

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

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerade remiss.

Förordningsförslaget syftar till att skärpa kraven i direktiv 2014/94/EU för säkra ett minimum av infrastruktur som behövs för att öka användningen av hållbara teknologier, öka interoperabiliteten mellan olika system och att tillräcklig användbar information för konsumenter finns tillgänglig. Förslaget anger att jämnt utspridd infrastruktur längs TEN-T-nätverket är viktigt för att bidra till uppsatta klimat- och miljömål. VTI bedömer att det för vägtrafiken i länder med geografiskt ojämnt fördelad befolkning som Sverige initialt kan vara mer ändamålsenligt med en differentierad utbyggnad. För godstransporter är även interoperabilitet viktigt. VTI anser att det är viktigt att utveckla infrastrukturen för drivmedel och el som används i samtliga trafikslag. För att öka användandet av nya bränslen inom sjöfarten är även utbyggandet av infrastrukturen i hamnarna utanför EU avgörande. VTI anser att denna aspekt bör lyftas fram i förslaget.

Bakgrundstexten summerar kommissionens utvärdering av implementeringen av direktiv 2014/94/EU och drar slutsatsen att medlemsstaterna varit långsamma och föga energiska i implementeringen av direktivets krav. VTI har ingen expertis beträffande hur EU:s institutioner bör styra för att öka hörsamheten för dess lagstiftning i medlemsstaterna. Ett tänkbart sätt vore att kräva mer frekventa uppföljningar och utvärderingar av medlemsstaternas implementering av direktiven. Kommissionens redovisning av medlemsstaterna är överdrivet artig i beskrivningen av enskilda medlemsstaters tillkortakommanden. Det vore t.ex. värdefullt med en detaljerad uppföljning av hur Sverige lyckats med utbyggnaden av infrastrukturen samt hur den används.

En synpunkt som VTI vill lyfta fram är att den planerade uppföljning av nya regleringar (regulations) i slutet på 2026 ligger sent med hänsyn till både den pågående tekniska utvecklingen på olika områden och diskussionen av införandet av nya styrmedel (t.ex. FuelEU maritime initiative, inkluderingen av sjöfarten i EU ETS). En första uppföljning efter två eller tre år skulle kunna användas för att justera regleringarna vid behov.

I fortsättningen av detta yttrande diskuterar VTI slutsatser om olika åtgärders effektivitet och möjligheten att skapa beslutsunderlag för val av mer ändamålsenlig styrmedelsutformning i Sverige. En mer detaljerad uppföljning av medlemsstaternas och Sveriges genomförande hade kunnat ge

ledning om detta. Möjligen kan dessa observationer av Sveriges genomförande vara relevanta även för hur EU:s styrning bör genomföras, och för hur andra medlemsstater kan och bör agera.

VTI diskuterar inte målnivåerna.

Den viktigaste frågan VTI tar upp är möjligheterna att åstadkomma ett beslutsunderlag för att kostnadseffektivt öka hastigheten för införandet av fordon som drivs med fossilfria drivmedel (i första hand el) kan öka genom utbyggnaden av infrastruktur. Ett analogt tankesätt kan tillämpas för övrig infrastruktur.

Det följande resonemanget utesluts inte av förordningsförslaget men lyfts inte heller. Vår utgångspunkt är att möjligheten och benägenheten att i tidiga skeden skaffa elbil varierar över landet och mellan individer. Om möjligheten/benägenheten initialt är större i exempelvis storstäder och bland höginkomsttagare så kan det öka spridningen om utbyggnaden av infrastruktur för laddning och tankning anpassas för att i ett initialt skede åstadkomma en högre spridningstakt i dessa delar av landet och i dessa grupper. Detta behöver inte försämra möjligheten för andra regioner eller grupper att skaffa elbilar. Poängen är att det behövs analyser av olika fasindelade och differentierade strategier för utbyggnad för att förstå hur implementeringen av fossilfria framdrivningsteknologier kan påskyndas.

För att kunna göra dessa analyser är det viktigt att data säkras och analyseras för att snabbt kunna parera en utveckling som inte går som planerat. Kommissionsförslaget redovisar också krav på datafångst och avsikter att återkomma med ytterligare krav på datafångst och återrapportering. Sverige borde dock på eget initiativ utreda konsekvenserna av EU:s förslag. Viktiga data är antalet registrerade miljövänliga fordon, deras användning, ägarens inkomst och bostadsort samt vilken drivmedelsinfrastruktur som dessa nyttjar och i vilken utsträckning drivmedelsinfrastruktur på olika platser nyttjas. Tidigare lagstiftning har inte tillräckligt betonat behovet av sådan information för uppföljning, utvärderingar och planering av fortsatta strategier. Nu förbereds förslag av kommissionen till sådana krav. Rimligtvis bör Sverige skyndsamt göra detsamma. För de första uppgifterna finns goda data. Det som verkar saknas är offentligt tillgängliga uppgifter om användningen av allmänt tillgängliga laddinfrastruktur. Särskilt behov och användning av drivmedelsinfrastruktur för längre förflyttningar kan vara svår att bedöma utan data. Detta bör snarast åtgärdas för att kunna optimera de offentliga medlens användning.

EU-dokumentet betonar både snabbare övergång till klimatvänligare fordon ”boosting the uptake” (sid 1) och jämn geografisk fördelning av infrastruktur för hållbara drivmedel ”no region .. is left behind” (sid 1) och vikten av att undvika ”unevenly distributed infrastructure” (sid 2). Förslagsvis skulle ett beslutsunderlag kunna visa på hur mycket långsammare än en snabbast möjlig ökningstakt som förslaget om en jämn fördelning kan leda till.

Förordningsförslaget kräver att nationella policys säkrar ett ändamålsenligt (appropriate) antal ladd- och tankstationer för att möjliggöra gränsöverskridande trafik (sid 2). För detta ändamål anges i förslaget till artikel 3 att elproduktionen som görs tillgänglig i området ökar med 1 kW för varje ytterligare BEV. Vidare ska allmänt tillgängliga laddningsstationer i TEN-T-nätverket för lätta fordon med minst 300 kW kapacitet finnas med högst 60 km avstånd. I Utfasningsutredningen (SOU 2021:48) anges att Trafikverket bedömt att ett rimligt avstånd mellan varje snabbaddningsstation ska vara 100 km (sid 428). Sveriges planer på detta område avviker därmed från EU:s förordningsförslag

VTI anser att Sverige bör argumentera för minimikrav som anpassats för att ta hänsyn till förutsättningar i glesbefolkade länder som Sverige. VTI anser att dessa krav bör baseras på uppskattningar av existerande infrastrukturens användning.

Såväl EU:s som Sveriges förslag till spridning av allmänt tillgängliga laddstationer i TEN-T-nätverket framstår som tämligen fyrkantiga. EU och enskilda medlemsstater som Sverige borde sikta på att ha en hög och jämn ökningstakt av anskaffning och användning av elfordon. Detta är lätt att följa upp. Detta behöver paras med en god uppföljning av var användarna upplever bristen på laddmöjlighet som mest begränsande.

VTI vill understryka att interoperabilitet (användning av samma standarder) är en mycket viktig aspekt för gränsöverskridande person- och godstransporter i och utanför EU. Detta gäller t ex förutsättningar för användningen av landström i hamnarna.

Målen om information för konsumenter och tillhörande åtgärder lämnar VTI utan kommentar.

Efterfrågan på vätgastankning har knappast nått tillräckligt långt för att motivera en utbyggnad i stor skala. Vätgas kan för närvarande tankas på fem ställen i Sverige.

Tillverkning av vätgas verkar idag i stor utsträckning ske med fossil energi. Det är inte känt för VTI huruvida denna tillverkning ligger under EU:s utsläppshandelssystem. Om inte bör inte en storskalig utbyggnad av tankstationer för vätgas inledas innan tillverkning av vätgas är införlivat i utsläppshandeln. Vätgasfordon kan i viss utsträckning vara förknippade med gasläckage som är en säkerhetsrisk och som kan skada miljön. Därför bör rutiner för att minimera vätgasläckage ur fordon, t.ex. besiktningssregler, vara etablerade, innan investeringar i tankstationer inleds.

Det är VTI:s bedömning att de statliga stöden för anskaffning av laddbara fordon och laddinfrastruktur i större utsträckning skulle kunna vägledas av analyser av svenska data av var flaskhalsar finns för ökningen. Utfasningsutredningen SOU 2021:48 har exempelvis pekat på att samfälligheter för parkering i bostadsområden är aktörer som i större utsträckning skulle kunna investera i laddinfrastruktur än vad som är fallet i dagsläget (sid 4276).

Utfasningsutredningen SOU 2021:48 redovisar Trafikverkets (2020) kartläggning av förekomst av laddstationer. Idag lämnas bidrag med upp till 100 procent av investeringskostnaderna (sid 430). Det är oklart för VTI om det sker med motkrav på att lämna uppgifter om användningen av laddstationerna.

En optimerad strategi bör styras av efterfrågan. Därför bör EU och medlemsstaterna samt därmed Trafikverket inhämta data om laddstationernas användning. Det behövs ökad forskning om den pågående omvandlingen av bilparken och styrmedlen för att påskynda denna. För närvarande minskar finansieringen av forskning om bilpark och relevanta styrmedel. I stället stöder sig Utfasningsutredningen SOU 2021:48 på rapporter från Powercircle och T&E (sid 432).

Ytterligare observationer

Hur har Sverige lyckats med Direktiv 2014/94/EU? Den svenska rapporteringen innehåller inga referenser till utvärderingar av styrmedel vare sig ex ante eller ex post. Klimatpolitiska rådet konstaterar i sin senaste årsrapport att regeringen höjt ambitionerna om att redovisa effekter av valda styrmedel, men noterar samtidigt att regeringen inte redovisar källor eller metoder för hur effekterna ska kunna mätas.

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande har varit senior forskare Roger Pyddoke. I beredningen har även utredningsledare Inge Vierth, forskare Lisa Björk, professor Yvonne Andersson-Sköld samt forskningschef Arne Nåbo deltagit.

Tomas Svensson  
Generaldirektör  
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI