



Datum
2021-09-27
Adress
August Palms Plats 1
Diarienummer
STK-2021-1045

Yttrande

Till
Infrastrukturdepartementet

Remiss från Infrastrukturdepartementet - EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen I2021/ 02043

Sammanfattning

Malmö stad ställer sig positiva till förslaget om en ny förordning gällande utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen. Förslagets höga ambitioner ligger i linje med Malmös stads mål i Miljöprogrammet om 70 procent reduktion av växthusgaser till 2030 och ett hållbart mobilitetssystem. Den föreslagna förordningsformen innebär att målsättningarna kan få snabbt och enhetligt genomslag vilket Malmö stad anser vara avgörande för att uppnå de transportpolitiska klimatmålen till 2030. Samtidigt är det viktigt att kraven som ställs är rimliga sett till dess nytta och relevans. Malmö stad ser att kraven som nu ställs, via förordning, på hamnverksamheter samt vätgastekniken för tunga fordon (HDV) behöver ses över igen för att undvika negativa konsekvenser. Malmö stad ser även att de konsekvensanalyser och prognoser som ligger till grund för ändringsförslaget har brister.

Yttrande

Malmö stad ställer sig positiva till EU-kommissionens förslag till ny förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen. Tillräcklig och användarvänlig infrastruktur för bland annat laddning av elbilar är ett måste för att kunna hantera den omställning som nu sker inom transportsektorn. Att fokus ligger på en inom EU likvärdig och sammanhållen infrastruktur som möjliggör fossilfria transporter och resor över landsgränser är också mycket positivt. Förslagets höga ambitioner ligger i linje med Malmös stads mål i Miljöprogrammet om 70 procent reduktion av växthusgaser till 2030 och ett hållbart mobilitetssystem. Åtgärder kan i sin föreslagna förordningsform få snabbt och enhetligt genomslag vilket Malmö stad anser vara avgörande för att uppnå de transportpolitiska klimatmålen till 2030.

Med det sagt finns också risker med förslagen och det faktum att detta nu föreslås bli en, över svensk lag gällande, förordning. Malmö stad vill lyfta fram följande:

Utbyggnaden av laddinfrastruktur måste gå före. Från direktivet framgår att målsättningen kring de nationella satsningarna på laddinfrastruktur ska grunda sig på antalet befintliga laddfordon samt prognoser kring utökad räckvidd för sådana fordon. Från det kan prognoser kring framtida behov av laddinfrastruktur tas fram. Utgångspunkten kan innebära en risk där den förväntade effekten inte uppnås i form av ökad användning av laddbara fordon samt utbyggnad av laddplatser för personbilar och lätta transportfordon. Detta då forskning visar att konsumenten först vågar investera i laddningsbara fordon när hen känner sig trygg med att tillräcklig laddinfrastruktur finns tillgänglig. Vidare är den gängse metoden för att prognosticera framtida utveckling av elfordon nästan alltid baserad på linjära modeller och en relativt långsamt och utdragen omställningstakt. Att underskatta hastigheten för den omställning som nu sker innebär också en underskattning av behovet av laddplatser framåt. Malmö stad bedömer att denna felaktiga metodik används även i de analyser som ligger till grund för ändringsförslaget. Vidare, målet i artikel 3 *Mål för elektrisk laddningsinfrastruktur avsedda för lätta fordon* saknar målsättning för en territoriellt heltäckande laddinfrastruktur då fokus för laddstationer utanför TEN-T endast har krav på en effekt om 1 kW per registrerat batteridrivet fordon. Ett krav om minsta avstånd mellan laddstationer skulle öka tillgängligheten även för fordon utanför transportnoder. Detta är inte minst viktigt för att säkerställa att även områden utanför storstadsregioner inkluderas.

Centralt att de alternativa bränslena är framtagna från förnybara energikällor. I förordningsförslaget skärps kraven vad gäller antal laddplatser och tankningsställen för bland annat vätgas, främst utmed TEN-T. Även om det finns målsättningar kring förnybara energikällor i förnybartdirektivet¹, är det en svaghet med förslaget att energins ursprung inte adresseras i förordningen. Enligt Europaparlamentets vätgasstrategi produceras 95 procent av den vätgas som idag används inom EU med fossila bränslen vilket släpper ut 70–100 miljoner ton koldioxid per år. I många delar av EU är det fortsatt kol som är bränslet bakom elproduktionen. Givet att direktivet om utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen nu föreslås bli en förordning ser Malmö stad det som centralt att i kravställandet även säkerställer att energin produceras från förnybara energikällor. Kopplat till detta är även kommissionens förslag och målsättningar gällande utbyggd tankinfrastruktur för CNG och LNG (komprimerad respektive flytande naturgas). För att uppnå den önskade utsläppsminskningen från transportsektorn, och på sikt nå målet om ett klimatneutralt EU 2050, är det viktigt att även användningen av dessa bränslen fasas ut på relativt kort sikt. Fokus för den del av transportsektorn som efterfrågar denna typ av bränsle bör istället vara en skyndsam övergång till biobränslen. Dessutom uppstår frågan om Malmö stad och Sverige i stort, som använder

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (det omarbetade förnybartdirektivet)

biodrivmedel i stor utsträckning och med stor klimatnytta, påverkas negativt av att biodrivmedel inte har fått större fokus i förslaget.

Otydliga krav ställda kring tankinfrastrukturen för vätgas för vägfordon. Förslagen gällande utbyggnad av tankinfrastruktur för vätgas för fordon i artikel 6 anger att tankningsmöjligheter för vätgas med minsta trycket 700 bar samt flytande vätgas ska etableras. Detta innebär att tankning för vätgasdrivna fordon anpassade för ett tryck på 350 bar inte rekommenderas att byggas ut. Mycket pekar mot att vätgasdrivna tunga fordon kommer att nyttja tankning av vätgas med 350 bar. Exkluderandet av tankningsmöjligheter för vätgas med trycket 350 bar innebär då att många av de vätgasdrivna tunga fordon som utvecklas och som redan används inom ramen för olika pilotprojekt idag inte har någon framtid i den kommande infrastrukturen. Samtidigt finns det mycket som pekar mot att behovet av flytande vätgas kommer vara väldigt begränsat för vägtransporter eftersom flytande vätgas behöver komprimeras till ett mycket högt tryck och hållas vid mycket låga temperaturer som i förlängningen är en dyrare teknik att investera i. Avslutningsvis, om det är en tankinfrastruktur för lätta vätgasbilar som är det huvudsakliga målet med kraven i artikel 3, stämmer denna ambition inte överens med ändringsförslagets egna prognos vad gäller andelen vätgasfordon 2050 (se nästa stycke). Sammantaget ser Malmö stad att det bör därför övervägas om flytande vätgas ska exkluderas ur förslaget och ersättas med tankningsmöjligheter för vätgas med 350 bars tryck.

Konsekvenserna vad gäller krav på eleffekt till fartyg behöver utredas. I artikel 9 anges mål för försörjningen av eleffekt till fartyg vid hamnar av olika storlek inom TEN-T, vilket skulle omfatta Copenhagen-Malmö Port (CMP) i Malmö. I grova drag innebär förslaget att 90 procent av fartygens behov i form av eleffekt ska kunna täckas i hamnen till 2030. En närmare utredning behöver göras av hur detta skulle påverka Malmös energisystem, men ett rimligt antagande är nog att det skulle innebära en märkbart ökad belastning av en redan ansträngd tillgång till eleffekt i kommunen. Det är också osannolikt att den lokala utbyggnadstakten av elproduktion kan stå i paritet med det hastigt ökade effektbehovet. Vidare, hamnar, bland annat CMP, pekas ut som särskilt ansvariga för att tillgängliggöra olika icke-fossila bränslen till anläggande fartyg. Det är betydande investeringar som krävs fram till 2025 och också för dessa anläggningar är energitillgång och kapacitet en ännu olöst fråga.

Direktivets konsekvensanalys av förordningens förslag är bristfällig. I *Annex 3: Methods and analytical models* görs en bedömning av effekten av förordningens införande på användningen av alternativa bränslen inom vägtransportsektorn samt på andelen fordon framdrivna av alternativa bränslen. I konsekvensanalysen konstateras att fossila bränslen fortsatt kommer vara det dominerande bränslet fram till 2050, oavsett om förordningens krav på infrastruktur för alternativa bränslen genomförs till fullo eller inte. Likaså bedöms andelen fordon

framdrivna av alternativa bränslen vara fortsatt liten framöver även om infrastrukturen för alternativa bränslen byggs ut i enlighet med förordningen. Till 2050 bedöms elektriska fordon utgöra drygt 30 procent och vätgasfordon 3 procent av fordonsflottan inom EU, givet att förordningen implementeras. Utan förordningens krav på utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen bedöms elektriska och vätgasfordon endast utgöra en marginell del av EU:s fordonsflotta. Malmö stads bedömning är att dessa prognoser är bristfälliga och inte på ett rimligt sätt illustrerar framtiden. Vi kan redan idag se, detta med befintlig infrastruktur för alternativa bränslen, att fordonstillverkarna på bred front ställer om hela sin produktionskedja, från förbränningsmotorer till alternativa drivlinor och bränslen, och där elektrifiering leder vägen. På flera håll ställs nu politiska krav på ett förbud mot förbränningsmotorer. En analysmodell som ger svaret att fordonsbranschen utvecklar och säljer förbränningsmotorer för bensin och diesel om 30 år, och att det finns en efterfrågan på sådana produkter, bör troligen se över sin metodik. Det är också oroande att detta är den prognos som delvis ligger till grund till de ändringsförslag som läggs.

Ordförande

Katrín Stjernfeldt Jammeh

Sekreterare

Anna-Lena Alnerud
