



SWEDISH  
ENVIRONMENTAL  
PROTECTION  
AGENCY

YTTRANDE  
2021-08-26

Ärendenummer  
NV-06008-21

Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se

**Yttrande över EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (I2021/ 02043)**

**Sammanfattning**

Naturvårdsverket välkomnar kommissionens arbete med det reviderade infrastrukturdirektivet och tillstyrker förslaget inriktning, men anser att infrastrukturen för biogas fortsatt bör ingå även för lätta fordon.

Naturvårdsverket understryker vikten av att regelverket inte hindrar medlemsstater från högre ambitionsnivåer, t.ex. genom att begränsa nationella stödmöjligheter till infrastruktur även utanför TEN-T-nätverket.

**Naturvårdsverkets ställningstagande och skäl**

Naturvårdsverket välkomnar kommissionens arbete med det reviderade infrastrukturdirektivet och tillstyrker förslaget inriktning, men anser att infrastrukturen för biogas fortsatt bör ingå även för lätta fordon.

Naturvårdsverket understryker vikten av att regelverket inte hindrar medlemsstater från högre ambitionsnivåer, t.ex. genom att begränsa nationella stödmöjligheter till infrastruktur även utanför TEN-T-nätverket.

Naturvårdsverket noterar även att Kommissionens motiverar sina förslag med att möjliggöra en stor användning av personbilar för långa resor mellan länder. Naturvårdsverket anser tvärtom att klimathotet kräver att sådana resor starkt måste begränsas och ersättas med tåg och kollektivtrafik.

Naturvårdsverket anser att det bör utredas närmare hur parallella laddnätverk för personbilar och tunga transporter kan byggas upp på ett kostnads- och effektsmart sätt och komplettera varandra istället för att konkurrera ut varandra.

Naturvårdsverket har endast gjort en översiktlig analys av förslaget och kan komma att lämna ytterligare synpunkter inom ramen för Naturvårdsverkets regeringsuppdrag Underlag för ökad klimatambition på EU-nivå (NV-00052-20).

*Elektrifiering behöver kompletteras med hållbara förnybara biobränslen*

Naturvårdsverket anser att elektrifiering av lätta fordon bör vara huvudspåret, men att flera olika förnybara drivmedel kommer att behövas innan

elektrifieringen är fullständigt genomförd. För bensinbilsflottan finns få alternativ och den framtida produktionen av drop-in-drivmedel för dessa är osäker och beräknas under alla förhållanden bli kostsam. Inom hela EU finns stora mängder avfall och gödsel där biogastillverkning är ett av de mest kostnadseffektiva sätten att minska utsläppen. Betalningsviljan för biogas i sektorer utanför vägtrafiken är låg och styrmedel för annan användning saknas.

Naturvårdsverket är tveksamt till att i förtid signalera en avveckling av biogas innan en efterfrågan i andra sektorer säkerställts. Det riskerar att inte bara att omintetgöra de stora investeringar som gjorts i biogas (bl.a. genom Klimatklivet) utan även tilliten, inte bara till biogassatsningen, utan även till framtida statliga satsningar. Sådana signaler kommer också att leda till att produktion och utveckling av biogasbilar mycket snart upphör och konsumenter som inte kan använda elfordon hänvisas då till fossildrivna bilar, långt innan förnybara drop-in-drivmedel finns tillgängliga i så stor mängd att de kan ersätta fossila. I övriga medlemsstater med lägre tillgång till drop-in-drivmedel än Sverige blir utsläppen ännu större.

#### *Artikel 9*

Naturvårdsverket tillstyrker förslaget men noterar att det finns ett glapp mellan kraven på att tillhandahålla elanslutning i hamnar i detta förslag och kraven på att vissa fartyg ska vara elanslutna vid kaj i förslaget FuelEU Maritime. I detta förslag finns krav på att hamnar inom TEN-T ska tillhandahålla landström för vissa anlöpande fartyg. Detta krav gäller inte för övriga hamnar. I förslaget FuelEU Maritime, finns krav på att vissa fartyg ska använda landström (eller annan motsvarande teknik) oavsett om hamnen är en TEN-T hamn eller inte. Det är möjligt att det i praktiken inte blir ett problem då hamnarna troligtvis vill erbjuda landström av konkurrensskäl, men frågan bör ändå adresseras tydligare i förslaget samt konsekvensutredas.

#### *Artikel 12*

Naturvårdsverket tillstyrker förslaget om att flygplatser inom TEN-T ska erbjuda elanslutning. Förslaget minskar inte enbart utsläpp av växthusgaser utan även andra luftföroreningar samt buller som kan orsaka besvär för boende nära flygplatsen. Förslaget medför därmed flera positiva effekter.

#### *Artikel 11*

Naturvårdsverket befarar att främjandet av naturgas (LNG) i fartyg kan komma att leda till ökade utsläpp av växthusgaser. Dessa aspekter behöver belysas mer i konsekvensanalysen innan slutlig ställning tas vad gäller infasning av naturgas som drivmedel i fartyg.

Det finns underlag som visar att växthusgasutsläppen kan vara lika höga eller till och med högre vid fartygsdrift med naturgas än med fossila marina oljor. Detta särskilt om man beaktar påverkan på växthusgaseffekten i ett kort perspektiv, t.ex. i ett 20 års-perspektiv (GWP20) men även för det normalt använda hundraårsperspektivet (GWP100).<sup>1</sup> Om man inte kommer tillrätta med den

---

<sup>1</sup> Se t.ex. följande rapporter. The climate implications of using LNG as a marine fuel, [LNG as marine fuel, working paper-02 FINAL 20200416.pdf \(theicct.org\)](https://www.theicct.org/publications/lng-as-marine-fuel-working-paper-02-final-20200416.pdf)  
VTI. Sammanfattning av projektet ”Morötter och piskor inom sjöfarten för att uppnå miljökvalitetsmål”.  
[VTI PM Sammanfattning av VTI notat 8A-23A-24A-2019 \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org/diva/handle/urn:nbn:se:vti:diva-244-2019)

förhållandevis höga ”metangasslipp” från flertalet fartygsmotorer kan det behövas en förhållandevis hög inblandning av biogas i naturgasen för att växthusgasutsläppen ska minska jämfört med om fartygen använder fossila oljor. Denna fråga behöver belysas mer och förslaget inriktning på ökad användning av naturgas i fartyg kan behöva ses över.

*Direktiv eller förordning*

Naturvårdsverket noterar att kommissionen inte motiverar varför direktivet bör omformas till en förordning utan konstaterar bara att detta ger samma resultat som ett direktiv. Naturvårdsverket anser ett direktiv är ett bättre lämpat instrument för de bestämmelser som föreslås mot bakgrund av skillnaderna mellan medlemsstaterna som kan kräva en relativt stor flexibilitet i genomförandet av bestämmelserna.

---

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektören Björn Risinger efter föredragning av avdelningschefen Maria Ohlman.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit enhetschefen Gunilla Sallhed och handläggarna Anna Karin Cederblad, Jonas Ericson och Lisa Johansson.

*Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.*

För Naturvårdsverket

Björn Risinger

Maria Ohlman

Kopia till:  
m.registrator@regeringskansliet.se  
anneli.giorgi@regeringskansliet.se

---

Delunderlag till projekt “Morötter och piskor”. VTI. Emission reductions and costs of abatement measures for air pollutants and greenhouse gases from shipping  
<http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1420961/FULLTEXT03.pdf>  
LIGHTHOUSE REPORTS. Aftertreatment of methane slip from marine gas engines.  
[https://www.lighthouse.nu/sites/www.lighthouse.nu/files/fs12\\_2020\\_aftertreatment\\_of\\_methane\\_slip\\_from\\_marine\\_gas\\_engines.pdf](https://www.lighthouse.nu/sites/www.lighthouse.nu/files/fs12_2020_aftertreatment_of_methane_slip_from_marine_gas_engines.pdf)