

Gröna Bilister  
Josefsdalsvägen 38A  
733 37 Sala

Remissvar  
Dnr I2021/02043  
27 augusti 2021

Infrastrukturdepartementet

Skickat till:

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

kopia: [anneli.giorgi@regeringskansliet.se](mailto:anneli.giorgi@regeringskansliet.se)

## *Remissvar från Gröna Bilister gällande*

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

Gröna Bilister är en ideell förening som vill påskynda omställningen till en mobilitet som är anpassad till planetens gränser, till städernas dyrbara utrymmen och till landsbygdens behov. Gröna Bilister är teknikneutrala och företräder inget särintresse när det gäller fordon, drivmedel eller val av mobilitetslösningar.

Gröna Bilister tackar för möjligheten att ge synpunkter på denna remiss, och vi bistår gärna Infrastrukturdepartementet med fler synpunkter i det fortsatta arbetet för att uppnå ett fossilfritt, hållbart transportsystem.

### **Sammanfattning**

Gröna Bilister ser positivt på att direktivet föreslås bli en förordning som därmed får en starkare styrning än det tidigare direktivet. Gröna Bilister ser även positivt på att EU tar ett helhetsgrepp om klimatpolitiken genom det nya klimatpaketet "Fit for 55". Att skapa en mer enhetlig och långsiktig styrning där olika regleringar och direktiv hänger samman är av stor vikt för att möjliggöra de investeringar som är nödvändiga för att skapa ett mer hållbart samhälle. Tyvärr finns det dock stora glapp i de nya förslagen som behöver åtgärdas för att en fossilfri transportsektor ska vara möjlig att uppnå.

### **Gröna Bilister anser att en positiv utveckling av flera olika rena förnybara drivmedel är kritiskt för transportsektorns omställning**

I det nu gällande direktivet betonas att många olika förnybara drivmedel behövs för att nå klimatmålen och att det behövs teknikneutrala satsningar på infrastruktur för många olika förnybara drivmedel. I det nya förslaget till förordning är det dock stort fokus på att transportsektorns omställning ska lösas enbart genom investeringar i infrastruktur för el och vätgas. Gröna Bilister ser stora problem med detta angreppssätt då det riskerar att slå undan benen för marknaden för andra höginblandade och rena förnybara drivmedel som också behövs i pusslet till en fossilfri fordonsflotta. Att lägga alla ägg i en och samma korg är riskfyllt med tanke på hur viktigt det är för klimatmålen att transportsektorn kan ställa om. Gröna Bilister välkomnar offensiva satsningar på en ökad elektrifiering och ser positivt på förslagen inom detta område. Men sannolikheten för att utmaningar kommer längs med vägen i samband med en allt större elektrifiering är stor, vi måste därmed hoppas på det bästa men planera för att det inte kommer att gå att elektrifiera alla segment inom fordonsflottan supersnabbt och enkelt. I ett energisäkerhetsperspektiv är det också en stor fördel att ha en större bredd av olika drivmedel och lösningar att tillgå. Förslagets fokus på tailpipe-utsläpp riskerar att missgynna en omställning till hållbara lösningar och det finns inga zero-emission vehicles. Alla drivmedel ger upphov till någon form av utsläpp någonstans och alla drivmedel har sina hållbarhetsutmaningar som måste bemötas på ett adekvat sätt. Det behövs ett systemperspektiv på såväl fordon som drivmedel för att ställa om till ett hållbart samhälle. Det vore exempelvis ändamålsenligt att utsläppen från den nationella drivmedelsmixen inkluderas i de nationella styrmedel som förslaget tar upp.

### **Gröna Bilister anser att det behövs mål för infrastruktur för biogas**

Gröna Bilister håller inte med om att infrastrukturen för komprimerad och flytande biogas är färdigutbyggd och att det inte finns något behov av ökade investeringar inom detta område. Direktivet borde således fortsatt innehålla mål för infrastrukturen för komprimerad biogas och målsättningarna för flytande biogas bör stärkas. I förslaget till nytt förnybarhetsdirektiv föreslås att andelen för avancerade biodrivmedel ska öka från 1,75 % till 2,2%. Att främja utbyggnaden av infrastrukturen för biogas som är ett avancerat biodrivmedel framstår därmed som fullt rimligt med tanke på biogasens höga klimatnytta och många samhällsnyttor. På samma tema är det även av stor vikt att biogasbilar fortsatt inkluderas i den nationella miljöbilsdefinitionen.

### **Gröna Bilister ser ett behov av förbättrad konsumentinformation**

Gröna Bilister remissvar: EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

Gröna Bilister anser att den användarinformation som föreslås även ska inkludera information om utsläpp av fossilt kol, råvaror och ursprungsland för varje tillgängligt energislag. Sverige bör aktivt verka för att den miljöinformation om drivmedel som nu har införts i Sverige även blir standard inom hela EU.

## Detaljerade synpunkter

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. På grund av den snabba tekniska utvecklingen är det hög tid för en revision. Det är positivt att direktivet nu föreslås bli en förordning vilket innebär att medlemsländerna ska införa lagförslaget direkt.

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 Gröna Bilister 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 tydlig väg mot fossilfrihet genom en allt högre inblandning av hållbara förnybara drivmedel.

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. Här ser vi ett behov av att förordningen även framöver främjar en utveckling av såväl laddinfrastruktur som infrastruktur för biogas. Det finns fortfarande glapp i infrastrukturen för biogas och att målmedvetet fylla igen dessa glapp är ett strategiskt och kostnadseffektivt sätt att kraftigt förbättra möjligheten till en fossilfri transportsektor. Gröna Bilister anser även att det är av stor vikt att biogasbilar fortsatt klassas som miljöbilar. Precis som för elbilar är sannolikheten att biogasbilar körs på "rätt" drivmedel väldigt hög då de flesta nya gasbilar har en mycket liten bensintank.

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 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 bibehålla och öka biogasproduktionen och därmed använda 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. Gröna Bilister anser att inga drivmedel är helt fria från utsläpp då man även bör räkna in hela livscykeln för såväl fordon som drivmedel. Begreppet zero-emission ger ett alltför snävt perspektiv som vilseleder konsumenterna 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.

I artikel 3 beskrivs detaljerade mål och krav för laddinfrastruktur. För lätta fordon föreslås ett krav på installerad laddeffekt om 1 kW per helelektriskt fordon samt 0,66 kW för laddhybrider. En snabbbladdpunkt på cirka 50 kW på 50 elbilar ger ett nyckeltal på 0,02 laddpunkter per elbil vilket Gröna Bilister bedömer som rimligt då det ligger i linje med erfarenheter från andra länder som Norge och aktuell forskning. 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 sannolikt genomförbara.

För tunga fordon föreslås på liknande vis ett krav på minsta avstånd och en lägsta effekt per plats. Dessa krav är mer utmanande och kan bli 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 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 tämligen långt från tryckpunkter i elnätet. Det finns risk att det blir ekonomiskt utmanande att uppfylla kraven i närtid. För att säkerställa en hållbar omställning av de tunga godstransporterna anser Gröna Bilister att det är samhällsekonomiskt fördelaktigt att även fokusera på att säkerställa en god täckning av tankstationer för biogas parallellt med en successiv utbyggnad av elektrifieringen av tunga fordon som kan ske organiskt med förbättrad överföringskapacitet i elnätet och förbättrad räckvidd och teknikutveckling inom tunga elektrifierade transporter.

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

I artikel 6 och 7 hanteras vätgas. Kraven på vätgasinfrastruktur gäller från år 2030 och Gröna Bilisters 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 mest som en otydlig bisats (i princip anges att det ska finnas ett lagom antal tankstationer om det inte visar sig vara för dyrt). Enligt Gröna Bilister är det rimligt att dels ställa liknande krav på flytande gas som för el och vätgas avseende pristransparens och öppenhet. Dels bör det 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 nämnt, inga krav på infrastruktur för komprimerad gas. Detta bör inkluderas då även komprimerad biogas är en viktig del av transportsektorns omställning. Biogas är dessutom ett drivmedel som i stor utsträckning framställs av restprodukter, det vill säga ett så kallat avancerat biodrivmedel, samt ett drivmedel som kan produceras lokalt och decentraliserat vilket är viktigt i ett energisäkerhetsperspektiv. I förslaget på nytt förnybarhetsdirektiv föreslås att andelen avancerade biodrivmedel ska öka från 1,75 % till 2,2%. Gröna Bilister anser därmed att det är rimligt att det i förordningen läggs betydligt större vikt vid att främja utbyggnaden av 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 respektive land 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. Gröna Bilister 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. God konsumentupplysning är av stor vikt och Gröna Bilister anser att Sverige bör verka för att den miljöinformation om drivmedel som nu har införts i Sverige även blir standard i hela EU. Exempelvis bör det inkluderas krav på att utsläpp av fossilt kol, råvaror och ursprungsland presenteras för varje tillgängligt energislag.

För Gröna Bilister



*Marie Pellas, ordförande*