



Kontaktperson  
Miljöstrategiska enheten  
Kristina Eriksson  
010-2241696  
kristina.m.eriksson@lansstyrelsen.se

Infrastrukturdepartementet  
c/o Regeringskansliet

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

Er beteckning: I2021 / 02043

### Länsstyrelsens ställningstagande

Länsstyrelsen Skåne välkomnar förslaget som 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 Skåne ställer sig i huvudsak positiv till EU-kommissionens förslag, dock med följande kommentarer:

**I artikel 2** anges el, vätgas och ammoniak som zero-emission vehicles. Zero-emissionperspektivet är snävt och fokuserar enbart på vad som släpps ut från avgasröret. Ingen hänsyn tas till produktionssteg eller energikällan, något som Länsstyrelsen Skåne 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. Länsstyrelsen Skåne vill lyfta att forskning visar att huvuddelen av överförd energi, ungefär 80-90 procent, sker vid icke-publika laddplatser, ofta 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. Det kan därför bli missvisande att utgå enbart från var elfordonen är registrerade.

Beräkningar av laddbehov och laddkapacitet bör kunna tas fram utifrån ytterligare parametrar som exempelvis statistik för besöksnäring, genomfartstrafik, etc. Förslagsvis bör sådana regionala och lokala analyser redovisas, ett arbete som redan påbörjats inom Länsstyrelsernas Regionala planer för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel.

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 Skåne 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 Skåne 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 Skåne 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%. Länsstyrelsen Skåne 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 GHG-utsläpp som spelar



roll bör en analys över den GHG-minskning som drivmedelsmixen i landet ger upphov till inkluderas.

## 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. Utvecklingen i omställningstakten bör följas noga och uppdatering av dagens scenarioanalyser behöver ske löpande varför den föreslagna uppföljningen av förordningen år 2026 bör tidigareläggas. Detta för att kunna identifiera behov av förändringar och justeringar i styrmedel och incitament samt motivera till deras införande i medlemsländerna.

Eftersom svarstiden på denna remiss varit kort och detaljer vid planering av utbyggnaden av infrastrukturen av alternativa bränslen är viktiga och berör delar av Länsstyrelsens uppdrag, deltar vi gärna i det fortsatta arbetet.

## De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av enhetschef Jeanette Schlaucher med klimat- och energistrateg Kristina Eriksson som föredragande.

## Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på [www.lansstyrelsen.se/dataskydd](http://www.lansstyrelsen.se/dataskydd).