

Remissammanställning - Förslag till uppdaterat nationellt luftvårdsprogram

Sammantaget har 43 svar, varav 27 med synpunkter, (sju avstår sig från att yttra sig och sex har inga synpunkter) tagits emot på remissversionen som sändes ut 15 mars 2023 med sista svarsdatum 5 maj 2023. Tre har kommit in sent med svar, dessa ingår inte i sammanfattningen men ingår okommenterade i den detaljerade sammanställningen.

Naturvårdsverket, Jordbruksverket, Trafikverket, Transportstyrelsen och Energimyndigheten har gått igenom inkomna synpunkter inom sina respektive ansvarsområde. Instansernas synpunkter har sammanfattats följt av en mer detaljerad tabell där alla synpunkter har kommenterats. Naturvårdsverkets kommentarer på jordbruk och transporter ligger i slutet av den detaljerade sammanställningen.

Sammanfattning

Övergripande

Folkhälsomyndigheten, Karolinska Institutet (IMM), Länsstyrelsen Västra Götaland, Göteborgs stad och Örnsköldsviks kommun anser att programmets syfte bör breddas för att bättre adressera hälsoeffekter, synergier med andra områden och annan påverkan på andra mål.

Länsstyrelsen Jönköping, Länsstyrelsen Västerbotten och Malmö stad påpekar att flera åtgärder/styrmedel saknar kvantifierade effekter vilket gör det svårt att säkerställa att målen nås. Östersunds kommun noterar även att det inte verkar räcka med de lagda förslagen utan att det behövs mer för att klara kraven.

Jordbruk

Länsstyrelsen Västerbotten, SCB, SLU, Örnsköldsviks kommun är positivt inställda till förslagen eller delar av förslagen som rör ammoniakutsläpp från jordbrukssektorn.

Jönköping kommun saknar underlag om hur ammoniakavgången varierar med olika väderförhållanden och anser att man vid reglering bör väga in väderlek.

Hushållningssällskapens förbund anser att förslagen är för långtgående och riskerar att bidra till avvecklingen av mindre jordbruksföretag.

Länsstyrelsen Jönköping, Länsstyrelsen Västerbotten och Länsstyrelsen Västra Götaland lyfter fram att nuvarande stöd och rådgivning är viktiga instrument, eller att det är berättigat pga. stora kostnader för verksamheterna. Länsstyrelsen Västra Götaland poängterar även att det är viktigt att prioritera områden som har synergier med flera mål.

Karolinska institutet (IMM), SCB och SLU lyfter behovet av förbättrad datainsamling för att kunna ta fram relevant statistik och utföra analyser på utsläpp av ammoniak inom jordbrukssektorn. SCB påpekar att det idag inte går att beräkna utsläpp för ammoniak för flera av gödselåtgärderna då det ofta saknas underlagsdata.

Industri, el- och fjärrvärme

Flera stödjer i stort förslaget till ändrad NOx-avgift (Länsstyrelsen Jönköping, Länsstyrelsen Västra Götaland och Jönköping kommun). Göteborgs stad och Energiföretagen anser att NOx-avgiften enbart bör breddas med bibehållen tillgodoföring. Malmö stad anser även att man bör överväga ifall mindre anläggningar också kan omfattas.

Intresseorganisationer är negativa till förslaget (Energiföretagen, Skogsindustrierna) De är negativa till en minskad tillgodoföring och stödjer inte tolkningen att denna kan ses som en subvention. Energiföretagen föreslår i stället att avgiftsnivån höjs i kombination med att systemet breddas och att tillgodoföringen behålls på nuvarande nivå.

Skogsindustrierna anser att en eventuell minskad tillgodoföring skall kompletteras med en kraftigt minskad avgift, alternativt ska en minskad tillgodoföring gå till en fond för miljöinvesteringar i stället för att bli en fiskal skatt. Man är mer positivt inställd till möjligheten till att införa fritak i systemet.

Göteborgs stad lyfter möjlig konflikt med pågående arbete med fjärr- och kraftvärmestrategin. Intresseorganisationerna (Energiföretagen och Skogsindustrierna) lyfter också att förslaget till förändrad NOx-avgift skapar en konflikt i samband med samhällets ökande elbehov. Länsstyrelsen Västra Götaland påpekar att eftersom den pågående elektrifieringen i samhället kommer kräva en högre elproduktion är det viktigt att ställa höga krav på reningsutrustning hos producenter.

Transporter

Göteborgs stad och SKR är uttalat positiva till förslagen, Transportstyrelsen anser att förslag om skrotningspremie behöver utredas vidare innan implementering.

Länsstyrelsen Västra Götaland, Länsstyrelsen Västerbotten, Göteborgs stad, Malmö stad och Östersunds kommun lyfter att det finns behov av fler nationella styrmedel för att komma till rätta med lokala problem och minskat transportarbete. Länsstyrelsen Västra Götaland påpekar också att nationella styrmedel har en betydande effekt även på lokal miljö då det påverkar förutsättningar för det lokala åtgärdsarbetet. Länsstyrelsen Västra Götaland anser även att det saknas åtgärder för att minska godstransporter och för kollektivtrafik. Länsstyrelsen Västerbotten anser att administrativ reglering och tillsyn behöver förbättras. Örnsköldsviks kommun och Malmö stad lyfter att de saknar förslag kopplat till laddinfrastruktur.

Gällande förslagen för sjöfart är Sjöfartsverket positiva och Länsstyrelsen Västra Götaland efterfrågar fler åtgärder på området. Sjöfartsverket påpekar även att vid eventuella utredningar om nationella krav på drivmedel för mindre fartyg är det viktigt att även inkludera luftföroreningar och inte bara växthusgasutsläpp för att kunna ta vara på synergier.

Folkhälsomyndigheten, Trafikverket och Göteborgs stad lyfter att man även behöver fokusera på åtgärder och styrmedel för partiklar, framför allt slitagepartiklar, för att ta hänsyn till hälsoeffekter av luftföroreningar.

Arbetsmaskiner

Länsstyrelsen Västra Götaland anser att luftföroreningar behöver inkluderas i vidare utvärderingar av åtgärder och styrmedel för att kunna optimera för både växthusgaser och luftföroreningar. Malmö stad anser att programmet behöver kompletteras med fler åtgärder för att minska utsläppen.

Jönköpings kommun anser att en utredning om kompensation till lantbruket är högst prioriterad då skattenedsättningen till jord- och skogsbruk ska fasas ut. Man lyfter även att grön skatteväxling för jordbruket är ett sätt att kompensera med andra lättnader för att kunna bibehålla konkurrenskraft. Skogsstyrelsen är positiv till förslaget att skattenedsättning på diesel inom skogsbruk ska fasas ut.

Energimyndigheten lyfter att det vore önskvärt att en enhetlig fordonsregistrering kunde införas för de fordon som inte kan inregistreras i Transportstyrelsens fordonsregister.

Nedan finns en mer detaljerad genomgång av inkomna synpunkter.

Synpunkter (inkommit)	Kommentarer
Centrala myndigheter:	
Boverket (2023-05-02)	
Boverket har inga synpunkter på föreslagen remiss	Noteras
Energimyndigheten: (2023-04-24)	
Energimyndigheten tillstyrker förslaget till luftvårdsprogram.	Noteras
Energimyndigheten lyfter att det finns två trender när det gäller den förändrade NOx-avgiften för industrins och el- och fjärrvärmesektorn. Den första är den nu pågående elektrifieringen inom transportsektor och industri, som kommer att medföra minskade utsläpp av kväveoxider. Den andra är det kraftigt ökande elbehovet framöver, vilket för med sig att de tillskott av eltillförsel som kraftvärmens och industriellt mottryck bidrar med blir allt viktigare komponenter i energiförsörjningen, i synnerhet i det lokala perspektivet.	Noteras
Energimyndigheten informerar angående finns förordning om infrastruktur för alternativa bränslen (AFIR) har EU-parlamentet och rådet kommit överens om ett förslag till ny förordning.	Noteras
Myndigheten anser att det kan skrivas några meningar om att aktörer inom arbetsmaskinsområdet följer kraven för tunga transporter.	Texten under kap 5.3 har kompletterats enligt synpunkt.
<p><i>Specifika synpunkt på registreringen av arbetsmaskiner</i></p> <p>Vissa arbetsmaskiner går inte att inregistrera i Transportstyrelsens fordonsregister, exempelvis grävmaskiner utan broms, vissa stationära arbetsmaskiner eller exempelvis eltruckar som arbetar inom begränsade områden.</p> <p>I klimatpremien finns ett krav på att alla fordon ska vara inregistrerade för att kunna få stöd. I oktober 2022 ändrades förordningen för klimatpremien där arbetsmaskiner som inte går att inregistrera kan få stöd under förutsättning att de är registrerade på något annat sätt. Vissa arbetsmaskiner har ett PIN-nummer, vissa ett SIS-nummer medan andra har en annan form av registrering, dvs. det finns ingen enhetlig registrering idag för de arbetsmaskiner som ligger utanför Transportstyrelsens fordonsregister.</p> <p>Hos Energimyndigheten jämförs inkomna registreringar med redan befintliga registreringar för att säkerställa att samma fordon inte kan få dubbelt utbetalt men det är en manuell och högst osäker metod.</p> <p>Det vore önskvärt att en enhetlig fordonsregistrering kunde införas för de fordon som inte kan inregistreras i Transportstyrelsens fordonsregister, alternativt att befintligt fordonsregister även kunde inbegripa arbetsmaskiner med alternativa registreringsskyltar.</p>	Energimyndigheten hanterar stöd enligt Klimatpremien bl.a. för arbetsmaskiner. Energimyndigheten anser att antingen en enhetlig fordonsregistrering införs för de arbetsmaskiner som <u>inte</u> kan inregistreras i Transportstyrelsens fordonsregister i idag, eller att befintligt fordonsregister utvecklas så att det innehåller samtliga arbetsmaskiner med alternativa registreringsskyltar.
Folkhälsomyndigheten (2023- 05-04)	
Folkhälsomyndigheten tillstyrker föreslagen remiss och är positiv till att luftvårdsprogrammet inte är statiskt i sin utformning, utan ger möjlighet att revideras vid ny vetenskaplig evidens på området. Man lyfter att det saknas ett helhetsperspektiv där synergier med åtgärder inom andra	Noteras

hälsorelaterade miljöområden som t ex buller och grönområden klimatanpassning och trafiksäkerhet beaktas. Man anser även att ett jämlikhetsperspektiv och en djupare analys kring hur förslagen kan drabba enskilda i deras yrkesutövning, socioekonomiskt eller att andra miljö kvalitetsmål påverkas negativt borde ingå.	
Vad gäller användningen av elfordon behöver även utsläpp vid vägslitage beaktas, där elbilens tyngd bidrar till högre slitage som i sin tur påverkar luftkvaliteten negativt.	Texten i skrivelsen har kompletterats, i kap 6.3.3 där vi lyfter vikten av att även ta hänsyn till partiklar.
Jordbruksverket (2023-05-05)	
Jordbruksverket tillstyrker förslagen rörande arbetsmaskiner.	Noteras
Karolinska Institutet, IMM (2023-04-14)	
Enligt IMM:s bedömning baserat på rådande bevisläge är hälsovinsterna av NOx minskningar sannolikt betydande och gör att Sverige också kan bättre anpassa sig WHO:s riktlinjer för förbättrad luftkvalitet 2021. Minskningar av både NOx och NH3 bidrar också till minskade klimatpåverkan vilket i sin tur har positiva hälsoeffekter. Karolinska institutet anser att förslaget saknar en kortare redogörelse kring hur väl beräkningarna av utsläppen fångar faktiska utsläpp och resonemang. Huruvida detta behöver förbättras för att säkerställa att vi kan noggrant följa utvecklingen och effekten av föreslagna åtgärder. Detta särskilt från jordbruket.	Noteras
Kemikalieinspektionen (2023-04-03)	
Har inga synpunkter på föreslagen remiss.	Noteras
Konjunkturinstitutet: (2023-05-03)	
Har inga synpunkter på föreslagen remiss	Noteras
Regelrådet: (2023-04-13)	
Har inga synpunkter på föreslagen remiss.	Noteras
Skogsstyrelsen: (2023-04-14)	
Skogsstyrelsen tillstyrker förslaget att skattenedsättning på diesel inom skogsbruk ska fasas ut. I och med att skogsbrukets är lönsamt finns det inte skäl för staten att intervensera på marknaden med nedsättning av skatter.	Noteras
SCB: (2023-05-08)	
Påpekar att det idag inte går att beräkna utsläpp för ammoniak för flera av gödselåtgärderna då det ofta saknas underlagsdata. SCB föreslår att Jordbruksverket får ett utpekat ansvar/instruktion att regelbundet publicera eller tillhandahålla nationella koefficienter gällande gödselproduktion, kväveutsläpp m.m. från olika djurslag som motsvarar de redovisningsgrupper, till exempel åldersindelningar av djur, som behövs för nationella beräkningar. SCB, liksom många andra statistikproducenter runt om i världen, går mot en ny era vad gäller datainsamling. Man minskar på direktinsamling av data från företag och kommer i allt större utsträckning att basera statistiken på register, modeller och andra datakällor, så som Big Data. För Sveriges miljörelaterade lantbruksstatistik kommer t.ex. Lantbrukets	Detta uppmärksammas också i ett av förslagen i underlaget. Schablonvärden för gödselproduktion, kväveinnehåll m.m. från olika djurslag finns i Statens jordbruksverks föreskrifter och allmänna råd (SJVFS 2004:62) om miljöhänsyn i jordbruket vad avser växtnäring Uppgifter som kan fås från stödsystemen om renodlade ammoniakåtgärder är begränsat till de åtgärder som kan berättiga till investeringsstöd dvs. myllningsaggregat, täckning med tak och surgörning av gödsel

<p>dataplattform (Agronod) vara en möjlig framtida datakälla. Bedömningen är ändå att SCB:s gödselmedelsundersökning kommer att genomföras med ungefär samma ansats och omfattning som nu för de närmast följande referensåren 2025 och 2028. Möjligheten att öka antalet variabler, i det här fallet gällande miljöåtgärder, som SCB skulle direktinsamla från företagen är alltså ytterst begränsad. Förhoppningsvis kommer data på gårdsnivå i större utsträckning finnas i de register som genereras i samband med själva stödhantering hos Jordbruksverket. Dessa register skulle med fördel kunna utgöra dataunderlag för beräkningar. Det är då viktigt att upprätta dessa register så att data samlas in på ett sådant sätt att relevant statistik och analyser angående ammoniakemissioner går att göra.</p>	
<p>SCB stöder den uppfattning som förs fram under avsnittet ”<i>forskning, utveckling och behov av översyn av officiella beräkningar</i>”.</p> <ul style="list-style-type: none"> - SCB välkomnar utlysning av projektmedel för att förbättra uppföljningen av det svenska jordbrukets arbete med ammoniakfrågan, men observerar samtidigt att ansökningsperioden redan har löpt ut. - SCB vill även poängtera behovet av en nationell helhetssyn, där hela kedjan från [miljö]problem via åtgärd och uppföljning till nationell rapportering beaktas. För detta skulle det med fördel kunna skapas en organisations-/myndighetsövergripande grupp som arbetar systematiskt med hur dessa frågor bäst ska hanteras/lösas genom hela kedjan. 	<p>Skrivningarna om utlysningar av projektmedel syftar på utlysningar inom den gemensamma jordbrukspolitiken. Dessa utlysningar har inte öppnat ännu.</p>
<p><i>Synpunkter av redaktionell karaktär:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sid. 42, sista stycket: <i>Större jordbruksföretag med större fält, flera traktorer och mer tillgänglig arbetskraft kan lättare hitta synergier och lösa den logistik som krävs.</i> • Sid. 43, först rubriken: <i>BYTA UT BREDSPRIDNING AV FLYTGÖDSEL I VÄXANDE GRÖDA MOT</i> • Sid. 66. Källhänvisning. SCB:s gödselmedelsstatistik saknas i listan. <i>Statistiska centralbyrån, 2020. Gödselmedel i jordbruket 2018/19. Mineral- och stallgödsel till olika grödor samt hantering och lagring av stallgödsel. Statistiska meddelanden MI 30 SM 2002.</i> 	<p>Underlaget har uppdaterats och vi har inkluderat källhänvisningen.</p>
<p>Sveriges lantbruksuniversitet (2023-05-05)</p>	
<p>SLU ställer sig bakom de föreslagna beslutade styrmedlen i 4.1.1 men ställer sig frågande till om precisionsjordbruk och djurvälståndersättning kan kategoriseras som åtgärder för minskade ammoniakutsläpp. Dessa styrmedel bidrar potentiellt bättre kväve- och fosforutnyttjande, men sambandet med minskade utsläpp av ammoniak är förmodligen svårt att identifiera.</p>	<p>Åtgärderna är primärt inte avsedda för minskade utsläpp av ammoniak men kan ha effekt som dock är svår att kvantifiera</p>
<p>Gällande krav för spridning av stallgödsel och lagring av flytgödsel i hela landet föreslår SLU utökade krav för större djurhållande gårdar som alternativ för att minska konsekvenser för mindre gårdar med djur i skogsbygder och i norra Sverige</p>	<p>Underlaget omfattar inte förslag på att genomföra styrmedel i form av lagstiftning.</p>
<p>SLU föreslår att komplettera förslaget om nedmyllning av stallgödsel inom 4 timmar med surgörning av flytgödsel, en specificerad och etablerad åtgärd för minskad ammoniakavgång</p>	<p>Åtgärden surgörning av flytgödsel finns med i Jordbruksverkets uppdaterade underlag.</p>

<p>SLU tillstyrker att det finns ett stort behov av kunskapsutveckling kring åtgärder som minskar utsläppen av ammoniak, men även inom systemanalys, demonstrationsprojekt på gårdsnivå som visar helheten, kopplingar till andra miljömål, samt ekonomiska konsekvenser.</p>	<p>Noteras</p>
<p>SLU bedömer det som viktigt att åtgärder i djurstallar som ger en reducering av de nationella utsläppen av ammoniak registreras och ingår i officiella beräkningar, samt att det finns behov av översyn av de officiella beräkningar och rapportering</p>	<p>Noteras</p>
<p>Följande åtgärder förekommer idag i svenska djurstallar som inte framkommer i statistiken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förbättrad urindränning i nötkreaturstallar med lutning av golvytor i gödselgångar mot en central urindränning som snabbt för ut urinen från stallet. - Användning av torv som strömedel som binder ammoniak/ammonium. - Kylning av gödseln i grisstallar med värmepumpar vilket reducerar ammoniakavgivningen. - Begränsning av ogynnsamma luft rörelser i gödselkanaler i djurstallarna. - Reducering av grisarnas värmestress genom duschning eller dimspridning som förbättrar boxhygien och reducerar ammoniakutsläppen. - Golvvärme samt luftcirkulation för att hålla ströbäddarna i slaktkycklingstallar torra vilket reducerar ammoniakavgivningen från fjäderfågödsel. - Torkning av gödseln på gödselbanden samt skrapor som regelbundet gödslar ut delar av ströbädden i värphönsstallar. - Partiell luftrening av ventilationsluften. 	<p>För att åtgärder ska kunna ingå i beräkningarna krävs tillräckliga underlagsdata och emissionsfaktorer. Vid behov och tillgång på nya data kan metodiken för berörda parametrar komma att ses över.</p>
<p>SLU ställer sig bakom förslaget att utreda effekter av revisionen av industriutsläppsdirektivet. Effekterna av revisionen bör analyseras i ett tidigt skede innan förslagen till andra åtgärder samt styrmedel beslutas i detalj</p>	<p>Noteras</p>
<p>SLU föreslår att förtydliga i tabellrubriken i tabell 6 om beräkningarna för investeringsstödet överlappar med beräkningar för effekter av tak och myllningsaggregat.</p>	<p>Tabell 6 har uppdaterats.</p>
<p>Sjöfartsverket (2023-05-04)</p>	
<p>Sjöfartsverket informerar att i stycket ”styrmedel för inrikes sjöfart” (s.51) finns en del felaktigheter i beskrivningen av NECE-regleringen. Sjöfartsverket föreslår att texten tar hänsyn till följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Att reglerna gäller Östersjön och hela Nordsjön inte delar av Nordsjön. - Sjöfartsverket föreslår att en figur läggs in som visar utsläppsgränsens variation med varvtal. Både ”Tier III” och ”steg III” används. Det avser samma regler och det vore bra om samma begrepp användes. - Förslag till omskrivning av sista meningen på s.51. Då det finns motorer som går på fossilgas (LNG) som uppfyller IMO Tier III kraven utan efterbehandling av gaserna. <p><i>”Det finns idag till exempel fartygsmotorer för förvätskad fossilgas (LNG) som svarar mot reglerna i steg III utan att</i></p>	<p>Underlaget har uppdaterats enligt synpunkt i kap 5.2.3</p>

<p><i>någon efterbehandling av avgaserna. Andra sätt att nå de reglerade nivåerna är att installera katalytisk efterbehandling av avgaserna (SCR) eller att använda återcirkulering av avgaser i förbränningen av (EGR).”</i></p>	
<p><i>NOx-skatt med kvantitativ utsläppsreglering</i></p> <p>Sjöfartsverket instämmer i att om en skatt, fond eller kvantitativt styrmedel övervägs behövs ytterligare utredningar genomföras. Sjöfartsverket vill nämna svårigheten att hantera sällan-kommande fartyg, vars resmönster enbart delvis innebär inrikes resor.</p> <p>Om ett styrmedel enligt förslaget införs bör det utformas teknikneutralt för att inte enbart möjliggöra installation av SCR.</p>	<p>Detta får tas omhand vid eventuell ytterligare utredning</p>
<p><i>Offentlig upphandling och krav</i></p> <p>Sjöfartsverket är positiva till ökade miljökrav på den offentliga fartygsflottan och instämmer att flottans utsläppsminskningar bör ligga i linje med det nationella klimatpolitiska etappmålet för inrikes transporter. De vill dock betona att det finns fler metoder än elektrifiering för att nå utsläppsminskningar av både växthusgaser och kväveoxider, t.ex. fossilfri metanol, dessa bör inte uteslutas ur varken text eller kommande krav.</p> <p>Det bör också beaktas att det finns målkonflikter inom miljöområdet, t.ex. kan fossilgas som ger låga NOx-utsläpp leda till ökande växthusgasutsläpp. De krav som eventuellt kommer ställas på den offentliga fartygsflottan bör sträva efter en utformning som leder till synergier inom miljöområdet.</p> <p>Sjöfartsverket vill även betona att framtida krav måste utformas teknikneutralt såväl som ta hänsyn till tekniska möjligheter och begränsningar baserat på t.ex. fartygets storlek och driftprofil.</p>	<p>Noteras. Vi instämmer med att nya regler ska vara teknikneutrala vilket även beaktas vid internationell reglering.</p>
<p><i>Utred nationella krav på drivmedel för mindre fartyg</i></p> <p>Åtgärder som minskar växthusgasintensiteten kan precis som nämns i det remitterade underlaget leda till ökad elektrifiering, men även andra typer av bränslen/energibärare kan vara aktuella. Vid en eventuell utredning är det därför viktigt att inte bara beakta utsläppen av växthusgaser utan även inkludera anda luftföroreningar för att säkerställa synergier, däribland minskade NOx-utsläpp.</p>	<p>Noteras</p>
<p>Trafikanalys: (2023-04-19)</p>	
<p>Trafikanalys önskar förtydliganden i vissa delar, så att det framgår vad som var de ursprungliga förslagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - När det gäller klimatpremie för tunga lastbilar så föreslog Trafikanalys att förlänga klimatpremien för tunga lastbilar och utreda ökad stödnivå. - När det gäller skrotningspremie så föreslog Trafikanalys att Sverige inför en tillfällig skrotningspremie riktad till privatpersoner som äger och nyttjar en äldre personbil, men att exakt ersättningsnivå, ålderskrav samt när i tid ett införande skulle vara lämpligt behöver analyseras närmare. Trafikanalys nämner inte att kravet skulle vara kopplat till Euroklass 5. 	<p>Vi har justerat texten för klimatpremie och skrotningspremie enligt synpunkt.</p> <p>Texten har uppdaterats med datum för antagande av Fit for 55.</p>

<p>Trafikanalys har också noterat att det lagstiftningsförslag i Fit for 55 som rör ändring av förordningen för lätta fordon antogs av rådet i mars 2023.</p>	
<p>Trafikverket (2023-05-05)</p>	
<p>Trafikverket stödjer Naturvårdsverkets förslag</p>	<p>Noteras</p>
<p>Trafikverket vill passa på att betona några perspektiv som antyds i underlaget men som även kan vara värt att notera. För att klara takdirektivet krävs en generell sänkning av kväveoxidemissionerna på nationell nivå, medan de positiva hälsoeffekterna av minskade luftföroreningar beror på var minskningen sker, främst på lokal nivå. De styrmedel som nu föreslås inom transportsektorn är i huvudsak klimatåtgärder även om de också har positiva effekter för utsläpp av luftföroreningar. Om fokus i stället hade varit att minska negativa hälsoeffekter från trafikens emissioner skulle det kunna finnas andra lokala åtgärder som vore mer kostnadseffektiva, men som påverkar de totalaemissionerna av kväveoxider, och Sveriges möjlighet att klara takdirektivet, högst marginellt.</p> <p>Utifrån ett hälsoperspektiv ser Trafikverket ett större behov av att fokusera på åtgärder som minskar emissioner och exponering av slitagepartiklar än kväveoxider vad gäller vägtrafiken</p>	<p>Texten i skrivelsen har kompletterats, i kap 6.3.3 där vi lyfter vikten av att även ta hänsyn till partiklar.</p>
<p>Transportstyrelsen: (2023-04-24)</p>	
<p>Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget men anser att förslaget om en skrotningspremie behöver utredas vidare innan det implementeras.</p> <p>Transportstyrelsen vill understryka vikten av att en sådan utredning beaktar Transportstyrelsens remissvar till Miljödepartementet gällande Trafikanalys Rapport 2022:14 – Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning, TSG 2022- 8701.</p>	<p>Noteras. Referensen till Transportstyrelsens remissvar är uppdaterat.</p>
<p>Länsstyrelser</p>	
<p>Länsstyrelsen Jönköping (2023-05-04)</p>	
<p>Länsstyrelsen är positiv till förslaget.</p>	<p>Noteras</p>
<p><i>Avsnitt 4 Förslag</i></p> <p>Länsstyrelsen ser en brist i att ett flertal förslag inte är kvantifierade. Detta ger en osäkerhet kring förslagens effekt för att kunna bidra till måluppfyllelsen om att minska utsläppen av kväveoxider och ammoniak. Det blir även svårt att följa upp förslagen. Länsstyrelsen önskar att de förslag som anges som ej kvantifierade om möjligt konkretiseras ytterligare.</p>	<p>Förslagen är kvantifierade så långt det är möjligt med hänsyn till tillgängliga underlagsdata såsom omfattningen av genomförda åtgärder och möjligheterna att fastställa åtgärdernas effekt (emissionsfaktorer). Ett av förslagen inom jordbrukssektorn är att förbättra möjligheterna att beräkna effekten av fler åtgärder.</p>
<p><i>4.1.1 Jordbruk</i></p>	<p>Noteras</p>
<p>Länsstyrelsen noterar att det kan komma att ställas lagkrav för att genomföra föreslagna åtgärder. Länsstyrelsen önskar poängtera vikten av informationsinsatser så att lantbrukarna i god tid får kunskap om eventuella lagförslag och även rimlig tid att vidta de åtgärder som krävs.</p> <p>Gällande redan befintliga styrmedel kan Länsstyrelsen konstatera att ”Greppa näringen” är ett rådgivningskoncept som fungerat väl under många år. Genom ”Greppa näringen” skulle man kunna nå ut med rådgivning och information om</p>	

<p>även de nya föreslagna styrmedlen men för detta krävs att Jordbruksverket tar fram information. Gällande investeringsstöden är det viktigt att ersättningsnivåerna läggs på en attraktiv nivå. Likaså att det avsätts tillräckligt med medel inom investeringsstöden så att bra investeringar, som kan leda till tydligt minskade ammoniakutsläpp, kan sökas av många brukare.</p>	
<p><i>4.2.1 Industri och el- och fjärrvärme</i></p> <p>Länsstyrelsen tillstyrker en förändrad och breddad NOx-avgift, likaså att kompletterande styrning till NOx-avgift utreds. Länsstyrelsen ser särskilt positivt på att pappers- och massaindustrin kommer att omfattas då införandet av NOx-avgiften bedöms ge en stor och betydelsefull minskning av utsläppen av kväveoxid. Då branschen ej omfattats av systemet sedan tidigare välkomnar Länsstyrelsen den övergångsperiod som planeras. Detta för att möjliggöra en successiv anpassning.</p>	Noteras
<p>Länsstyrelsen Skåne (2023-05-16)</p>	
<p>Länsstyrelsen Skåne ser positivt på uppdateringen av det nationella luftvårdsprogrammet och har ingen erinran mot föreslagna åtgärder.</p> <p>Länsstyrelsen ser inkluderandet av sjöfarts- och arbetsmaskinssektorerna i programmet som positivt, men tycker det är olyckligt att många av de ursprungliga sektorernas åtgärder inte kvantifieras i större utsträckning.</p> <p>Det senare kan utgöra ett hinder för att effektiva åtgärder att tillämpas i tillräckligt skala och i tid för att inte riskera Sveriges åtaganden för minskade kväveoxid- och ammoniakutsläpp.</p>	
<p>Länsstyrelsen Stockholm (2023-05-08)</p>	
<p><i>Kapitel 3.4.1</i></p> <p>Elektrifieringen kommer leda till betydande minskningar av kväveoxider och generella åtgärder för ökad elektrifiering av fordon och tillhörande ladd- och tankinfrastruktur är positiva även för kväveoxider. Ett hinder är tillgången till laddinfrastruktur. I Stockholms län, liksom i flera andra delar av landet, är en av utmaningarna för en utbyggnad av laddinfrastruktur att det finns en begränsad kapacitet i elnäten för en sådan utbyggnad. Det är troligen inte förrän framåt 2028–2030 det kommer att finnas kapacitet att bygga ut.</p>	Noteras
<p><i>4.1.1 Jordbruk</i></p> <p>Det är för Länsstyrelsen otydligt vilka förslag som är utredda och relativt klara för införande och vilka förslag som behöver mer utredning. Vidare är det också otydligt hur dessa förslag är tänkta att genomföras</p> <p>En uppdatering av jordbruksseden är positivt. Länsstyrelsen vill dock belysa att detta kan innebära att det behövs informationsinsatser och en ”ny-introduktion” av begreppet till målgrupperna.</p> <p>Investeringsstödet är ett bra styrmedel. Som det nämns under rubriken ”Tak på flytgödselbehållare” så kommer stödet inte leda till att alla kan ta del av det eller investerar i ett tak. Trenden att lantbruk med djurhållning blir större kräver också en medvetenhet om hur stora flytgödselbehållare kan vara för</p>	

att tak ska kunna sättas på. Liksom frågan om hur många behållare som då kan behövas per gård.

Det är bra att förutsättningar för att göra växtnärbalanser mm. finns via webbaserad information och checklistor som beskrivs i förslaget. Om efterfrågan på rådgivning om växtnärbalanser skulle öka avsevärt i och med detta krävs det att ytterligare rådgivningsmedel ges för att möta behovet. Annars finns det risk för att övrig rådgivning inom Greppa Näringen inte blir utförd.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att beakta att jordbruksföretagen redan har många lagkrav på sig. Att ytterligare lägga till lagkrav kan medföra att viljan att vara djurhållare minskar. Länsstyrelsen anser att det är bra med frivilliga åtgärder och rådgivning. Det kan ge resultat som att relevanta åtgärder vidtas på rätt plats och leda till fortsatt förtroende för myndigheters beslut. Länsstyrelsen konstaterar att jordbruksföretagen är hårt pressade ekonomiskt på grund av ökade kostnader för insatsmedel, drivmedel och el. Därför är det viktigt att merkostnader för dessa insatser ersätts i hög grad och på ett enkelt sätt, samt att eventuella förändringar sker under en övergångsperiod.

Länsstyrelsen instämmer i att djurhållningen har en nyckelroll för natur och kulturvärden i landskapet. De är även viktiga för att säkra livsmedelsförsörjningen.

Länsstyrelsen anser att ekonomiska förutsättningar också behöver ges till tillsynsmyndighet för att utföra t.ex. planering, tillsyn och information när nya regler tillkommer.

4.2.2 Inrikes transporter

Det finns möjligheter att minska utsläpp från transporter genom minskade hastigheter på vägarna. Olika beräkningar visar på en god potential bara genom att minska hastigheterna på landets vägar och i tätorter. Trafikanalys föreslår att den generella hastigheten inom tätbebyggt område sänks från dagens 50 km/h till 40 km/h för att skapa attraktivare tätortsmiljöer med bättre förutsättning för gång- och cykeltrafik.

Länsstyrelsen ser positivt på de åtgärder och styrmedel som föreslås avseende minskade utsläpp från fordon som t.ex. Euroklass 7/VII och uppdelning av miljözon klass 3. Samtidigt vill Länsstyrelsen belysa att det även krävs insatser för att säkerställa regelefterlevnaden.

Länsstyrelsen erfar att det fortfarande förekommer regelöverträdelser i redan införda miljözoner som t.ex. miljözon klass 2 på Hornsgatan där numera endast fordon som minst klarar Euroklass 6 får köra. Polisen som ansvarar för kontroll av efterlevnaden har inte möjlighet att prioritera detta. För att säkerställa effekten av miljözoner med tillhörande tillåtna Euroklasser menar Länsstyrelsen att en möjlig lösning skulle kunna vara att ge kommuner ökad rådighet att utföra vis kontroll av efterlevnaden. För en sådan åtgärd skulle lagstiftningen behöva ses över.

Gratis eller subventionerad parkeringsplats vid arbetet ska förmånsbeskattas, men efterlevnaden av reglerna är dålig. Efterlevnaden av denna förmån bör skärpas. Gratis eller subventionerad parkeringsplats på arbetsplatsen är ett viktigt incitament för efterfrågan på arbetspendling med bil. Potentialen för minskad arbetspendling med bil bedöms som stor om befintliga regelverk för förmånsbeskattning av fri eller

Noteras

subventionerad parkering vid arbetsplats skulle tillämpas korrekt.	
<p><i>4.2.3 Arbetsmaskiner</i></p> <p>Länsstyrelsen anser att det behöver skapas förutsättningar för att jordbruket ska kunna satsa på alternativa drivmedel, som till exempel stöd till biogasproduktion som i förlängningen kan ge lokalt drivmedel så som REM. Parallellt med andra föreslagna åtgärder.</p>	Noteras
<p><i>Allmänna synpunkter</i></p> <p>Andelen elbilar ökar stadigt och ökningen är särskilt stor i Stockholms län. Det är positivt ur klimatsynpunkt då det minskar utsläppen av växthusgaser. Även m ökningen är stor kommer de flesta fordon fortsatt att vara fossildrivna också 2030 då fordonsflottan byts ut långsamt. I genomsnitt rullar personbilar i 17 år innan de skrotas. Elbilar är bra när det kommer till att minska utsläpp av kväveoxider och andra växthusgaser men i och med att de generellt är tyngre skulle det kunna leda till ökade utsläpp av slitagepartiklar.</p>	Noteras
Länsstyrelsen Uppsala (2023-05-12)	
<p>Länsstyrelsen Uppsala län har tagit del av Förslag till uppdaterad luftvårdsprogram.</p> <p>Länsstyrelsen har inga invändningar mot det föreslagna luftvårdsprogrammet</p>	
Länsstyrelsen Västra Götaland (2023-04-27)	
<p>Länsstyrelsen anser att de fyra fokusområdena (Förbättrad luftkvalitet i tätorter, Bättre synergier mellan klimat och luft, Minskade negativa effekter på ekosystem och Internationellt samarbete) från det första luftvårdsprogrammet bör återinföras i programmet. Fokusområdena var angelägna och relevanta samt i enlighet med EU-direktiv 2016/2284 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar.</p> <p>Det föreslås 24 åtgärder för att minska utsläppen av kväveoxider till år 2030 och sju av dessa har kvantifierats avseende mängd minskat utsläpp. Åtgärderna om förändrad NOx-avgift för industrier och införande av Euro 7/VII för vägtrafik beräknas tillsammans stå för 60 % av Sveriges åtagande för att minska utsläppen av NOx. Därför anser Länsstyrelsen att vikten av att genomföra dessa behöver lyftas på ett ännu tydligare sätt i det nationella luftvårdsprogrammet.</p>	<p>Fokusområdena som ingick i Naturvårdverkets förslag ingår inte i det formellt beslutade luftvårdsprogrammet. Vid denna uppdatering valdes att fokusera på de åtgärdsområden som ingick i programmet. Det finns dock ett värde i att ha en bredare ansats på programmet för att även täcka in lokala luftkvalitetsfrågor.</p> <p>Andra stycket, noteras</p>
<p><i>Ammoniak och jordbruk</i></p> <p>Länsstyrelsen anser att beskrivningen av utsläpp och problematik kring ammoniak ger en nyanserad och bra bild av utmaningarna inom området. Flera av de åtgärder som föreslås kan vara kostsamma för lantbruken och Länsstyrelsen anser att det i många fall kan vara berättigat med ekonomiskt stöd. En åtgärd som föreslås är att minska jordbrukets ammoniakavgång genom att alla flytgödsellager ska förses med tak. Länsstyrelsen vill tillägga att inte alla befintliga flytgödsellager är dimensionerade för att klara belastningen av ett tillkommande tak. Kostnadsberäkningen kan därför behöva inkludera att en viss andel befintliga lager behöver bytas ut mot helt nya som klarar belastningen av en takkonstruktion. Åtgärder som snabbare nedbrukning av stallgödseln efter spridning, övergång till spridningsteknik som minskar ammoniakavgång och tak på lagringsbehållare för flytgödsel</p>	<p>I Jordbruksverkets underlag har åtgärdspotentialen och kostnaden för täckning med tak beräknats. Åtgärden är enligt beräkningarna kostsam och har en hög kostnad per kilogram minskat ammoniakutsläpp och rekommenderas därför inte. Om det även beaktas att behållare behöver bytas ut kommer kostnaden för åtgärden att öka ytterligare.</p> <p>I Jordbruksverkets uppdaterade underlag har möjligheter och begränsningar med olika styrmedel för åtgärderna tagits upp, som ökad budget för investeringsstödet för ammoniakåtgärder i den strategiska planen, att utreda en arealersättning för spridning av flytgödsel med särskild teknik eller lagkrav för de olika åtgärderna.</p>

är styrmedel som har dokumenterad effekt genom mångårig forskning. Samtidigt innebär den behov av ökad maskin- och personalkapacitet eller rena investeringskostnader. Dessa har hittills haft relativt svaga incitament för investering hos enskilda jordbruksföretag då kostnaderna ofta är relativt höga. Länsstyrelsen anser därför att det i många fall är berättigat med ett stöd för att klara omställningen.

Det framgår inte av utredningen om föreslagna styrmedel/lagkrav bedöms leda till svårigheter/hinder för lantbrukarna eller om de bör ha rätt till investeringsstöd och miljöersättningar för dessa åtgärder. Ofta gäller att det man har krav på sig att ordna inte är stödberättigat.

Länsstyrelsen anser att det är bra att utredningen visar på de utmaningar som finns vid styrning mot minskade ammoniakutsläpp från lantbrukets djurhållning. Utsläppen är av biologisk natur vilket medför att de är både svåra att mäta och åtgärda samtidigt som djurhållningen som sådan har koppling till flera miljömål, livsmedelsförsörjningen och krisberedskap/självförsörjningen. Det vore olyckligt att ensidigt fokusera på att minska ammoniakavgången från djurhållningen utan att samtidigt beakta djurhållningens betydelse i andra avseenden.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma på att den summerade utsläppsminskningen av ammoniak förefaller vara 400 ton lägre än summan av de sex åtgärder i tabellen som kvantifierats.

Tabellen har uppdaterats

Industri och el- och fjärrvärme

Länsstyrelsen anser att det är positivt med en förändring av NOx-avgiften och att fler utsläppskällor behöver omfattas om utsläppen av NOx ska minska i Sverige. Det är därför rimligt att utsläpp från soda- och lutpannor inkluderas i systemet för NOx-avgifter. Länsstyrelsen bedömer vidare att eftersom den pågående elektrifieringen av industrier och transporter kräver en ökad elproduktion är det viktigt att ställa höga krav på reningsutrustning hos elproducenter. I annat fall riskerar de utsläppsminskningar som prognosticeras genom elektrifieringen att delvis förbrukas genom ökade utsläpp från elproduktion.

För att minska NOx-utsläppen från förbränning inom energisektorn behövs andra incitament än befintlig lagstiftning och nuvarande BAT-slutsatser. Här kan den föreslagna minskningen av tillgodoföringen eventuellt öka drivkrafterna att installera reningsutrustning.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma på att det finns lagligt utrymme för relativt stora ökning av NOx-utsläpp från industrier samt el- och fjärrvärmeanläggningar jämfört med dagens utsläpp. De potentiella ökningarna ligger i att verksamheterna generellt inte driftas enligt maximal tillståndsgiven produktion.

Inköp och installation av reningsteknisk utrustning som t ex SNCR/SCR är kostsam. Detta i kombination med en minskad tillgodoföring inom NOx-avgiftssystemet samt en ökad kostnad för NOx-reducerande kemikalier kan leda till en prishöjning inom fjärrvärme-sektorn. Det behöver beaktas att kostnaderna för t.ex. hushållen inte ökar i sådan utsträckning att de väljer egna uppvärmningskällor med en annan utsläppsproblematik.

Noteras

<p>En möjlig negativ konsekvens av installation av reningsutrustning för NOx-reducering till luft är ökade sekundära utsläpp av ammoniak via kondensatvatten. Länsstyrelsen anser att det är angeläget att säkerställa att dessa utsläpp inte ökar.</p>	
<p><i>Transporter</i></p> <p>Länsstyrelsen anser att det är en brist att det inte finns fler åtgärder för att minska mängden person- och godstransporter i samhället (exempelvis saknas helt åtgärder för att underlätta och öka mängden persontransporter med kollektivtrafik) och efterfrågar dessutom åtgärder för att minska utsläppen från internationell sjöfart.</p> <p>Åtgärder inom transportområdet som baseras på skatter och andra generella styrmedel inkluderas inte i luftvårdsprogrammet. Vidare sägs att eftersom hälsoeffekterna av luftföroreningar beror på var de sker är det utifrån ett luftkvalitetsperspektiv mer osäkert om generella styrmedel på nationell nivå är effektiva. Länsstyrelsen anser tvärtom att skatter och generella styrmedel skulle kunna ha god effekt avseende både nationella utsläppsminskningar och hälsoeffekter. Statliga styrmedel har till exempel effekt på vilka personbilar som säljs till privatpersoner och företag. Statliga vägar med en relativt stor andel tung trafik förekommer i flera större städer och det är angeläget för den lokala luftkvaliteten att minska utsläppen från tunga transporter. I städer med hamnar kan dessutom utsläpp från fartyg påverka den lokala luftkvaliteten. För dessa utsläpp är den kommunala rådigheten begränsad.</p> <p>Det beskrivs att underlaget till åtgärderna för att minska utsläppen av kväveoxider i hög grad utgår från styrmedelsförslag i underlag till klimathandlingsplanen. Länsstyrelsen anser att åtgärder med synergieffekter och som har potential att minska såväl utsläpp av växthusgaser som luftföroreningar är viktiga att prioritera. Länsstyrelsen anser att det för flera av förslagen behöver förtydligas på vilket sätt åtgärden har bäring på minskade utsläpp av NOx, exempelvis avseende åtgärderna ”Skärpta CO2-krav för nya tunga fordon”, ”AFIR” och ”Höjd/förlängd klimatpremie för tunga lastbilar”.</p>	<p>Vad gäller trafikminskning: Detta kommer eventuellt beaktas vid kommande revidering och uppdatering av programmet. Fokus har vid denna revidering varit nationella styrmedel.</p> <p>Vad gäller andra stycket: Det verkar som att Länsstyrelsen blandar ihop generella styrmedel och statliga styrmedel. Det mesta som nämns är ju just statliga styrmedel. Däremot skulle vi eventuellt kunna utöka diskussionen om betydelsen av generella styrmedel i nästa omgång.</p> <p>Vad gäller utsläpp från fartyg: I AFIR-texten står att: Denna förordning är inte kvantifierad i form av minskade luftutsläpp men en viktig del i att möjliggöra att elektrifieringstakten kan ske i önskad takt. Regeringen presenterade i februari 2022 en nationell strategi för elektrifiering, där även sjöfartens elektrifiering ingår.</p> <p>Sista stycket noteras</p>
<p><i>Arbetsmaskiner</i></p> <p>Flera av förslagen har tagits fram för att minska utsläppen av växthusgaser. Det beskrivs under övergripande konsekvenser att elektrifieringen generellt kan minska utsläpp till luft medan byte till biobränsle generellt inte har någon större positiv effekt ur ett luftperspektiv. Länsstyrelsen instämmer i att flera av förslagen har potential att minska både utsläpp av växthusgaser och kväveoxider. Men för att förslagen ska optimeras för både växthusgaser och luftföroreningar anser Länsstyrelsen att även luftföroreningar behöver inkluderas i vidare utvärderingar och utredningar</p>	<p>Noteras, håller med om att det finns behov av att analysera flera områden samtidigt.</p>
<p>Länsstyrelsen Västerbotten (2023-05-04)</p>	
<p>Rapporten innehåller en mängd förslag på åtgärder som förväntas ge stor effekt på utsläpp av ammoniak och kväveoxider men också sådana som har en marginell effekt. Sammantaget är bedömningen att det verkar vara svårt att kvantifiera den totala effekten av de åtgärder som föreslås och därmed säkerheten med vilken målen ska uppnås.</p>	<p>Vi är medvetna om denna svårighet och vi behöver utvärdera effekterna vidare. Alla förslag har inte varit möjliga att kvantifiera eller har tagits fram i annat syfte.</p>

Jordbruk och ammoniak

Länsstyrelsen är till övervägande del positiv till de styrmedel och åtgärder som föreslås men vill flagga för en del svårigheter. När det gäller utsläpp av ammoniak är det främst drivkraften hos lantbrukare att anamma nya metoder och investera i miljövänlig teknik som är stötestenen. Det måste vara ekonomiskt lönsamt om initiativ ska tas. Det är en brist att det inte gjorts någon bedömning av konsekvenserna (kostnader m.m.) för de styrmedel som rör ammoniakutsläpp. Det är därmed svårt att avgöra acceptansen för dessa styrmedel.

Viktigt att styrmedlen utformas så att de inte innebär krångliga regler som är svåra att utöva tillsyn på. Vid sidan av positiva effekter på natur- och kulturvärden behövs ett konkurrenskraftigt jord- och lantbruk.

Angående redogörelserna i kapitel 3 framför Länsstyrelsen att det finns brist på kunskap om åtgärders effekter och uppföljning innebär också en osäkerhet i beräkningen av jordbrukets bidrag till utsläppen, eftersom direkta mätningar saknas. Det blir problem för jordbrukare att göra större investeringar beror även på dålig lönsamhet inom jordbruket. Detta motiverar inte till investeringar i miljöfrämjande åtgärder.

Investeringsstöd är ett viktigt verktyg som det finns intresse hos lantbrukarna att nyttja.

Ettåriga miljöersättningar går för närvarande inte att söka i norra Sverige, vilket är en brist, och något vi har påtalat i utformningen av den strategiska planen. Detta vore önskvärt att ha i hela landet.

Rådgivning är ett viktigt område att arbeta med och bör fortsätta att genomföras.

Bruka ned gödsel inom 4 timmar efter spridning på obevuxen mark – sannolikt överväger nackdelarna, dvs kostnaderna för de enskilda företagen blir stora i förhållande till vinsten. Tvingande regler skulle bli komplicerat och svårt att övervaka.

Byta ut bredspridning av flytgödsel i växande gröda mot släpslangspridning – man kan tänka sig att utvidga investeringsstödet även till denna typ av utrustning, då med en lite lägre procentandel i stöd jämfört med mullningsaggregat.

Byta ut spridning av flytgödsel i växande gröda mot ytmullning – investeringsstöd finns för detta och det är bra.

I Jordbruksverkets uppdaterade underlag har möjligheter och begränsningar med olika styrmedel för åtgärderna tagits upp, som ökad budget för investeringsstödet för ammoniakåtgärder i den strategiska planen, att utreda en arealersättning för spridning av flytgödsel med särskild teknik eller lagkrav för de olika åtgärderna.

Transporter

En bristande administrativ reglering och tillsyn på vägfordons utsläpp har pågått länge i Sverige. I flera andra europeiska länder används märkning av fordons miljöklass (i vindrutan) som kan uppfattas av kameror och tillsynspersonal. I Sverige är det polisen som har tillsyn över efterlevnaden i så kallade miljözoner, varav zon 1 är det vanliga. I dessa fall är det den tunga trafiken det handlar om. Skulle det införas fler nivåer av miljözoner som t.ex. för personbilar behövs ett bättre övervakningssystem för att säkerställa efterlevnaden.

Gällande framtagande av regler för Euro-klass 7 för lätta fordon kan de skärpningar som görs leda till att fordonsägare väljer att behålla sina mindre miljövänliga fordon längre. Eftersom motivet för fordonbyte till övervägande del är ett ekonomiskt så bör detta beaktas så att det blir en smidig övergång i fordonsparkens bilar med högre miljöklass.

Första stycket: detta är en aspekt som behöver ingå i en fortsatt utredning av förslaget.

Andra stycket: noteras.

Styrmedel bör väljas noggrant så att alla samhällsgrupper kan följa med i teknikutvecklingen.	
<p><i>Arbetsmaskiner</i></p> <p>Inom området arbetsmaskiner finns sannolikt stor potential att få ner utsläppen av kväveoxider åtminstone per fordon. Totalt sett är möjligen sektor för liten för att ha någon effekt för att nå målet 2030.</p> <p>En kategori fordon som det inte nämns så mycket om är nöjesfordon. Liksom för arbetsfordon är sektorn liten totalt sett men den kan ur pedagogisk synvinkel vara viktig att beakta och skapa incitament för minskade utsläpp.</p>	Noteras
Länsstyrelsen Västernorrland (2023-05-05)	
Har inga synpunkter på föreslagen remiss.	Noteras
<i>Kommuner:</i>	
Göteborg Stad (2023-05-03)	
<p><i>Industri och el- och fjärrvärme</i></p> <p>Staden ser positivt på att förslaget innebär att NOx-avgiftssystemet breddas. Staden ser dock negativt på att en omformning av dagens NOx-avgift i praktiken skulle komma att motsvara en NOx-skatt - genom en minskad avgiftsåterföring till 60 procent. En övergång från en avgift med återbetalning till en kväveoxidskatt medför en kostnadsökning för verksamheter som ingår i avgiftskollektivet, även om den enligt rapportens förslag skulle ske stegvis. Förslaget skulle därmed motverka ambitionerna med det pågående arbetet med en fjärr- och kraftvärmestrategi som bland annat omfattar hinderröjning för kraftvärme. Staden ställer sig kritisk till resonemanget om att tillgodoföringen skulle minska incitamenten att reducera utsläppen. Däremot ger återföringen indirekta effekter som stärker systemets effektivitet. Att minska tillgodoföringen ger sämre förutsättningar att genomföra åtgärder.</p> <p>Det framgår inte tydligt när ändringen av NOx-avgift ska införas. Det är en viktig planeringsfråga och borde framgå tydligare i både utredningen om NOx-avgift och i aktuell remiss om uppdaterat Nationellt luftvårdsprogram.</p>	<p>Naturvårdsverket instämmer i att en minskad tillgodoföring generellt kommer öka kostnaderna men vi menar dock att det också kommer öka styreffekten.</p> <p>Vi har förordat att förslaget bör införas så snart som möjligt.</p>
<p><i>Transporter</i></p> <p>Göteborgs Stad ser positivt på utredningens åtgärdsförslag inom sektorn inrikes transporter.</p> <p>Vad gäller styrmedel för minskade utsläpp från fordon förväntas förslaget på införande av en Euro-klass 7 för lätta fordon samt Euro VII för tunga fordon bidra till en betydande minskning av utsläppen av kväveoxider i Göteborg. Det är positivt att EU-kommissionen genom sitt Fit-for-55 paket ändrat förordningarna för lätta och tunga fordon genom att kraven i förordningen höjs. Staden delar Naturvårdsverkets slutsats att förslagen borde gynna alternativa drivmedel som el, vätgas och biogas vilket borde innebära att NOx-utsläppen också minskar. Utsläppen från vägtrafiken sker där människor bor och vistas och är störst och därför viktigast att minska ur hälsosynpunkt.</p> <p>Förslaget på att dela upp miljözon klass 3 på personbilar respektive lastbilar och bussar i syfte att underlätta</p>	Vad gäller styrmedel för den lokala nivån är effekten på takdirektivet sannolikt begränsad. Däremot är det viktigt för hälsokonsekvenserna och lokala överskridanden. Detta är en generell diskussion som kan förtydligas till nästa gång.

kommuners införande är också särskilt intressant eftersom införande av just miljözon klass 3 beräknas kunna bli en effektiv åtgärd i Göteborg. I förslaget betonas att dagens miljözon klass 3 för personbilar riskerar att stänga ute delar av befolkningen som inte har råd med elbil. Samma problematik finns inte för bussar och lastbilar då ett fåtal av dem ägs av privatpersoner. Det kan därmed finnas anledning till att kommuner skulle kunna införa miljözon klass 3 endast för bussar och lastbilar.

Klimatpremie är ett viktigt stöd inom sektorerna tunga fordon och arbetsmaskiner. Klimatpremierna sträcker sig till 2026 men staden anser att den bör vara generösare förlängas till 2030. Det är mycket kostnadsdrivande att introducera tunga elfordon och bränslecellsfordon, detsamma gäller större arbetsmaskiner. Klimatpremie borde även kunna sökas för laddstationer kopplat till elfordon.

Göteborgs Stad anser att det, utöver de förslag som lyfts i det remitterade underlaget, finns ytterligare styrmedel och nationella åtgärder som kan underlätta kommunernas arbete med att minska biltrafiken och därmed utsläppen av kväveoxider. I Åtgärdsprogram för kvävedioxid i Göteborgsregionen finns ett flertal exempel på åtgärder som behöver hanteras på nationell nivå för att kunna ge kommuner möjlighet att minska utsläppen från transporter, såsom miljödifferierad trängselskatt, att se över systemet för bilförmånsbeskattning, att införa miljöstyrande kilometerbaserad skatt på tunga fordon samt att differentiera parkeringsavgifter. Staden vill också lyfta att det finns stor potential att öka andelen cykelresor både i och utanför Göteborg, men att det krävs insatser på olika nivåer för att skapa bättre förutsättningar för cykelresor.

Förslaget för uppdaterat nationellt luftvårdsprogram har i sin nuvarande utformning stort fokus på minskningen av kväveoxider. I programmet fokuseras inte på utsläpp av partiklar, med motiveringen att partikelutsläppen från städer bedöms minska. Göteborgs Stad ser dock en risk att utsläppen av partiklar i städer snarare kommer att öka i framtiden, delvis som en konsekvens av elektrifieringen av fordonsflottan. Fordon utrustade med batteri tenderar att vara tyngre än bränsle drivna fordon vilket kan leda till ökade partikelutsläpp. Partikelhalterna riskerar därför att förbli höga i urbana gaturum, vilket medför risk för människors hälsa. Ett effektivt förslag till luftvårdsprogram bör därför vara att även ta fram åtgärdsförslag med avseende på minskade partikelutsläpp.

Texten i skrivelsen har kompletterats, i kap 6.3.3 där vi lyfter vikten av att även ta hänsyn till partiklar.

Jönköpings kommun (2023-05-04)

Jordbruk

De beslutade åtgärderna innehåller bland annat bättre information och rådgivning, nya investeringsstöd och ettåriga miljöersättningar samt förbättrat regelverk kring gödsel från djur. Miljö- och hälsoskyddsmyndigheten anser att det saknas underlag i remissen för hur ammoniakavgången varierar med olika väderförhållanden och därmed för olika tidpunkter på året.

Istället för att helt förbjuda bredspridning av flytgödsel bör det övervägas att ha ett förbud under en period, t.ex. från den 1 maj till den 30 september.

Underlaget från Jordbruksverket har uppdaterats jämfört med den version som gick ut på remiss. Generellt bör gödseln spridas inför eller under den period då grödan har ett behov näring. Det är bland annat ett krav enligt EU:s nitratdirektiv. I beräkning av åtgärdspotential för ytmyllning och diskussion om möjliga styrmedel har hänsyn tagits till att tekniken inte är tillämpbar på alla typer av jordar och markförhållanden.

När det gäller krav på tak över flytgödselbehållare kan en liknande reglering göras. De som har djuren på bete från maj till oktober bör kunna undantas från kravet.

Ytmyllning bedömer vi är ett alltför långtgående krav som även kan ha en negativ inverkan på koldioxidutsläpp och utsläpp av näringsämnen till vatten. Ytmyllning fungerar dåligt på de stenigare marker som är vanliga inom kommunen.

Släpfsramp kan vid rätt förutsättningar ge en minskning av ammoniakavgången som kan jämföras med ytmyllning och fungerar dessutom bättre i varierande markförhållanden. Vid ett eventuellt allmänt krav på ytmyllning behöver en gränsdragning göras för vilken teknik som är godtagbar inom ramen för detta.

Vad gäller nedbrukning av flytgödsel på obevuxen mark är kravet på fyra timmar alltför långtgående för de med mindre personella och maskinella resurser.

För många mindre lantbruk i kommunen skulle flera av åtgärderna innebära förhållandevis mycket stora investeringar och extra kostnader. Utöver kostnad för åtgärder kommer också läglighetsaspekter att försämrats. Under vissa förhållanden kommer exempelvis teknikkrav på spridning av flytgödsel att innebära större ammoniakutsläpp för enskilda lantbruk. Ett exempel på detta är en mindre lantbrukare som hade haft tillfälle för breddspridning under sval, fuktig och vindstilla väderlek. Denna blir istället tvungen att hyra in en maskinstation som sprider med släpslang när de har tid och ofta då under sämre väderlek vad gäller ammoniakavgång.

Tillsynen bedöms inte försvåras av eventuella nya krav.

Industri och el- och fjärrvärme

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser precis som Naturvårdsverkets förslag att NOx-avgiftens styreffekt bör öka genom att fler utsläppskällor blir prissatta. Här bör en tydlig gräns dras för vilka verksamheter som blir berörda och vilken effekt som blir störst sett till nyttan ur ett företagsekonomiskt perspektiv. Utsläppsavgifter på kraft- och fjärrvärme bör ses över så att incitament finns för teknikutveckling samtidigt som branschen kan konkurrera inom området förnybar elproduktion.

Noteras

Transporter

En åtgärd som har stor effekt är att Euroklass 7 blir införd så som planerat på transportområdet. Även utsläppskrav bör kunna skärpas till EU- Fit for 55-nivån. Tekniken för detta finns och fordonsproducenterna behöver starkare incitament för att styra mot detta. Samtidigt bör konkurrensnackdelar beaktas då svenska varor och tjänster som handlas över gränser ska mötas av krav på samma nivå.

Noteras

Arbetsmaskiner

Arbetsmaskinerna har en geografisk spridning som gör laddinfrastruktur svår att införa. Här spelar reduktionsplikten stor roll då förnybar diesel och bensin då kan få ett marknadssegment och bidra till utsläppsminskningar och klimatnytta. Svenska företag har dessutom stora investeringar i industri för bränsletillverkning från bland annat skogsråvara som vid en minskning i reduktionsplikt riskerar att bli olönsamma. Lantbrukets omställning är avgörande för sektorn arbetsmaskinernas möjlighet att bidra till en förnybar maskinflotta. En utredning om kompensation till lantbruket är

Reduktionsplikten påverkar inte luftutsläppen positivt, ingen åtgärd.

<p>högst prioriterad då skattenedsättningen till jord- och skogsbruk ska fasas ut. Grön skatteväxling för jordbruket är ett sätt att kompensera med andra lättnader för att kunna bibehålla konkurrenskraft.</p>	
<p>Malmö Stad (2023-05-05)</p>	
<p>Miljönämnden är positiva till revideringen av det nationella luftvårdsprogrammet och ser att utsläppsminskningar är till gagn för befolkningens hälsa och välbefinnande. Förslaget kommer underlätta Malmös möjligheter att uppnå miljöprogrammets mål om minskade växthusgasutsläpp samt minska malmöbornas exponering av luftföroreningar fram till 2030. Flera av de utpekade förslagen på styrmedel och åtgärder är däremot varken kvantifierade eller utredda.</p>	<p>Noteras</p>
<p><i>Industrin</i></p> <p>Bara en tredjedel av utsläppen inom industrin samt el- och fjärrvärme är idag prissatta via NOx-avgiften. Det är därmed ett stort behov av att modernisera NOx-avgiftssystemet. Miljönämnden anser att det bör utredas om inte även mindre energianläggningar bör omfattas i NOx-avgiften.</p>	<p>Noteras</p>
<p><i>Sjöfart</i></p> <p>I förslaget saknas tydliga förslag kring förbättrade och konkurrensneutrala differentierade hamnavgifter, så att fartyg med mindre utsläpp premieras i högre omfattning när de angör svenska hamnar. Det saknas också en utredning kring elanslutning av fartyg vid kaj. Detta kan vara besvärligare ur elförsörjningssynpunkt i främst södra Sverige.</p>	<p>Differentierade hamnavgifter regleras av SjöV. Regeringen presenterade i februari 2022 en nationell strategi för elektrifiering, där även sjöfartens elektrifiering ingår.</p>
<p><i>Vägtransporter</i></p> <p>Förslaget medför kraftiga minskningar av vägtransporternas utsläpp och ett steg mot en utsläppsfri fordonsflotta. Elektrifieringen kommer leda till betydande minskningar av NOx-utsläpp. Det är dock flera osäkerheter främst kring laddinfrastruktur, som behöver lösas. Dessutom behöver tillgången till el för södra Sverige säkras. Vidare behöver planens åtgärder för minskat transportarbete kompletteras, då de nu listade styrmedlen är otillräckliga.</p>	<p>Vad gäller laddinfrastruktur ingår redan en diskussion om detta. Laddinfrastruktur hanteras i andra sammanhang än luftvårdsprogrammet. Vad gäller minskat transportarbete kan detta eventuellt vara något som ses över till nästa omgång.</p>
<p><i>Arbetsmaskiner</i></p> <p>Arbetsmaskiner har en potential att minska sina utsläpp i större omfattning. I förslaget framgår det inte något om eventuella framtida utsläppsminskningar. Miljönämnden noterar att utredningen pekar på många olika förslag på områden som ska utredas mer, vilket är positivt, men planen behöver kompletteras med fler åtgärder för att minska utsläppen från arbetsmaskiner.</p>	<p>Noteras</p>
<p>Stockholms stad (2023-05-19)</p>	
<p>Vi ser positivt på Naturvårdsverkets förslag på fler åtgärder för att minska bland annat kväveoxid, vilket är i linje med Stockholms arbete för frisk luft i hela staden. Dock anser vi att ytterligare åtgärder inom transportområdet behövs, däribland miljödifferenterade trängselskatter och parkeringsavgifter, möjligheter till kommunal övervakning av miljöbilzonerna, fler verktyg för kommuner att minska privatbilismen samt en nationell satsning på cykling genom ett mål om utökad cykeltrafik och utökad finansiering av utbyggnaden av cykelinfrastrukturen.</p>	

Umeå kommun (2023-04-19)	
Har inga synpunkter på föreslagen remiss	Noteras
Östersunds kommun (2023-05-05)	
<p>Förvaltningen noterar att de utsläppsminskningar för kväveoxider som presenteras i underlaget inte motsvarar minskningskraven i lagstiftningen och efterfrågar därför fler styrmedel och åtgärder i underlaget, särskilt gällande vägtransporter.</p> <p>Skarpare krav från Naturvårdsverket underlättar kommunernas arbete och skyndar på den nödvändiga omställningen. Samhällsbyggnad tillstyrker de förslag som presenteras i programförslaget men ser också behov av ytterligare styrmedel som skulle underlätta i omställningen mot minskad trafik och efterfrågan på egen bil. Dessa styrmedel verkar förutom för minskade utsläpp av kväveoxider även för minskade utsläpp av växthusgaser och partikelföreningar.</p> <p>Exempel på styrmedel som Samhällsbyggnad efterfrågar när luftvårdsprogrammet uppdateras:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Införa möjligheten att reservera parkeringsplatser på gatumark för bilpoolsbilar samt en definition av delade fordon - Ändra reglerna för skyltning på gatumark så att kombinationer av laddplats med bilpool, taxiplats eller lastplats möjliggörs. - Att energieffektiv användning av transportsystemet pekas ut som ett allmänt intresse i PBL:s andra kapitel. Det ger kommuner bättre möjligheter att arbeta målmedvetet med sin parkeringsplanering. En strävan efter mer effektiv ytanvändning i tätorter vore också ett angeläget förtydligande av PBL:s hushållningsprinciper. - Att skrivningen om ”parkering i skälig utsträckning” ändras till ”mobilitetslösningar i skälig utsträckning” i PBL kap 8 § 9 punkt 4. Ändringen öppnar för en friare och mer teknikneutral beskrivning av det behov som ska täckas, nämligen de boendes möjligheter att transportera sig själva och sitt gods. - Avgiftslagen (1957:259) behöver ändras så att kommuner får ta ut avgifter för att styra trafiken, inte bara ”ordna” den. Kommuner ska kunna få ta ut avgifter på en gata som speglar driftkostnaderna, inte bara för att ordna trafiken. - Att kommunen i en detaljplan ska kunna skriva in att bilparkering inte får anläggas på andra ytor än vad detaljplanen anger. Det skulle kunna bromsa eller förhindra risken för ett ineffektivt utnyttjande av p-platser, sett till det allmänna hushållningsintresset. En sådan begränsning förutsätter dock att den ovan nämnda områdesvisa planeringen genomförs. - Att Avgiftslagens andra paragraf förtydligas så att kommuner inte får subventionera långtidsparkering på gatumark. - Lagstiftningen för planeringen av p-platser behöver flyttas upp från fastighetsnivå till att omfatta hela områden, dvs. flera gator och flera fastigheter. Med en sådan planering skulle det vara möjligt att hantera lokala trafikföreskrifter mer rationellt än idag. 	Noteras

Örnsköldsviks kommun: (2023-05-05)	
<p>Örnsköldsviks kommun efterfrågar en kort beskrivning av det befintliga nationella systemet av luftövervakning.</p> <p>I underlaget läggs fokus på EU och Sverige, dock bör det hänvisas att luftkvaliteten är en global utmaning för människors hälsa, biologisk mångfald med mera och det är viktigt att lyfta det arbete som pågår lokalt, nationellt och globalt för att uppnå god luftkvalitet samt beskriva de begränsningar och möjligheter som Sverige har.</p> <p>Även för industrins utsläpp gäller det att ta fram incitament som gör att en långsiktighet finns i arbetet. Det gäller att lyfta ett globalt arbete kring utsläpp så att industrins konkurrensförmåga bibehålls samt att företagare väljer att finnas kvar i Sverige. Det gäller inte minst transportsektorn eftersom fartyg, flyg, långtradare till stor del ägs och drivs av företag utanför Sveriges gränser.</p> <p>Kommunen önskar att hälsoperspektivet bör finnas med vid handel av utsläppsätter.</p> <p>Kommunen vill lyfta vikten av luftburna föroreningars påverkan på vattenkvalitet. Nedfall av svavel och kväveoxider ger fortfarande betydande problem med försurning, även om utsläppen har minskat. Det behövs fortsätta satsningar för att motverka försurning av vatten, exempelvis genom kalkning.</p> <p>Ansvarsfördelningen kring genomförandet av föreslagna åtgärder bör förtydligas.</p> <p>Örnsköldsviks kommun har tidigare yttrat sig avseende kommande EU-direktivet kring luftkvalitet, där det framgår olika aktörers ansvarsområden. Det är viktigt att ta hänsyn till att olika kommuner har olika stora arealer samt geografisk sammansättning olika typer av industrier och andra förutsättningar som påverkar luftkvalitet. Detta behöver beaktas vid fördelning av statliga medel för att kommuner ska kunna genomföra sina uppdrag.</p> <p>Örnsköldsviks kommun ser positivt på att Naturvårdsverket lyfter upphandling och det institutionella hinder som upphandling kan vara.</p>	<p>Texten har kompletterats med en kort beskrivning av FN:s luftvårdskonvention som hanterar långväga transporterade luftföroreningar, se kap 2.</p> <p>Vi hänvisar till kap 2 där försurning och övergödning nämns övergripande.</p> <p>Övrigt noteras</p>
<p><i>Jordbruk</i></p> <p>Det behövs satsningar för att minska negativa konsekvenser av de ammoniakutsläpp som jordbrukssektorn står för – samtidigt kan Sveriges förmåga att klara en kris inte riskeras.</p> <p>Örnsköldsviks kommun stöder slutsatsen att det behövs effektiva styrmedel som ser till helheten. I detta ingår att hitta lösningar som fungerar samt ekonomiska incitament för att kunna ställa om sin verksamhet</p> <p>Kommunen ställer sig tveksam till förslagen ”Bruka ned gödsel samma dag efter spridning på obevuxen mark” och ”Bruka ned gödsel inom 4 timmar efter spridning på obevuxen mark” utan i stället förespråkar att gödsel ska brukas ner inom 24 timmar efter spridning. Kommunen anser att det kan bidra till mindre inskränkning i jordbrukares arbete och ändå uppfylla syftet med styrmedlet.</p> <p>Kommunen ställer sig bakom förslagen i övrigt.</p>	<p>Noteras</p>
<p><i>Transporter</i></p> <p>Kommunen saknar förslag om stöd för laddningsinfrastruktur för fordon. Kommunen vill allmänt påtala vikten av att staten</p>	<p>Noteras.</p>

tar ett större ansvar för att laddningsinfrastrukturen byggs ut i hela landet då elektrifiering ger en positiv effekt på luftföroreningar.

Kommunen saknar förslag om reglering av olika drivmedel för vägfordon och luftburna fartyg (flyg, helikopter, m.m.).

Kommunen saknar även klimatbonus för lätta fordon.

Kommunen anser att förslaget ” Euro 7 för lätta fordon och Euro VII för tunga fordon” bör förtydligas huruvida det endast gäller alla nya lätta fordon som registreras från 1 juli 2025 och 1 juli 2027 för nya tunga fordon eller generellt.

Intresseorganisationer:

Avfall Sverige (2023-05-05)

Ett avsnitt i Naturvårdsverkets förslag till nationellt luftvårdsprogram avser utsläpp av kväveoxider från industri samt el- och fjärrvärme. Avseende detta har Avfall Sverige lämnat synpunkter till regeringens tidigare remiss avseende Naturvårdsverkets rapport Förslag till förändrad NOx-avgift (M2022/02151), med svarsdatum den 31 mars 2023.

Noteras

Energiföretagen Sverige (2023-05-05)

Industri och el- och fjärrvärme

Energiföretagen Sverige avstyrker förslaget att omforma dagens NOx-avgift. En NOx-skatt motverkar ambitionerna med det pågående arbetet med en fjärr- och kraftvärmestrategi som bland annat omfattar hinderröjning för kraftvärme och att tillgängliggöra elproduktionskapacitet i syfte att förbättra försörjningstryggheten. Vi anser i stället att en indexering av avgiftsnivån utifrån KPI borde övervägas, för att bibehålla dagens styreffekter.

Energiföretagen Sverige anser att rapporten ger en missvisande bild av NOx-avgiftens funktionssätt som har varit framgångsrik och styrt mot ett effektivt energiutnyttjande genom att återföringen utgått från den nyttiggjorda energin. Kväveoxidutsläpp behöver prissättas lika inom EU. Naturvårdsverket utelämnar vikten av att kväveoxidutsläpp behöver prissättas lika inom EU och den påverkan på svensk konkurrenskraft som en NOx-skatt skulle innebära.

Energiföretagen anser att det faktum att NOx-utsläppen numera regleras genom flera EU- regelverk, till skillnad från när avgiftssystemet infördes, behöver beaktas i en reformering av NOx-avgiftssystemet och att mervärdet av NOx-avgiften skulle behöva kvantifieras.

Reduktion av kväveoxidutsläpp behöver ses ur ett större helhetsperspektiv. Rapporten beaktar inte att NOx-utsläppen från egen uppvärmning av bostäder och lokaler har flyttats till el- och fjärrvärmeproduktion sedan NOx- avgiftssystemet infördes i och med att leveranserna av fjärrvärme nästan har fördubblats sedan 1992. Det är därför angeläget att ha ett större helhetsperspektiv i värderingen av NOx-utsläppen i förhållande till andra positiva miljöeffekter som uppnåtts av en utbyggnad av fjärr- och kraftvärmen.

Prioritera kostnadseffektiva åtgärder för hela samhället. Från ett samhällsperspektiv bör de åtgärder prioriteras som är mest kostnadseffektiva för hela samhället

Naturvårdsverket noterar att inlämnat synpunkter främst är riktade till den underlagsrapport som Naturvårdsverket redovisat till regeringen med förslag om ändring av NOx-avgiften, 2022.

Naturvårdsverket menar angående indexering att det i så fall bör ske efter att avgiftssystemet breddats till fler aktörer så att inte skillnaden mellan att vara innanför eller utanför systemet blir alltför stor.

Naturvårdsverket håller med Energiföretagen i att NOx-avgiften har främjat energiproduktion med lägre utsläpp. Även om specifika utsläpp minskat över tid så minskar inte utsläppen i tillräcklig takt i det nuvarande systemet vilket ligger till grund för förslaget om ändring av systemet för att öka styreffekten.

I analysen har hänsyn tagits till dagens reglering. Avgiftssystemet bedöms vara ett komplettera regelverk bl.a. genom att tillföra en dynamisk styrning även då tillstånd och regelverk är uppfyllda.

Naturvårdsverket anser att en ökad elektrifiering inom industrin och transportsektorn är nödvändig för samhällets klimatomställning. Vi skriver i underlaget att det ökade behovet av förnybar el kan mötas genom utbyggnad av exempelvis sol- och vindkraft men att förbränningsbaserad elproduktion i kraftvärmeverk fortfarande kommer vara nödvändig för att balansera energisystemet och kan öka i framtiden. För att undvika oönskade sidoeffekter med ökade utsläpp av kväveoxider

Generellt är kostnadseffektiviteten för ytterligare åtgärder låg inom det avgiftsbelagda systemet jämfört med sektorer som är utanför avgiftssystemet. Detta beror på att de mest kostnadseffektiva åtgärderna redan gjorts eftersom de första åtgärderna alltid är billigare och effektivare. Det blir därmed dyrare att minska utsläppen per tillförd energienhet i dessa sektorer jämfört med att minska emissionerna i de sektorer som har höga emissioner per tillförd energienhet. Den största potentialen för reduktion av NO_x ligger hos sektorer utanför NO_x-avgiftssystemet. Energiföretagen föreslår höjd avgift i kombination med att flera sektorer inkluderas i avgiftskollektivet samtidigt som hela avgiften återbetalas till avgiftskollektivet.

Energiföretagen Sverige ifrågasätter inriktningen på att minska NO_x-utsläppen så kraftigt i el- och värmeproduktionen och industrin fram till 2030 med tanke på de mer än halverade specifika NO_x-utsläppen inom NO_x-avgiftssystemets anläggningar. Potentialbedömningen beaktar inte riskerna med att andra utsläpp kan öka om det ställs höga krav på minskade NO_x-utsläpp och kostnadseffektiviteten i att vidta åtgärder i andra sektorer. Energiföretagen Sverige anser i stället att fokus bör ligga på åtgärder i transportsektorn som idag står för den största delen av utsläppen. Det behöver också beaktas att elektrifieringen i industri och transporter kommer kunna bidra väsentligt till minskade NO_x-utsläpp fram till 2030, vilket också delvis adresseras i rapporten. Rapporten kvantifierar dock i liten utsträckning elektrifieringens effekter för minskade NO_x-utsläpp. Vi anser generellt att luftvårdsprogrammet behöver bejaka en ökad takt i elektrifieringen som en huvudåtgärd för att minska NO_x-utsläppen. Vi föreslår att fokus bör vara på generella åtgärder för att främja elektrifieringen framför en mängd detaljerade ytterligare specifika NO_x-reduktions-styrmedel.

Naturvårdsverket anger att dagens tillgodoföringsmekanism innebär att en viss andel av inbetalda medel återförs i relation till energiproduktionen och kan liknas vid en produktionssubvention. Detta stämmer inte. Eftersom återföringen baseras på nyttiggjord energiproduktion är det också ett styrmedel som driver på för ett effektivt energiutnyttjande, vilket inte är att subventionera förbränningsbaserad energiproduktion. Det blir därmed inte korrekt att som rapporten hävdar att tillgodoföringen kan ses som en form av subvention där de som producerar mest energi per kg utsläpp får den största andelen av tillgodoföringen, utan tvärtom driver avgiftssystemets konstruktion mot ökad energieffektivitet. Rapporten saknar även förslag om konsekvenserna av att delvis göra om avgiften till en skatt.

Energiföretagen Sverige invänder mot att NO_x-avgiften görs om till en skatt utan anser att införandet av skatt eller att minska återföring av medel inom avgiftssystemet leder till minskat investeringsutrymme för NO_x-reducerande åtgärder för existerande förbränningsanläggningar.

behövs kompletterande styrning till klimatarbetet.

Naturvårdsverket håller med om att det behövs åtgärder inom fler sektorer än industrin och el- och fjärrvärmesektorn och hänvisar till de förslag som finns inom transportsektorn.

Att tillgodoföringsmekanismen har en effekt som kan liknas vid en produktionssubvention anser vi vara korrekt och något som även beskrivits i andra utredningar t.ex. s. 309 i SOU 2017:83.

I övrigt hänvisar Naturvårdsverket till skrivelsen med förslag till förändrad NO_x-avgift.

Hushållningssällskapens Förbund (2023-05-04)

Vi ser en betydande risk att flera av förslagen till nya möjliga styrmedel kan komma att bidra till att ett flertal jordbruksföretag, framförallt de mindre och de i skogsbygder, kan komma att bli tvungna att avveckla sin verksamhet, vilket motverkar den svenska livsmedelsstrategin, stärkt

I Jordbruksverkets uppdaterade underlag har möjligheter och begränsningar med olika styrmedel för åtgärderna tagits upp, som ökad budget för investeringsstödet för ammoniakåtgärder i den strategiska planen, att

konkurrenskraft, ett rikt odlingslandskap och en levande landsbygd.

Föreslagna åtgärder riskerar att försämra förutsättningarna för en Levande landsbygd och ett konkurrenskraftigt jordbruk. Särskilt mindre lantbruk med mindre investeringsmöjligheter missgynnas. Det leder till att mindre och sämre marker tas ur produktion och med färre betande djur som följd.

Vi ser en stor risk i att lantbruk läggs ner p g a dels fler regler som leder till ökade kostnader för lantbrukaren, men också att det blir en mental påfrestning för lantbrukaren. Den ökade regelbördan gör att det blir mer att hålla reda på och förhålla sig till, och det minskar i sin tur motivationen och drivkraften. Lantbrukaren blir inte längre betrodde att planera sin verksamhet utifrån ex vädret och gårdens behov, flexibiliteten minskar.

Incitamenten ökar att använda bästa möjliga teknik vid gödselspridning med de höga gödselpriserna som råder. Även branschen ställer krav på bland annat spridning med släpslang. Det tycker vi medför att man inte behöver ställa lagkrav, utan en anpassning kommer ändå att ske över tid, vilket det också redan gjort under de senaste åren.

Bruka ned gödsel samma dag/inom fyra timmar - Det är många faktorer att ta hänsyn till vid gödselspridning och ev nedbrukning; väder, när lantbrukaren har tid, anpassning till när eventuell maskinstation har tid och möjlighet m.m. Sådana regler kan bli direkt omöjliga att följa för vissa företag, vilket i så fall kan leda till avveckling av verksamheten. Detta är dessutom förslag på regler som är väldigt svåra att kontrollera för myndigheterna.

Byta ut bredspridning av flytgödsel - Vi ser en stor risk med att många mindre jordbruk läggs ner om man inför krav på släpslangspridning/myllningsaggregat för all spridning av flytgödsel. En del av den marken kommer förmodligen brukas av andra lantbruk, medan en del mark kommer att upphöra att brukas. Det innebär negativa effekter för miljömålet Ett rikt odlingslandskap med biologisk mångfald m.m.

Tak på flytgödselbehållare - Att bygga tak på en flytgödselbehållare är kostsamt, inte bara själva investeringen utan även underhåll och i vissa fall svårare tömning av brunnen, som medför ökad tidsåtgång, innebär löpande kostnader. Det är inte heller tekniskt möjligt att sätta tak på alla befintliga brunnar och laguner, vilket innebär en ännu högre kostnad om en ny brunn måste byggas. Dessa kostnader kan bli omöjliga för vissa företag att klara, vilket skulle resultera i nedläggning av verksamheten. Om det skulle ställas ett krav på tak så antar vi att det inte längre skulle bli möjligt att söka investeringsstöd för en sådan investering, vilket också måste beaktas.

utreda en arealersättning för spridning av flytgödsel med särskild teknik eller lagkrav för de olika åtgärderna.

Lantbrukarnas riksförbund (2023-05-08)

LRF är bekymrad över att ammoniakavgången inte minskat i takt med Takdirektivets krav så att kommissionen sänt en formell underrättelse till Sverige. Det finns en önskan i lantbruket att minska ammoniakavgången och exempelvis har rådgivning för att minska ammoniakavgången ingått i Greppa Näringsens rådgivning under många år. Dessutom finns en viss spontan utveckling i branschen mot åtgärder för lägre ammoniakavgång med exempelvis övergången från att sprida med spridarplatta till att sprida med släpslangspridning.

Noteras

<p>Tidigare arbete har lett till minskning och det tidigare svenska delmålet för ammoniak i miljömålet Ingen övergödning nåddes före tidtabellen. Dock skedde det inte bara till följd av egentliga miljöåtgärder utan också på grund av minskad djurhållning och ökad import av kött. LRF tycker att det är bra att Naturvårdsverket i luftvårdsprogrammet sätter in nödvändiga ammoniakåtgärder i sammanhanget av mål för livsmedelsstrategin och också kopplar till biologisk mångfald.</p>	
<p>Åtgärderna för snabbare nedbrukning som föreslås bör kunna nås. Men vi ser i beräkningarna i förslaget till nytt luftvårdsprogram att den stora potentialen ligger i de båda åtgärderna att bygga tak på flytgödselbehållare och direktmyllning. Ett stort och snabbt genomförande av dessa båda åtgärder kan inte åstadkommas utan lagstiftning och det förs ett resonemang om det i texten. LRF ser dock det som orimligt även om investeringsstöd skulle utgå. Med en vanligt förekommande bidragsandel på 30 procent blir det ändå mycket höga kostnader för lantbrukarna. Dessa båda långtgående åtgärder finns inte som generella åtgärder i grannländer som Finland eller Norge eller ens i mer djurtäta länder som Danmark. LRF bedömer att det kommer ske en utveckling mot fler tak över behållare och ytmyllning, bland annat på de miljötillståndspliktiga gårdarna som gradvis får en större andel av livsmedelsproduktionen.</p>	Noteras
<p>LRF tror att surgörning är lättare att genomföra än tak och ytmyllning eftersom den kan visa lönsamhet på kort sikt eller åtminstone vara kostnadsneutral. LRF föreslår att ett riktat investeringsstöd till surgörning med högre bidragsandel införs för att stimulera att tekniken börjar användas i större skala i landet.</p>	Noteras
<p>LRF föreslår att en arbetsgrupp tillsätts med Jordbruksverket, Naturvårdsverket, LRF och lantbruksrådgivare där möjligheterna att inom Greppa Näringen ta fram gårdsvisa åtgärdsförslag eller handlingsplaner för ammoniak utreds. Förutom att göra fler beräkningar av gårdarnas ammoniakläckage kan det bli ett tillfälle att informera om och hjälpa bonden söka investeringsstöd som kan upplevas som krångligt. Det finns goda erfarenheter av sådana arbetssätt från andra närliggande miljöutmaningar i lantbruket. För att minska användningen och rester i miljö av växtskyddsmedels Diflufenikan har lantbruksnäringen och myndigheter som Jordbruksverket, Naturvårdsverket och KEMI bildat en gemensam arbetsgrupp som kunnat fokusera på frågan och det har gett resultat. Ett liknande arbetssätt skulle kunna fungera för ammoniak. LRF kan tänka sig att vara sammankallande i en sådan grupp, om intresse finns.</p>	
<p>Skogsindustrierna: (2023-05-09)</p>	
<p><i>Förändring av NOx-avgiften</i></p> <p>Skogsindustrierna avstyrker förslaget om en förändrad kväveoxidavgift. Förändringen skulle inte ge märkbar effekt på miljö, luftkvalitet och hälsa men däremot innebära kostnader för industri och industriproducenter trots att luftkvalitetsnormer uppfylls. Notera att enligt Naturvårdsverkets förslag till uppdaterat luftvårdsprogram platser som miljö kvalitetsnormerna har överskridits är i städer - inte i närheten av skogsindustriella produktionsenheter. Då luftvård är syftet bör rimligen även fokus vara på de</p>	<p>Naturvårdsverket noterar att inlämnat synpunkter främst är riktade till den underlagsrapport som Naturvårdsverket redovisat till regeringen med förslag om ändring av NOx-avgiften, 2022.</p> <p>Att tillgodoföringen skulle minska incitamentet att reducera utsläpp anser Naturvårdsverket är korrekt. Tillgodoföringsmekanismen leder till en s.k. genomsnittskostnadseffekt som påverkar</p>

utsläppskällor som främst påverkar överskridandet av luftkvalitetsnormer. Särskilt när det sker där människor befinner sig.

Naturvårdsverket föreslår i sin arbetsversion om NO_x-avgiften att tillgodoföringen skulle minska incitamentet att reducera utsläpp. Detta är felaktigt. Kostnaden per kilo NO_x varierar inte med tillgodoföringen. Företagen är mycket väl medvetna om vad varje kilo utsläpp kostar för de pannor som är inkluderade i avgiftssystemet. Naturvårdsverket har själva tidigare argumenterat för att tillgodoföringen driver för energieffektivitet. Myndigheten brukar i andra fall uttrycka att just energieffektivitet är viktigt – så varför det finns med ett förslag om att ta bort ett positivt incitament för energieffektivitet måste vara ett misstag.

Om förslaget om minskad tillgodoföring inte var ett misstag borde det rimligen kompletteras med förslag om kraftigt minskad avgift. Om förslaget om minskad återföring trots allt beaktas borde den minskade återföringen gå till en fond för miljöinvesteringar likt den norska NO_x-fonden. Det skulle vara mer rimligt än att skapa en fiskal skatt.

Om systemet ska ändra så borde ändringen vara att dela avgiftskollektivet per bransch. Detta utan att vidga avgiftskollektivet. Styrmedlet fördelar pengar från skogsindustrin till energibranschen. Att det är så är varken brist på kunskap eller vilja – utan att anläggningarna har olika förutsättningar. Styrmedlet skulle vara mer accepterat om kollektivet delades in i olika branscher så att anläggningar med mer lika förutsättningar jämförs.

Om avgiftssystemet skulle förändras är förslaget om fritak i avsnitt 4.5. sid 44 en möjlig förbättring. Det skulle innebära att utsläpp från de första 25 GWh skulle fritas från avgift.

Utsläpp av kväveoxider från skogsindustriella anläggningar är idag reglerade genom framför allt miljöförordningen och industriutsläppsförordningen. De måste förhålla sig till fastställda krav inom BAT Bästa tillgängliga teknik. Dessa kravnivåer uppdateras med jämna mellanrum inom Sevilla processen som tar hänsyn till teknikutveckling. I arbetsmaterialet framstår det som att utsläppen inte är styrda och reglerade men det är fel.

Tekniska utmaningar

För att minska utsläppen av kväveoxider från industrin bör satsningar göras på teknikutveckling. Utsläppsnivåer ska diskuteras i miljöförordningens processer där hänsyn kan tas till befintlig verksamhet, omgivande miljö, rådande miljö kvalitetsnormer och exponeringen för människor och natur.

Naturvårdsverket överskattar möjligheterna att göra åtgärder för utsläppsminskningar samt underskattar hur lång tid och hur mycket resurser som tas i anspråk för att göra åtgärder som är möjliga.

Vi delar Naturvårdsverkets bedömning om att det inte finns tillgänglig teknik för att för rening av kväveoxider för sodapannor.

Införandet av reningsteknik är enklast vid nybyggnation av en panna. Om någon kan installera teknik är det troligt att deras miljöförordning behöver justeras. Om det handlar om att installera SNCR kan det till exempel vara aktuellt att reglera ammoniakslip. Om det är möjligt att få göra ett

investeringar och produktionskostnader och premierar en ökad energiproduktion. Denna effekt beskrivs också i andra utredningar t.ex. s. 310–311 i SOU 2017:83.

Naturvårdsverket noterar Skogsindustriernas synpunkter om indelning per bransch, fritak, fond och förslag om sänkning av avgiften vid minskad tillgodoföring.

I analysen har hänsyn tagits till dagens reglering. Avgiftssystemet bedöms vara ett kompletterande regelverk bl.a. genom att tillföra en dynamisk styrning även då tillstånd och regelverk är uppfyllda. Man kan även notera att övriga pannor som idag omfattas av NO_x-avgiften också är reglerade.

Naturvårdsverket har inte påstått att det saknas tekniker för sodapannor. Det finns tillgängliga tekniker men de bedöms inte vara kommersiellt väletablerade.

Sevilla-processen tar flera år vilket befäster redan existerande tekniker och inte driver på någon egentlig teknikutveckling. Därför finns det behov av kompletterande styrning som ger incitament för kontinuerlig förbättring eller utveckling av nya tekniker.

Naturvårdsverket är medveten om skillnaden mellan en sodapanna och en sulfutputpanna. I uppskattning av åtgärdspotential är endast sodapannorna inkluderade, sulfutputpannorna ingår inte i dessa uppskattningar. Då det endast finns två sulfutputpannor i Sverige ansågs detta var en rimlig förenkling. Man kan även notera att i den uppskattade potentialen ingår inte installation av någon sekundär reningsteknik på en sodapanna, varken SNCR eller skrubber, där ingår enbart primära tekniker.

Som Skogsindustrierna själva påpekar kan en övergång till biobränsle, särskilt med låg kvalitet, öka utsläppen. För att undvika oönskade sidoeffekter med ökade utsläpp av kväveoxider behövs kompletterande styrning till klimatarbetet.

Luftföroreningar sprids över långa sträckor och även mellan länder. Taktidirektivets krav om nationella utsläppsminskningar syftar till att sänka de totala utsläppen för att minska dess negativa effekter på hälsa och miljö. Bara för att halterna i närområdet av en skorsten inte överstiger vissa nivåer betyder inte det att utsläppen är ofarliga och inte bidrar till den samlade belastningen. Nationella utsläppsminskningar behöver kombineras med lokala åtgärder för en maximal nytta. Luftkvalitetsdirektivet och miljö kvalitetsnormerna driver främst på det lokala arbetet.

Det stämmer inte att industrin står för en mindre andel av utsläppen. I dagsläget står

påbyggnadsärendet för installering av reningstekniken bedöms bara det ärendet ta cirka ett år. Om hela anläggningen skulle behöva prövas om är det åtminstone en process om två år.

Det finns säkerhetsrisker med att installera tekniken SNCR i en sodapanna. Skogsindustrierna anser att Naturvårdsverket tar alltför lätt på allvarliga hälsorisker för brukens personal och tredje person. Det är möjligt att tekniken kan vidareutvecklas så att riskerna blir acceptabelt låga. Men vi är inte där idag. Korrosion i tuber, reningspotential, ammoniakslip och säkerhetsaspekter är något som i så fall behöver undersökas mer.

Naturvårdsverket nämner skrubbertekniken som finns installerad på ett par bruk i Kina. Tekniken som sådan är känd, men den är inte kommersiell för rening av kväveoxider från sodapannor. Det finns ett par osäkerhetsfaktorer främst hur skrubbervätskan ska hanteras i brukets avloppsreningsverk, reningspotential och möjligheten att bygga på befintliga anläggningar. Vid investering av dyr teknik vill man se verklig miljönytta. Om kvävet bara flyttas från luft till vatten är miljönyttan i sig oklar. Skrubbervätskan behöver därmed renas vilket beroende på vilken form kvävet föreligger i vattenfasen kan vara ett betydande problem.

Naturvårdsverket har i rapporten "Förlag till förändrad NOx-avgift" buntat ihop sodapannor och sulfitulupannor, utan att gå in på eller förstå skillnaden mellan dessa.

Klimat

Utsläppen av kväveoxider och klimatprestanda kan tyvärr ha en omvänd koppling. En vanlig klimatåtgärd är att byta fossilt bränsle mot biobränsle. Biobränslen innehåller kväve vilket vid förbränning bildar så kallat bränsle-NOx. Om möjligt vill anläggningar där det är möjligt använda egna rester som energi vilket innebär biobränsle av låg kvalitet. Lägre kvalitet på bränslet gör det svårare att hålla en optimal förbränning vilket också kan leda till ökad uppkomst av NOx i pannan. Även reningsteknik som SNCR ger en ökad klimatpåverkan då råvaran till och produktionen av ammoniak och ureafrämst är baserad på fossil gas. En stark styrning av kväveoxider försvårar omställning till förnybara bränslen och minskning av fossil koldioxid.

Miljönytta

Dagens kväveoxidavgift innebär redan idag en stor kostnad för skogsindustrin. Förslagen i Naturvårdsverkets arbetsdokument skulle kraftigt öka kostnaderna både vad gäller breddning av avgiftssystemet och eventuell minskning av tillgodoföringen. Ett par bruk har beräknat att det skulle innebära ökade kostnader i storleksordning tiotals miljoner kronor per år. Det är väldigt mycket pengar i perspektivet av att effekten på utsläppsmängderna är tveksam och därmed en begränsad miljönytta.

Att minska utsläpp på platser som med god marginal klarar miljö kvalitetsnormerna för kväveoxider ger ingen ökad hälsoeffekt men likväl en betydande kostnad. Skogsindustrins anläggningar ligger vanligen inte nära centrala städer. Hälsoeffekten kan därmed ifrågasättas. Det kan vara relevant att utreda detta mer noggrant med spridningsmodeller, att utan djupare belägg påstå att breddning av kväveoxidavgiften har en hälsoeffekt är fel. Det är relevant att fundera över hur

transportsektorn för den största andelen av utsläppen men dessa utsläpp förväntas minska kraftigt fram till 2030. Industrins utsläpp bedöms inte minska alls i samma grad, 2030 förväntas industrin stå för den största andelen av Sveriges kväveoxidutsläpp.

Det övergripande målet för takdirektivet var att negativa hälsoeffekter på grund av exponering av luftföroreningar skulle minska med 50 % från 2005 till 2030. Detta innebär dock inte att utsläppsåtaganden för enskilda föroreningar måste vara 50 % då detta är något helt annat. Man kan dessutom notera att majoriteten av övriga länder inom EU har ett utsläppsåtagande för kväveoxider som ligger över 50 % vilket gör Skogsindustriernas påstående om att Sverige har tagit en större del av det gemensamma åtagandet felaktigt på flera plan.

I övrigt hänvisar Naturvårdsverket till skrivelsen med förslag till förändrad NOx-avgift.

industrins punktutsläpp hör ihop med de totala nedfallen av kväve.

Ett effektivt och seriöst miljöarbete måste utgå från den faktiska miljön och hur situationen är på den aktuella platsen. Detta styrmedel tar inte hänsyn till närmiljön vilket däremot tillståndprocesser enligt miljöbalken gör. Industrin står för en mindre del av Sveriges utsläpp kväveoxider, se figur 4. De utsläpp som sker i tätbefolkade områden är framför allt från transporter.

Enligt Miljö- och energidepartementets rådspromemoria daterat den 13 juni 2016 utgick Europakommissionens förslag från målsättningen att andelen européer som påverkas negativt av luftföroreningar ska minskas med hälften till år 2030 jämfört med 2005. Sveriges ståndpunkt var att EU behöver ett reviderat takdirektiv med en gemensam och tillräckligt hög ambitionsnivå med bindande mål fram till 2030 i syfte att skydda människors hälsa och miljö. Det svenska åtagandet för NOx var klart över medel, 66%, minskning till år 2030. När Sverige tar ett stort åtagande inom ett gemensamt tak betyder det att andra länder kan göra mindre åtaganden och minska sina utsläpp mindre. Andra länder har mer befolkning, på mindre yta och därmed större hälsoproblem med kväveoxider. Sveriges höga åtagande går därmed på tvärs med målet med direktivet. Särskilt när de största hälsoproblemen är kopplade till transporter i tätbebyggda städer, vilket bland annat visas på Hornsgatan i Stockholm, väldigt långt från skogsindustriella utsläppspunkter.

Sveriges Kommuner och Regioner (2023-05-04)

SKR tycker att rapporten är välskriven och ger ett adekvat underlag för fortsatt arbete om beslut för styrning av effektiva åtgärder att minska Sveriges utsläpp enligt Takdirektiv och nå långsiktiga utsläppsminskningar. SKR är positivt till att Naturvårdsverket har lagt fokus på styrmedel för att möjliggöra åtgärder som pekats ut i det första luftvårdsprogrammet.

Noteras

Transporter

SKR är särskilt intresserat av minskning av kväveoxider från inrikes transporter då kommunerna är ansvariga för den lokala luftkvaliteten i gatumiljö.

SKR är positivt till styrmedel för minskade utsläpp från fordon så som en ny gemensam Euroklass 7 för godkännande av utsläpp från nya lätta fordon och för nya tunga fordon, i samma regelverk. Förutom minskning av kväveutsläpp innebär det även minskade utsläpp av partiklar, förutom från avgasrör, även från bromsar och däck. SKR menar att det är positivt särskilt för de kommuner som har svårt att klara miljökvalitetsnormerna för partiklar i gaturum.

Skärpta krav på koldioxid för nya lätta fordon medför att fler går över till elbilar vilket i sin tur innebär minskade utsläpp av kvävedioxid och partiklar. Även detta är bra menar SKR för de kommuner som har att se till att miljökvalitetsnormerna för partiklar och kväve klaras i gatumiljö

SKR ser positivt på att fortsatt utredning om skrotningspremie för bilar som är med än 15 år gamla år 2030. Det är viktigt menar SKR att föryngra fordonsflottan och på så sätt få bort de bilar som släpper ut mest föroreningar.

Noteras

SKR är positivt till förslaget om att miljözon klass 3 delas upp på personbilar respektive lastbilar och bussar med syfte att underlätta kommuners införande av miljözonen. En sådan uppdelning skulle göra det enklare för fler kommuner att införa en miljözon klass 3 för tunga lastbilar och bussar.

SKR är också positivt till fortsatt utredningsarbete vad gäller styrmedel för minskat trafikarbete så som regelöversyn för att eliminera hinder och underlätta för distansarbete samt sänkt hastighet i tätbebyggt område för att skapa bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik.

Sveriges Åkeriföretag (2023-05-05)

Sveriges Åkeriföretag anser att det är viktigt att minimera utsläppen av luftföroreningar så att Sverige klarar kraven på utsläppsminskningar till 2030.

För att möjliggöra en omställning av fordonsflottan som kan ge den utsläppsminskning som i presenteras i förslaget måste förutsättningarna i form av tillgång till fossilfria drivmedel och el samt tank- och laddinfrastruktur finnas på plats. Vissa förslag kan leda till ökade transportkostnader vilket kan påverka både företag och privatpersoner. Om utsläppen ska kunna minska i den takt som krävs måste transportköparna vara beredda att betala den merkostnad som mer hållbara transporter idag innebär. Om föreslagna åtgärder driver upp kostnaden för att införskaffa nya fordon för mycket eller om nya fordon inte möter åkeriernas behov finns det en risk att vissa förslag leder till att förnyringen av fordonsflottan motverkas och att åkerier i stället behåller fordon under en längre tid. Det är därför viktigt att föreslagna åtgärder utformas på ett pragmatiskt sätt som tar hänsyn till användarnas möjligheter att investera i nya fordon.

För att föreslagna krav på nya fordon ska ge bästa möjliga effekt och även vara kostnadseffektiva för samhället anser Sveriges Åkeriföretag att hänsyn måste tas till vissa detaljer i förslagen, några synpunkter listar vi nedan:

- Viktigt att Euro 7 synkas med pågående revidering av koldioxidnormer samt att inte koldioxidutsläpp ökar på grund av teknik som ska minska andra emissioner. Provningsvillkor och gränsvärden bör även harmoniseras med andra internationella regelverk. Exempelvis bör metoder för att mäta utsläpp
- från däck och bromsar baseras på standarder som tas fram inom ramen för UNECE. Utsläpp från däck och bromsar bör definieras utifrån ett typgodkännandeperspektiv och bör inte kräva utrustning ombord på fordon för övervakning av sådana utsläpp vid verklig körning. För ytterligare synpunkter kring hur Euro 7 kan implementeras på ett hållbart sätt se Sveriges Åkeriföretags remissvar på förslaget till Euro 7.
- Förslaget om skärpta koldioxidnormer för tunga fordon bör justeras för att ta hänsyn till klimatnyttan hos hållbara fossilfria drivmedel. Fordonens utsläpp bör beräknas i ett WtW-perspektiv för att få en så korrekt bedömning som möjligt av fordonens miljö- och klimatpåverkan. Hänsyn bör även tas till

Noteras.

- den högre transporteffektiviteten hos tyngre högkapacitetsfordon, annars riskerar omställning till effektivare längre och tyngre fordonsekipage bromsas och utsläppen därmed öka.
- Miljözon klass 3 bör inte delas upp i två delar då den tunga trafiken har större utmaningar att växla om till eldrift än personbilar. Det riskerar att då minska transporteffektiviteten genom att fler mindre fordon istället körs om förutsättningarna att satsa på eldrivna tunga fordon inte finns i större skala. Mindre åkerier har likt privatpersoner idag också svårt att ta den extra kostnaden för ett eldrivet fordon vilket därmed skapar samma problematik gällande tillgång till staden även för många kommersiella aktörer.

En åtgärd som inte tas upp i förslaget men som har potential att minska utsläppen från transportsektorn är att införa möjligheten att med B-körkort framföra fordon på upp till 4,25 ton om de drivs med alternativa drivmedel. Eftersom batterier och gastankar är tyngre än dieseltankar förlorar fordon som drivs med el eller gas idag en stor del av lastvikten. Om förslaget att höja viktgränsen för dessa fordon genomförs skulle effektiviteten hos de fordonen öka, något som skulle påskynda omställningen till el- och gasdrivna lätta lastbilar. Med fler el- och gasdrivna fordon skulle utsläppen från lätta lastbilar, som till stor del kör i städer, minska avsevärt.

En viktig åtgärd för att minska utsläppen från transportsektorn och samtidigt stärka svensk konkurrenskraft är att öka transporteffektiviteten. För att möjliggöra detta krävs ett mer holistiskt och trafikslagsövergripande perspektiv i transportplaneringen som skapar bättre förutsättningar för intermodala transporter där trafikslagen kan komplettera och avlasta varandra. Genom att i större utsträckning möjliggöra transporter med längre och tyngre fordon kan också varje transport användas så effektivt som möjligt. Därför bör det prioriteras att skyndsamt öppna upp ett större vägnät som tillåter längre lastbilar på upp till 34,5 m och även åtgärder som påskyndar uppgraderingen av vägar och broar för att möta kraven för BK4 och därmed möjliggöra ökad användning av tyngre lastbilar upp till 74 ton.

Avstår från att yttra sig:

Luleå kommun (2023-03-21)
 Umeå Tingsrätt (2023-03-23)
 Riksrevisionen (2023-03-16)
 Uppsala kommun (2023-03-30)
 Luleå Tekniska Universitet (2023-03-21)
 Kungliga Tekniska Högskolan (2023-05-04)
 Energigas Sverige (2023-05-05)

Naturvårdsverkets kommentar till remissversionen

Naturvårdsverket bedömer att de förslag till styrmedel och åtgärder som beskrivs i avsnitt 4 är otillräckliga för att utsläppen av ammoniak ska minska i tillräcklig takt. Exempelvis saknas surgörning av flytgödsel som en möjlig lösning för att nå målen. Naturvårdsverket anser att det

saknas tillräckliga incitament för utföraren att genomföra åtgärder och att dagens styrning behöver kompletteras.

I redovisat underlag till klimathandlingsplan finns flera förslag inom jordbrukssektorn som direkt eller indirekt kan bidra till att minska utsläppen av ammoniak. Naturvårdsverket anser att de förslag som listas nedan borde ha lyfts fram tydligare i Jordbruksverkets bidrag till Luftvårdsprogrammet:

- Utredning om att ta fram ett styrmedelspaket för ett långsiktigt hållbart och klimateffektivt jordbruk som beaktar även andra miljömål och samhällsmål.
- Följ upp och utvärdera det nyligen förstärkta investeringsstödet inom EU:s nya gemensamma jordbrukspolitik. Förstärk vid behov stödet ytterligare och utvärdera även möjligheterna att utveckla incitamenten även till andra åtgärdsområden med effekt på luft och klimat.
- Ge i uppdrag till lämpliga myndigheter att utifrån samhällsmål om klimat, cirkulär ekonomi, luft och övergödning främja ny teknik och innovation för att minska utsläppen från hantering av stallgödsel och växtnäring.
- Förstärkta medel och förlängda uppdrag för minskat matsvinn.

Naturvårdsverket delar Jordbruksverkets bedömning att det finns behov av kunskapsutveckling kopplat till de officiella beräkningarna av utsläpp och scenarier och stödjer deras förslag om forskning, utveckling och översyn av officiella beräkningar.

Naturvårdsverket anser att om fler utredningar ska göras angående ”*NOx-skatt med kvantitativ utsläppsreglering*” och ”*Utred nationella krav på drivmedel för mindre fartyg*” bör utredningar drivas av de myndigheter som ansvarar för att ta fram förslag till styrmedel/åtgärder i förslaget till Luftvårdsprogram för inrikes transporter.

Vi bedömer också att det vid kravställande och offentlig upphandling är angeläget att reglera och säkerställa så att NOx-utsläppen är låga inte minst vid större upphandlingar som vid kommande upphandling av Gotlandstrafiken.

Naturvårdsverket anser att förslaget om miljözoner kan vara gynnsamt med rätt utformning, särskilt om hänsyn tas till positiva hälsoeffekter. Miljözoner kan med fördel kompletteras med andra styrmedel som t.ex. motverkar rekyleffekter och risk för att trafik med höga utsläpp omfördelas och missgynnar andra stadsdelar eller att svaga grupper t.ex. funktionshindrade som bor eller behöver färdas i zonen påverkas negativt. Även styrmedel som skrotningspremier och satsningar på ökad infrastruktur och tillgänglighet med gång, cykel och kollektivtrafik, bedöms, i kombination med miljözoner, kunna bidra till minskade utsläpp till luft.

Naturvårdsverket bedömer att även skatter och andra generella styrmedel, som denna gång inte ingått i bakomliggande analyser, kan vara effektiva sätt att minska luftföroreningar. Förslag på denna typ av styrmedel bör utredas vidare och bedöms kunna utgöra komplement till föreslagna styrmedel exempelvis för att bidra till minskat trafikarbete och ökad elektrifiering av inrikes transporter och arbetsmaskiner.

