

DNR I2021/ 02043

Remissvar från Scania CV AB gällande EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

1. Positivt för klimatmål och svensk industri att regelverket ses över

Scania tackar infrastrukturdepartementet för möjligheten att svara på remissen.

Scania ser positivt på att EU-kommissionen nu föreslår en ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen och förslaget att göra om den till en förordning. Det är en viktig del av 55 procentspaketet för att EU ska kunna minska utsläppen med 55 procent till 2030 jämfört med 1990-års nivå. Inte minst den senaste vetenskapliga rapporten från FN:s klimatpanel visar att en snabb omställning till fossilfrihet krävs för att världen ska klara 1,5 gradersmålet.

Att EU visar handlingskraft på klimatområdet är även en styrka inför FN:s globala klimatmöte i Glasgow i november, COP 26.

Elektrifierade tunga lastbilar tillverkade i Sverige har en viktig roll i klimatomställningen både i EU och globalt. Därför är ett starkt svenskt engagemang i AFIR-lagstiftningen och andra närliggande lagstiftningar i 55-procentspaketet viktigt.

En väl utbyggd laddinfrastruktur med tillräckligt hög effekt för elektrifierade tunga fordon i hela EU kommer främja innovationskraften och sysselsättningen i den tunga fordonsindustrin i Sverige och samtidigt bidra till EU:s klimatmål och Parisavtalet.

För Scania är en utbyggd infrastruktur för både elektrifierade och gasdrivna fordon också centralt för att vi ska uppnå våra egna vetenskapligt baserade klimatmål. Enligt dessa ska utsläppen från våra produkter när de är ute hos våra kunder minska med 20 procent till 2025 jämfört med 2015. Vårt mål är att leda skiftet mot ett hållbart transportsystem.

För att nå våra egna klimatmål arbetar vi både med effektivisering av förbränningsmotorer, hållbara biobränslen och elektrifiering samt effektivisering av transportflöden med hjälp av digitalisering. Scania har i dag marknadens bredaste utbud av fossilfria tunga fordon.

2. Scantias synpunkter på EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

Laddinfrastruktur

För ett år sedan presenterade Scania helelektriska lastbilar med en räckvidd på 25 mil, främst avsedda för transporter i och runt städer.

Inom tre år kommer Scania att lansera elektrifierade lastbilar för fjärrtransporter. En förutsättning för bästa möjliga räckvidd och transporteffektivitet för dessa fordon är att föraren laddar under sin lagstadgade rast mitt under arbetspasset. För att detta ska vara möjligt kommer det krävas laddeffekter på mellan 800kW till 1000 kW istället för 350 kW som EU kommissionen föreslår.

Vi ser en stor potential i elektrifieringen och bedömer att 2030 kommer hälften av vår lastbilsförsäljning bestå av elektrifierade lastbilar förutsatt att tillförlitlig och effektstark laddinfrastruktur finns tillgänglig för våra kunder.

Det kommer att behövas en snabb utbyggnad av laddinfrastrukturen för att både få ut eldrivna lastbilar på marknaden och samtidigt behålla fjärrtransporternas effektivitet. Scania ser att också utbyggnad av laddinfrastruktur och åkeriernas användningsmönster för tunga lastbilar måste matchas mycket noga.

Uppstår köer vid laddstationer eller att laddstationerna brister i driftsäkerhet uppstår kostsamma tidsförluster. En lastbil med förbränningsmotor behöver tankas med bränsle vid betydligt färre tillfällen och tankningen sker också snabbare än laddning.

Genomförandet av ändringarna av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen är därför avgörande för att en elektrifiering av lastbilstrafiken i EU ska kunna ske i större skala.

Artikel 4: Mål för laddinfrastruktur för elektriska tunga fordon (Targets for electric recharging infrastructure dedicated to heavy-duty vehicles)

Scania stödjer artikel 4 utom kravet på de effektnivåer som föreslås och i synnerhet det minsta effekt som ska kunna tas på en individuellt laddningspunkt. Vi ser en risk att den totala effekten på laddstationerna kommer att vara för låg vid högt trafikerade vägar. Kommissionen föreslår en effektnivå minst 350 kW. För ett stort genombrott för elektrifierade lastbilar för fjärrtransporten i Europa behövs effektnivåer på minst 800 kW till år 2025 på TEN-T nätverket.

Annex II punkt 1.2: Tekniska specifikationer för hög effekt laddningspunkt för elektriska fordon.

Scania vill inkludera megaladdning i de tekniska specifikationerna. Standarden för megaladdning håller på utvecklas och uppskattas vara klart 2024. Därför ska kommissionen kunna ha mandat att uppdatera regelverket med den nya EN standarden när den är klar. Scania föreslår att Annex II revideras genom en delegerad akt redan vid slutet av 2024.

Elvägar

Scania ser elvägar som ett viktigt komplement till laddinfrastruktur vid rastplatser och godsterminaler. Elvägar innebär tidsvinster för våra kunder och även ett minskat tryck på laddinfrastrukturen vid rastplatser och terminaler. I Tyskland finns redan tre elvägar och i Sverige planeras en elvägpilot mellan Örebro och Hallsberg. Scania ser positivt om Sverige och Tyskland gemensamt kan driva vikten av utbyggda elvägar inom AFIR-förhandlingarna och även inom TEN-T arbetet.

Relationen till andra delar av 55-procentspaktet och ytterligare EU-lagstiftning

Scania vill framhålla att direktivet måste ses i en helhet tillsammans med flera andra delar av 55-procentspaketet. Det handlar om revideringen om direktivet för förnybar energi, revideringen av energiskattedirektivet och införandet av vägtransporter i EU:s utsläppshandelsystem.

Direktivet för förnybar energi har en central roll för att säkerställa att fordon kan laddas med grön el. Scania vill även lyfta fram att förnybar energiproduktion i anslutning till eller nära laddstationer kan vara mycket effektivt för att framställa grön el.

Direktivet för förnybar energi kan även stärka den förnybara biogasens andel i Europa. Samtidigt kommer elektrifieringen kräva förstärkta elnät med ökad robusthet och överföringskapacitet i hela Europa. Elektrifieringen av vägtransporterna måste vägas in i nästa översyn av regelverket för Transeuropeiska Energinät, TEN-E.

Andra relaterade lagstiftningar är CO2 standarder för tunga fordon som kommer att se över under 2022 samt Eurovignette som nu slutförhandlas. Även kommande TEN-T revidering senare under 2021 måste samspela med regelverket om utbyggnad av infrastruktur alternativa bränslen

Stärk biogasens roll

Scania anser att biogasens roll kan stärkas i förslaget till förordning. Detta kan göras på olika sätt såväl genom själva förordningen som att främja den avfallsbaserade biogasens roll i andra närliggande lagstiftningar och se biogasens roll som en viktig del i en klimatsmart Europeisk cirkulär ekonomi.

En stor framgång är att biogasens roll får en låg skattesats i förslaget till revidering av Energiskattedirektivet. Enskilda medlemsländer, däribland Sverige och Tyskland har tidvis haft styrmedel för att främja gaslastbilar, vilket är positivt. Sverige kan i AFIR förhandlingarna även lyfta fram de goda erfarenheterna av en hög andel förnybar gas i transportsektorn och vad detta betyder för minskade utsläpp, regional cirkulär ekonomi och energisäkerheten i hela EU.

Det finns idag ett relativt väl utbyggt nät av CNG-tankstationer i EU. Dock är det bara vissa av stationerna som lämpar sig för att tanka tunga fordon (p.g.a. höjd/längd, typ av tankmunstycke – det finns en typ för tunga fordon och en annan för lätta fordon – eller bränslevolympkapacitet). Det behövs ett krav i förordningen på att tillräckligt många CNG-tankstationer ska vara anpassade för tunga fordon.

I Annex II, punkt 8

I Annex II, punkt 8 anges tekniska krav för utrustning för CNG-tankning men ej för LNG-tankning. Idag är visserligen fordonsanslutningen vid LNG-tankning standardiserad men tankstationens anslutning/munstycke kan variera något vad gäller utformning vilket ställer till problem. Följande text bör läggas till i Annex II, punkt 8: *"LNG connectors/receptacles/nozzles shall comply with UN ECE regulation no 110 and ISO 12617.*

Vätgas

Scania har levererat provlastbilar med vätgasdrift till livsmedelsdistributören Asko i Norge och återvinnings- och renhållningsbolaget Renova i Göteborg. Vätgas kan fungera väl i vissa speciella transportupplägg.

Scania ser i dagsläget dock flera frågetecken kring vätgasen för tunga transporter. Både när det gäller total verkningsgrad, underhållskostnader, fordonens tekniska komplexitet och svårigheterna att framställa grön vätgas i Europa. Grön vätgas är en förutsättning för att vätgasdrivna fordon ska kunna bidra till klimatomställningen.

Det är dock bra att vätgasfordons behov av tankinfrastruktur tillvaratas i förslaget och att vätgasstationerna måste kunna serva både lätta och tunga fordon.

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)
Henrik Gustafsson CA +46 70 086 58 99

File name/Filnamn
Remissvar AFIR
Date/Datum
210827

Page/Sida
5(5)

Södertälje 210827
Henrik Gustafsson
Manager Public Affairs, Transport Policy and Trade
henrik.gustafsson@scania.com
+46 70 086 58 99