

Diarienummer: I2021/ 02043

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
Ämnesråd Stefan Andersson

Umeå den 23 augusti 2021

BioFuel Regions remissvar på Remiss av EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

BioFuel Region är en medlemsägd organisation och våra medlemmar utgörs av kommuner och företag i de fyra nordligaste länen. Vi arbetar tillsammans för fossilfri fordonsflotta och en utvecklad bioekonomi från skogen.

Vi välkomnar en revision av direktivet och vi stödjer också att det görs om till en förordning för större genomslag. Det finns ett behov av en samordning av infrastrukturutbyggnaden mellan medlemsstaterna, men också för Sveriges del med Norge som är vår närmaste crossboarder nation.

Det viktigaste syftet med direktivet är den långsiktiga omställningen till en fossilfri fordonsflotta. Både framställning av förnybara drivmedel (som HVO, biogas, ED95 och E85) och produktion av förnybar el är förutsättningar för omställningen. Fokuset bör vara att så snabbt som möjligt minska utsläppen av fossilt kol och då bör man se till hela kedjan från råvara till transportarbete. Att enbart se fordonets utsläpp räcker inte och riskerar att leda fel, kolbaserad el, fossil vätgas och fossil naturgas ger ingen långsiktig minskning av utsläppen av fossilt kol utan riskerar att permanenta användningen av fossila råvaror. Det är också viktigt med transparens och därför bör energideklaration, ursprung av råvara för produktionen av drivmedel och växthusgasutsläpp tydligt deklarerars vid tank- eller laddställe.

Beträffande utbyggnaden av laddinfrastruktur och vätgasstationer längs med TENT-core och TENT-comprehensive network, som i vår region omfattar E4, E10, E12, E45 vill vi lyfta upp att anpassning krävs till de regionala förutsättningarna. Infrastrukturen behöver byggas ut, men dimensioneringen bör anpassas utifrån trafiktäthet. Det går inte att jämföra trafiktätheten utefter exempelvis E45 med trafiktätheten på en motsvarande väg i Tyskland. Dessutom är avstånden stora och det medför många laddstationer. Laddstationerna ska kunna placeras geografiskt mer flexibelt. Erfarenheter av de utlysningar som gjorts inom ramen för Trafikverkets stöd till snabbbladdare visar att det kan vara en utmaning att hitta en lämplig placering av en laddstation med tillgång till annan service var 10:e mil. De utlysningar som gjorts av laddstationer mitt ute i "skogen" har inte heller fått några ansökningar. Elbilsägare planerar sina resor så att de väljer att stanna på platser där de har tillgång till service som toalett och något att äta.

Vi vill också lyfta fram att det behöver skapas förutsättningar för att infrastrukturen ska kunna drivas uthålligt och hållbart. De fasta kostnaderna för en snabbbladdare är höga och på en omogen marknad, i glest befolkade områden eller områden där det finns få elektriska fordon är det mycket viktigt att det skapas förutsättningar för ekonomiska incitament som driftsbidrag. Driftskostnaderna för snabbbladdare har hittills varit den största utmaningen för uppbyggnaden av laddinfrastrukturen i Sverige. Driftskostnaderna tillsammans med elnätets kapacitet kommer att bli ännu större utmaningar vid utbyggnaden av laddstationer för tunga fordon. För att det inte ska bli svårt att genomföra inom EU (statsstödsreglerna) så kan vi tänka sig att det genomförs upphandlingar där den som kräver minst driftstöd får bygga/drifta anläggningen.

I underlaget till direktivet står det att tankinfrastrukturen för fordonsgas är färdigutbyggd. Vi vill därför påpeka att det idag inte finns någon sammanhängande infrastruktur av fordonsgas i norra Sverige. Ytterligare en aspekt är att det i Norra Sverige saknas gasledningar för gasformiga drivmedel, vilket ökar kostnaderna och svårigheterna för att distribuera exempelvis fordonsgas och vätgas. För att få ett fungerande nät längs TENT-nätet så kan det krävas stöd till distribution och drift av tankstationer.

Det är mycket viktigt att den nya infrastruktur som byggs är tillgänglig för alla och vi tycker att det beskrivs mycket bra i policyn punkt 31 som föregår förslagen (artiklarna). I artikel 13 som omfattar det nationella ramverket ska det framgå vilka åtgärder som ska vidtas för att säkerställa att infrastrukturen som byggs är tillgänglig. Detta är mycket bra och vi vill gärna bidra med vår guide som har tips och råd för hur en laddstation utformas för att bli tillgänglig för alla, se bilaga 1.

Vi tycker att det är mycket bra att betalningslösningarna harmoniseras men det är viktigt att krav på kortterminaler inte blir kostnadsdrivande för laddoperatörer och slutkund. Kraven måste vägas mot nyttan.

Med vänliga hälsningar,

VD BioFuel Region
Arne Smedberg