



Vem sa vad under CVF 2007?

Dag 1

Martin Larsson från Miljödepartementet inledde konferensen med att säga att biodrivmedel är en del av lösningen på klimatproblemen men bara om de produceras på ett hållbart sätt samt används tillsammans med energieffektiva fordon. Han berättade också om de kommande styrmedelsförändringarna som ska genomföras 2008, samt regeringens plan på längre sikt (2009) att ta bort importtullen på biodrivmedel samt att verka för att EU tar bort densamma. Som avslutning nämnde han att regeringen arbetar med att ta fram EN miljöbilsdefinition, något som marknadens alla aktörer efterfrågat länge.

Ulf Roos från BIL Sweden började med att önska att den nya miljöbilsstandarderna innehåller två huvudkriterier: för det första låga utsläpp av fossilt CO₂ och för det andra låga utsläpp av andra hälso- och miljöfarliga ämnen. Därefter presenterade han alla de miljöbilar som finns på marknaden nu, vilket blev en mycket lång lista!

Ebba Tamm från Svenska Petroleuminstitutet (SPI) vill göra det möjligt att blanda in 10% etanol i bensin – "detta är ett måste för att kunna uppnå målet på 5.75% biodrivmedel 2010". Hon uttryckte även en oro för den stundande dieselbristen i Europa. Att konvertera mer råolja till diesel i raffinaderierna kräver energi vilket betyder ökade utsläpp av fossil CO₂. Går bristen ännu längre finns risk för att konvertering av kol till diesel blir verklighet. Detta ger dubbelade utsläpp av fossil CO₂ per liter utnyttjad diesel vilket medför att diesel från kol släpper ut betydligt mer fossil CO₂ jämfört med bensin.

Martin Ahlquist från AutoPlan, Swedbank, som hanterar leasingbilar, berättade att han sett en tydlig utveckling inom företagsbilarna de senaste åren från "Gärna miljö men det får inte kosta" till "Miljö till varje pris". Dessutom finns det nu stora pengar, både för privatpersonen och företaget, att tjäna på att köra miljöbil i tjänsten. Slutligen undrade han varför företag inte går in och styr mer vilken företagsbil de anställda väljer – kör den anställde mycket ensam i tjänsten finns det få argument för att välja en av de största kombibilarna på marknaden, som många gör.

Nina Eklund från Miljöförvaltningen i Stockholm berättade därefter om hur de arbetar med miljökrav i upphandling av transporter samt hur förbättringar inom logistikhantering kan avsevärt minska miljöbelastningen samt minska kostnaderna.

Lena Nilsson från WSP arbetar med rådgivning till företag om koldioxideffektiva fordonsflottor och kunde konstatera att detta arbete är mycket viktigt eftersom 50% av alla nya bilar tas ut som företagsbilar som efter två till tre år hamnar dessa på begagnatmarknaden. Därmed styr valen av företagsbilar till stor del hur fordonsflottan ser ut i Sverige. För företag blir image allt viktigare. Det fungerar inte riktigt att ha en stark miljöprofil om säljarna kommer till kunderna i SUV!

Pål Börjesson från Lunds Universitet presenterade sina forskningsresultat där han med hjälp av teoretiska beräkningar kunde konstatera att om biprodukten från veteetanolfremställning (DDGS) används som djurfoder och därmed ersätter importerat sojaprotein så är veteetanolfremställning i Sverige ett mycket bra alternativ till bensin eller diesel för den som vill minska klimateffekten.

I den efterföljande **paneldebatten** var alla eniga om att subventioner och styrmedel för att få igång miljöbilsmarknaden och marknaden för förnyelsebara drivmedel är nödvändiga.

Dag 2

Michael Wang, Agronne National Laboratory, Department of Energy, USA, beskrev fyra faktorer som måste till för att USA ska kunna nå Bushs mål om 35 miljarder gallons förnyelsebara och alternativa bränslen 2017: Utbytet av majs per hektar måste öka, utan där majs odlas måste ökas, nya etanolanläggningar måste byggas och sist men inte minst måste även majsfibrerna omvandlas till etanol.

Chris Flavin, Worldwatch Institute, USA, tillförde en ny vinkel till debatten om problemet med höjda matpriser, framförallt i Mellanamerika. Den amerikanska jordbrukspolitiken med höga subventioner har under decennier gjort det omöjligt för mexikaner att odla majs och konkurrera med de amerikanska odlarna. Nu stiger priserna plötsligt till en nivå där det faktiskt lönar sig att odla majs även utan subventioner och mexikanerna kan börja återställa de jordbruk som den amerikanska jordbrukspolitiken effektivt konkurrerat ut.

Hasse Johansson från Scania uttryckte Scantias preferenser för flytande biobränsle samt sa att framtiden ligger i biobränslen i dieselmotorer samt hybridmotorer.

Åsa-Britt Karlsson från Miljödepartementet upprepade vad Martin Larsson (också från Miljödepartementet) sagt under dag 1.

Jelleke Veenendal, Parliamentarian from the Netherlands and Member of the Council of Europe, presenterade sin översikt över Europas naturgasanvändning. Hon konstaterade att Europa är beroende av rysk gas men att produktionen från de ryska gasfälten minskar dvs. ett ökat beroende av naturgas är inte eftersträvansvärt.

Alexandra Lagenheld, European Commission, tog upp EUs tre grundpelare för minskad växthuseffekt. En 20%ig minskning av GHG-utsläpp till 2020, en 20%ig ökning av energieffektiviteten till 2020 samt en 20%ig ökning av biobränsleanvändningen till 2020.

Parallellsession 1B – Kriterier för hållbara drivmedel

Jeremy Woods från Imperial College, London, UK, inledde med att säga att hållbarhet är omöjligt att mäta, men kan bedömas från förutbestämda kriterier. Stöd kan sedan utarbetas enligt "morot och piska" principen: straffa de sämsta, stöd de bästa. Hållbarhetskriterier är på väg att tas fram i Storbritannien men det bästa hade ändå varit om det gick att få fram globala hållbarhetskriterier.

Pål Börjesson från Lunds Universitet påpekade sedan att hur ett bränsle produceras har stor inverkan på energibalansen. Han anser också att bioraffinaderier där biobränslen produceras tillsammans med värme, elektricitet samt andra värdefulla produkter är nödvändiga för produktion av så hållbara biobränslen som möjligt.

Marcos Jank, UNICA, Brasilien, tillförde en ny synvinkel genom att berätta om hur den etanolproducerande industrin ser på bl.a. hållbarhetskriterier. UNICA är en sammanslutning av socker- och alkoholproducenter i Brasilien. De representerar 50% av sockerproduktionen och 60% av alkoholproduktionen. Marcos underströk att mat vs bränslediskussionen inte existerar i Brasilien – de producerar både och! Han underströk också att Brasilien kan öka sin etanolproduktion många gånger om utan att skövla regnskog. Djurhushållningen i Brasilien är mycket primitiv så genom att effektivisera denna sektor kan stora areor frigöras för sockerrörsodling. Att sockerrör odlas på mark där regnskog avverkas fungerar inte eftersom denna mark inte är lämplig för sockerrörsodling. (Det är som att säga att den unika fjällvärden i Sarek är hotat för att man odlar sockerbeter i Skåne, reds anm.). Brasiliens vision inför framtiden är att istället för att 20 oljeproducerande länder förser 200 länder med drivmedel så kommer 100 etanolproducerande länder att förse 200 länder med drivmedel.

Parallellsession 2B – Produktion av biobränslen

Lennart Edfors från Kristianstads kommun berättade om Kristianstads projekt att producera biogas från avloppsslam och även en eventuell utbyggnad i framtiden då biogas kan produceras från industriavfall och hushållssopor. I Kristianstad är det största problemet att det inte finns tillräcklig avsättning för biogasen men arbetet med att få fler tunga fordonsflottor att övergå till biogas pågår. Redan nu körs en del bussar i Kristianstad på biogas.

Anders Hedenstedt från Göteborgs Energi berättade om den lyckade satsningen på biogas i Göteborgsområdet samt om Göteborgs Energis planerade fullskale-förgasningsanläggning som ska omvandla avfall från skogsbruket till biogas. Efterfrågan på biogas är i dagsläget så stor i Göteborgsområdet att stora mängder naturgas måste användas för att täcka upp där biogasen inte räcker till.

Sune Wännström från Sekab, E-technology, berättade om Sekabs offensiva satsning på utveckling av produktionsprocessen för etanolproduktion från cellulosa. Utvecklingen baseras än så länge på etanolproduktion från skogsavfall men Sekab ser sig i framtiden som leverantör av teknik för etanolproduktion från alla slags cellulosarika råvaror, vilken kan bli ett mycket bra komplement till dagens produktion av etanol från sockerrör.

Dag 3

Parallellsession 3B – Produktion av biobränslen

Mats Reimark, GM Powertrain presenterade GMs utveckling av hybrider – från bara start/stop till regenerering och elmotorn som hjälpmotor vid behov av extra kapacitet och slutligen till plug-in-hybrider.

Peter Biosen, ENGVA (European Natural Gas Vehicle Association), berättade om hur naturgas kan användas som ersättning till diesel. Naturgas kan blandas in direkt i dieselinsprutet till motorn vid höga varvtal. Detta leder således till en liten minskning av utsläppen av fossil koldioxid. (Dock behövs två tanksystem samtidigt som inget av bränslen som används är förnyelsebara, reds anm.)

Kjell ac Bergström, GM Powertrain, berättade om GMs utveckling av sina befintliga flexibla bensin/etanol motorer där nästa steg är att optimera motorerna för etanoldrift istället för bensindrif. Detta kommer att minska skillnaden i förbrukning mellan de båda bränslena till mellan 10 och 15%. GM kommer även att arbeta vidare med att minska förbrukningen av etanol genom att utnyttja den extra kraft etanolen ger till att minska storleken på motorn ("right sizing").

Fredrik Morsing, Scania, började med att konstatera att Scania föredrar flytande bränslen. Det är lättare att hantera och läckagen blir mycket mindre. Dock är det, för Scantias del, dieselmotorn som gäller eftersom den är effektivare än bensinmotorn och det är inom den typen av motor som Scania har stor erfarenhet. Då etanol (etanol + vatten + tändförbättrare + denatureringsmedel) används i dieselmotorn måste fyra saker förändras: bränslesystem måste förstoras, styrningen av motorn måste förändras, pistongerna måste klara av högre tryck och vissa plastdetaljer måste bytas ut. Övergången från fossila till förnyelsebara bränslen måste sedan följas av implementering av hybridtekniken för att minska bränsleåtgången.

Julia King, Independent reviewer HM Treasury, UK government and Aston University. Presenterade sin och Nicolas Sterns genomgång av bilar med låga utsläpp av fossil CO₂. Slutsats: om utsläppen av fossil CO₂ ska minskas med 80% (som det framkom i Stern-rapporten att är nödvändigt) så måste alla bränslen behandlas på samma sätt utifrån hur mycket fossilt CO₂ de släpper ut. Dessutom är det så att biobränslen endast är en del av lösningen – de måste användas tillsammans med energieffektivare bilar och mer genomtänkt transportsystem.

Peter Boisen, ENGVA - European Natural Gas Vehicle Association, presenterade sin syn på hur biogas (med naturgasbackup) kan vara lösningen på transportsektorns utsläpp av fossilt CO₂. Idag säljs det lika mycket naturgas som biogas i Sverige.

Per Carstedt, BAFF – BioAlcohol Fuel Foundation, presenterade beräkningar som visar att förnyelsebar etanol tillverkad från sockerrör och cellulosa kan ersätta alla flytande drivmedel förutsatt att energieffektivare fordon används.

Mats Alaküla, Lunds Univeristet och Volvo, som arbetar med elbilar är övertygad om att det går att göra transporter CO₂ neutrala genom att använda flytande drivmedel till långa transporter och elbilar till de kortare. Att utveckla batterier som fungerar även för långa transporter blir för dyrt och de kommer dessutom att bli alltför tunga medan det redan idag finns mycket bra batterier för kortare sträckor – upp till 10 mil – tillgängliga på marknaden.

Sista sessionens moderator Gustaf Landahl, City of Stockholm, **sammanfattade CVF-konferensen** i följande fyra punkter:

- Industrin tar nu koldioxidneutrala fordon och bränslen seriöst.
- Vi kommer att behöva flera olika teknologier för att föra transportsektorn fri från fossila bränslen.
- Biobränslen kan vara både "bra" och "dåliga".
- Det finns ett stort behov av övergripande regler och kriterier för att kunna utveckla den fossilfria marknaden för bilar och bränslen ytterligare.