

<b>Ärenderubrik</b>	<b>Remiss av - EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen</b>
<b>Dokumentbeskrivning</b>	Ordförandebeslut - yttrande över EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen
<b>Handläggare</b>	Anne Sörensson
<b>Delegat</b> (pkt i styrelsen/nämndens delegationsbestämmelser)	Ordförande i miljö- och samhällsnämnden enligt punkt A.1 i Miljö- och samhällsnämndens delegationsbestämmelser.
<b>Beslut</b>	Yttrande till Infrastrukturdepartementet lämnas enligt Samhällsbyggnadsförvaltningens förslag till yttrande 2021-08-25.
<b>Underlag för beslut</b>	Samhällsbyggnadsförvaltningens yttrande över Remiss av - EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen 2021-08-25.
<b>Bakgrund</b>	<p>Infrastrukturdepartementet önskar ta del av Östersund kommuns synpunkter avseende EU-kommissionens förslag till ny förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94 EU.</p> <p>Detta förslag är en del av EU:s klimatpaket "Fit for 55". Klimatpaketet innehåller bland annat förslag om skärpta utsläppsmål inom energi- och transportsektorer och ett utvidgat system för handel med utsläppsrätter. Paketet ska bidra till att EU når det nya klimatmålet för 2030 som är en minskning av klimatutsläppen med minst 55 procent jämfört med 1990 års nivåer.</p> <p>Det aktuella dokumentet för denna remiss berör laddinfrastruktur och tankställen för förnybara bränslen, och innefattar personbilar, lätta lastbilar, tunga lastbilar, insjöfart och inrikes flyg. Syftet är att driva på klimatmålen genom att säkra tillgången på ladd- och tankstationer för el och förnybara bränslen i medlemsländerna. Här ryms även krav på betalinfrastruktur, hantering av data och nationella strategier för implementering och uppföljning.</p> <p>En utvärdering har gjorts av direktivet om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen som visar att direktivet inte är anpassat för att klara den höjda klimatambitionen inom EU till 2030. Några av bristerna är att det inte finns bindande krav på mål och åtgärder, vilket gör att ambitionsnivån mellan medlemsländerna varierar kraftigt. EU noterade också att det fortfarande</p>

förekommer svårigheter att resa mellan länderna med bland annat elfordon eftersom infrastrukturen inte är enhetlig och olika betalsystem finns. EU-kommissionen ser därmed ett behov av att ändra i direktivet och göra det till en förordning för att stärka möjligheterna till att nå de skärpta klimatmålen om en minskning av växthusgasutsläppen med 55% mellan 1990 och 2030 och att nå klimatneutralitet till 2050. Förändringen innebär tydligare kvantitativa krav på medlemsländerna på antalet publika laddpunkter och tankstationer. Detta gäller både för TENT-core network och TEN-T-comprehensive network.

EU-kommissionen tittade på tre olika alternativ till hur direktivet kunde förändras och landade i ett förslag som bland annat innebär:

- Mål för laddinfrastruktur baserat på fordonsflottan
- Avståndsbaserade mål för laddinfrastruktur och vätgas

#### **Mål för laddinfrastruktur för lätta fordon**

EU föreslår att utbyggnaden av laddinfrastrukturen ska ske i en sådan takt att det i varje land finns installerat 1 kW per batteribil och 0,66 kW per laddhybridbil. Utöver detta föreslås att det i det Transeuropeiska transportnätverket, TEN-T, ska finnas laddplatser minst var sjätte mil. På dessa laddplatser ska det finnas laddare med en samlad kapacitet på 300 kW år 2025 och 600 kW år 2030. I båda fallen ska minst hälften ha en kapacitet på 150 kW.

#### **Mål för laddinfrastruktur för tunga fordon**

EU föreslår vidare att det i TEN-T ska finnas publik laddning för tung trafik, även här minst var sjätte mil. Dessa laddplatser omfattar minst 1400 kW år 2025 och 3500 kW år 2030. Det finns en del ytterligare förslag kopplat till laddning för tung trafik.

#### **Mål för tankningsmöjligheter av vätgas och flytande metangas**

När det gäller vätgas sägs att det maximalt ska vara 450 km mellan möjligheterna att tanka flytande vätgas i TEN-T år 2030. När det gäller flytande gas säger förslaget att lämpligt antal tankningsmöjligheter ska finnas.

#### **Årliga rapporter**

Medlemsstaterna ska årligen rapportera in uppgifter om antalet laddplatser och tankställen för alternativa drivmedel, inklusive tankställen för biogas och hållbara biodrivmedel även om sådana inte omfattas av målen i direktivet.

#### **Effekter i Östersunds kommun och Jämtland**

E45 och E14 har klassningen comprehensive. Det innebär att det var 6e mil ska finnas en laddstation för lätta fordon och var 10:e mil för tung trafik. Det finns också minimikrav på antal vätgasstationer i varje EU-land. Det innebär att det ska finnas en vätgastankstation var 15 mil på comprehensive network samt en station som erbjuder flytande vätgas var 45:e mil.

EU-kommissionen har också i förslaget krav på att det ska vara enklare att betala tex med kort vid ladd- och tankstationer och mer enhetliga system för betalning.



## Remissvar

Östersunds kommun anser att förslaget är bra, då det är en förutsättning för att skynda på utvecklingen mot ett klimatsmart transportsystem, vilket är nödvändigt för att nå EUs klimatmål och påverkar förutsättningarna för Östersunds kommun att nå kommunens klimatmål. Huvudmålet med förordningen bör vara att skyndsamt minska klimatpåverkande utsläpp. Om detta ska ske behöver tidpunkterna i förordningen för uppsättande av infrastrukturen komma tidigare än 2025 och 2030. Annars riskerar man att konsumenterna fortsatt köper fossila bilar.

Det är mycket bra att även Comprehensive-klassade vägar omfattas och att förordningen anger maxavstånd mellan ladd- och tankstationer. Det är viktigt ur perspektivet att ha liknande förutsättningar i olika länder och även i hela Sverige utifrån att hela landet ska ha möjlighet att utvecklas. Viss flexibilitet kan dock krävas när det gäller placering av laddstationerna i glest befolkade delar av landet så att lokalisering kan ske till där det finns annan service. Utifrån den ökande elektrifiering som pågår när det gäller tunga fordon så är det viktigt att laddinfrastruktur sätts upp för dessa fordon. Inte minst i Norrland där råvaror produceras i stor utsträckning.

Förslaget sätter också mål gällande vätgas och flytande gas vilket är mycket positivt. Östersunds kommun saknar mål även för biogastankställen, som istället enbart omfattas av ett krav på att rapportera in antalet tankställen. Resurser till en utbyggd infrastruktur för fossila drivmedel såsom CNG och LNG bör inte ges, däremot till förnybar biogas.

Utifrån vikten av snabb utbyggnation utifrån den klimatkris som pågår så vore det bra om utbyggnation av infrastrukturen kunde ta ett helhetsgrepp och med finansiering från EU och en nationell aktör ex Trafikverket möjliggöra investeringar för en stor nationell satsning i Sverige. Samverkan bör ske med Regioner och kommuner. Om inte är det möjligt är det viktigt att det finns bidrag att söka för uppbyggnation av infrastrukturen som krävs inte bara för Core vägar utan även för Comprehensive-klassade. Det har tidigare varit problem tex i CEF att det inte gått att söka för uppsättande av infrastruktur när det gäller Comprehensive.

Användarvänliga betallösningar som fungerar i hela EU som föreslås är positivt. Det bör också beaktas att lösningarna fungerar i länder som gränsar till EU ex Norge.

Flyg omfattas i förslaget. I Östersunds kommun pågår ett initiativ [www.greenflyway.com](http://www.greenflyway.com) som bla syftar till att driva elflygfrågorna framåt. Det pågår många initiativ i världen just nu gällande elflygplan och andra elektrifierade autonoma farkoster som kan ersätta fossila transporter och öka tillgängligheten. I Sverige finns tex elflygproducenten Heart som avser att producera elflyg till 2026. Vätagasflyg kommer också på sikt. Uppsättning av infrastruktur för elflyg



ÖSTERSUNDS  
KOMMUN

Datum  
2021-06-23

Referens  
KS 00339-2021

Sida  
4(4)

och på sikt vätgasflyg på flyplatser är en förutsättning för att den utvecklingen ska ta fart och bör beaktas i förordningen.

Laddinfrastruktur för båtar är också mycket intressant utifrån att det händer mycket på området just nu och att stora klimat- och miljövinster kan erhållas med elektrifierad sjöfart. Vi ser gärna att det också lyfts in på något sätt.

**Underskrift**

Magnus Andersson

**Beslutet skickas till** Infrastrukturdepartementet

**Beslutskopior skickad** Kopia expedierad av \_\_\_\_\_ Datum \_\_\_\_\_  
(skall skrivas direkt på originalet)