



(2020-06-26)

(Mottagare: Sveriges regering, EU
kommissionen och parlamentet, SKL)

Europaforum Norra Sveriges synpunkter på Europaparlamentets och Rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel

Europaforum Norra Sverige (EFNS) är ett nätverk för politiker på lokal och regional nivå från Norrbotten, Västerbotten, Jämtland Härjedalen och Västernorrland. EFNS är en mötesplats och kunskapsarena där EU:s politik analyseras och diskuteras i de avseenden där den berör norra Sverige. EFNS bevakar Europafrågor för att påverka EU:s lagstiftning, EU:s strategier och handlingsprogram samt EU:s budget. Syftet med EFNS är att tillvara ta norra Sveriges intressen både på den europeiska arenan och i förhållanden till den nationella nivån i frågor med ett tydligt europeiskt perspektiv.

EFNS position i sammandrag:

- EFNS betraktar alltjämt direktivet som en lämplig åtgärdsram för utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel för minskat fossilberoende bland annat.
- EFNS uppmanar kommissionen att överväga om direktivet bör fortsättningsvis värdera fossilbaserade energityper såsom naturgas i likhet med andra mer miljövänliga energityper.
- EFNS efterlyser tydligare formuleringar om riktade incitament (e.g snabbbladdare) för att uppmuntra till utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel i glesbygdsregioner.
- Investeringar i Nya Ostkustbanan och Norrbottenbanan samt förbindande öst-västliga tvärstråk, skulle främja Kommissionens intention att överföra person- och godstrafik från vägtrafik till övriga trafikslag och följaktligen direktivets klimatmål.
- I sammanhanget är det vitalt att Sveriges statsstödsgodkännande för flytande biodrivmedel förnyas även efter 2020 för en ökad användning av biodrivmedel som energislag.
- Transportsektorn och de regionala förutsättningarna ska även värderas ur ett näringspolitiskt perspektiv, till exempel vid EU-reglering när det gäller teknisk harmonisering av infrastruktur och drivmedel.
- Med hänsyn till befintliga nationella styrmedel, efterfrågar EFNS att klimatanpassningsåtgärder från EU präglas av en stark regional dimension till stöd för regioner som tampas med vikande befolkningsunderlag, undermålig infrastruktur och glesbygd.



Transport- och energisektorns bäring på Parisavtalet

Klimatförändringarna är en av vår tids ödesfråga och central i den svenska klimatpolitiken där transport- och energisektorn är viktiga pusselbitar. EFNS bejaktar EU:s mål som den första klimatneutrala kontinenten till år 2050. I det hänseendet bidrar förnybara drivmedel inklusive förnybar el i arbetet att ställa om transportsektorn till en fossilfri fordonsflotta och till att hålla den globala temperaturökningen under två grader Celsius enligt Parisavtalet.

Detta direktiv, kombinerat med förnybarhetsdirektivet (REDII), bränslekvalitetsdirektivet (direktiv 98/70/EG) samt övriga delar av Clean Mobility Package, är tillfredsställande styrmekanismer för att unionens 27 medlemsländer solidariskt ska bidra till energi- och transportmålen. EFNS betraktar alltså direktivet som en lämplig åtgärdsram för en utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel och för att reducera energiunionens beroende av fossila bränslen. Dock fordrar sådan infrastruktur långsiktiga stödanslag och riktade styrmedel både från nationell nivå och EU, särskilt för regioner såsom i norra Sverige.

Specifika synpunkter på direktivets innehåll

Infrastruktur för alternativa bränslen kan leda till att konventionella fossila bränslen som bensin och diesel kan få en större konkurrens från drivmedel som ren HVO, fordonsgas, E85 och ren FAME. År 2016 stod fossila bränslen för 78 % av energianvändningen i den svenska transportsektorn där vägtrafiken stod för merparten (94 %). En uppmaning som kommissionen bör beakta kring direktivet är ifall statusen på fossilbaserade energityper såsom naturgas fortsättningsvis bör premieras i likhet med andra mer miljövänliga energityper. Det är oroväckande att direktivet (se punkt 41 i bestämmelsehänvisningarna) värderar den fossila naturgasen som ett av framtida drivmedel inom EU för gasfordon om än kompletterad med lokalproducerad biometan (uppgraderad biogas).

Transportsektorn ska också värderas ur ett näringspolitiskt perspektiv. Eftersom klimatfrågan är global framhåller EFNS att det, ur ett konkurrensperspektiv, är centralt att koldioxidfrågan också adresseras på ett globalt plan där fler fordon tillverkas anpassade för fossila bränslen. Risken är annars att transportörer från andra delar av världen får en konkurrensfördel, utan att åtgärderna på ett påtagligt sätt bidrar till att minska utsläppen av växthusgaser.

Paragraf 1 i artikel 4 anger att ett lämpligt antal publika laddningspunkter för elfordon anläggs senast 31 dec. 2020 för sådana fordon i tätortsbebyggelse i stad/förstad samt andra folktäta områden. Ungefär 85 procent av befolkningen i Sverige bor i den södra tredjedelen av landet. I Sveriges fyra nordligaste län råder det stora avstånd mellan stad/förort och mer folktäta områden. Dessa avstånd återspeglas också i allokeringen av befintliga tank- och laddstationer med en ojämn koncentration längs kustlinjen. EFNS efterlyser tydligare formuleringar om riktade incitament för att uppmuntra till utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa drivmedel i glesbygdsregioner. Riktade



incitament för t.ex. snabbbladdare passar geografin i Norrland extra väl för att det möjliggör längre räckvidd med elbil. Principen om antalet nyregistrerade elfordon vid utgången av 2020 bör inte, såsom paragrafen förordar, styra behovet av laddpunkter i det nationella handlingsprogrammet.

EFNS bedömer också att för att nå klimatmålen är det nödvändigt med ett annat transportmönster och beteende. Kommissionens vitbok om EU:s framtida transportpolitik utmärks av en stark intention att överföra person- och godstrafik från vägtrafik till övriga trafikslag. Vi skulle vilja att direktivet än tydligare präglas av denna intention utan att förringa värdet av en utbyggnad av infrastruktur för alternativ drivmedel. För norra Sveriges del är investeringar i järnvägsnätet, men även vägnätet och hamnar, helt avgörande. Det handlar framför allt om sträckor längs med Botniska korridoren, såsom Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan, samt de öst-västliga tvärstråk som kopplar till denna. Härvid behövs det nationella och EU-baserade initiativ för att uppgradera de allmänna kommunikationsförbindelserna i regionen för att möjliggöra en sådan överföring samtidigt som det främjar våra miljö- och klimatmål. En sådan uppgradering av infrastrukturen är fundamentalt för att växla upp till en utbyggnad för de alternativa drivmedel direktivet baseras på.

Det är välkommet att andelen förnybar energi i EU ska vara 32 procent till år 2030 enligt RED II. Det gynnar särskilt norra Sverige med dessa etablerade skogsindustri som potentiell tillverkare av andra generationens biobränslen av rest- och sidoströmmar från skogsindustrin. Konkurrensen om biobränslen kommer dock att öka. Råvaran, dvs biomassan, kan komma att efterfrågas mer i byggnader och ersättningsprodukter för plast m.m. Biodrivmedel har ökat inom den svenska transportsektorn de senaste 20 åren där energislaget utgör en femtedel av den totala energianvändningen i svensk transportsektor. Riktade skattelättnader har bidragit till den utvecklingen och det är vitalt att EU-kommissionen förnyar Sveriges statsstöds godkännande för skattelättnader för flytande/gasformiga biodrivmedel även efter 2020 för en ökad användning av energislagen.

Vad angår direktivets effektivitet så har medlemsstaterna olika förutsättningar när det gäller transportsektorns struktur och klimatberoende faktorer. Vid en detaljerad EU-reglering när det gäller teknisk harmonisering av infrastruktur och drivmedel är det viktigt att den gemensamma regleringen hålls på en funktionell nivå. Grundprincipen, enligt EFNS, bör vara att reglerna ska ange vad som ska uppnås, inte hur det måste uppnås. I annat fall riskeras kostnadskrävande anpassningar och att den tekniska utvecklingen mot smarta lösningar hämmas. Här efterfrågas en stor medvetenhet om hur investeringsmedel, forskningsanslag, upphandlingsvillkor och andra regleringar främjar likartade konkurrensvillkor på en global nivå samt gynnar näringslivet att investera i ny teknik och innovation som kompletterar klimatmålen.

Detta direktiv skulle kunna optimeras ytterligare om energiproducenter- och leverantörer ges utökade förutsättningar för att producera hållbart biodrivmedel enligt



definitioner i 2009/28/EG. I direktivets början (se punkt 21 i bestämmelsehänvisningarna) anges biodrivmedel som den viktigaste typen av alternativa drivmedel, ifall det produceras hållbart längs hela produktionskedjan. Även om det i huvudsak regleras i andra direktiv/förordningar, så lyser detta direktiv med sin frånvaro när det gäller tillämpliga incitament (teknikutveckling, skattevillkor, regionala utvecklingsmedel o.d.) för hur EU ska främja detta för att fasa ut andra fossila drivmedel som naturgas, bensin och diesel.

Avslutningsvis efterfrågar EFNS att samordnande och funktionella stödåtgärder kring utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel kan komplettera svenska nationella styrmedel som bonus-malus-systemet, Klimatklivet, nedsättningen av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar och elbusspremien. Därtill kan nationella lagen om reduktionsplikt leda till en större distribution av biodrivmedel till de bränslen som omfattas. Detta är ytterligare ett långsiktigt styrmedel som gradvis fasar in flytande och mer klimatsmarta biodrivmedel för en fossilfri fordonsflotta 2030. Från EU:s sida gäller det därför att initiativ, regelverk och stödåtgärder präglas av en stark regional dimension. På så vis hämmar inte direktiv 2014/94/EU eller andra relaterade direktiv och förordningar regioner som brottas med vikande befolkningsunderlag, undermålig infrastruktur och glesbygd i klimatanpassningsarbetet.

Antaget vid Europaforum Norra Sverige den 26 juni, 2020

Glenn Nordlund (S) Ordförande EFNS Region Västernorrland	Åsa Ågren Wikström (M) Vice ordförande EFNS Region Västerbotten	Nils-Olof Lindfors (C) Region Norrbotten	Elise Ryder Wikén (M) Region Jämtland Härjedalen
Jonny Lundin (C) Region Västernorrland	Rickard Carstedt (S) Region Västerbotten	Britta Flinkfeldt (S) Norrbottens Kommuner	Robert Uitto (S) Region Jämtland Härjedalen
Erik Lövgren (S) Kommunförbundet Västernorrland	Ann Åström (S) Region Västerbotten	Anders Josefsson (M) Norrbottens Kommuner	Thomas Andersson (C) Region Jämtland Härjedalen
			Daniel Danielsson (C) Kommunerna i Jämtlands län