

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

Sammanfattning (SKR:s sammanfattande ställningstaganden)

- SKR är positiv till ett tydligt och ambitiöst regelverk.
- SKR menar att staten måste ta ansvar för investeringar i infrastrukturen för alternativa bränslen och samtidigt samverka med kommunerna och regionerna.
- SKR anser att förordningen behöver vara mer teknikneutral och ta hänsyn till livscykelperspektivet av alternativa bränslen.
- SKR anser att Sveriges särskilda förutsättningar måste vägas in.

Sveriges Kommuner och Regioners synpunkter

Regeringen har bett att få synpunkter på EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen inför den kommande förhandlingen i rådet som förväntas starta i början av september. Förslaget är en del i det paket av regelförändringar, ”Fit for 55”, som föreslås för genomförandet av EU:s klimatlag, med målet att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 procent fram till 2030 jämfört med 1990.

Sveriges Kommuner och Regioner, SKR, lämnar följande synpunkter:

Positivt med tydligare inriktning för utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen

SKR är positiva till att direktivet från 2014 har setts över. Sedan direktivet trädde i kraft i oktober 2014 har både den teknologiska och marknadsmässiga utvecklingen gått framåt samtidigt som EU:s klimatmål har skärpts. Ett tydligt regelverk, där direktivet gjorts om till förordning, skapar förutsättningar för en snabbare utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen inom EU, vilket är en förutsättning för omställningen av transportsektorn. SKR menar också att det är mycket positivt att förslaget lyfter fram vikten av transparens och standarder för laddning och betalningssystem för att underlätta för konsumenterna.

Statens behöver ta ansvar för infrastrukturutbyggnaden och samtidigt samverka med kommuner och regioner

Det är svårt att bedöma hur utmanade kraven för utbyggnad är i praktiken men SKR ser en viss risk att delar av förslaget kan vara ekonomiskt utmanade att uppfylla. Det

är viktigt att se till att sådana kostnader står i proportion till den klimatnytta som de ger så att de inte motverkar andra offentliga investeringar för omställningen. SKR menar därför att det kan vara bra om det byggs in en viss flexibilitet i regelverket så att inte högt ställda krav ger inlåsnings effekter utan att leda till uppnådd nytta.

Det är också viktigt att förordningen tar hänsyn till medlemsstaternas hittills genomförda investeringar inom området, samt till lokala förutsättningar och möjligheter. Ökade ambitionsnivåer från EU- och nationell nivå bör inte utgöra en ytterligare ekonomisk belastning för kommuner och regioner, utan mötas genom statliga medel. Det är även viktigt att inte medel tas från utlovade regionala anslag.

SKR pekar samtidigt på vikten av att inkludera den regionala och lokala nivån i planering och genomförande då ansvaret för det svenska vägnätet är delat mellan de olika nivåerna och beslut som fattas på EU-nivå och nationell nivå får stor påverkan för kommuner och regioner.

Teknikneutralitets- och livscykelperspektivet på alternativa bränslen behöver stärkas

SKR anser att frågor om teknikneutralitet och livscykelperspektiv kan stärkas mer i förslaget som nu har mycket stort fokus på infrastruktur för elektricitet och vätgas.

Det vore önskvärt om ett fler alternativa drivmedel hanterades, inte minst biogas som kan produceras regionalt och minskar importberoendet av såväl drivmedel som växtnäring utan att odlingsmark tas i anspråk. SKR menar att det vore rimligt att ställa liknande krav på flytande gas som för el och vätgas avseende transparens och öppenhet, liksom att ställa krav på utbyggnad av infrastruktur för gas längs med TEN-T-nätet.

För att vätgas, elektricitet och flytande metangas ska vara hållbara bränslen förutsätter det samtidigt en hållbar produktion. SKR anser därför att det bör ställas krav på den totala klimatnyttan av erhållna bränslen vid uppföljning och utvärdering, men också när det gäller information till konsument. SKR menar att det är viktigt att utgå från principen om utsläpp från ”källa till hjul” istället för att enbart se till utsläpp vid avgasröret i synen på transportsektorns utsläpp.

Sveriges särskilda förutsättningar behöver lyftas

En god infrastruktur för alternativa bränslen är viktig för en hållbar utveckling i hela EU, såväl i tätbefolkade som i glesa regioner. Förutsättningarna skiljer sig mycket åt i olika delar av unionen. Sverige har stora avstånd – framför allt i de norra delarna, som i princip utgör två tredjedelar av landets yta – men även i andra delar av landet. Det finns därför behov av en större samhällsinsats för att säkerställa en god infrastruktur för alternativa bränslen även på landsbygden och utanför TEN-T-nätverket.

Sverige har också goda förutsättningar för att utveckla en hållbar produktion av energigrödor och förnybara bränslen. Skogs- och jordbrukssektorn är viktiga delar av det svenska näringslivet – och i stora delar av landet också basnäringar. SKR menar

därför att det är viktigt att framhålla dessa förutsättningar och verka för att en viss flexibilitet byggs in i förordningen som syftar till total klimatnytta.

Sveriges Kommuner och Regioner

Staffan Isling

Gunilla Glasare