel som E85 och RME, och i praktiken ge ett marknadsskydd åt fossila drivmedel.

I listan över styrmedel (table 2) saknas reduktionsplikten under transport, och Klimatklivet borde nämnas både under Energy Supply (t ex för biogas) och under Industry (bränslekonverteringar). Under Energy supply kan man också nämna riktade stöd till biogasproduktion.

Under stycket om koldioxidskatt för värmeproduktion, sid 25 nederst, bör man tydligare nämna att också industrin utanför den handlande sektorn idag efter 1 januari 2018 betalar full koldioxidskatt.

Under Transport sector, sid 29, bör man också ta upp möjligheten till E10 bensen, även om denna inte utnyttjats av distributörerna ännu.  
”Electrical bus premium” på sidan 31 kan strykas eftersom den inte har någon klimateffekt utan är ett industristöd (86 procent av alla bussar i kollektivtrafik går redan på förnybart drivmedel och en övergång till elbussar ger ingen positiv klimateffekt).

### 3.1.2 i.

Det är fel att påstå att Sverige saknar mål för förnybar energi. Det finns ett mål för 100 procent förnybar elproduktion, formulerat i bred politisk enighet i Energikommisionen. Det finns också ett klimatmål för transportsektorn 2030 som kan räknas om till minskad andel fossila drivmedel detta år.

## 4. Current situation and projections with existing policies and measures

Kapitlet utgår uppenbarligen helt och hållet från Energimyndighetens prognoser och scenarier i ER 2017:6. Vi anser att den på många sätt är vilseledande eftersom den strikt bygger på de styrmedel som beslutats vid tidpunkten för prognosen, men inte försöker tolka de övergripande beslut och allmänna mål som det finns enighet kring. Ett bra exempel är den inriktning som finns kring omställningen av transportsektorn och målet att minska växthusgasutsläppen från sektorn med 70% till 2030. En hastig blick på figur 17 på sidan 77 räcker för att inse hur totalt orealistisk ”prognosen” är. Inget talar för att omställningen av transportsektorn plötsligt skulle avstanna efter 2020.

Prognosen innehåller också andra inkonsekvenser. Av figur 16 på sid 75 ser man att förnybar elproduktion 2040 kommer att motsvara hela elförbrukningen. Samtidigt framgår det av Energimyndighetens scenarier att kärnkraften 2040 fortfarande förväntas producera 27 TWh el (samma år som vi ska ha 100 procent förnybar elproduktion enligt Energikommisionen!), och vi kommer att ha ett exportöverskott av el på 34 – 38 TWh under hela 2030-talet enligt prognosen. Trots detta har man en elprisprognos, figur 25, som visar ständigt stigande elpriser efter 2020. Det strider mot marknadsekonomins grundläggande funktionssätt.

Sammanfattningsvis är vi övertygade om att den prognos för andelen förnybart som ges i figur 14 mycket kraftigt underskatter utvecklingen för andelen förnybar energi och energitorvens betydelse i Sverige. Den viktigaste förklaringen till detta är att prognoserna från Energimyndigheten kraftigt underskattar kraften och hastigheten i omställningen i transportsektorn.

#### SLUTORD

Det är viktigt att Sverige i detta arbete inte förbiser torvens betydelse i energi- och klimatplanen. Dränerad torvmark läcker lika mycket växthusgas som hela Sveriges transportsektor samtidigt som torv har ett brett användningsområde och potential att minska dessa utsläpp, torv kan dessutom få betydelse som biodrivmedel och för den framtida livsmedelsförsörjningen i form av odlingssubstrat samt inom djurhållningen där den exempelvis minskar ammoniakutsläppen från svinstallar.

Vänligen,

Claes Rülcker  
VD, Branschföreningen Svensk Torv  
E-post: [claes.rulcker@svensktorv](mailto:claes.rulcker@svensktorv)  
Mobil: 070-2403315