



energi för nästa generation

2012-03-01  
N2013/675/TE

/Jonas Ericson

REMISSYTTRANDE

Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

### **Kommissionens förslag om infrastruktur för alternativa drivmedel**

Svebio har beretts möjlighet att yttra sig över Kommissionens Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel.

Svebios yttrande översändes härmed.

Svenska Bioenergiföreningen

Gustav Melin, VD

**SVEBIO**

Jonas Ericson / Svenska Bioenergiföreningen

Holländargatan 17, 111 60 Stockholm Tel 08 441 70 83 / 80 [Jonas.Ericson@svebio.se](mailto:Jonas.Ericson@svebio.se) [www.svebio.se](http://www.svebio.se)

Svebio arbetar för ett 100 % förnybart energisystem. Våra mer än 300 medlemmar tillverkar, förädlar, marknadsför och använder bibränslen och biodrivmedel från såväl grödor som avfall, restprodukter och skogsråvaror, såväl konventionella som avancerade biodrivmedel. Svebio är partipolitiskt obundet.

**Vi har därför en unik kompetens och insikt i vilka tekniska, marknadsmässiga och politiska villkor som krävs för att producera och sälja biodrivmedel.**



energi för nästa generation

## **Svebios synpunkter på kommissionens förslag om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel.**

Svebio delar Kommissionens uppfattning att utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel måste ske samordnat med lanseringen av alternativdrivna fordon inom EU. Ett tvingande direktiv måste dock åtföljas av en tydlig och långsiktig plan för att lansera fordonen för att inte endast tvinga fram en infrastruktur som ingen använder. Förslaget brister totalt i detta avseende.

Det är mycket förvånande att Kommissionen väljer att tvinga fram en infrastruktur för ett fossilt bränsle som naturgas, när EUs övriga mål är att minska fossilberoendet, när den konventionella naturgasen inte förväntas räcka 60 år ens med nuvarande användning och det finns ett ökande miljömotstånd mot utvinningen av skiffergas.

Det är också mycket förvånande att Kommissionen avsiktligt underlåter att ta med biodrivmedel, med argumentationen att dessa kan låginblandas. Biodrivmedel är en av hörnstenarna i omställningen till ett fossilfritt transportsystem och ett av de billigare sätten att minska växthusgasutsläppen. Såväl Sveriges mål om en fossilfri fordonsflotta som EUs mål om 60 % reduktion av klimatgaser i transportsektorn kräver tillgång till högblandade biodrivmedel. Högblandade biodrivmedel som E85, ED95, B100 kan förvisso med viss extra ombyggnad distribueras i den vanliga tankinfrastrukturen (flexi-pumpar och separata marktankar), men kräver ändå en separat depå-hantering. Framför allt behöver fordonstillverkarna veta att dessa drivmedel finns tillgängliga med infrastruktur och volymer, för att de ska optimera och certifiera fordon anpassade till dessa drivmedel, liksom drivmedelstillverkare och distributörer behöver veta att det finns en marknad med fordon. Drivmedel som DME och biogas kräver en helt separat tankinfrastruktur.

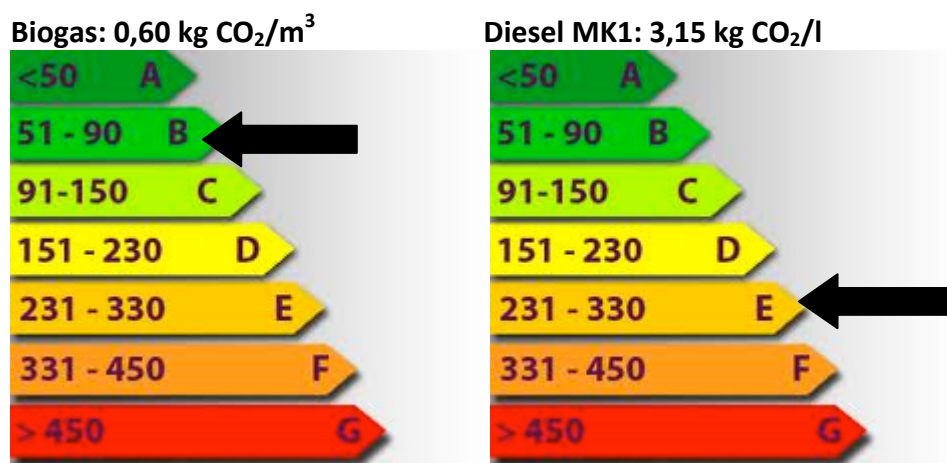
Svebio välkomnar att Kommissionen påbörjar arbetet med standardisering av elladdning – men det är lika angeläget att få fram en EU-standard för biogas

Svebio välkomnar ökad konsumentinformation om drivmedel – det är viktigt att konsumenten själv har möjlighet att välja vilket drivmedel hon eller han vill använda för att minska sin klimatpåverkan. Återigen förvånas vi över att Kommissionen har uteslutit den viktigaste konsumentinformation – vilken klimatpåverkan drivmedlet har. Kommissionen anför vitbokens mål om 60 % klimatgasreduktion som motiv för hela direktivförslaget, men väljer konsekvent bort alla möjligheter att minska klimatutsläppen och främjar istället fossila alternativ.

**Förslagets totala brist på klimathänsyn gör att vi ifrågasätter om Kommissionen alls tar klimatfrågan på allvar.**

### Svebio anser att:

- Ett direktiv för utbyggnad av alternativa drivmedelsinfrastrukturer måste innefatta biodrivmedlen, däremot ska inte fossila drivmedel ingå. Alla alternativa drivmedel ska uppfylla hållbarhetskraven i Förnybartdirektivet. Detta måste naturligtvis gälla även fordonsgas och vätgas.
- Uppförandet av infrastruktur måste ske i takt med upptaget av nya fordon. Tankinfrastrukturen måste byggas ut i takt med efterfrågan - det måste finnas ett marknadsunderlag för tankinfrastrukturen. Direktivet måste kombineras med en plan för långsiktig fordonsutveckling och en marknad där förnybara bränslen är konkurrenskraftiga gentemot fossila. Vi har inte råd att förlora vare sig allmänhetens eller branschens förtroende genom ännu en kostsam, obalanserad satsning som kan avbrytas när som helst.
- Konsumentinformationen måste innefatta samtliga drivmedels klimatpåverkan och hållbarhet. Även för fossila bränslen skall ursprungsbeteckning och klimatprestanda krävas.



### Svebios utgångspunkter

- Alla biodrivmedel ska vara hållbara och kraven i hållbarhetskriterierna bör höjas successivt.
- Syftet med biodrivmedel är främst att minska transporternas klimatpåverkan. Mål, styrmedel och regelverk för biodrivmedel bör därför genomgående utformas utifrån deras klimatnytta. Differentierade styrmedel är acceptabelt om det utgår från klimatnyttan.
- Hållbarhetskriterier, inklusive DLUC och ILUC, bör vara baserade på vetenskaplig grund.
- För att förhindra ILUC är direkta åtgärder för att skydda kolrik mark etc. i de områden där nyodling är aktuell betydligt effektivare och mer legitim. Inom Sverige och övriga EU finns ett överskott av mark och ingen nyodling sker.
- Nuvarande mål på 10 % förnybar energi för transporter bör höjas, inte sänkas
- Teknikneutralitet bör vara en ledstjärna vid utformandet av regelverk och styrmedel.
- Utveckling, kommersialisering och produktion av biodrivmedel från avfalls- och skogsråvara (avancerade biodrivmedel) måste gynnas mer än i dag, såväl i Sverige som i övriga EU.. Begränsande åtgärder bör riktas mot fossila bränslen.
- Redan gjorda investeringar får inte skadas genom drastiska och oförutsägbara förändringar av befintliga regelverk. Dels för att befintliga investerare inte ska lida ekonomisk skada och dels för att tilltron till en stabil och konsekvent politik annars skadas, vilket skrämmer bort potentiella investerare i avancerade biodrivmedel.