

Dnr: I2021/02043

Ellenor Grundfelt
ellenor.grundfelt@energigas.se

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
med kopia till
anneli.giorgi@regeringskansliet.se

Stockholm den 27 augusti 2021

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

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerat förslag till ändring. Vi tackar för möjligheten att bidra med synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Infrastrukturdepartementets remiss den 15 juli 2021.

Den korta svarstiden har dock inte möjliggjort en fullständig analys av förslaget, varför vi ber om att få återkomma med eventuellt mer detaljerade synpunkter i den fortsatta dialogen med Infrastrukturdepartementet. Vi förutsätter att departementet välkomnar en sådan fortsatt dialog.

Sammanfattning av Energigas Sveriges viktigaste synpunkter:

- Energigas Sverige konstaterar att flera direktiv- och förordningsförslag i "Fit for 55" fortfarande inte samverkar, trots EU-kommissionens goda ansats. Det behöver åtgärdas under kommande förhandlingar av klimatpaketet.
- Sverige bör verka för teknikneutralitet i EU-politiken. I den remitterade förordningen har EU-kommissionen tyvärr tagit ett ordentligt kliv i fel riktning när det gäller den saken.
- Energigas Sverige välkomnar en ambitiös utbyggnad av el- och vätgasinfrastruktur men vi anser att biogasen bör hanteras utifrån samma ambitionsnivå. Så är inte fallet i Kommissionens förordningsförslag, trots att biogasen tillhör marknadens mest hållbara och kostnadseffektiva alternativ för vägtrafiken. Energigas Sverige vill poängtera vikten av att kostnadseffektivitet beaktas när EU:s medlemsländer nu ska enas kring målen för infrastrukturutbyggnad.
- Det är bra att den nya förordningen tydliggör att det finns både förnybara och fossila alternativa drivmedel. Däremot är det helt oacceptabelt att el, vätgas och ammoniak inte följer samma logik som gäller för övriga alternativ, d.v.s. en uppdelning i fossilt och förnybart.
- Det är mycket bra att förordningen tydligare (än nu gällande direktiv) pekar på "a clear decarbonisation pathway" för fossila gasformiga och flytande drivmedel. Vi saknar dock ett liknande resonemang för el och vätgas som drivmedel.
- Som alltid när nya drivmedel sätts ut på marknaden är det av största vikt att säkerheten prioriteras när infrastrukturen byggs ut. Det gäller såväl el som vätgas och andra alternativa drivmedel.

Generella kommentarer

Energigas Sverige välkomnar att EU nu tar ett ambitiöst helhetsgrepp om klimatpolitiken. Det nya klimatpaketet "Fit for 55" är ett stort och viktigt steg för att minska utsläppen med minst 55 procent till 2030 och nå klimatneutralitet 2050 – två angelägna mål som Energigas Sverige till fullo stöttar och står bakom.

Vi välkomnar ansatsen i "Fit for 55", att olika regleringar och direktiv bättre ska hänga samman. Det är en förutsättning för en effektiv reglering och möjligheterna att nå målen. Dessvärre måste vi konstatera att flera direktiv/förordningar fortfarande inte samverkar, trots EU-kommissionens goda ansats. Det behöver åtgärdas under kommande förhandlingar av klimatpaketet.

Ett exempel är att förordningsförslaget inte längre ställer krav på utbyggnad av komprimerad fordonsgas, som i Sverige och till allt större del i Europa utgörs av förnybar biogas. Då ger man inte komprimerad biogas möjlighet att växa och bidra till uppfyllandet av Förnybartdirektivet, där biogasens goda klimatprestanda erkänns och där biogasen tillhör de avancerade biodrivmedel som direktivet främjar särskilt. På liknande sätt kan noteras att ett annat EU-verktyg; taxonomin, *inte* klassar investeringar i fartyg eller lastbilar för flytande biogas som hållbara. Däremot framställs infrastrukturen fortfarande som önskvärd/nödvändig att satsa på, enligt det remitterade förordningsförslaget. Den här otydligheten i EU-politiken skapar osäkerhet och riskerar att fördröja nödvändiga investeringar.

Sverige bör också verka för teknikneutralitet i EU-politiken. I den remitterade förordningen har EU-kommissionen tyvärr tagit ett ordentligt kliv i fel riktning när det gäller den saken. I det nu gällande direktivet framgår på flera ställen att det är av största vikt att EU:s satsning på alternativa bränslen och dess infrastruktur görs på ett teknikneutralt sätt, vilket är mycket bra. Men i den remitterade förordningen har resonemanget om teknikneutralitet tagits bort helt. I stället har EU-kommissionen nu på förhand valt vilka tekniker som ska växa i vilka segment i framtiden. Vi tror den vägen riskerar att bli kontraproduktiv då vi är övertygade om att alla goda alternativ kommer att behövas om vi ska nå miljö- och klimatmålen.

Energigas Sverige välkomnar en ambitiös utbyggnad av el- och vätgasinfrastruktur men vi anser att biogasen bör hanteras utifrån samma ambitionsnivå. Så är inte fallet i EU-kommissionens förordningsförslag, trots att biogasen tillhör marknadens mest hållbara och kostnadseffektiva alternativ för vägtrafiken. Att biogas för vägtrafik tillskrivs en ganska begränsad roll, och därmed hamnar i skuggan av el och vätgas som förordningen fokuserar på, är sannolikt inte att föredra ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. En tankstation för flytande biogas kostar idag cirka dubbelt så mycket att bygga som en tankstation för diesel, medan en tankstation för vätgas kostar betydligt mer i nuläget. Vi befarar även att förslagets krav på laddinfrastruktur kommer att bli mycket kostsamma att uppfylla. Energigas Sverige vill poängtera vikten av att kostnadseffektivitet beaktas när EU:s medlemsländer nu ska enas kring mål för infrastrukturutbyggnad.

Synpunkter på Artikel 2, punkt 3, definition av "alternative fuels"

Det är bra att den nya förordningen tydliggör att det finns både förnybara och fossila alternativa drivmedel. Däremot är det helt oacceptabelt att el, vätgas och ammoniak inte följer samma logik som gäller för övriga alternativ, d.v.s. en uppdelning i fossilt och förnybart. El, vätgas och ammoniak hamnar i stället i en helt egen kategori ("alternative fuels for zero-emission vehicles"). Det är mycket svårt att acceptera då dessa tre alternativ givetvis också kan vara såväl fossila som förnybara, precis som exempelvis gas kan vara både fossilt (naturgas) och förnybart (biogas).

Synpunkter på (5), (7), (8) och (35) samt Artikel 8 och Artikel 11

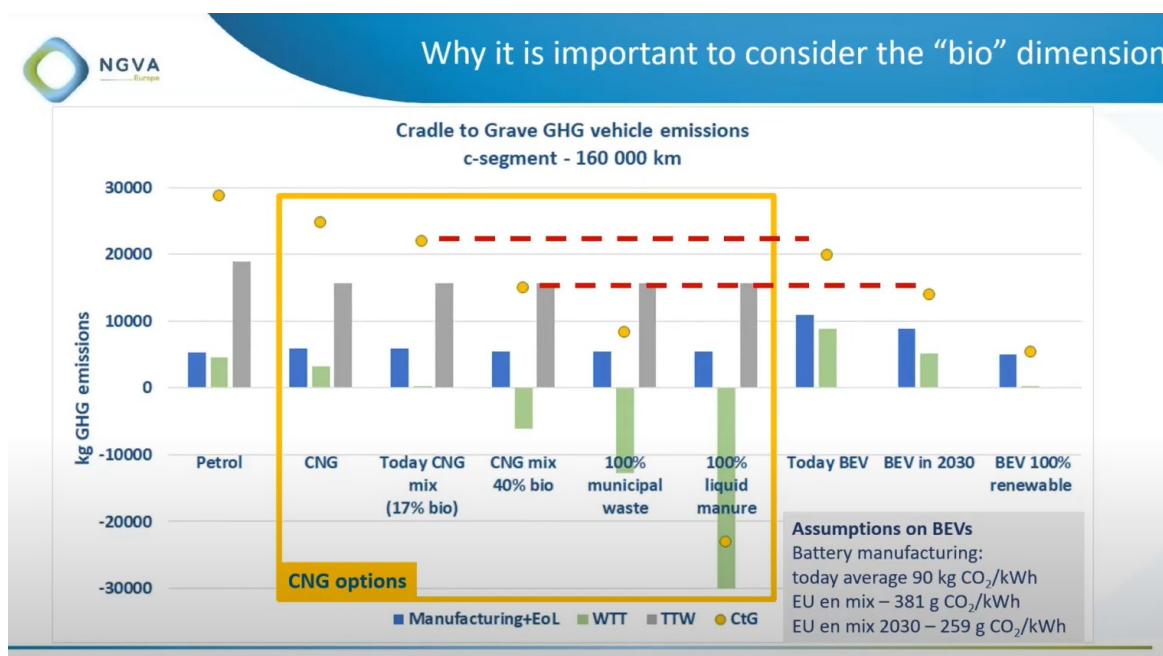
Det är mycket bra att förordningen tydligare (än nu gällande direktiv) pekar på "a clear decarbonisation pathway" för fossila gasformiga och flytande drivmedel. Vi saknar dock ett liknande resonemang för el och vätgas som drivmedel. Batteri- och bränslecellsfordon beskrivs

som "zero-emission powertrain technologies" utan någon som helst reflektion om hur elen och vätgasen ska produceras. Tankekurvan att el och vätgas per definition skulle ge "zero emission" är en stor brist i EU:s klimatpolitik generellt, och det riskerar att försvåra, fördyra och försena klimatarbetet. Det blir givetvis inte nollutsläpp om elen och vätgasen produceras från fossila källor.

Inom Energigas Sverige är vi övertygade om att alla goda alternativ kommer behövas för att nå klimatmålen. Det finns inte en lösning som kan ersätta den bensin och diesel som används idag. Både biogas, förnybar vätgas, förnybar el och andra förnybara och hållbara flytande alternativ behövs. Elektrifieringen av transportsektorn är en av flera viktiga pusselbitar, men den måste ske med en större medvetenhet om elens ursprung och klimatpåverkan och med ett genomgående helhetsperspektiv på fordon, infrastruktur och drivmedel.

Sverige som har kommit långt i arbetet med att introducera förnybara drivmedel – inte minst på gassidan där fordonsgasen idag består av 95 procent biogas – har en viktig roll i att verka för ett systemperspektiv inom EU på *alla* alternativ, såväl el som gas som flytande drivmedel. Det alltför ofta gällande "tailpipe-perspektivet" menar vi är förödande för EU:s klimatarbete och möjlighet att nå uppsatta mål.

Om man jämför en mellanstor bil som kör på europeisk elmix med en som kör på europeisk fordonsgasmix (17 procent biogas) ger båda upphov till cirka 20 000 kg CO₂/år. Om samma jämförelse görs för år 2030, när förnybartandelen förväntas ha ökat i både elen och fordonsgasen, hamnar båda alternativen på cirka 14 000–15 000 kg CO₂/år. Uppgifterna kommer från NGVA (den europeiska branschorganisationen för biogas och naturgas som drivmedel) och visas i figuren nedan. De gula ringarna visar växthusgasutsläppen "från källa till graven" för olika tekniker och inkluderar klimatpåverkan relaterad till såväl bil som drivmedel. De röda streckade linjerna visar hur slående lika klimatpåverkan är från en elbil och en gasbil (i europeisk kontext), både i nuläget och år 2030.



Mot bakgrund av elbilars och gasbilars likvärdiga klimatnytta är det 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.

Det är olyckligt då vi ser att biogasandelen även i den europeiska fordonsgasen ökar snabbt nu. Den ligger idag på 17 procent som genomsnitt i hela EU, och på tämligen höga nivåer i fler länder än Sverige (till exempel Danmark, Nederländerna och Finland). Även lite större länder som Tyskland, Frankrike och Italien, där det finns en relativt stor gasbilsflotta, börjar man komma upp i allt högre biogasandel i fordonsgasen (20–50 procent). Branschens bedömning är att biogasandelen i fordonsgasen kommer att kunna vara 40 procent som genomsnitt i hela EU till 2030.

Synpunkter på (26), (27), (28) och (29) samt Artikel 6 och Artikel 7

Utöver våra reflektioner kring kostnadseffektivitet och vår kritik mot att biogas inte hanteras med samma ambitionsnivå (se generella kommentarer ovan) välkomnar Energigas Sverige en ambitiös satsning på tankinfrastruktur för vätgas. Det är bra att förordningsförslaget på ett tydligare sätt än nuvarande direktiv formulerar krav på infrastruktur för vätgas.

Som alltid när nya drivmedel sätts ut på marknaden är det av största vikt att säkerheten prioriteras när infrastrukturen byggs ut. Det gäller såväl el som vätgas och andra alternativa drivmedel. Då Energigas Sverige är en branschorganisation för energigaserna, där vätgas ingår, vill vi särskilt lyfta säkerhetsarbetet kopplat till vätgasen. Givetvis anser vi att det är av största vikt att motsvarande säkerhetsarbete prioriteras på elsidan och för alla andra drivmedel också.

Tillsammans med våra medlemsföretag skriver Energigas Sverige just nu anvisningar för tankstationer för vätgasdrivna fordon. Anvisningarna förtydligar säkerhetskraven i bland annat lagstiftningen om brandfarliga och explosiva varor samt arbetsmiljölagstiftningen. De kommer att innehålla branschens krav på hur sådana tankstationer ska lokaliseras, utformas, byggas och kontrolleras samt även beskriva administrativa krav om tillstånd och tillsyn med mera. Anvisningarna följer direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen samt europeiska och internationella standarder. Målsättningen är att de ska publiceras under 2022.

Annex II

Punkt 3.1 hänvisar till en ISO/TS = Technical Specification. En ISO/TS har mycket svag status eftersom det inte är en internationell standard. Det är högst tveksamt att hänvisa till en ISO/TS i tvingande EU-förordning. En sådan TS kan enkelt dras in, ändras eller omvandlas till en ISO-standard av krafter utanför EU som vi inte har något inflytande över. EU kan då hamna i händerna på utländska teknikleverantörer som vill främja sin egen verksamhet i byggandet av vätgastankstationer, snarare än europeiska intressen.

Punkt 3.5 och 3.6 saknar krav. Texterna säger i princip ingenting och kan därför lika gärna utgå.

Med vänliga hälsningar,

Maria Malmkvist
Vd

Ellenor Grundfelt
Strategichef och ansvarig styrmedel