

2020-06-17

Sektionen för infrastruktur och fastigheter
Ulrika Palm

EU-kommissionen
Bryssel
Belgien

EU-samråd om direktivet för infrastruktur för alternativa bränslen

Sammanfattning

- SKR är positiv till en utvärdering av direktivet.
- SKR anser att kommunerna och regionernas roll för omställningen samt deras behov av stöd för investeringar, lagstiftning, styrmedel etc behöver lyftas fram.
- SKR menar att staten måste fortsätta att öka investeringarna i infrastruktur som gynnar omställningen av transportsektorn.
- SKR menar att EU bör verka för samordnade system för hållbara transporter, såsom gemensam EU-standard för laddinfrastruktur, betalsystem, lagstiftning etc.
- SKR anser att fossila bränslen på sikt helt måste fasas ut, även för gas och produktion av elektricitet.
- SKR anser att förnybara drivmedel som tillverkas av skogs- och jordbruksråvaror måste främjas, under förutsättning att det sker på ett hållbart sätt, och att de särskilda förhållanden som finns i Norden i högre grad beaktas.
- SKR menar att direktivet om infrastruktur för alternativa bränslen i högre grad bör beakta omställningen även av samhällets transportmönster och väga in den gröna omställningen i direktivet.

Förbundets ställningstagande

Den Europeiska kommissionen har begärt in synpunkter inom ramen för det offentliga samrådet om utvärdering av direktiv (2014/94/EU) om infrastruktur för alternativa bränslen. Sveriges kommuner och regioner (SKR) svarar härmed på samrådet.

SKR är en medlems- och arbetsgivarorganisation för Sveriges samtliga kommuner och regioner. SKR verkar på medlemmarnas uppdrag och ska med utgångspunkt i den lokala och regionala demokratin stödja sina medlemmar. SKR bevakar såväl infrastrukturpolitiken som klimat- och energipolitiken, på både nationell och internationell nivå och verkar för att kommuner och regioners behov ska höras.

Positivt med en översyn av direktivet

Direktivet om infrastruktur för alternativa drivmedel är en fortsatt viktig del i omställningen till en fossilfri fordonsflotta i hela Europa och skapar en lämplig åtgärdsram för utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel och ett reducerat beroendet av fossila bränslen. Sedan direktivet trädde i kraft i oktober 2014

har både den teknologiska och marknadsmässiga utvecklingen gått framåt samtidigt som EU:s klimatmål har förtydligats. Ett långsiktigt mål om att Europa ska bli den första klimatneutrala kontinenten till senast år 2050 finns nu på plats, något som SKR är mycket positiv till. De svenska ambitionerna för transportsektorn är dock högre ställda genom det mål som finns mot 2030 om att reducera de klimatpåverkande utsläppen från transportsektorn med 70 % jämfört med 2010.

SKR menar att en översyn av direktivet om infrastruktur för alternativa bränslen är välkommet eftersom flera förändringar som kan påverka direktivets utformning har skett sedan direktivet togs fram.

Kommunerna och regionerna spelar en viktig roll för omställningen

De lokala och regionala nivåerna har stor betydelse för att både EU:s och Sveriges klimatmål ska kunna nås. Många beslut fattas på lokal nivå, gällande exempelvis markanvändning, utformning av städer och bostadsmiljöer, som sedan påverkar individers möjlighet att röra sig mellan hem, arbete, och fritidsaktiviteter.

Kollektivtrafikens utveckling och utformning spelar också en viktig roll för individernas möjlighet att färdas hållbart, och är också en viktig motor för att driva på utvecklingen av förnybara drivmedel genom regionernas möjlighet till offentlig upphandling av förnybara drivmedel och energieffektiva fordon. Samtidigt är den lokala och regionala nivån ofta beroende av beslut om stora investeringar, lagar, regleringar, styrmedel och incitament, beslut som sker på nationell och EU-nivå.

SKR anser att direktivet bör ta större hänsyn till den lokala och regionala nivån och tydligare lyfta fram kommunernas och regionernas roller och stötta deras förutsättningar.

Angeläget att staten tar fortsatt ansvar för styrmedel och regleringar samt infrastrukturutbyggnad

Enligt direktivet upprättar varje medlemsstat ett nationellt handlingsprogram som utöver nationella mål och stödåtgärder ska inkludera en bedömning av aktuell situation och framtida utveckling av marknaden när det gäller utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel inom transportsektorn. Handlingsprogrammet ska på sikt skapa en säkerhet för privata och offentliga investeringar i fordons- och bränsleteknik liksom infrastrukturuppbyggnad. Direktivet uppmanar medlemsländerna att utbyggnaden av nätet ska anpassas till eller utgå från det transeuropeiska transportnätverket TEN-T. På statlig nivå har parallellt en rad styrmedel utvecklats för att skynda på omställningen mot en fossilfri fordonsflotta, såsom exempelvis bonus/malus-systemet, reduktionsplikten och koldioxidskatt, för att förbättra konkurrensmöjligheterna för de förnybara drivmedlen och fordon som kan drivas förnybart. När det gäller utbyggnaden av en stor del av infrastrukturen för alternativa bränslen, men också produktionen av förnybara drivmedel, är samhället beroende av att kommersiella aktörer såsom energileverantörer, distributörer och producenter synkas och ges kommersiella förutsättningar.

SKR menar att den nationella nivån kan behöva se över hur långsiktiga stöd och styrmedel för hur infrastruktur för förnybara drivmedel och elfordon ska komma på plats, inte minst utanför den täta stadsstrukturen där marknadskrafterna fortfarande är svaga. SKR anser också att den nationella nivån fortsatt behöver bidra till utbyggnaden av alternativ och fossilfri infrastruktur såsom järnvägar och infrastruktur för elfordon för att framåt minska behovet av fossila person- och varutransporter – inte minst tunga sådana.

Samordnade system behövs tas fram inom EU

Det är viktigt att omställningen av transportsektorn kan ske på ett holistiskt och teknikneutralt sätt, och gynna såväl lätta som tunga fordon. Det är också viktigt att infrastrukturutbyggnaden samtidigt anpassas till konsumenternas efterfrågan och behov. Ur ett konkurrensperspektiv är det centralt att koldioxidfrågan har ett globalt perspektiv så att inte fossildrivna fordon från andra marknader får konkurrensfördelar jämfört med fordon som drivs med förnybara drivmedel i Europa. Eftersom olika medlemsstater har olika förutsättningar är det också viktigt att regleringar hålls på en funktionell nivå och att stödåtgärder, forskningsanslag och regleringar främjar likartade konkurrensvillkor.

SKR menar att EU-kommissionen bör verka för att gemensamma standarder kan växa fram för exempelvis laddinfrastruktur och betalsystem, så att olika fordons typer kan laddas i olika länder och inte flera parallella system växer fram. Även lagstiftning kring exempelvis laddinfrastruktur kan behöva harmoniseras.

Utfasning av fossila bränslen bör vara överordnat

Det överordnade syftet med direktivet är den långsiktiga omställningen till en fossilfri fordonsflotta. Både framställning av förnybara drivmedel (som HVO, biogas, E85 och ren FAME) och produktion av förnybar el är förutsättningar för en sådan omställning. Alternativa drivmedel som berörs i direktivet inbegriper även flytande naturgas, gasol och andra fossila gaser, som visserligen har lägre utsläpp än konventionella fossila drivmedel som bensin och diesel, men som ändå är fossila bränslen.

SKR menar att kommissionen bör överväga om statusen på fossilbaserade energityper såsom olika former av naturgas och fossil produktion av el fortsättningsvis bör premieras på samma sätt som förnybara energityper. SKR anser att direktivet bör verka för fossilfria/förnybara drivmedel snarare än alternativa drivmedel.

Sveriges särskilda förutsättningar behöver beaktas i högre grad

Sverige har stora avstånd – framför allt i de norra delarna, som i princip utgör två tredjedelar av landets yta – och har därför svårigheter att snabbt bygga ut en infrastruktur för alternativa drivmedel och elfordon utanför det de stora och medelstora städerna. Sverige har också arktiskt klimat i delar av landet vilket innebär särskilda förutsättningar för införande av alternativa bränslen. Samtidigt har användningen av fossilfria bränslealternativ långsamt ökat, tack vare långsiktiga mål

och utveckling av styrmedel, och fossilfria energislag utgör idag en femtedel av den totala energianvändningen i svensk transportsektor. Konkurrensen om de förnybara alternativen kommer att öka när efterfrågan på förnybar energi, men också annan förnybar råvara, ökar och det blir därför viktigt att gynna produktionen av biobränslen.

Skogs- och jordbrukssektorn är viktiga delar av det svenska näringslivet – och i stora delar av landet också basnäringar. Det finns goda förutsättningar att utveckla en hållbar produktion av energiogrödor och förnybara råvaror om konkurrenskraftiga villkor skapas och produktion av grödor för energi inte motverkas. Såväl staten som EU bör också ta ett större ansvar för att möjliggöra produktion och distribution av flytande biogas för tunga fordon.

SKR anser att EU-kommissionen i högre grad bör ta hänsyn till de förutsättningar som finns i Norden när det gäller produktion och distribution av biobränslen, utbyggnad av infrastruktur mm, och hur förhållandena här skiljer sig från andra delar av Europa.

Omställningen kräver mer än fossilfria drivmedel och eldrivna fordon

Utredningar visar att en fossilfri fordonsflotta kräver en kombination av flera olika åtgärder; energieffektivisering av fordon och övergång till förnybara drivmedel – men också en övergång till ett transporteffektivt samhälle. Den omställning som har skett våren 2020 på grund av Corona-pandemin har visat både på reduktion av utsläpp av hälsovådliga utsläpp men också på möjligheter till omställning av beteenden och vanor. Det finns ett möjlighetsfönster öppet för att använda kommande behov av ekonomisk omstrukturering till att snabba på omställningen av transportsektorn, genom att gynna förnybart och motverka fossilt, samtidigt som en översyn sker av hur transportinfrastrukturen i samhället bäst kan utnyttjas.

SKR menar att EU-kommissionen i direktivet framöver även uppmärksammar det nödvändiga med att ändra transportmönster- och beteenden för att kunna uppnå en omställning av transportsektorn och ett koldioxidneutralt Europa.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Knape
Ordförande