

Yttrande om Remiss av EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

BioDriv Öst tackar för möjligheten att komma med inspel till EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen.

BioDriv Öst är en storregional samverkansorganisation som kraftsamlar ett fyrtiotal aktörer i sex län i östra Mellansverige och Stockholmsregionen i arbetet för en fossilfri transportsektor och en hållbar regional utveckling. Vår organisation verkar i ett triple helix-perspektiv och för samman aktörer från offentlig sektor, näringsliv och akademi. Verksamheten kännetecknas av oberoende, öppenhet samt avsaknad av vinstintresse. Inom BioDriv Östs verksamhet stöttar vi såväl offentliga organisationer som företag i deras transportrelaterade omställning och vi ser ett stort behov av en ändamålsenlig och konsekvent styrning på nationell nivå för att det ska vara möjligt att nå 2030-målet för transportsektorn.

Synpunkter i korthet

- BioDriv Öst ser positivt på att EU nu ämnar ta ett helhetsgrepp om klimatpolitiken genom "Fit for 55". En mer enhetlig och långsiktig styrning är av stor vikt för att möjliggöra de investeringar som är nödvändiga för att skapa ett hållbart samhälle. BioDriv Öst är även positiva till att direktivet föreslås bli en förordning vilket innebär en kraftigare styrning. Tyvärr finns dock stora brister i de nya förslagen som behöver åtgärdas för att en fossilfri transportsektor ska vara möjlig att uppnå.
- I förslagets inledning framgår att ett flertal alternativa drivmedel behövs för att ersätta de fossila drivmedlen vilket BioDriv Öst tillstyrker fullt ut. Trots inledningen fokuserar dock förslaget till förordning därefter ensidigt på laddinfrastruktur och vätgas. BioDriv Öst ser mycket positivt på att stötta en ökad elektrifiering, men förslagets fokus på endast tailpipe-utsläpp riskerar att missgynna omställningen till hållbara lösningar inom transportsektorn. BioDriv Öst anser exempelvis att begreppet zero-emission vehicles ska undvikas eftersom det är missvisande. Inga drivmedel är utsläppsfria i ett well to wheels perspektiv. Att endast stötta infrastruktur för elektrifiering kommer inte att göra att vi når klimatmålen och det är riskfyllt att sätta allt hopp till endast en lösning. BioDriv Öst anser att det som framförallt saknas i förordningen är en målsättning för komprimerad biogas samt att målsättningarna för flytande biogas stärks. Givet Sveriges höga andel biogas i fordonsgasen är det samhällsekonomiskt fördelaktigt att prioritera och säkerställa en god täckning av denna infrastruktur. Ett ökat nyttjande av flytande höginblandade förnybara drivmedel är också av stor vikt även om infrastrukturen för dessa alternativ i mångt och mycket redan är på plats.
- BioDriv Öst anser att en analys över den minskning av utsläpp av växthusgaser som drivmedelsmixen i det aktuella landet ger upphov till ska inkluderas i de nationella styrmedel som förslaget tar upp. BioDriv Öst anser även att den användarinformation som föreslås även bör inkludera information om utsläpp av fossilt kol och ursprungsland för varje tillgängligt energislag.

Motiveringar och överväganden

Förslaget om en Förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen är tänkt att ersätta direktivet 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Den tekniska utvecklingen har gått snabbt och det är hög tid för en revision. En positiv del av förslaget är att direktivet förslås bli en förordning istället, vilket innebär att förordningen blir nationella rättsregler direkt när den träder i kraft.

I inledningen av förslaget (skäl 5) nämns att det är önskvärt att ett flertal alternativa drivmedel hanteras i och med att olika transportslag har olika behov, vilket vi i högsta grad instämmer med. Inte minst kommer flera olika förnybara alternativ att behövas för att ersätta de fossila drivmedlen i ett rimligt tidsperspektiv för att uppnå klimatmålen. Förslaget tar också på ett ändamålsenligt sätt upp att användning av fossila flytande och gasformiga drivmedel endast är acceptabla om det finns en klar väg mot fossilfrihet genom en allt högre inblandning av hållbara biodrivmedel, som biogas i fordonsgas.

I efterföljande skäl anges dock att infrastrukturen för gasformiga och flytande biodrivmedel i stort sett inte är i behov av krav på vidare utbyggnad. Exempelvis står det i skäl 8 att marknaden för tunga transporter på LNG är mogen (dock med behov av övergång till flytande biogas) samt att infrastrukturen för lätta gasfordon är fullt utbyggd. Sammantaget är förslagets bedömning att det endast behövs ett begränsat stöd för infrastruktur för flytande gas och inga vidare krav på infrastruktur för komprimerad gas. BioDriv Öst håller inte med om denna analys. Här ser vi ett behov av att förordningen även framöver främjar en utveckling av såväl laddinfrastruktur som infrastruktur för biogas.

Den svenska biogasproduktionen är en nyckelspelare i Agenda 2030 och det regionala utvecklingsarbetet till en cirkulär och biobaserad ekonomi. Ett bra exempel på den djupa förståelsen för biogassystemets fördelar är Biogasmarknadsutredningen (SOU 2019:63) som tydliggör att biogas som ersättning för bensin och diesel inte bara innebär en stor vinst för klimatet. Det svenska biogassystemet möjliggör samtidigt en ökad kostnadseffektivitet i helt nödvändiga investeringar och miljöförbättringar inom andra områden – som avfall, avlopp och jordbruk – med lokala kretslopp av växtnäringsämnen, minskad övergödning, minskat metanläckage samt förbättrad biodiversitet och markkvalitet som resultat. Utöver de många miljönyttorna fyller svenskproducerad biogas även en viktig funktion i ett stärkt totalförsvaret och en stärkt krisberedskap. En ökad teknikdiversifiering och en mer decentraliserad energiproduktion är exempelvis av stor vikt, vilket lyfts fram i Försvarsberedningens rapport *Motståndskraft*¹. Där tydliggörs även att försörjningstrygghet på drivmedel och livsmedel är kritiska delar i ett stärkt totalförsvaret. En inhemsk biogasproduktion minskar importberoendet av såväl drivmedel som växtnäring vilket är kritiska produkter för en ökad försörjningstrygghet på livsmedel². Ytterligare en aspekt är att biogas är ett av de få biodrivmedel som *alla* medlemsländer kan producera utan krav på vare sig åkermark eller skog vilket binder samman det remitterade förslaget med förslaget på nytt förnybarhetsdirektiv där andelen för avancerade biodrivmedel ökar från 1,75 % till 2,2%. Likaså har frågorna om energisäkerhet och försörjningstrygghet inom EU varit en viktig del i upprinnelsen till såväl direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (2014/94/EU) som direktivet om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon (2009/33/EG). Det är således anmärkningsvärt att EU-kommissionen nu väljer att ta bort den komprimerade fordonsgasen från utbyggnadskraven i förordningen. Även flytande fordonsgas behandlas styvmoderligt då den tillskrivs en "limited role". Därmed ges biogasen inte samma chans som el och vätgas att växa och bidra till uppfyllnad av klimatmålen. En ökad satsning på biogas i transportsektorn här och nu är även en viktig förutsättning för att kunna öka biogasproduktionen och nyttja biogas i ökad omfattning inom nya segment som industri och sjöfart på sikt.

I artikel 2 i förslaget definieras termer. Begreppet alternative fuels for zero-emission vehicles används för el, vätgas och ammoniak. Vi menar att inga drivmedel är helt fria från utsläpp då hela livscykeln för såväl fordon som drivmedel måste beaktas. Begreppet zero-emission ger ett allt för snävt perspektiv genom att enbart fokusera på vad som släpps ut från avgasröret. Alla förnybara alternativ har sina hållbarhetsutmaningar och insatser behövs kontinuerligt för att säkerställa hållbara lösningar. Att använda den här typen av missvisande terminologi underlättar inte en omställning till hållbara lösningar i transportsektorn.

¹ <https://www.regeringen.se/4b02db/globalassets/regeringen/dokument/forsvarsdepartementet/forsvarsberedningen/ds-2017-66-motstandskraft-inriktningen-av-totalforsvaret-och-utformningen-av-det-civila-forsvaret-2021-20252.pdf>

² Livsmedelsproduktion ur ett beredskapsperspektiv – sårbarheter och lösningar för ökad resiliens, Sveriges Lantbruksuniversitet, 2018

I artikel 3 beskrivs detaljerade mål och krav för laddinfrastruktur och BioDriv Öst ser mycket positivt på tydliga krav för att förbättra laddinfrastrukturen. För lätta fordon föreslås ett krav på installerad laddeffekt om 1 kW per helelektriskt fordon samt 0,66 kW för laddhybrider. En snabbaddpunkt på cirka 50 kW på 50 elbilar ger ett nyckeltal på 0,02 laddpunkter per elbil vilket vi bedömer som rimligt då det ligger i linje med aktuell forskning och erfarenheter från andra länder som Norge. Det föreslås också ett minsta avstånd mellan laddplatser längs TEN-T nätverket och en lägsta tillgänglig effekt på dessa platser. Sverige har kommit förhållandevis långt i utbyggnaden av laddinfrastruktur för lätta fordon och de föreslagna kraven för lätta fordon är därmed sannolikt genomförbara.

För tunga fordon föreslås på liknade vis ett krav på minsta avstånd och en lägsta effekt per plats. Dessa krav är mer utmanande och kan bli tämligen kostsamma att uppfylla i ett 2030-perspektiv. Exempelvis föreslås att det vid utgången av 2025 ska finnas minst en laddplats för tunga fordon med minst 1400 kW installerad effekt var 60:e km längs TEN-T:s kärnnätverk. Vid utgången av 2030 ska installerad effekt på dessa platser ha ökat till minst 3500 kW. Med tanke på hur vägnätet i Sverige ser ut kommer det sannolikt krävas ett flertal laddplatser med hög installerad effekt relativt långt från tryckpunkter i elnätet. Det finns därmed risk för att det blir ekonomiskt utmanande att uppfylla kraven i närtid. Givet Sveriges höga andel biogas i fordonsgasen är det sannolikt samhällsekonomiskt fördelaktigt att prioritera att säkerställa en god täckning av tankstationer för flytande biogas och parallellt med detta och mer organiskt och successivt genomföra en kraftigare utbyggnad av laddplatser för tunga fordon när överföringskapaciteten i elnätet har hunnit förstärkas och räckvidd och teknikutveckling inom tunga elektrifierade transporter har förbättrats ytterligare.

I artikel 5 redogörs för krav på laddinfrastrukturägare. I förslaget finns långtgående krav på pristransparens, öppenhet och enhetliga betallösningar. Vi tillstyrker dessa krav.

I artikel 6 och 7 hanteras vätgas. Kraven på vätgasinfrastruktur gäller från 2030 och vår bedömning är att kraven är rimliga.

I artikel 8 nämns infrastruktur för flytande metangas. I jämförelse med hur detaljerade kraven i förslaget är för el och vätgas framstår kraven för flytande gas som en bisats (i princip anges att det ska finnas ett lagom antal tankstationer om det inte visar sig vara för dyrt). Det är, i vår mening, rimligt att ställa liknande krav på flytande gas som för el och vätgas avseende pristransparens och öppenhet. Det bör även ställas krav på andel flytande biogas i metangasmixen och slutligen bör det adderas ett krav på maximalt avstånd mellan tankställen längs med TEN-T nätverket.

I förslaget ingår, som tidigare nämnts, inga krav på infrastruktur för komprimerad gas trots att det fortsatt finns kritiska vita fläckar i denna infrastruktur. Krav på även komprimerad biogas är en viktig del av transportsektorns omställning och biogas är dessutom ett drivmedel som i stor utsträckning framställs av restprodukter, det vill säga ett så kallat avancerat biodrivmedel. I förslaget på nytt förnybarhetsdirektiv föreslås att andelen avancerade biodrivmedel ska öka från 1,75 % till 2,2%. Det vore därför rimligt om det i förordningen läggs betydligt större vikt vid att främja utbyggnaden av infrastruktur för biogas, som är ett avancerat biodrivmedel med hög klimatnytta och många samhällsnyttor.

Artikel 13 hanterar nationella styrmedel och vad dessa ska inkludera. Generellt är det stort fokus på åtgärder för att få till stånd infrastruktur. Här kan med fördel en analys över den minskning av utsläpp av växthusgaser som drivmedelsmixen i det aktuella landet ger upphov till inkluderas. På samma sätt kan denna minskning inkluderas i artikel 15 utöver de föreslagna kraven på rapportering av antal tankställen, laddpunkter etc. Vi är medvetna om att växthusgasutsläpp hanteras i andra direktiv men i och med att minskning av växthusgasutsläpp är det som framför allt spelar roll är det rimligt att det finns med som en fokuspunkt i rapporterna.

Artikel 17 och 18 hanterar användarinformation. Här förslår vi att inkludera krav på att utsläpp av fossilt kol och ursprungsland presenteras för varje tillgängligt energislag.

Beatrice Torgnyson Klemme
vd BioDriv Öst

Martin Ahrne
vice vd BioDriv Öst

BioDriv Öst är en storregional samverkansorganisation som kraftsamlar sex län i östra Mellansverige och Stockholmsregionen i arbetet för en fossilfri transportsektor och en hållbar regional utveckling. Vår organisation verkar i ett triple helix-perspektiv och för samman aktörer från offentlig sektor, näringsliv och akademi.

Läs mer på www.biodrivost.se

f @BiodrivOst
in BioDriv Öst



BioDriv Östs kansli har mandat att under Vds ledning skicka in remissvar i enlighet med organisationens gemensamt fastställda mål. Detta påverkansarbete bedrivs fristående, vilket innebär att det inte direkt är styrelsen, styrelsens ledamöter eller enskilda medlemmar som står bakom samtliga synpunkter som framförs.