

Remissyttrande

Datum 2021-08-25

Ert diarienummer I2021/ 02043

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

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

Sammanfattning

Västra Götalandsregionen välkomnar att EU-kommissionen reviderar direktivet om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen. Däremot hade Västra Götalandsregionen velat se mer ambitiösa mål och anser att det behövs en lagstiftning som är pådrivande och föregriper utvecklingen istället för att enbart följa marknadsutvecklingstakten. En reaktiv lagstiftning kommer inte bli den drivkraft för en övergång till fossilfria fordon som Europa behöver.

Det är även viktigt att lagstiftningen på ett tydligare sätt hanterar frågan kring semipublika placeringar av laddpunkter. När det gäller personbilar är kopplingen till revideringen av direktivet om byggnaders energiprestanda väsentlig, särskilt för att driva utvecklingen framåt när det gäller flerfamiljehus, och det hade varit önskvärt att revideringen gjordes parallellt. I lagförslaget behövs även en tydligare förståelse för skillnaderna mellan personbilar och tunga fordon gällande definitionen av publikt tillgängliga laddpunkter. Depåer och logistikcenter är avgörande för utvecklingen av fossilfria lastbilar och bör därför inkluderas i lagstiftningen relaterat till tunga fordon. Att inkludera logistikcenter och depåer kommer att påverka utbyggnadstakten och omställningen positivt genom att det öppnar för bidrag via stödsystemen.

Västra Götalandsregionens synpunkter

Ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

Likt tidigare yttrande gällande revidering av EU-direktiv 2014/94/EU vill Västra Götalandsregionen peka på vikten av interoperabilitet och smidiga betalningslösningar, utvecklingen på den tunga fordonssidan och vikten av samordning med andra policyprocesser på EU-nivå. Vid omställningen till elektrifierade transporter är det angeläget att elen produceras på ett hållbart sätt.

Infrastrukturen för laddning är avgörande och Västra Götaland välkomnar bindande mål för medlemsstaterna gällande laddnings- och tankningsinfrastruktur, som tillgodoser kraven för alla fordonstyper, inte bara för bilar utan även skåpbilar och tunga fordon. Västra Götalandsregionen hade dock velat att revideringen innebar ambitiösare nationella mål. Att utgå från marknadsutvecklingstakten är fel väg att gå då lagstiftningen istället borde utgå från en planeringsmetod som definierar en önskad utveckling och mål. Översynen av lagstiftningen ligger även för långt fram i tiden. De kvantitativa målen, särskilt för lastbilar, bör ses över tidigare än 2026. Det gäller även för att möjliggöra inkludering av ny teknik, så som t ex drive & charge, annars riskerar lagstiftningen att bli obsolet snabbt.

Det är positivt att lagstiftningen nu inkluderar den tunga fordonssidan, men lagstiftningen utgår fortfarande från ett personbilsperspektiv, vilket gör att förslaget inte är anpassat till lastbilssystemet. Allmän tillgänglighet för laddplatser för lastbilar kommer aldrig att vara detsamma som allmän tillgänglighet för personbilar. Depåer och logistikcenter är avgörande för utvecklingen av fossilfria lastbilar och bör därför inkluderas i lagstiftningen relaterat till tunga fordon. Att inkludera logistikcenter och depåer kommer att påverka utbyggnadstakten och omställningen då det påverkar stödsystemet. Det borde finnas utbyggnadsmål tidigt i implementeringen för logistikcentra, som kopplas till de kvantitativa målen.

Interoperabilitet är avgörande för utvecklingen och Västra Götalandsregionen välkomnar därför förslaget gällande kortbetalningar. Det är viktigt att infrastrukturutbyggnaden anpassas till konsumenternas efterfrågan och behov. Västra Götalandsregionen välkomnar här att den förslagda förordningen lyfter fram behovet av infrastruktur som är användarvänlig och tillgänglig för alla människor. Däremot är det ur ett användarperspektiv även viktigt att veta den verkliga effekten vid laddtillfälle och laddpunkt. Det är viktigt med konsumentinformation om den verkliga kapacitetseffekten samtidigt som det är viktigt att uppmuntra producenter att driva på arbetet med utbyggnaden av både nät och laddpunkter i snabb takt.

Direktivet uppmanar medlemsländerna att utbyggnaden av nätet ska anpassas till eller utgå från det transeuropeiska transportnätverket TEN-T, vilket är viktigt för att försäkra en omfattande täckning av laddnings- och tankningsinfrastruktur inom hela EU. Utmed stomnätet blir det därmed extra viktigt att det finns krav på flera laddpunkter på samma plats, särskilt gällande tunga fordon. Samtidigt är det viktigt att fokusera på att alla geografiska områden är inkluderade så att det inte skapas några vita fläckar. Sträckor som är av systemvikt, men där det inte finns en marknad för kommersiella aktörer, måste ägnas särskild uppmärksamhet. Det kommersiella intresset är oftast mindre i både det övergripande TEN-T nätet och i övriga områden utanför stomnätet och laddinfrastrukturen måste därför prioriteras även i dessa områden, annars kommer den förväntade utvecklingen av laddstationer att avstanna. Samma tidslinjer bör därför gälla för både stomnätet som det övergripande nätet. De områden som inte inkluderas i EU-lagstiftningen bör kompletteras med svensk lagstiftning, så att hela geografien täcks.

Det gällande direktivet har på många håll i Europa, inklusive Västsverige, inte levt upp till sin fulla potential då det lämnar utrymme för nationell tolkning vid implementeringen. I revideringen behöver därför de nationella målsättningarna stärks, liksom implementeringen. Västra Götalandsregionen hoppas på att EU-kommissionens förslag om att göra om direktivet till en förordning, så att implementeringen blir lika, bättre ska säkerställa infrastrukturbehoven för miljövänligare vägtransport i hela EU. Samtidigt är det viktigt att förändringen inte påverkar möjligheten för länder att driva utvecklingen framåt och kunna sätta mer ambitiösa nationella mål.

Relaterade nationella insatser

När det gäller utbyggnaden av en stor del av infrastrukturen för alternativa bränslen är samhället beroende av att kommersiella aktörer såsom energileverantörer, distributörer och producenter synkas och ges kommersiella förutsättningar. Den nationella nivån behöver se över långsiktiga stöd och styrmedel för hur infrastruktur för elfordon ska komma på plats, inte minst där marknadskrafterna fortfarande är svaga.

Ytterligare en fråga som måste hanteras i takt med utbyggnaden av laddinfrastruktur är hur man hanterar och löser frågan om elnätet och kapacitetsbrist. Elektrifiering påverkar systemet och den sammanlagda bilden är att mer resurser behövs för nätutveckling, särskilt i Västra Götaland

Relaterad EU-lagstiftning

Det finns flera andra policyprocesser på EU-nivå som driver elektrifieringen, och här finns behov av samordning. Det är viktigt med höga ambitioner i all relaterad lagstiftning. Västra Götalandsregionen välkomnar därför att EU-kommissionen under 2021 kommer presentera en revidering av direktivet om byggnaders energiprestanda i syfte att öka antalet laddpunkter i byggnader. Det hade dock varit önskvärt att revidera de två förslagen parallellt då vikten av att möjliggöra laddinfrastruktur för flerfamiljehus är avgörande för att driva utvecklingen på personbilssidan framåt.

Regionutvecklingsnämnden
Västra Götalandsregionen

Helena L Nilsson
Regionutvecklingsdirektör