

Infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten  
Ämnesråd  
Stefan Andersson

Stockholm 2021-08-29

Ref I2021\_02043

## **Yttrande över EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen**

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation inom Svenskt Näringsliv för stora delar av transportsektorn. Vi har drygt 9 000 medlemmar som sysselsätter omkring 200 000 anställda. Vi tackar för erbjudandet att lämna synpunkter på rubricerat ärende. Vi stödjer de synpunkter som Bil Sweden har anfört men vill i vårt yttrande understryka det som vi anser är särskilt angeläget för transportsektorns vidkommande.

### **Förslaget i korthet**

Det föreslås tydliga, kvantitativa krav på antal laddpunkter och laddeffekt för både lätta och tunga transporter. Det ska också vara enklare att betala med betalkort på publika laddstationer och det ska finnas tydligare information om pris på publika laddstationer. Det föreslås också krav på uppkopplade laddstationer och krav på att det ska finnas möjlighet till smart laddning. En viktig ändring är att det föreslås tillämpas som en EU-förordning vilket innebär att medlemsländerna ska införa reglerna direkt och det ställas tydliga krav på när och hur målen ska nås.

### **Sammanfattning av våra ståndpunkter**

Transportföretagen välkomnar att EU-kommissionen föreslår skärpta och bindande krav på medlemsländerna för att tillse att infrastrukturen för alternativa bränslen byggs ut. Många av förslagen är bra, men de är inte tillräckliga. Risken finns att detta kommer att ses som en ribba och att när kraven är nådda kommer medlemsstaterna känna att de är nöjda.

Men förslagen är inte tillräckliga. Ska klimatmålen för transportsektorn nås behövs det en massiv satsning på elektrifiering av transportsektorn, både vad gäller utbyggnad av laddinfrastruktur och effekt.

### **Inledning**

EU måste växla upp rejält när det gäller utbyggnad av laddinfrastruktur för att klimatmålen ska nås. Det gäller inte minst i Sverige där vi har satt klimatmål för transportsektorn som är högre än i något annat land. Koldioxidutsläppen från inrikes transporter – exkl inrikes flyg – ska minska med 70 procent till 2030, ett mål som dessutom är reglerat i lagstiftning; klimatlagen. De flesta



bedömare är överens om att ska etappmålet 2030 nås – och det långsiktiga målet 2045 – är en massiv elektrifiering nödvändig. Och elektrifieringen måste börja nu. Egentligen nyss.

## **Personbilar**

På personbilssidan har utvecklingen tagit rejäl fart i Sverige när det gäller elektrifiering. Andelen laddbara personbilar utgör närmare 40 % av nybilsförsäljningen hittills i år. Men andelen laddbara personbilar av den totala personbilsparken på omkring 5 miljoner personbilar är fortfarande försvinnande liten.

För att hålla i och förstärka den uppåtgående trenden på personbilssidan måste ambitionen höjas rejält när det gäller utbyggnad av laddinfrastruktur och kringliggande tjänster. Det finns ett ord som sammanfattar behovet: trygghet. Personbilsägaren måste veta att det finns laddinfrastruktur där den behövs och att den fungerar.

De flesta elbilsägare laddar sina bilar hemma över natten. För de hushåll som bor i småhus är detta sällan något bekymmer men för de som bor i bostads- eller hyresrätt är det en betydligt större utmaning. Ska dessa hushåll övergå till ett laddbart fordon måste den publika laddinfrastrukturen byggas ut betydligt.

Förutom att bygga ut laddinfrastrukturen måste den också bli mer användarvänlig med samma betalningssystem etc. Elbilsägare rapporterar också att det är vanligt förekommande att snabbbladdare inte fungerar.

## **Lastbilar**

För den tunga trafiken går utvecklingen av förklarliga skäl lite långsammare. Av cirka 80 000 registrerade tunga lastbilar i Sverige är gissningsvis cirka 50 elektriska. Men även här börjar utvecklingen ta fart och såväl Scania som Volvo satsar hårt på att introducera eldrift. Den tunga trafikens behov av laddinfrastruktur skiljer sig från personbilssidan. Den publika laddinfrastrukturen kommer att vara viktig för delar av fjärrtransporterna men för repetitiva transporter mellan exempelvis terminaler och godsmottagare inom t.ex livsmedelshandeln kommer icke-publika laddstationer och/eller laddstationer vid egna anläggningar spela en avgörande roll. För den tunga godstrafiken med lastbil kan också dynamisk laddning via s.k elvägar vara ett intressant alternativ.

Någon publik laddinfrastruktur för tung trafik finns knappt idag, varken i Sverige eller något annat EU-land. För att utvecklingen ska ta fart behöver staten ta flera kliv framåt, såväl när det gäller stöd till utbyggnad av laddinfrastruktur som stöd för inköp av eldrivna lastbilar.

Elektrifieringen kommer att börja för de lokala och regionala godstransporterna, vilka inte är en obetydlig del av godstransportarbetet med lastbil. 7 av 10 lastbilstransporter har sin start- och slutpunkt i ett och samma län. För de långväga lastbilstransporterna kommer det sannolikt att ta längre tid. Här råder alltså osäkerhet om vägen framåt: är det batteridrift eller elvägar? Utvecklingen inom batteriteknik kommer också att spela en avgörande roll. För långväga transporter tar batteriet för mycket av lastkapaciteten som det ser ut idag.

## **Bussar**

Inom den upphandlade busstrafiken går utvecklingen fortare än för lastbilarna och andelen eldrivna bussar ökar sakta men säkert i kollektivtrafiken. Förklaringen är dels att de som beställer transporterna, de regionala trafikhuvudmännen, är beredda att betala merkostnaden, dels att det är lättare att bygga ut laddinfrastruktur för en linjebunden trafik. En annan förklaring att avtalen löper över en längre period än vad som är gängse inom godstransportsektorn.

Transportföretagen välkomnar att EU-kommissionen i förslaget gör en tydligare skillnad mellan den lätta och den tunga trafiken.

## **Högre effektkrav**

För såväl personbilssidan som för tunga fordon är effektkraven som kommissionen föreslår för låga.

## **För mycket fokus på TEN-T nätverket**

EU-kommissionen föreslår att det ska etableras laddplatser var sjätte mil längs TEN-T nätverket. Här skjuter kommissionen utanför måltavlan. Det är sannolikt överambitiöst med laddplatser var sjätte mil med tanke på att räckvidden för elbilar har ökat senare år och fortsätter att öka. Däremot behövs det laddplatser på fler ställen än TEN-t vägnätet. Transportföretagen ställer oss bakom Bil Swedens förslag att det byggs ut laddplatser var 10:e mil längs alla statliga vägar. För att det ska fungera behövs det också mer än en laddpunkt vid åtminstone de flesta laddplatserna. Befintliga ”laddstationer”, bränslebolagens stationer, kommer givetvis vara centrala i arbetet att bygga ut laddinfrastruktur.

## **Mål för laddinfrastruktur för tung trafik**

Det är mycket positivt att EU-kommissionen tydliggör att behovet av laddinfrastruktur för tunga fordon i många avseenden är väsensskilt från de lättare fordonens behov. Det kommer att behövas ett betydande antal snabbbladdningspunkter för tunga fordon längs ex.vis TEN-vägnätet. Den yrkesmässiga trafiken har lagstadgade kör- och vilotider och därför är behovet av snabbbladdning stort. Få yrkesförare har praktiska möjligheter att stå och ladda sin lastbil i 4-5 timmar under arbetsdagen.

Slutligen, det går naturligtvis inte att tala om laddinfrastruktur för eldrivna fordon utan att beröra tillgången på el. För i synnerhet den tunga trafiken är detta ett orosmoln; kommer elen att finnas i tillräcklig mängd och där den behövs? Effektbehovet är betydligt större för den tunga trafiken än för den lätta. Och tillståndperioderna för att bygga ut kraftledningar måste kortas betydligt.

Om elförsörjningen inte kan garanteras är risken att målen i förslaget till ny förordning inte går att uppnå för i synnerhet den tunga trafiken.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell