



Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

103 33 Stockholm

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

Er beteckning: I2021/ 02043

Länsstyrelsens ställningstagande

Länsstyrelsen Östergötland välkomnar förslaget Deployment of alternative fuels infrastrukture som är tänkt att ersätta direktivet 2014/94/EU, Alternative fuels infrastructure directive. Införandet av en förordning medför att medlemsländerna kommer att införa lagförslaget omedelbart, vilket påskyndar genomförandet av åtgärderna. Förslaget syftar till att säkerställa tillgången till och användbarheten av ett tätt och omfattande nät av infrastruktur för alternativa bränslen för samtliga fordonsanvändare (inklusive fartyg och flygplan) i hela EU. Länsstyrelsen Östergötland ställer sig i huvudsak positiv till EU-kommissionens förslag i rubricerad remiss med kommentarer till följande artiklar i förslaget:

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 Östergötland 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 Östergötland 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

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



utifrån var elfordonen är registrerade. Beräkningar av laddbehov och laddkapacitet bör kunna tas fram utifrån ytterligare parametrar som exempelvis besöksnäingsstatistik.

För att nå den utveckling som förordningen syftar till är kraftfulla stöd till omställningen viktigt och därför bör undantag från EU's regelverk sökas och förhandlas för de regelverk som hindrar stöd för exempelvis icke publik laddinfrastruktur som är den infrastruktur som främst kommer att nyttjas.

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 Östergötland saknar krav likvärdiga med kraven för el och vätgas i artikel 3, 6 och 7 avseende det maximala avståndet mellan tankställena längts med TEN-T nätverket 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 Östergötland menar att det fortfarande saknas tankställen 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 tankställen.

Länsstyrelsen Östergötland 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 procent till 2,2 procent. Länsstyrelsen Östergötland förespråkar att samtidigt som mål sätts för ökad användning bör utbyggnad av infrastruktur för samma drivmedel också främjas. Något som även ligger i linje med Länsstyrelsernas Regionala planer för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel.

I artikel 13 berörs medlemsländernas nationella policys och vilka åtgärder som ska inkluderas. Eftersom det är de faktiska minskningarna av 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 Östergötland 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

Utbyttestakten i fordonsflottan måste kraftigt öka och en trygghet kring tillgång, tillgänglighet, gemensamma standarder för teknik, betalningslösningar är ett grundfundament för att möjliggöra detta. För att nära följa utvecklingen i omställningstakten bör den föreslagna uppföljning av förordningen år 2026 tidigareläggas alternativt göras löpande. Detta för att kunna identifiera behov av förändringar och justeringar i styrmedel och incitament samt motivera till deras införande i medlemsländerna.



Då svarstiden på denna remiss varit tämligen kort ställer Länsstyrelsen sig till förfogande om behov finns att svara på frågor i ett senare skede.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsråd Ann Holmlid med energi- och klimatstrateg Helena Engström som föredragande.

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.