

Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

Fredrik Svensson

070-699 55 44

fredrik.svensson@akeri.se

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

anneli.giorgi@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER EU-KOMMISSIONENS FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV DIREKTIV (2014/94/EU) OM UTBYGGNAD AV INFRASTRUKTUREN FÖR ALTERNATIVA BRÄNSLEN

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 100 medlemsföretag, som tillsammans sysselsätter cirka 38 000 motorfordon, åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning

Sveriges åkeriföretag är positiva till förordningens stärkta krav på utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel men anser att ambitionen skulle kunna höjas ytterligare.

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av materialet och valt att i remissvaret framförallt fokusera på de delar som berör lastbilstrafiken. Utöver detta kommer Sveriges Åkeriföretag även att kommentera några mer övergripande aspekter i förslaget.

Inledning

Sveriges Åkeriföretag instämmer i att det krävs en tydlig plan för utfasningen av fossila drivmedel och att minimikrav för ländernas utbyggnation av infrastrukturen för alternativa drivmedel är en viktig del i denna utfasning. Vi är därför i grunden positiva till EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och att det görs till en förordning. Däremot bör ambitionen för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen kunna höjas ytterligare. I dagsläget finns det dock fortfarande osäkerheter kring vilka drivmedel som kommer att användas i framtiden och därför bör det även finnas en viss möjlighet för flexibilitet i regleringen som tar hänsyn till den utvecklingen. Vi är också positiva till att de nationella planerna för utbyggnationen av alternativ infrastruktur ska ses över och uppdateras.

Flytande och gasformiga förnybara drivmedel

I många fall kan förnybara flytande och gasformiga drivmedel använda sig av samma infrastruktur som fossila drivmedel använder idag och detta görs delvis redan för bränslen som används som drop in bränslen. Ibland krävs dock en viss anpassning av befintlig infrastruktur, vilket exempelvis gäller för alkoholbaserade drivmedel såsom ED95. Detta tar man dessvärre inte hänsyn till i det reviderade förslaget. Man bör också säkerställa att det fortsatt kommer att finnas kvar en infrastruktur för flytande och gasformiga fossilfria drivmedel även när antalet fordon med förbränningsmotorer troligen succesivt kommer att minska framöver i takt med att fler fordon elektrifieras. Det måste då kunna finnas tillräckligt många tankstationer kvar för att försörja de fordon som är svåra att elektrifiera. År 2030 kommer en stor del av fordonen i Europa fortfarande att drivas med förbränningsmotorer och då är det viktigt att de har tillgång till förnybara drivmedel.

Trots att intresset för LNG vuxit snabbt de senaste åren finns det fortfarande begränsningar kvar när det gäller infrastrukturen. Därför är det viktigt att tidigare riktlinjer för utbyggnationen av infrastrukturen för LNG ska fullföljas enligt riktlinjerna i gällande direktiv, med en tydlig målsättning att fasa ut fossil gas till fördel för förnybar. Vi ser också att det är viktigt att tydliggöra hur de stationerna ska upprätthållas även framöver efter det att måluppfyllnaden har nåtts.

Sveriges Åkeriföretag delar inte bilden att infrastrukturen för CNG är tillräckligt utbyggd då biogas i komprimerad form är en av de lösningar som kan bidra till omställningen av lätta lastbilar samt tunga lastbilar i regionaltrafik här och nu och därför bör fortsätta att utvecklas tillsammans med nationella incitament som gynnar användningen av biogas i transportsektorn.

Laddinfrastruktur och vätgasinfrastruktur

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på att det ställs tydliga krav för utbyggnationen för publik snabbladdning som är särskilt dedikerad för att samtidigt kunna ladda flera tunga lastbilar. Vi stödjer därför förslaget om att kombinera distansbaserade mål längs TEN-T-vägnätet med mål för laddpunkter vid godstrafiknoder, terminaler, uppställningsplatser m.m. För att undvika långa väntetider och köbildning vid laddplatserna för tunga fordon anser Sveriges Åkeriföretag att målen för antalet laddpunkter för snabbladdning och säkra parkeringsplatser med möjligheter till laddning höjs och att det bör finnas möjlighet att förboka tid för laddning. Det kan också finnas anledning att höja kraven för laddeffekt i takt med att den eldrivna tunga lastbilsflottan växer och utvecklas.

Vi instämmer i att nationella regelverk bör stötta utbyggnationen för icke-publik laddinfrastruktur för depå- och destinationsladdning

Sveriges Åkeriföretag delar bilden att introduktionen av vätgas som drivmedel befinner sig i ett tidigt skede men att marknaden kommer att växa, inte minst för tunga fordon. Det är därför bra att kommissionen sätter tydliga krav på utbyggnationen av tankstationer för vätgas men för att snabba på utvecklingen av vätgasdrivna fordon vore det önskvärt att tidigare lägga implementeringen av kraven.

Informationsdelning

Sveriges Åkeriföretag delar kommissionens uppfattning att det är viktigt att tillhandha information om laddpunkters och tankstationers geografiska läge, hur den ser ut och vilken service som finns tillgänglig. Vi är därför positiva till att medlemsländerna ska säkerställa att operatörer eller ägare av laddstationer eller tankstationer ska tillhandahålla sådan information som kan vara av intresse för de som brukar dem. Ytterligare information som kan vara av intresse är bland annat eventuell kostnad eller tidsbegränsning för parkeringen och laddplatsens fysiska mått samt vilka betalmedel som accepteras på stationen.

Att tillhandahålla relevant information till konsumenter för att kunna jämföra priser på olika drivmedel är en god tanke men eftersom energiinnehåll och olika drivlinors effektivitet skiljer sig åt är det mycket svårt att göra en sådan korrekt prisjämförelse mellan olika alternativa bränslen. Att införa en prisjämförelse som visar priset per 100 kilometer blir då snabbt missvisande då kostnaden även beror på många ytterligare parametrar så som fordonstyp, lastvikt, hastighet, körmonster etc. Vi föreslår därmed att en sådan jämförelse inte införs.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Infrastrukturdepartementets förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.



Med vänlig hälsning

Fredrik Svensson
Hållbarhetsansvarig