



## Översyn av direktivet om utbyggnad av infrastrukturerna för alternativa bränslen 2020/21:FPM141

---

Infrastrukturdepartementet

2021-09-01

### Dokumentbeteckning

COM (2021) 559 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utbyggnad av infrastrukturerna för alternativa drivmedel och upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU

### Sammanfattning

Kommissionens bedömning är att det gällande direktivet inte är anpassat för unionens klimatmål för 2030 och att en ambitionshöjning är nödvändig. Det övergripande syftet med förslaget till EU-förordning är att det ska finnas en tillgänglig och användbar infrastruktur för alternativa drivmedel i hela EU. Förslaget innehåller bland annat bindande mål för medlemsstaterna när det gäller utbyggnad av publik laddinfrastruktur längs vägnätet. Förslaget innehåller även bindande mål när det gäller utbyggnad av tankställen för vätgas. Det nuvarande kravet på att medlemsstaterna ska utarbeta nationella handlingsprogram som ska lämnas till kommissionen kvarstår.

Regeringen är positiv till en fortsatt harmonisering av tekniska specifikationer som bidrar till en användarvänlig infrastruktur för hållbara förnybara drivmedel och fossilfri el i hela unionen. Regeringen anser att utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. En väl fungerande publik laddinfrastruktur med god geografisk täckning i hela EU är därför en viktig förutsättning för att säkerställa omställningen till elektrifiering. Regeringen är därför positiv till EU-gemensamma mål för medlemsstaterna när det gäller att åstadkomma en sammanhängande publik laddinfrastruktur i hela EU. Fortsatta analyser behövs dock för att ta ställning till de detaljerade förslagen om exempelvis bindande mål för avstånd och kapacitet hos laddinfrastruktur och tankinfrastruktur samt hur rättsakten på ett kostnadseffektivt sätt kan bidra till omställningen till ett fossilfritt transportsystem i EU.

# 1 Förslaget

## 1.1 Ärendets bakgrund

I december 2020 enades Europeiska rådet om att skärpa EU:s klimatmål till 2030 från minst 40 procent till minst 55 procent utsläppsminskningar jämfört med 1990. Det skärpta klimatmålet till 2030 är inskrivet i EU:s klimatlag. Den 14 juli 2021 presenterade kommissionen ett förslag till förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel som ska ersätta direktiv 2014/94/EU. Förslaget är en del av lagstiftningspaketet för att nå EU:s skärpta klimatmål till 2030, det s.k. Fit for 55-paketet.

Det nuvarande direktivet (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen ställer krav på att medlemsstaterna ska ta fram handlingsprogram för utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel. Handlingsprogrammet ska innehålla nationella syften och mål för utbyggnaden av laddnings- och tankstationer för olika typer av alternativa drivmedel, såsom elektricitet, vätgas och naturgas samt åtgärder för att nå målen. Utöver krav på att ta fram en handlingsplan anges i direktivet att medlemsstaterna ska säkerställa att gemensamma tekniska standarder uppfylls för laddningsstationer för fordon, för tankstationer och för landströmsanläggningar.

Kommissionens bedömning är att direktivet inte är anpassat för unionens klimatmål för 2030. Enligt kommissionen är medlemsstaternas samlade planer för utbyggnad av laddinfrastruktur otillräckliga i förhållande till den elektrifiering av vägtrafiken som pågår och som kommer accelerera i takt med skärpta koldioxidkrav för nya fordon. Laddpunkterna är också ojämnt fördelade inom unionen, i dag är mer än 70 procent av laddningspunkterna koncentrerade till tre medlemsländer. För att råda bot på dessa problem föreslår kommissionen att direktivet ska ersättas av en EU-förordning.

## 1.2 Förslagets innehåll

Det övergripande syftet med förslaget till EU-förordning är att det ska finnas en tillgänglig och användbar infrastruktur för alternativa drivmedel i hela EU. Vägfordon, fartyg och flygplan som använder alternativa drivmedel ska enkelt kunna användas inom hela EU. Ett särskilt fokus ligger på att underlätta och öka möjligheterna att använda elfordon i hela unionen.

Förslaget innehåller bland annat bindande mål för medlemsstaterna när det gäller utbyggnad av publik laddinfrastruktur längs vägnätet. Enligt förslaget ska medlemsstaterna säkerställa att det finns tillräckligt med publika laddningspunkter med tillräcklig effekt tillgängligt i förhållande till antalet

lätta laddbara fordon som finns på marknaden. Längs TEN-T-stomnätet ska det senast den 31 december 2025 vara maximalt 60 km mellan publika laddningspunkter för lätta fordon. För det övergripande TEN-T-nätet ska detta krav vara uppfyllt 31 december 2030. Det ställs också specifika krav på effekten hos laddningspunkterna, med ökade krav över tid.

När det gäller laddinfrastruktur för tunga fordon ska det längs TEN-T-stomnätet vara maximalt 60 km mellan publika laddningsstationer senast den 31 december 2025. Längs det övergripande TEN-T-nätet får det maximalt vara 100 km mellan laddningsstationerna. Även för dessa laddningsstationer ställs krav på den tillgängliga effekten, med ökade krav över tid. Förslaget innehåller också krav på att det ska finnas publika laddningspunkter för tunga fordon vid säkra uppställningsplatser och vid alla så kallade urbana knutpunkter i TEN-T-nätet.

Den som är driftsansvarig för en publik laddningspunkt ska se till att laddning kan ske vid ett enstaka tillfälle utan att något kontrakt över längre tid ingås och att det är möjligt att betala laddningen med ett betalkort. Priset för laddning ska vara tydligt rimligt, transparent, jämförbart och icke-diskriminerande. Krav ställs också på att laddningspunkter ska vara försedda med smarta elmätare.

Förslaget innehåller även bindande mål när det gäller utbyggnad av tankställen för vätgas. Medlemsstaterna ska säkerställa att det senast 31 december 2030 finns tankställen för vätgas längs TEN-T-nätet och vid urbana knutpunkter. Avståndet mellan tankställena får vara som mest 150 km och de måste uppfylla en särskild angiven minimikapacitet. Det ska även finnas kapacitet för flytande vätgas.

När det gäller tankställen med flytande naturgas (LNG) för tunga fordon så ska medlemsstaterna se till att det finns ett tillräckligt antal tankställen senast 2025 vilket är samma krav som i direktivet. De nuvarande kraven på att fartyg som trafikerar havshamnar i TEN-T-nätet ska kunna bunkra flytande naturgas är också oförändrade och ska senast vara uppfyllda 2025. Direktivets krav på att det ska vara möjligt att bunkra LNG i inlandshamnar är borttaget. När det gäller tillgången till landström i hamnar så innebär förslaget mer långtgående och specifika krav på medlemsstaterna jämfört med nuvarande direktiv. Från den 1 januari 2030 ska hamnar som har ett visst antal fartygsanlöp per år med container-, Ro-ro- och passagerarfartyg vara utrustade med landströmsanslutningar och en kapacitet för att hantera 90% av efterfrågan. Kraven på att det ska finnas el till parkerade flygplan är även dessa mer långtgående och specifika jämfört med nuvarande direktiv.

Det nuvarande kravet på att medlemsstaterna ska utarbeta nationella handlingsprogram som ska lämnas till kommissionen kvarstår. Medlemsstaterna ska också, liksom idag, regelbundet lämna en rapport till kommissionen om vilka framsteg de gjort i genomförandet av handlingsprogrammen.

Tillsammans med förslaget till förordning presenterade kommissionen också ett meddelande (COM (2021) 560 slutlig) som beskriver kompletterande åtgärder, bl.a. finansieringsmekanismer, för en snabb utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel.

### 1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Direktiv 2014/94/EU har genomförts genom lag (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel och förordning (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel. Fortsatta analyser behövs för att bedöma vilka författningsändringar som kan bli aktuella med anledning av förslaget till EU-förordning.

### 1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Kommissionen bedömer att de totala investerings- och driftskostnaderna fram till 2050 för en användarvänlig infrastruktur i EU, enligt detta förslag, kommer att kosta mellan 67,5 och 70,1 miljarder euro, jämfört med ett basscenario. Merparten av dessa kostnader, drygt 60 miljarder euro, är för infrastruktur längs vägnätet, ca 6 miljarder euro för sjöfartsinfrastruktur och ca 1 miljard euro för flygplatser. Alla kostnader i 2015 års prisnivå.

Kommissionen förväntar sig att det i huvudsak kommer att vara privata aktörer som står för investeringarna. För marknader under utveckling ser dock kommissionen att det kommer att behövas offentligt stöd till investeringarna. Detta stöd förväntas dock att kunna minska över tid. Fram till 2030 bedömer kommissionen att offentliga myndigheter i genomsnitt behöver bidra med totalt ca 640 miljoner euro per år eller ca 41 procent av investeringskostnaderna. För perioden 2031–2050 bedöms det offentliga stödet behöva uppgå till ca 450 miljoner per år eller ca 10 procent av investeringskostnaden.

Analysen pågår av vilka budgetära konsekvenser förslaget skulle kunna få för den svenska statsbudgeten. För närvarande stöds utbyggnaden av laddinfrastruktur bland annat genom Klimatklivet, ett investeringsstöd till lokala och regionala åtgärder som minskar utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser. För att täcka så kallade vita fläckar där laddinfrastruktur annars inte byggs ut har regeringen avsatt medel för perioden 2020–2022 för att finansiera utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till större vägar. Genom budgetpropositionen för 2021 har det även skapats ett stöd till regionala elektrifieringspiloter med laddinfrastruktur för tunga fordon, i syfte att elektrifiera tunga vägtransporter inom de mest trafikerade områdena. Även tankinfrastruktur för vätgas ingår i satsningen.

Enligt kommissionen har förslaget inga konsekvenser på EU:s budget.

### 2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen välkomnar en revidering av direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen som en del i omställningen av transportsektorn till att bli fossilfri. Regeringen ser positivt på kommissionens uttalade ambition att rättsakten mycket tydligare än i dag ska bidra till unionens klimatmål.

Regeringen är positiv till en fortsatt harmonisering av tekniska specifikationer som bidrar till en användarvänlig infrastruktur för hållbara förnybara drivmedel och fossilfri el i hela unionen.

Regeringen anser att utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. En väl fungerande publik laddinfrastruktur med god geografisk täckning i hela EU är därför en viktig förutsättning för att säkerställa omställningen till elektrifiering. Regeringen är därför positiv till EU-gemensamma mål för medlemsstaterna när det gäller att åstadkomma en sammanhängande publik laddinfrastruktur i hela EU. Fortsatta analyser behövs dock för att ta ställning till de detaljerade förslagen om exempelvis bindande mål avseende avstånd och kapacitet hos laddinfrastruktur och tankinfrastruktur samt hur rättsakten på ett kostnadseffektivt sätt kan bidra till omställningen till ett fossilfritt transportsystem i EU. Regeringen anser också att det är viktigt att statsstödsregelverket understödjer genomförandet av rättsakten.

### 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Andra medlemsstaters ståndpunkter är ännu inte kända.

### 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är ännu inte kända.

### 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) har remitterat förslaget till förordning med svarsdatum senast den 27 augusti 2021.

## 3 Förslagets förutsättningar

### 3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Beslut fattas av rådet med

### 3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Kommissionen konstaterar i sin subsidiaritetsbedömning att det inte skulle vara möjligt för de enskilda medlemsstaterna att skapa en sammanhållen infrastruktur för alternativa drivmedel i unionen. Utvärderingen av det nuvarande direktivet visar att det i viss utsträckning har bidragit till att undvika en fragmentiserad marknad. Ett ingripande på EU-nivå är nödvändigt för att det ska bli möjligt med gränsöverskridande transporter med alternativt drivna fordon och därmed skapa en gemensam och större marknad för dessa fordon. Det i sin tur är en förutsättning för en bred marknadsintroduktion av alternativt drivna fordon vilket är en förutsättning för att nå unionens klimatmål. Kommissionen anser vidare att förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen eftersom det inte går längre än vad som behövs för att uppnå EU:s växthusgasutsläppsmål för 2030 på ett kostnadseffektivt sätt och samtidigt tillförsäkra den inre marknadens funktion.

Regeringen delar kommissionens bedömning att förslaget är förenligt med subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen.

## 4 Övrigt

### 4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Behandlingen i rådet kommer att inledas i september 2021. Det slovenska ordförandeskapet ambition är att nå en allmän inriktning vid TTE-rådet i december 2021.

### 4.2 Fackuttryck/termer