

Ärendenummer
TRV 2021/87184
Motpartens ärendenummer
I2021/02043

Dokumentdatum
2021-08-26

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till:
Diariet
GD-sekreterare
Webb-och projektstöd
anneli.giorgi@regeringskansliet.se

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

Sammanfattning

Trafikverket välkomnar den Europeiska Kommissionens förslag som en del i att ställa om transportsektorn i ett hållbart samhälle. Det är viktigt att de kompletterande förslagen i kommissionens paket "Fit for 55" hanteras som en helhet eftersom dessa har ett inbördes beroende. Trafikverket avstyrker till att fastställa detaljerade krav på minsta avstånd, minsta antal samt minsta kapacitet för olika specifika tekniska lösningar för infrastruktur för alternativa drivmedel. I första hand bör det lämnas upp till respektive medlemsstat att besluta hur tillgång till infrastruktur för hållbara alternativa drivmedel ska säkerställas. I andra hand bör de detaljerade kraven på minsta avstånd, minsta antal samt minsta kapacitet ta hänsyn till nationella, regionala och lokala förutsättningar så som geografi, befolkningstäthet och trafikmängder. Trafikverket är positivt till att det ställs obligatoriska tekniska specifikationer på de system som nått en tillräcklig mognad.

Yttrande

Trafikverket avstyrker förslaget att fastställa tekniska krav (avstånd, antal och kapacitet) på utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen på det sätt som föreslås i förordningen. Dessa krav tar inte hänsyn till nationella, regionala och lokala förutsättningar vilket kan försvåra en ändamålsenlig utbyggnad. Denna typ av kravformulering tar inte heller hänsyn till hur fordonen används, hur de ska ta sig till och från aktuellt vägnät/infrastruktur för alternativa drivmedel. Detta gäller framförallt laddbara fordon där en betydande andel av laddningen sker i samband med att fordonen står still en längre tid. Detta sammanfaller sällan med det utpekade vägnätet eller vid publika laddningspunkter.

Föreslagna krav tar inte heller hänsyn till nationella, regionala eller lokala förutsättningar så som geografi, befolkningstäthet och trafikmängd. Detta riskerar att leda till att samhällsnyttan med flera av investeringarna blir liten eller helt uteblir. Områden med låga trafikflöden skulle kunna ha längre avstånd mellan laddstationer/tankstationer, lägre kapacitetskrav eller kunna förses med laddinfrastruktur vid en senare tidpunkt. Trafikverket förordar att dessa krav istället uttrycks i form av vad den aktuella infrastrukturen ska uppnå, exempelvis att det till ett visst årtal ska finnas en så pass väletablerad infrastruktur utbyggd att den möjliggör trafikering längs hela det utpekade vägnätet med aktuell fordonsteknik. Trafikverket anser att det bör lämnas till respektive medlemsstat att besluta om hur detta ska uppfyllas och vilka styrmedel respektive åtgärder som är lämpliga för detta.

Trafikverket är positivt till att förslaget på förordning identifierar en obligatorisk teknisk specifikation för respektive principiell teknisk lösning. Att identifiera en obligatorisk teknisk specifikation skapar en tydlighet för marknadens aktörer att investera i olika delar av värdekedjan och stöttar därmed den inre marknaden samt den fria rörligheten av personer och gods inom hela unionen. Den tekniska utvecklingen går dock mycket snabbt, exempelvis rörande laddeffekter för stationär laddning, induktiv stationär laddning, batteribyte, bränsleceller och olika former av elvägar. Transportsektorns behov av infrastruktur för alternativa

Trafikverket
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Magnus Lindgren
Planering
Direkt: 010-123 58 12
Mobil: 070-361 50 26
Magnus.Lindgren@trafikverket.se

Ärendenummer
TRV 2021/87184
Motpartens ärendenummer
I2021/02043

Dokumentdatum
2021-08-26

bränslen kan därför förändras över tid. Trafikverket anser att EU Kommissionen behöver ta hänsyn till detta vid identifiering av obligatoriska tekniska specifikationer och att de behöver se över detta regelbundet.

Trafikverket anser att det enbart bör ställas krav på infrastruktur för alternativa drivmedel där det finns en utpekad teknisk specifikation eller standard för att undvika utbyggnaden av flera parallella tekniska lösningar för samma principiella system. Det bör även finnas en relativt mogen marknad för att undvika eventuella inlåsningseffekter som allt för tidig standardisering kan leda till. Trafikverket bedömer att stationär konduktiv laddning av lätta fordon, stationär konduktiv laddning av tunga fordon med en effekt av upp till 350 kW, tankning av metan (komprimerad och flytande) för fordon, landansluten el för fartyg, flytande metan för fartyg samt elanslutning av parkerade flygplan har nått denna nivå av marknadsmognad.

Marknaden för vätgasfordon och därmed tankstationer för vätgas är i ett väldigt tidigt skede. Att i detta tidiga skede sätta så pass omfattande krav som föreslås i förordningen, både vad avser teknisk specifikation och utbyggnad kan bli kostsamt. Inte minst riskerar detta att, under flera år, resultera i en låg nyttjandegrad och därmed låg lönsamhet för drift av tankstationerna. Trafikverket rekommenderar att en kontrollstation introduceras för detta krav någon gång innan 2025 för att bedöma hur de marknadsmässiga förutsättningarna har utvecklats.

För enskilda tekniska lösningar där det inte finns en obligatorisk teknisk specifikation eller standard identifierad bör det inte finnas några krav på varken utbyggnad av infrastruktur eller att dessa tekniska lösningar ska kunna tillgodoräknas för måluppfyllnad. Det får dock inte hindra enskilda medlemsstater att genomföra tester, demonstration, pilotprojekt av nya tekniska lösningar eller sätta nationella mål utöver de som anges i aktuellt förslag till förordning.

Det är positivt att individuella tekniska specifikationer ska tas fram för nya tekniska lösningar så som batteribyte och elvägar (Annex II). Kommissionen bör även identifiera vilken av de parallella tekniska specifikationerna som ska anses vara obligatorisk innan respektive tekniska lösning omfattas av krav enligt aktuell förordning.

Det är positivt att kraven på utbyggnad av infrastruktur för stationär laddning ska följa marknadsintroduktionen av lätta fordon. Samtidigt är det mycket svårt att ange ett specifikt tal för detta. Trafikverket anser inte att måttet 1 kW per elbil är ett lämpligt och balanserat mått. Vid en initial utbyggnad kommer sannolikt den samlade laddkapaciteten per elbil att vara hög för att sedan avta allt eftersom marknaden mognar. Måttet kopplat till laddhybrider bedöms inte heller vara relevant beroende på det normala laddbeteendet för laddhybrider. Enligt konsekvensutredningen bygger dessa tal på att elbilar till 40 procent laddas vid publika laddstationer. Beroende på de nationella, regionala och lokala förutsättningarna är det troligt att behovet på publik laddinfrastruktur kommer variera över Europa. Ju större möjligheterna till att ladda elbilen när denna står still över en längre tidsperiod desto mindre kommer behovet av publik laddinfrastruktur att vara.

Trafikverket anser inte att den föreslagna maximala sträckan av 60 km mellan två laddstationer för lätta fordon är lämplig utifrån ett nationellt perspektiv. Trafikverket har i regeringsuppdraget snabbbladdning längs större vägar¹ kommit fram till att ett avstånd på 100 km var befogat. Med tanke på att räckvidden på elbilar generellt sett har ökat sedan Trafikverkets regeringsuppdrag borde ett större avstånd än 60 km vara relevant. För stora delar av det svenska TEN-T nätet är avståndet mellan tätorter eller större samhällen längre än 60 km. En utbyggnad med allt för korta avstånd riskerar att öka kostnaderna, till exempel genom utbyggnad av elnät, eventuell anpassning av väganläggning (nya på- och avfarter) och att nyttjandegraden av laddstationen kan bli låg eftersom laddstationerna riskerar att hamna utanför samhällena. För att öka nyttan av en publik laddstation är det viktigt att denna kan nyttjas både vid långresor längs de större vägarna och lokala resor. Det kan även vara utmanande att hinna med utbyggnad eller förstärkning av elnät, speciellt till 2025. Om inte

¹ Infrastruktur för snabbbladdning längs större vägar- ett regeringsuppdrag. TRV 2018/0897

Ärendenummer
TRV 2021/87184
Motpartens ärendenummer
I2021/02043

Dokumentdatum
2021-08-26

hänsyn tas till den nationella, regionala och lokala förhållandena riskerar detta att resultera i en dålig samhällsekonomisk effektivitet. Motsvarande gäller för de föreslagna maximala sträckorna av 60 och 100 km mellan två laddstationer för tunga fordon längs TEN-T stornät respektive övergripande nät.

Trafikverket avstyrker till att införa retroaktiva krav på befintliga laddningspunkter i artikel 5. Det kan dock vara befogat att dessa krav ska uppfyllas i samband med större renovering i likhet med kraven i direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda.

Det är positivt att möjliggöra utbyggnad av laddstationer på säkra uppställningsplatser eftersom detta möjliggör laddning när fordonet ändå står stilla. Att addera ytterligare krav på säkra uppställningsplatser kan resultera i en ökad börda på och minskad attraktivitet i att etablera en säker uppställningsplats. Dessutom är definitionen av säker uppställningsplats brett definierad vilket riskerar att inkludera många platser. Det är viktigt att medlemsstaterna har rådighet över vad som avses med en säker uppställningsplats enligt denna rättsakt.

Publikt tillgänglig bör definieras på ett sådant sätt att den även inkluderar områden där tunga lastbilar ändå stannar, till exempel på logistikcentraler och andra knutpunkter. En effektiv utbyggnad behöver möjliggöra laddning där fordonen stannar primärt av andra skäl än att ladda. Definitionen har även en direkt påverkan på tillhandahållande av data och Trafikverket rekommenderar att en tydligare definition av publikt tillgänglig tas fram.

Det är otydligt vad som avses med kravet ”i varje riktning” för laddinfrastruktur. Idag är det vanligt att konventionella tankstationer enbart finns på den ena sidan av vägen men att de är tillgängliga från båda körriktningarna. Trafikverket rekommenderar att denna lösning kunde tillämpas även för stationär laddning.

Trafikverket noterar att kravet på landansluten el är kopplat till fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 vilket riskerar att exkludera många fartyg. Dessutom är det en diskrepans mellan detta krav, landansluten el i inlandshamnar, och motsvarande krav på fartyg som normalt trafikerar dessa hamnar i förslaget till revidering av direktiv 2009/16/EU eftersom den senare rättsakten riktar sig till kusthamnar och enbart fartyg över en bruttodräktighet av 5 000.

Trafikverket har följande kommentarer på enskilda artiklar och annex i förslaget

- Artikel 2 (32):) 'national access point', Beskrivningen bör synkas med, alternativt hänvisa till, begreppsbeskrivning i kommande revideringsförslag RTTI (artikel 2(17)).
- Artikel 2 (41 till 45): Det bör säkerställas att Datex II-standarderna kan hantera samtliga dessa klassificerande egenskaper. I förslaget är inte begreppen punkt/station/pool identiska mellan de olika bränsleslag och det bör säkerställas att begreppskillnaderna inte har inverkan på kategoriseringen i Datex II.
- Artikel 3, 4 och 6: Det saknas måldatum för tillhandahållande av data relaterat till artikel 18.
- Artikel 12: Det finns ingen standard angiven för elförsörjning av stillastående flygplan varken i artikel 12, artikel 19 eller i Annex II.
- Artikel 15 (4g): Det finns ett krav på att rapportera antalet CNG stationer för vägfordon men det finns inget krav på någon utbyggnad av CNG infrastruktur för vägfordon i förslaget.
- Artikel 18 (1): En operatör kan driva flera laddningspunkter/-stationer/-pooler och är en otillräcklig identifiering för att kunna särskilja enskilda laddningspunkter.
- Artikel 18 (2): Beskrivningen bör synkas med beskrivningen i RTTI, att data tillhandahålls 'via' och inte 'through' NAP. Sveriges NAP är en webportal med metadata och länkar till dataleverantörer, och det är den enskilda dataleverantören som anger villkor för tillhandahållande av data inklusive eventuella kostnader.

Ärendenummer
TRV 2021/87184
Motpartens ärendenummer
I2021/02043

Dokumentdatum
2021-08-26

- Artikel 18 (3): Hänvisningen till ITS-direktivet innebär att Datex II utpekas som standard. Denna är utvecklad baserat på väg och fordon. Genom att AFI omfattar fler trafikslag än väg kan andra standarder vara lämpade som NeTEX, SIRI eller IATA.
- Artikel 18 (4): Möjligheten att anta delegerade akter för utökning av artikel 18, punkt 2 behöver tydliggöra att detta behöver samordnas med RTTI.
- Artikel 19 (4): Otydligt om denna standard (maritime transport) ska appliceras för den infrastruktur som avses i både artikel 9 (maritime port) och 10 (inland waterway port). I Annex II punkt 4 görs skillnad mellan maritime transport och inland waterway navigation.
- Artikel 19 (5): Det finns inget krav på utbyggnad av CNG stationer för vägfordon medan det i Artikel 8 finns ett krav på utbyggnad av LNG för vägfordon. I Annex II punkt 8 finns standard för både CNG och LNG angiven. Otydligt varför CNG och inte LNG är inkluderat i denna artikel.
- Annex I (3): Elvägar borde inte anges specifik här eftersom hänvisningen till Annex 1 (b) är generell och omfattar alla andra nationella mål för vilket det inte finns något obligatoriskt EU mål. Elvägar är en av flera tänkbara tekniker och bör inte lyftas ut specifikt. Trafikverket rekommenderar att det istället förs in en ny punkt enligt följande ”for other national targets and objectives for which no EU wide mandatory national targets exist”.
- Annex I (3): Kvoten mellan publik och privat laddinfrastruktur är otydlig och behöver specificeras.
- Annex II (1.3 till 1.5): Dessa standarder är specifika medan det i punkt 1.1 och 1.2 anges att åtminstone den angivna standarden ska vara uppfylld vilket möjliggör att tekniska lösningar som kräver andra standarder är möjliga att bygga ut parallellt (at least).
- Annex II (1.6): Denna punkt omfattar tekniska specifikationer för batteribyte för motorfordon. I punkterna 1.16 till 1.18 anges tekniska specifikationer för batteribyte för L-kategori, lätta fordon och tunga fordon. Eventuell kan denna punkt tas bort.
- Annex II (1.10, 1.11 och 1.13): Dessa tekniska specifikationer anges som induktiv dynamisk trådlös laddning medan Annex II punkterna 1.14 och 1.15 anger elväg. Samma grundläggande nomenklatur bör användas. Dessutom bör antingen ordet induktiv eller trådlös användas, inte båda.
- Annex II (1.14 och 1.15): Dessa tekniska specifikationer anger elväg för dynamisk laddning. Dynamisk laddning bör inte ingå i beskrivningen eftersom definitionen av elväg (Artikel 2 (17)) anger att det rör sig om överföring till ett fordon under färd.
- Annex II (1.15): För denna tekniska specifikation inkluderas både lätta och tunga fordon i samma punkt medan det i Annex II punkterna 1.10, 1.11 och 1.13 anges separat för lätta fordon, tunga lastbilar respektive bussar. Motsvarande uppdelning bör gälla oavsett om det är induktiva eller induktiva lösningar.
- Annex II (1.17 och 1.18): Det är otydligt varför dessa två punkter är angivna med ett ”om möjligt” (if feasible). Teknik för batteribyte för både lätta och tunga fordon existerar redan på marknaden utanför EU. Den tyska certifieringsmyndigheten TÜV Rheinland har redan utfärdat ett certifikat (European conformity certificate) för en batteribytesstation. Orden ”if feasible” bör tas bort.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit senior sakkunnig Magnus Lindgren vid enhet miljö. Samråd har skett med Stefan Engdahl chef för verksamhetsområde Planering, Marie Hagberg Backlund, chef för avdelningen Transportkvalitet, Malin Kotake chef för enhet Miljö. I den slutliga handläggningen har måldirektör Jonas Eliasson vid Strategisk Utveckling, Strategisk planerare Kenneth Natanaelsson vid enhet strategisk planering, sakkunnig Clas Roberg vid enhet gods och ITS, utredningsledare Helen Lindblom vid enhet miljö och senior sakkunnig Håkan Johansson vid enhet miljö deltagit.

Lena Erixon
Generaldirektör

Trafikverket
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Magnus Lindgren
Planering
Direkt: 010-123 58 12
Mobil: 070-361 50 26
Magnus.Lindgren@trafikverket.se