



Infrastrukturdepartementet  
*i.remissvar@regeringskansliet.se*  
*anneli.giorgi@regeringskansliet.se*

## **Yttrande angående EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, diarienummer I2021/02043**

BIL Sweden önskar härmed lämna synpunkter på EU-kommissionens förslag till ändringar i direktivet om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen.

### **Inledning**

EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen är ett steg i rätt riktning mot ett framtida EU med minskad användning av fossila bränslen inom transportsektorn. Men för att målet om ett EU fritt från fossila drivmedel ska bli verklighet måste kraven ställas högre än i det aktuella förslaget. BIL Sweden stödjer EU-kommissionens ambitioner att snabba på omställningen till ett hållbart samhälle.

### **Personbilar**

Sverige har idag högsta andelen laddbara fordon av nybilsregistreringarna inom EU. Hittills i år, t.o.m. juli, uppgår andelen nya laddbara personbilar till 39,7 %. För att fortsätta på samma spår måste ambitionen höjas och ekosystemet kring de laddbara fordonen förbättras samt förenklas för potentiella köpare av laddbara fordon. Användarstudier visar att den viktigaste platsen för laddning är hemma över natten. För de cirka 40 % av befolkningen som bor i småhus är det en relativt enkel åtgärd att installera en laddbox. Men för över hälften av Sveriges hushåll är det idag en stor utmaning att köra eldrivet. Dessa hushåll är till stor del beroende av den publika laddinfrastrukturen i samhället och därför är det av högsta vikt att denna byggs ut och att användarvänligheten maximeras snarast. För att förenkla för dessa hushåll bör EU införa ”right-to-plug”, alltså rätten att kunna ladda sitt fordon hemma. I detta ingår krav på antal laddpunkter och förberedda laddplatser vid all ny- och ombyggnation samt att fastighetsägare inte får neka boende rätten att ladda sitt fordon utan motivering. Vid all ny- och ombyggnation av bostäder bör 60 % av alla tillhörande parkeringsplatser förses med tomrör, 20 % bör förberedas med tomrör samt elledning och resterande 20 % bör förses med laddningspunkter. För byggnader som inte är avsedda för bostäder bör 50 % av de tillhörande parkeringsplatserna förses med ledningsinfrastruktur och 10 % bör förses med laddningspunkter.

Vi vet från nybilsregistreringar av personbilar att antalet laddbara fordon ökar i mycket hög takt och troligen kommer omställningen till en elektrifierad fordonsflotta gå snabbare än många tror. Men då krävs det också att laddinfrastrukturen hänger med i samma takt. Enligt prognos från BIL Swedens färdplaner för fordonsindustrin, kommer Sverige att ha över en miljon laddbara fordon redan 2025 och 2,5 miljoner laddbara fordon till 2030. Detta beror till stor del på att prisparitet vid inköpstillfället mellan elbil och konventionellt fordon kommer uppnås runt 2025 och ännu tidigare om man räknar på fordonets totala driftkostnader genom Total Cost of Ownership (TCO). Samtidigt som fler och fler biltillverkare annonserar att de endast kommer att producera elbilar framöver har EU-kommissionen nu föreslagit att inga nya personbilar med förbränningsmotor ska få säljas efter 2035. Då räcker inte de föreslagna kraven på laddinfrastrukturen till år 2025 eller 2030. EU måste i stället säkerställa att medlemsländernas laddinfrastruktur byggs ut i takt med att antalet laddbara fordon ökar.

Den publika laddinfrastrukturen måste också bli mer användarvänlig. Det måste bli enklare för en elbilist att hitta närmaste laddplats, samt starta, stoppa och betala för sin laddning. Norska Elbilföreningens årliga undersökning, Elbilisten 2021 (<https://elbil.no/elbilisten>) som utfördes mellan 2021-04-06 och 2021-05-05, visar att:

- 75 % av elbilisterna anser att det är för komplicerat med många laddoperatörer och appar
- 88 % av elbilisterna önskar enklare betallösningar för snabbbladdning och gemensamma lösningar som fungerar hos alla laddoperatörer
- Endast 12 % av elbilister tycker att prismodellerna för snabbbladdning är enkla att förstå
- 71 % av elbilisterna anser att man bör kunna betala med betalkort direkt på laddstationen

Det är därför viktigt att EU skapar tydliga ramar som laddoperatörerna ska förhålla sig till, sådant att kunderna och, i slutändan, samhället gynnas. Dessa ramar bör också reglera funktionaliteten. Undersökning, Elbilisten 2021, visade nämligen också att 80 % av elbilisterna har upplevt att publika snabbbladdare inte fungerar som de ska, vilket är kritiskt för att en elbilist ska kunna ta sig vidare till nästa destination. BIL Sweden anser därför att denna förordning också bör reglera behovet av underhåll och tillsyn av infrastrukturen för alternativa bränslen för att säkerställa tillgängligheten.

### **Tunga fordon**

Det är bra att det i kommissionens förslag nu finns en tydlig skillnad mellan lätta fordon och tunga fordon. Precis som EU-kommissionen påpekar behöver elektriska tunga fordon en helt annorlunda laddningsinfrastruktur än lätta fordon. Med tanke på att offentlig tillgänglig infrastruktur för elektriska tunga fordon för närvarande nästan inte finns tillgänglig i unionen, är det av yttersta vikt att möjliggöra en tillräcklig uppgradering av laddnings- och tankningsinfrastruktur för tunga fordon, för att inte hämma utvecklingen mot den ökade klimatambitionen för 2030. Tunga fordon är också beroende av möjligheten att ladda där de normalt stannar längre perioder. Därför är det också kritiskt att skapa laddmöjligheter på icke-publika platser, som exempelvis logistikhubbar och rastplatser för tunga fordon. I övrigt ser BIL Sweden också en starkare roll för CNG, framför allt komprimerad biogas, och vätgas, samt en fortsatt utbyggnad av dess infrastruktur. I tillägg behövs också fortsatt kunskapsuppbyggnad om elvägar med ökad satsning på dynamisk laddning för att nå en fossilfri transportsektor.

## **BIL Swedens synpunkter**

### **Ingress**

#### **(21)**

Vi håller med om fördelarna och betydelsen av Vehicle-2-grid men vill ha ett förtydligande av vad som avses med "längre period".

#### **(44)**

BIL Sweden anser inte att "bränslepris per 100 km" är en enkel och lätt jämförbar enhet, speciellt inte för tunga fordon, på grund av individuella specifikationer för ett fordon, exempelvis vikt, hastighet, däcktryck, väglag olika drivmedelspriser och rabatter etcetera. Med tanke på olika energinnehåll och drivlinors olika effektivitet, tillsammans med ovan nämnda faktorer, är det mycket svårt att göra en meningsfull prisjämförelse mellan olika alternativa bränslen. Vi föreslår härmed EU-kommissionen att avstå från en sådan jämförelse.

### **Artikel 1 – Subject Matter**

BIL Sweden stödjer EU-kommissionens ambition att möjliggöra en snabb grön övergång genom att revidera Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och göra det till en förordning. De obligatoriska nationella målen för distribution av tillräcklig infrastruktur för alternativa bränslen i unionen är viktiga. Vidare är det lika viktigt att säkra ett samordnat förhållningssätt gällande styrmedel genom till exempel att liknande stödsystem som det nyligen godkända tyska stödsystemet C (2021) 5333, implementeras i hela unionen.

### **Artikel 2 - Definitioner**

#### **(3) "alternativa bränslen"**

BIL Sweden skulle välkomna en allmän förväntan från EU-kommissionen om en utveckling som innebär att all fossil energi/bränslen som ingår i bränsleinfrastrukturen ska ersättas med förnybar energi/bränslen. Det bör också vara tydligt vad som förväntas på längre sikt, till exempel vad som menas med "övergångsfas".

**(38) "allmänt tillgänglig"**

BIL Sweden uppskattar den bredare definitionen "allmänt tillgänglig". Den föreslagna definitionen bör säkerställa att en effektiv, hållbar och allmänt tillgänglig infrastruktur för elektriska tunga fordon nu är möjlig att upprätta.

**Artikel 3 – Punkt 1 (a) och (b)**

BIL Sweden anser att 1 kW installerad laddeffekt per registrerad elbil och 0,66 kW installerad laddeffekt per registrerad laddhybrid i det publika laddnätverket är en för låg kravnivå. Redan idag har Sverige minst 1,5 gånger högre installerad laddeffekt än vad detta förslag kräver och bristen på laddinfrastruktur är, trots det, närvarande. BIL Sweden anser därför att 2 kW installerad laddeffekt per registrerad elbil och 1 kW installerad laddeffekt per registrerad laddhybrid är en mer rimlig nivå som på ett bättre sätt skulle säkerställa tillgången till publik laddinfrastruktur för elbilister. Ett annat skäl till att kravnivån bör höjas är att våra prognoser pekar mot att försäljningen av antalet laddhybrider på längre sikt kommer avta. Trots det måste utbyggnaden av laddinfrastruktur fortsätta i hög takt för att möta efterfrågan från det ökande antalet elbilister.

**Artikel 3 – Punkt 2 (a) och (b)**

Att etablera laddplatser var 60:e kilometer längs TEN-T-vägnätet är överarbetat då alla de elbilar som säljs på den europeiska marknaden med möjlighet till snabbladdning har minst 180 km räckvidd enligt WLTP-körcykeln. Det räcker däremot inte med att endast etablera laddplatser längs TEN-T-vägnätet. Laddstationer behövs över hela landet. BIL Sweden anser därför att det bör byggas laddplatser var 100:e kilometer längs alla landsvägar för att täcka behovet av snabbladdning. Dessutom går det att optimera utbyggnaden genom att etablera laddplatser vid vägkorsningar så att fler vägar kan tillgodogöra sig laddplatsen. Vid varje laddplats bör det satsas på fler laddpunkter, sådant att risken för att anlända till en helt upptagen laddstation minimeras. Genom att etablera laddstationer med glesare avstånd skapas "laddhubbar" där det också finns möjlighet för näringsverksamhet, så som butiker, gym, restauranger, kaféer och andra faciliteter. En elbilist föredrar att stanna på en laddstation där det finns mat, kaffe och toaletter att tillgå, snarare än en laddstation som bara erbjuder laddning. Dessa laddhubbar underlättar också rent infrastrukturmässigt, då det är mer ekonomiskt effektivt att försörja en geografisk plats med mycket elektrisk effekt, snarare än att försörja flera platser med liten mängd elektrisk effekt.

Att till 31 december 2025 kräva 300 kW total laddeffekt och minst en laddpunkt med minst 150 kW laddeffekt per laddplats och till 31 december 2030 kräva 600 kW total laddeffekt samt minst två laddpunkter med minst 150 kW laddeffekt vardera är alldeles för låga krav. Elbilister vittnar redan idag om att det bildas köer vid populära publika laddplatser på grund av för låg laddeffekt och för få laddpunkter. Samtidigt vet vi att de elbilar som tillverkas idag och kommer ut på marknaden inom ett till två år kommer kunna ta emot höga laddeffekter. De krav som EU-kommissionen föreslår är därför alldeles för svaga för framtidens elektromobilitet. BIL Sweden föreslår därför att kraven höjs till 600 kW total laddeffekt samt minst två laddpunkter med minst 150 kW laddeffekt vardera till 31 december 2025 och 1000 kW total laddeffekt samt minst fyra laddpunkter med minst 150 kW laddeffekt vardera till 31 december 2030 längs hela TEN-T-vägnätet. På detta sätt underlättar man skapandet av laddhubbar med många laddpunkter och med minimal risk för köbildning.

**Artikel 4 – Mål för elektrisk laddningsinfrastruktur avsedd för tunga fordon**

BIL Sweden stödjer fullt ut påståendet som tidigare uttalats, att elektriska tunga fordon behöver en specifikt annorlunda laddningsinfrastruktur jämfört med lätta fordon. BIL Sweden stödjer också ett kombinerat tillvägagångssätt för distansbaserade mål längs TEN-T-vägnätet, mål för infrastruktur för laddning över natten och mål vid stadsnoder för att säkerställa att en allmänt tillgänglig infrastruktur för elektriska tunga fordon etableras i hela unionen. Ett tillräckligt antal allmänt tillgängliga snabbladdningspunkter avsedda för tunga fordon bör också sättas ut längs TEN-T-vägnätet för att säkerställa full tillgänglighet i hela unionen. Denna infrastruktur bör ha tillräckligt hög effekt för att ladda fordonet inom tiden för förarens lagliga rast.

Som EU-kommissionen nämner, är utbyggnaden av laddningsinfrastruktur lika viktig på icke allmänt tillgängliga platser, som till exempel privata depåer, företag och på logistikcentra för att säkerställa laddning över natten och på destinationen. Offentliga myndigheter bör vidta åtgärder i samband med upprättandet av sina reviderade nationella politiska ramar för att säkerställa detta.

**Punkt 1 (a) - TEN-T-core network**

Att till 31 december 2025 kräva 1 400 kW total laddeffekt och minst en laddpunkt med minst 350 kW laddeffekt per laddplats och till 31 december 2030 kräva 3 500 kW total laddeffekt samt minst två laddpunkter med minst 350 kW laddeffekt vardera var 60:e kilometer är helt otillräckligt för att möta det ökade antalet eldrivna tunga fordon som kommer rulla på de europeiska vägarna de närmsta åren. BIL Sweden förväntar sig, utöver förslagen i AFIR, en dialog om hur man generellt förbättrar villkoren för den som vill etablera och driva laddplatser för tunga fordon för att täcka det totala behovet av laddeffekt.

BIL Sweden förslår därför att kraven på laddpunktseffekt och på total laddeffekt höjs, samt att kraven införs tidigare.

- Senast 31 december 2023 skall det byggas laddplatser var 60:e kilometer längs hela TEN-T-stomvägnätet. Varje laddplats ska erbjuda minst 1400 kW total laddeffekt. Varje laddplats ska erbjuda minst två laddpunkter med minst 350 kW laddeffekt vardera.
- Senast 31 december 2025 ska ovanstående laddnätverk erbjuda minst 2 100 kW total laddeffekt per laddplats. Varje laddplats ska erbjuda minst en laddpunkter med minst 800 kW laddeffekt.
- Senast 31 december 2030 ska ovanstående laddnätverk erbjuda minst 3 500 kW total laddeffekt per laddplats. Varje laddplats ska erbjuda minst två laddpunkter med minst 800 kW laddeffekt vardera.

Det är önskvärt att avståndsmålet avser ett medelavstånd på vägnätet men där den exakta placeringen avgörs av lokala förhållanden. Dessutom bör ett mål baserat på medelavstånd kombineras med en rekommendation avseende geografisk täckning, som dock inte behöver vara del av lagstiftningen.

**Punkt 1 (b) - TEN-T comprehensive network**

Att till 31 december 2030 kräva 1 400 kW total laddeffekt och minst en laddpunkt med minst 350 kW laddeffekt per laddplats och till 31 december 2035 kräva 3 500 kW total laddeffekt samt minst två laddpunkter med minst 350 kW laddeffekt vardera var 60:e kilometer är helt otillräckligt för att möta det ökade antalet eldrivna tunga fordon som kommer rulla på de europeiska vägarna de närmsta åren. Sweden förväntar sig, utöver förslagen i AFIR, en dialog om hur man generellt förbättrar villkoren för den som vill etablera och driva laddplatser för tunga fordon för att täcka det totala behovet av laddeffekt.

- Senast den 31 december 2025 ska byggas laddplatser var 60:e kilometer längs hela TEN-T-vägnätet. Varje laddplats ska erbjuda minst 1 400 kW total laddeffekt. Varje laddplats ska erbjuda minst två laddpunkt med minst 350 kW laddeffekt vardera.
- Senast 31 december 2030 ska ovanstående laddnätverk erbjuda minst 2 100 kW total laddeffekt per laddplats. Varje laddplats ska erbjuda minst en laddpunkt med minst 800 kW laddeffekt.
- Senast 31 december 2035 ska ovanstående laddnätverk erbjuda minst 3 500 kW total laddeffekt per laddplats. Varje laddplats ska erbjuda minst två laddpunkter med minst 800 kW laddeffekt vardera.

Det är önskvärt att avståndsmålet avser ett medelavstånd på vägnätet men där den exakta placeringen avgörs av lokala förhållanden. Dessutom bör ett mål baserat på medelavstånd kombineras med en rekommendation avseende geografisk täckning, som dock inte behöver vara del av lagstiftningen.

**Punkt 1 (c)**

Kravet som EU-kommissionen ställt på säkra parkeringsplatser för tunga fordon är för lågt och behöver höjas för att möta det ökande antalet eldrivna tunga fordon som kommer att rulla på de europeiska vägarna. BIL Sweden föreslår att kraven höjs till minst fyra laddpunkter, samt införs senast 2025.

**Punkt 1 (e)**

BIL Sweden önskar att kravet höjs så att det senast 31 december 2030 erbjuds minst 1 600 kW total laddeffekt vid varje sådan plats. Varje laddpunkt skall erbjuda minst 150 kW laddeffekt samt att det ska finnas minst två laddpunkter som erbjuder minst 350 kW laddeffekt.

**Artikel 5 – Recharging infrastructure****Punkt 2 (b)**

Elbilister vittnar redan idag om den djungel av mobilappar, kort och nyckelbrickor som behövs för att ladda sin elbil på en publik laddstation. Den situation som uppstått riskerar att hämma övergången till en fossilfri fordonsflotta då betalning för publik laddning anses vara alldeles för invecklat. BIL Sweden anser därför att kravet om möjlighet till kortbetalning vid alla publika laddstationer med minst 50 kW laddeffekt bör införas redan 1 januari 2023 för personbilar. För tunga fordon stödjer vi kommissionens förslag om införande den 1 januari 2027.

**Punkt 5**

Att ta betalt för elbilsladdning per minut minskar transparens och jämförbarhet då det i förväg inte går att räkna ut vad en laddning kommer att kosta. Hur mycket energi som elbilen kan ta emot under en viss tidsperiod beror på flera faktorer som till exempel utetemperatur, batteritemperatur, batteriets state-of-charge etcetera. BIL Sweden anser därför inte att laddoperatörer bör kunna ta betalt för laddning per minut vid ad hoc-laddning då det inte kan anses vara *tydligt jämförbart* så som krävs i Artikel 5 – Punkt 4. BIL Sweden anser därför att enda rimliga sättet att ta betalt för ad hoc-laddning vid publika laddstationer är per kWh eller per laddsession där en avtalad mängd kWh överförs. Däremot är BIL Sweden positiva till att införa minutavgift efter avslutad laddning eller efter en viss tidsperiod, för att laddplatsen inte skall vara upptagen längre än nödvändigt.

**Artikel 6 - Targets for hydrogen refuelling infrastructure of road vehicles****Punkt 1**

BIL Sweden delar kommissionens uppfattning om att introduktionen av vätgasfordon med bränsleceller är i sin linda och succesivt kommer att ta fart med fokus på tunga fordon. För att påskynda introduktionen anser BIL Sweden att implementeringen bör ske snabbare än vad som föreslagits och att ett delmål bör sättas för ett antal medlemsstater redan 2026 för tunga fordon. Det är vidare önskvärt att avståndsmålet avser ett medelavstånd på vägnätet men där den exakta placeringen måste avgöras av lokala förhållanden. Detsamma gäller för kapacitetskravet på 2 ton/dag och station som bör vara en medelkapacitet för att möjliggöra en kombination av större och mindre stationer i förhållande till lokala behov. Direktivet bör avvakta med målsättningar för flytande vätgas och ytterligare analysera och utvärdera tekniska och ekonomiska förutsättningar för tunga fordon. Det är dock viktigt, som kommissionen påpekar, att de tankställen som etableras även är tillgängliga för lätta fordon.

**Artikel 8 – LNG infrastruktur för tunga transporter**

Med hänvisning till ingressen (29) föreslår BIL Sweden att medlemsstaterna ska nå målet enligt rekommendationerna i direktiv 2014/94/EU, att sådan infrastruktur ska installeras var 400 km på TEN-T corevägnätet senast år 2025.

**Artikel 18 – Data provisions****Punkt 2**

BIL Sweden anser att informationen om publika laddstationer också bör kompletteras med:

- Kostnad för parkering (utöver laddkostnaden)
- Tidsbegränsning för parkering
- Betalmedel (hur starta laddning och betala? Nyckel, app, RFID, betalkort osv.)
- Finns fast kabel eller behöver användaren ta med egen laddkabel?
- Är laddpunkten bokningsbar?
- Laddspänning i Volt samt maximal laddström i Ampere
- Information om laddplatsen lastbalaseras eller ej (får användaren den effekt som utlovas?)
- Lastbilsattribut: höjd, längd, bredd på fysisk laddplats, finns väderskydd och övriga servicefunktioner?

**Kort sammanfattning**

BIL Sweden ställer sig positiva till förordningens intention med bindande krav för att säkerställa fortsatt utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Däremot anser vi att ambitionsnivån måste höjas enligt ovan, för att säkerställa fortsatt minskad klimatpåverkan från fordonsflottan för såväl lätta som tunga fordon. Förutom krav på infrastruktur för alternativa drivmedel behövs fortsatt effektiva styrmedel på nationell nivå som premierar såväl köp som användande av fordon med låg miljö- och klimatpåverkan.

Vi ser fram emot fortsatt dialog och står till förfogande för eventuella frågor eller klagoranden.

Stockholm 2021-08-27

Mazdak Haghanipour  
BIL Sweden