

Alingsås den 28 februari 2013

Remissvar från Gröna Bilister:

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen COM(2013) 18 final

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till hur bilismens miljöpåverkan kraftfullt, skyndsamt och kostnadseffektivt kan minska. Vi har alltsedan vårt grundande haft detta som ett huvudfokus och har i åtskilliga remissvar och flera egna skrifter gett omfattande förslag på såväl hur miljöbilsdefinitionen kan förändras som hur andelen biobränslen kan öka såväl i koncentrerad form som låginblandat i fossila drivmedel.

Gröna bilister har sedan 1994 verkat för en klok introduktion av biodrivmedel av kvalitets- och miljösäkrad produktion, samtidigt som vi driver frågor som energieffektivitet och beteendeförändringar. Det är viktigt att driva alla frågor samtidigt, de är ömsesidigt kompletterande.

Sammanfattning

- Vi välkomnar att EU kommissionen lägger detta förslag, och definierar en väg för introduktionen av förnybara bränslen. Vi stödjer kraftigt att kommissionen fortsatt för fram en mångfald av bränslen, enligt vår syn är det för tidigt att välja ett alternativ. Frågan är om det någonsin blir så lätt att ett enda alternativ kan ersätta de energirika med miljöskadliga fossila bränslena.
- Vi är starkt kritiska till Kommissionens definition av så kallade alternativa bränslen. Vi menar att fossila bränslen som LPG inte hör hemma här. För andra fossila bränslen menar vi att kommissionens stöttning endast skall falla ut om bioinblandningen är så hög att emissionerna, eller den fossila kolhalten, anger huruvida – eller kanske till vilken grad – bränslet skall ingå i Kommissionens satsning
- Vi saknar även en diskussion kring blandbränslen, mycket vanligt i Sverige. När blir en diesel ”alternativ”, vid vilken bioinblandning?

- Vi välkomnar Kommissionens betoning på kommunikation med den europeiska konsumenten. Här lägger vi ett förslag på märkning av bränslen, med inriktning på klimatpåverkan.
- Vi tycker det är mycket bra med de krav som ställs via Förnybarhetsdirektivet, och genom bränslekvalitetsdirektivet. Vi är däremot mycket kritiska till den bristande konkurrensneutralitet som råder; förnybara bränslen har betydligt hårdare krav än de fossila bränslena – som ju uppgår till 95,6% av transportnäringens energitillförsel.
- Sammanfattningsvis tycker vi inte att Kommissionens förslag till direktiv är tillräckligt genomarbetat. Direktivet kommer för sent, medlemsländerna hade behövt denna riktning tidigare, men vi bedömer att det saknas strategiskt viktiga delar.

Fossila eller förnybara bränslen

Vi ställer oss starkt frågande att urvalet av alternativa alternativa bränslen inkluderar ”naturgas i form av komprimerad naturgas (Compressed Natural Gas, CNG), flytande naturgas (Liquid Natural Gas, LNG) eller kondenserad naturgas samt gasol (Liquefied Petroleum Gas, LPG)”.

LPG är inget förnybart bränsle, och metan i form av naturgas är även det fossil, om än med vissa mindre negativa hälsoeffekter mot bensin och diesel.

Medan dessa fossila drivmedel specificeras i kommissionen förslag, samlas flera olika viktiga bränslen som etanol, biodiesel och även metanol under samlingsnamnet ”biodrivmedel”. Detta ger en känsla av ett snedvidet fokus som inte gynnar miljöutvecklingen.

Gröna Bilister har i flera sammanhang fört fram vikten av att teknikneutralt se till ett bränsles emissioner under hela livscykeln, eller ännu hellre i ett Well-to-wheels sammanhang. Kommissionens Joint Research Centre har gjort ett stort arbete kring detta.

Dessa beräkningar borde vara underlag för strategiska satsningar på alternativa bränslen.

Kommissionen verkar dock helt ha lämnat detta synsätt. När det gäller naturgas har vi behandlat det ovan, men samma resonemang för kring elfordon. Kommissionen skriver:

Medlemsstaterna ska inte förbjuda användarna av elfordon att köpa elektricitet från någon elleverantör, oavsett vilken medlemsstat som leverantören är registrerad i.

Vi förstår andemeningen, men menar att det är djupt olyckligt att kommissionen inte tar chansen att poängtera att ursprungsmärkt el eller miljömärkt el är att föredra. De facto är det så att ett fordon som laddar på den europeiska elmixen har utsläpp (Well-to-Wheels) som är högre än vissa fossildrivna fordon.

Tydlig märkning

Kommissionen har flera initiativ som förstärker kommunikationen mellan marknad och kund. Gröna Bilister stödjer detta, och betonar vikten av att genom en utförlig märkning ge incitament för konsumenter att välja ett bränsle med låg klimatpåverkan.

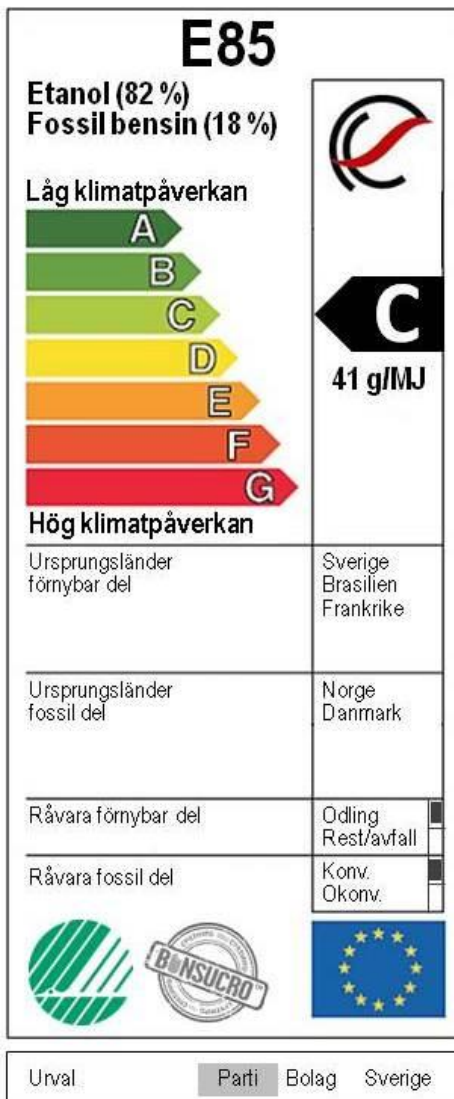
Gröna Bilister betonar att arbetet med att ta fram en klimatmärkning för bränslen bör påskyndas. Nedan visar vi ett exempel på detta:

Den enklaste åtgärden – och den som skulle få störst betydelse – vore att införa hållbarhetsmärkning vid pumpen. Tack vare den årliga rapporteringen till Energimyndigheten inom ramen för Förnybarhetsdirektivet, och i framtiden Bränslekvalitetsdirektivet, finns nu lättillgängligt och trovärdigt underlag till detta.

I figuren här intill visas hur det skulle kunna se ut. Klimatpåverkan anges som på energideklarationen på kylskåpet. Innehållsförteckning och ursprung visas som på müslipaketet och den frysta torsken.

På det strategiska planet anser Gröna Bilister att politiska mål och ekonomiska styrmedel strikt bör utgå från hållbarhetsvillkoren. Inga godtyckliga uppdelningar bör göras mellan biodrivmedel tillverkade av odlade grödor och biodrivmedel tillverkade av rester eller avfall, mellan olika typer av energibärare (som bränsle, el och vätgas), eller ens mellan förnybara och

fossila drivmedel. Fokus bör ligga på det primära: klimatpåverkan under drivmedlets hela livscykel, samt påverkan på människa, miljö och natur.



Det är lättare att veta vilka drivmedel vi vill undvika än vilka drivmedel som visar sig bäst i långa loppet. Att strikt utgå från hållbarhetskriterierna är logiskt även ur detta perspektiv. De definierar en bas att stå på. Alla drivmedel klarar baskravet bör innefattas i målskrivningar och vara berättigade till stöd, medan de som inte gör det successivt bör straffas ut. Vi får då ett teknikneutralt bonus malus-system för drivmedel. Kaliforniens ”Low Carbon Fuel Standard” är ett exempel på ett sådant teknikneutralt system för att gynna drivmedel med låg klimatpåverkan.

Detta perspektiv präglar Gröna Bilisters inställning till den biodrivmedelspolitik som EU-kommissionen nyligen föreslagit. Vi ogillar den artificiella begränsningen av andelen biodrivmedel tillverkade av odlade grödor som föreslås i målet om 10 % biodrivmedel år 2020. Vi ogillar att hypotetiska indirekta markanvändningseffekter (ILUC) ska ligga till grund för den kvantitativa uppskattningen av ett drivmedels klimatpåverkan. Våra tankegångar utvecklas i det remissvar som Gröna Bilister skrivit till EU-kommissionens förslag¹.

Gröna Bilister inser dock att ILUC är en viktig faktor att ta hänsyn till på ett grundligt sätt. Odling av energigrödor i stor skala för produktion av biodrivmedel kan öka efterfrågan och pris på jordbruksprodukter så mycket att

obrukad mark med högt kolinnehåll odlas upp på andra håll i världen på grund av ökad

¹ http://www.gronabilister.se/graona-bilister-remissvar-eu-kommissionens-biobraanslefaorslag-130220.pdf?cms_fileid=0d7997003ebf89b75e94c7fa6da5bf05

lönsamhet. Det ger stora engångsutsläpp av koldioxid.

Utsläpp till följd av ILUC kan minimeras på strategisk väg, istället för att i förväg betrakta dem som ett fullbordat faktum. Skarpa sociala hållbarhetskrav bör ställas, så att nya projekt där energigrödor odlas för biodrivmedelsproduktion inte minskar den lokala tillgången på mat utan bidrar till att trygga den.

- ***Blandbränslen***

När kallas ett bränsle ett alternativt bränsle? Är det när etanolinblandningen i bensin överstiger 70, 80 eller 90%? Är det när biodieselinblandningen (FAME eller HVO) motsvarar samma nivåer, eller är det när klimatnyttan av inblandningen motsvarar en viss nivå? Är det när fordonsgasen klarar miljömärkningskraven?

Samma diskussion gäller de laddhybrider som troligtvis kommer att möta viss framgång i Sverige. Hur stor elandel, och vilket slags el, kommer att göra att de ses som ”alternativa”.

Här ber vi att få återknyta till de Well-to-Wheels beräkningar som kommissionen presenterat, utvecklade tillsammans med bränsle- och bilbranscherna i Europa. Dessa kan vara ett underlag för att vidimera ett bränsles klimatnytta, och ligga till underlag för bedömningar om ett bränsles klimatpåverkan.

Detta ställs på sin spets vid en samhällsekonomisk utvärdering av olika åtgärder. Ett nytt bränsle som vätgas för tunga fordon borde lämpligtvis jämföras med en satsning på ökad bioinblandning i existerande diesel, med existerande drivlinor.

- ***Marknad eller direktiv***

Kommissionen väljer att detaljstyra antal laddpunkter, sträcka mellan tankställen med mera. Vi menar att Kommissionen bör låta nationella förutsättningar styra utplacering av laddpunkter/tankställen, och i stället fokusera på de att emissionerna från transportsektorn minskar.

Kommissionen kan förvisso anvisa en tillräcklig basutbyggnad i förhållande till antal fordon, men sedan låta marknaden spela en roll i vilka bränslen som tar marknadsandelar. För detta krävs dock att klimatnyttan av bränslena anges på ett korrekt sätt så att marknadsinformationen ger underlag för rationella beslut av konsumenten eller uppköparen.

Nationella hänsyn kommer att spela en viktig roll. Avseende el är standarden på elnätet i varje medlemsland, och hur folk bor, en viktig faktor för att avgöra hur många laddpunkter som behövs. Är nätet stabilt kan man tillåta laddning i hemmiljö, förutsatt att kontakter uppfyller en minimistandard. För dessa fordon är kravet på två laddplatser per fordon överdrivet.

Samma hänsyn kan tas avseende andra bränslen. Här är de nationella förutsättningarna viktiga, den inhemska transport och logistik strukturen måste få spela en viktig roll för vad som är full täckning.

- ***Konkurrensneutralitet***

Direktivet avser krav på så kallade alternativa bränslen.

Gröna Bilister välkomnar hårda krav, och ser nyttan i en övergripande riktning. Men vi ifrågasätter varför inte motsvarande krav ställs på de 95,4% av bränslena för transportsektorn.

Om ett fordon kan köra på både bioetanol och bensin, men mycket hårdare krav ställs på bioetanolens avseende produktion och klimatnytta, missgynnas dessa bränslen av kommissionens direktiv. Vi menar att motsvarande krav, om än anpassade, skall ställas på fossila drivmedel. Bränslekvalitetsdirektivet är en början, men når inte alls lika långt.

- ***Avslutande kommentar***

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta förslag och står till berörda parter fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag till förändringar.

För Gröna Bilister

Jakob Lagercrantz