



Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

Er beteckning: I2021/02043

Länsstyrelsen i Västra Götaland yttrar sig över EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen.

Sammanfattning

Länsstyrelsen Västra Götaland välkomnar förslaget som syftar till att säkerställa tillgången till och användbarheten av ett tätt och omfattande infrastrukturnät för alternativa bränslen för samtliga fordonsanvändare (inklusive fartyg och flygplan) i hela EU. Länsstyrelsen ställer sig i huvudsak positiv till EU-kommissionens förslag. Nedan följer kommentarer till artiklar i förslaget.

Kommentarer på förslagen

I artikel 2 definieras termer där 3a anger el, vätgas och ammoniak som zero-emission vehicles. Zero-emission perspektivet är snävt och fokuserar enbart på vad som släpps ut från avgasröret. Därmed tas ingen hänsyn till produktionssteg eller själva energikällan, något som Länsstyrelsen anser bör beaktas.

I artikel 3 anges 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 som är registrerade i ett territorium. Det innebär en snabbaddpunkt på ca 50 kWh på 50 elbilar som ger ett nyckeltal på 0,02 laddpunkter per elbil.

Länsstyrelsen vill dock lyfta att forskning visar¹ att huvuddelen av överförd energi, ungefär 80-90 procent, sker vid icke-publika laddplatser. I många fall enskilda parkeringsplatser vid hemmet eller vid den verksamhet som fordonet utgår ifrån. De flesta fordonen laddar mer sällan på publika laddningsstationer i det område som de är registrerade i. Därför menar vi att det kan bli missriktande att utgå ifrån och bygga laddbehovet enbart utifrån var elfordonen är registrerade. Beräkningar av laddbehov och laddkapacitet bör kunna tas fram utifrån ytterligare parametrar som exempelvis besöksnäringstatistik.

¹ [Laddinfrastruktur \(energimyndigheten.se\)](http://energimyndigheten.se)

För tunga fordon föreslås på liknade vis ett krav på minsta avstånd och en lägsta effekt per plats som ökar över tid. Dessa krav är mer utmanande baserat på att det sannolikt kommer att krävas ett flertal laddplatser med hög installerad effekt tämligen långt från tryckpunkter i elnätet och kommer sannolikt att bli kostsamma att uppfylla.

I artikel 8 tas infrastruktur för flytande metangas (LNG) upp. Länsstyrelsen saknar krav likvärdiga med kraven för el och vätgas i artikel 3, 6 och 7 avseende det maximala avståndet mellan tankställena längts med transeuropeiska transportnätet (TEN-T) samt för transparens och öppenhet.

Det står även att marknaden för LNG inom den tunga vägtransportsektorn är mogen och att infrastrukturen för lätta gasfordon (CNG) är fullt utbyggd i hela EU. Länsstyrelsen menar att det fortfarande saknas tankställena för LNG och CNG för att det ska anses ha god tillgänglighet i hela landet. Om en övergång till flytande biogas ska vara möjlig behöver produktionskapaciteten säkras, krav ställas på andel förnybart i mixen samt en fortsatt utbyggnad av tankställena.

Länsstyrelsen saknar även krav på infrastruktur för komprimerad gas. Biogas är ett så kallat avancerat biodrivmedel som framställs från restprodukter och är därför en viktig del i transportsektorns omställning. I förslaget på nytt förnybarhetsdirektiv föreslås en ökning av andelen avancerade biodrivmedel från 1,75 % till 2,2%. Vi förespråkar att samtidigt som mål sätts för ökad användning bör utbyggnad av infrastruktur för samma drivmedel också främjas.

I artikel 13 berörs medlemsländernas nationella policys och vilka åtgärder som ska inkluderas. Eftersom det är de faktiska minskningarna av växthusgas (GHG) - utsläpp som spelar roll bör en analys över den GHG minskning som drivmedelsmixen i landet ger upphov till inkluderas.

Artikel 17 och 18 hanterar användarinformation. För att öka transparensen föreslår Länsstyrelsen krav på märkning för varje energislag som tydliggör mängden fossil och förnybar energi sett till hela produktionskedjan samt ursprungsland. Det kan behövas ett lättförståeligt EU-märkningssystem som visar klimatnyttan för det förnybara alternativet jämfört med fossil diesel eller bensin.

Allmänna synpunkter

Omställningen av fordonsflottan behöver påskyndas. Härvid är det viktigt att säkerställa en trygghet kring tillgång och tillgänglighet till alternativa bränslen (eldrift, biobränslen, vätgas) i hela landet för att underlätta för enskilda, företag, kommuner, myndigheter och andra samhällsfunktioner att bidra till omställningen. Vidare bör det införas gemensamma standarder för teknik och betalningslösningar, för att effektivisera införandet för näringslivet och transportsektorn. En app-lösning bör inkluderas bland dessa alternativ.

Då yttrandetiden har varit relativt kort ställer sig Länsstyrelsen Västra Götaland till förfogande för att vid behov delta i det fortsatta arbetet.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsöverdirektören Lisbeth Schultze med planarkitekten Ann-Louise Hulter som föredragande. I den slutliga handläggningen har även avdelningschefen Lena Malm, funktionschefen Nina Kiani Jansson och energi- och klimatstrategen Jonas Åker medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.