

**Kommunstyrelsen**

Ali Qadiri

Processledare, avd. samhällsutveckling  
och hållbarhet

2024-02-26

KS-2023-01326-1

# Sundsvalls kommuns remissyttrande om promemorian Kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel

## Synpunkter

### Allmänt

Sundsvalls kommun värderar möjligheten att lämna yttrande om promemorians förslag på kompletterande nationella bestämmelser. Detta eftersom förordning 2023/1804<sup>1</sup> utgör en viktig komponent i åtgärds paketet för att reducera energiunionens beroende av fossila bränslen och göra transportsektorn mer hållbar.

Att Sundsvalls kommun delar dessa ambitioner illustreras i vår strategiska klimat- och energiplan (2022 – 2030) där hållbara resor och transporter är en prioritet inom kommun-koncernen och i vår externa samverkan med andra aktörer. Här behöver dock EU-förordningar och tillhörande nationella bestämmelser komplettera kommuners arbeten för att bidra till EU:s mål att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 procent senast 2030.

När det gäller det arbetet med ett ändamålsenligt lagstiftningsarbete på hemmaplan, är det viktigt att de nationella bestämmelserna förmår, så långt det går, återspegla alla förutsättningar. I denna process, är det av vikt att Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, som samlar landsbygds- och infrastrukturfrågor, ser symbiosen mellan dessa två samhällsfrågor för kommuner med potential för utveckling vid en utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel.

### Specifika synpunkter

#### **4.1 Bevakning av genomförandet av det nationella handlingsprogrammet (s. 13–14), samt 7§ Samordning av åtgärder för uppfyllande av det nationella handlingsprogrammet (s. 7)**

I den föreslagna bestämmelsen i punkten ovan, utses Statens energimyndighet att följa och samordna arbetet för att det svenska handlingsprogrammet och målen i övrigt för infrastrukturens omfattning ska uppfyllas.

---

<sup>1</sup> Förordning 2023/1804, Europeiska kommissionens förordning (EU) nr 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94.

Sundsvalls kommun betvivlar inte energimyndighetens kompetens i detta avseende, men vill påpeka att lydelsen kan vara utförligare särskilt vad gäller nationell samordning med andra relevanta expertmyndigheter. Det gäller sådana som administrerar de svenska klimatpolitiska styrmedlen (Naturvårdsverket, Trafikverket och länsstyrelsen med flera) för ett träffsäkert handlingsprogram som bemöter de regionala skillnaderna. Dessa myndigheter gör ett viktigt arbete idag, men deras arbete vid stödåtgärder kan bättre samordnas inbördes. Naturvårdsverket utlyser till exempel lokala klimatinvesteringsåtgärder i form av Klimatklivet medan Trafikverket utdelar statligt stöd för utbyggnad av publika snabbbladdstationer. Även om stödformerna är nödvändiga, är de inte ändamålsenliga för de ”vita sträckorna” där det saknas laddinfrastruktur. I valet av sträckor för snabbbladdare har Trafikverket till exempel utpekat ett antal sträckor för långväga personresor via en översyn. Här finns det möjlighet för staten, utifrån EU:s regler om statsstöd, att samordna och kalibrera kriterier och stödformer för att de offentliga styrmedlen ska även kunna knyta ihop landet i vår övergång till en renare fordonsflotta.

I de fyra nordligaste länen råder det stora avstånd mellan stad/förort och mindre folktäta områden. Dessa avstånd återspeglas också i allokeringen av befintliga tank- och laddstationer med en koncentring längs TEN-T<sup>2</sup> stamnät. Vi ser stora värden av att koppla ihop inlandet med stamnätet för landsbygdssäkring och en grönare mobilitet särskild längs de ”vita sträckorna”.

Förordningen fastslår att publik laddningsinfrastruktur primärt ska byggas ut via privata marknadsinvesteringar inklusive drift. Detta är inget som Sundsvall kommun invänder sig mot dock finns det ytterorter i vår kommun, samt övriga delar av länet, som besitter svårigheter att attrahera privata marknadskrafter för att erbjuda tank- och laddstationer för alternativa drivmedel.

Vi ser behovet av en mer riktad styrning och samordning mellan berörda myndigheter, tills en konkurrenskraftig marknad har etablerats i de områden som ligger efter, men alltjämt har ett behov för en grönare fordonspark i linje med EU:s skärpta utsläppskrav för fordon. Denna sorts synkronisering nämns redan av EU-förordningen som uppmuntrar till olika incitament och åtgärder inom medlemsländerna, för att uppnå sina nationella handlingsprogram och främja infrastruktur för alternativa drivmedel.

Nuvarande klimatinvesteringsstöd är betydelsefulla i våra gemensamma miljö- och klimatmål. Men i de kompletterande bestämmelserna till den nya förordningen, uppmuntrar vi, enligt unionsregler för statsstöd, till en större lokal hänsyn i stödåtgärderna som knyter ihop slutanvändare i inland och glesbygd. Detta skulle till exempel appliceras i en högre andel av investeringskostnaden, riktade styrmedel för snabbbladdning<sup>3</sup> för längre sträckor, differentierade

---

<sup>2</sup> Det trans-europeiska transportnätverket.

<sup>3</sup> Effekter över 22 kW.

krav på laddeffekt samt anpassning av övriga ansökningskriterier som utjämnar de regionala skillnaderna tills det etableras en kommersiell marknad.

#### **4.4 – 4.7 Tillgängliggörande av ändamålsenligt data för slutanvändarna (s. 15 - 17)**

Punkterna 4.4 – 4.7 berör digitalisering och tillgängliggörande av data om infrastrukturen för alternativa drivmedel. Under 4.7 framgår att tillgången till statiska och dynamiska data om infrastrukturen för alternativa drivmedel ska säkerställas och offentliggöras. Vidare uppges det att det är den nationella åtkomstpunktens ansvar att tillgängliggöra uppgifterna för alla dataanvändare. Här efterfrågas det tydligare formuleringar om incitament för en säker och överkomlig tillgång till data för slutanvändarna.

Digitaliseringen är en viktig del i att uppnå gemensamma standarder för laddinfrastruktur och betalsystem som förenklar för slutanvändarna, minimerar deras byteskostnader och förhindrar inlåsningseffekten (via exempelvis samma standarder för kontakter och enhetliga betalsystem).

I lagförslaget har Landsbygds- och infrastrukturdepartementet utsett Statens energimyndighet som ansvarig myndighet. I remissmaterialet framgår inte huruvida det ligger i myndighetens uppdrag att upprätta ett nationellt register över laddnings- och tankningsstationerna för att bidra till genomförandet. Idag saknas ett publikt register över landets (eller längs TEN-T) laddpunkter och tankningsstationer som kan vara en resurs i den tekniska harmonieringen, men också gynnar slutanvändarna (digitala data om läge, effekt, uttagsinformation, priser och operatörer) för överblick. I planeringsarbetet är det även befogat att diskutera hur de statliga intressenterna kan bidra med styrmedel, på slutanvändarnivå, vilket smart uppkoppling och datadelning kan göra och hjälpa skynda på omställningen.

Lisa Tynnemark (S)

Ordförande kommunstyrelsens plan- och utvecklingsutskott  
Sundsvalls kommun