



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

AB Volvo har tagit del av rubricerat underlag och anser att 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. För att målet om ett EU fritt från fossila drivmedel ska bli verklighet måste dock kraven ställas avsevärt högre än i det aktuella förslaget.

Volvokoncernens ambition är att sälja 100 procent fossilfria fordon från 2040 för att kunna vara helt CO2-neutrala 2050. Övergången till ett fossilfritt transportsystem kommer kräva flera kompletterande lösningar. Våra huvudsakliga fokusområden är:

- Elektrifiering och vätgas
- Hållbara biobränslen
- Lösningar för att optimera energieffektiviteten och minska bränsleförbrukningen

Det finns ett stort intresse från kommersiella aktörer att implementera de lösningar som behövs för att uppnå klimatmålen för transporter. För snabbare omställning behöver ett antal åtgärder implementeras. Elektrifierade och CO2-neutrala transporter måste kunna genomföras med samma effektivitet som dagens transporter. Det innebär att vi som fordonstillverkare kommer att fortsätta utveckla våra produkter för att förlänga elkörsträcka, korta laddtiden och förbättra lastkapacitet. På samma gång behöver laddinfrastruktur byggas ut för att säkra tillgängligheten. Vi ser handskakningsprocessen som ett viktigt led i att säkerställa utbyggnad av laddnätverket.

För att öka omställningshastigheten behöver vi dessutom säkra finansiellt stöd i övergångsfasen som gör det ekonomiskt möjligt för transportköpare att ställa om snabbt, till exempel genom att implementera liknande stödsystem som det nyligen godkända tyska stödsystemet C (2021) 5333 i hela unionen. Detta innebär ekonomiskt stöd för att köpa in fordon, täcka merkostnader för logistik och kunskapsutveckling samt att bygga ut både publika och privata laddstationer.

EU-kommissionens konstaterande att elektriska tunga fordon behöver en specifikt annorlunda laddningsinfrastruktur än lätta fordon är viktigt och välkommet. Med tanke på att allmänt tillgänglig infrastruktur för elektriska tunga fordon för närvarande nästan inte finns 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. Då tunga fordon även är beroende av möjligheten att ladda där de normalt stannar längre perioder är det också kritiskt att skapa laddmöjligheter på icke-publika platser, som exempelvis logistikhubbar och rastplatser för tunga fordon. I övrigt ser AB Volvo också en starkare roll för förnybar vätgas och flytande biogas med fortsatt utbyggnad av dess infrastruktur för att nå en fossilfri transportsektor.



AB Volvo vill framföra följande synpunkter.

➤ **Ingress**

(21)

Vi instämmer i fördelarna och betydelsen av Vehicle-2-grid men önskar ett förtydligande av vad som avses med "längre period".

(44)

AB Volvo anser inte att "bränslepris per 100 km" är en enkel och lätt jämförbar enhet, på grund av individuella specifikationer hos ett fordon, exempelvis vikt, hastighet, däcktryck, vägslag etcetera. Med tanke på olika energiinnehåll 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**

AB Volvo 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 att göra det till en förordning så att de nationella målen avseende infrastruktur för alternativa bränslen i unionen blir obligatoriska. En förutsättning för att uppnå de satta målen är vidare att de olika förordningarna såsom AFIR och stadsstödsregler är samstämmiga vad gäller bland annat definitioner. Ett exempel på nuvarande brist på samstämmighet är definitionen av "allmänt tillgänglig" som i liggande förslag är högst adekvat i motsats till nuvarande definition i GEBR artikel 36a.

➤ **Artikel 2 - Definitioner**

(3) *alternativa bränslen*

AB Volvo skulle välkomna en allmän förväntan från EU-kommissionen om en utveckling som innebär att all fossil energi/bränslen som ingår i bränsleinfrastruktur ska ersättas med förnybar energi/bränslen.

(c) Det bör också vara tydligt vad som förväntas på längre sikt, till exempel vad som menas med övergångsfas ("transitional phase").

(38) *allmänt tillgänglig*

AB Volvo uppskattar den bredare definitionen av "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 4 - Mål för elektrisk laddningsinfrastruktur avsedd för tunga fordon**

AB Volvo stödjer fullt ut tidigare konstaterande, att elektriska tunga fordon behöver en specifikt annorlunda laddningsinfrastruktur jämfört med lätta fordon. AB Volvo 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 infrastrukturetäckning för elektriska tunga fordon etableras i hela unionen. Ett tillräckligt antal allmänt tillgängliga snabb-laddningspunkter 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. Dessutom krävs allmänt tillgänglig laddinfrastruktur längs TEN-T vägnätet för att möjliggöra laddning under förarnas lagliga dygnsvila, vilket är speciellt viktigt för långväga fjärrtransporter.

Som EU-kommissionen nämner, är utbyggnaden av laddningsinfrastruktur lika viktig på icke allmänt tillgängliga platser, som t. ex. privata depåer, företag och logistikcentra för att säkerställa



laddning över natten och på destinationen. Offentliga myndigheter bör vidta åtgärder i samband med upprättandet av sina reviderade nationella politiska mål 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 km är helt otillräckligt för att möta det ökade antalet eldrivna tunga fordon som kommer rulla på de europeiska vägarna de närmsta åren. Utöver AFIR förordar AB Volvo en bred dialog med politik och myndigheter om hur vi tillsammans generellt förbättrar villkoren för den som vill etablera och driva laddplatser för tunga fordon för att täcka det totala behovet av laddeffekt.

AB Volvo 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 km 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 fyra laddpunkter med minst 350 kW laddeffekt vardera.
- 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 750 kW laddeffekt vardera.
- Det är önskvärt att avståndsmålet avser ett medelavstånd på vägnätet men där den exakta placeringen måste avgöras av lokala förhållanden. Dessutom bör ett mål baserat på medelavstånd kombineras med någon 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 km är helt otillräckligt för att möta det ökade antalet eldrivna tunga fordon som kommer rulla på de europeiska vägarna de närmsta åren. Utöver AFIR förordar AB Volvo en bred dialog med politik och myndigheter om hur vi tillsammans generellt förbättrar villkoren för den som vill etablera och driva laddplatser för tunga fordon för att täcka det totala behovet av laddeffekt.

- Senast 31 december 2025 skall det byggas laddplatser var 60:e km längs hela TEN-T-vägnätet. 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 2030 ska ovanstående laddnätverk erbjuda minst 2 100 kW total laddeffekt per laddplats. Varje laddplats ska erbjuda minst en laddpunkt med minst 750 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 750 kW laddeffekt vardera.
- Det är önskvärt att avståndsmålet avser ett medelavstånd på vägnätet men där den exakta placeringen måste avgöras av lokala förhållanden. Dessutom bör ett mål baserat på medelavstånd kombineras med någon 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. AB Volvo föreslår att kraven höjs till minst fyra laddpunkter samt införs senast 2025.

Punkt 1 (e)

AB Volvo 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 5

Att ta betalt för laddning 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 så som utetemperatur, batteritemperatur, batteriets state-of-charge etcetera. AB Volvo anser därför att laddoperatörer inte 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. AB Volvo 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 AB Volvo positiv till att införa minutavgift efter avslutad laddning eller efter en viss tid för att laddplatsen inte skall vara upptagen längre än nödvändigt.

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

Punkt 1

AB Volvo 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 AB Volvo 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 infrastructure for road transport vehicles**

AB Volvo föreslår, med hänvisning till ingressen (29), att det fastställs i förordningen att medlemsstater ska uppnå de mål som rekommenderas i Directive 2014/94/EU att sådana tankstationer ska byggas var 400:e km på TEN-T stomnätverket senast 2025.

➤ **Artikel 18 - Data provisions**

Punkt 2

AB Volvo 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 (V) och eventuellt maximal laddström (A)
- Lastbilsattribut: höjd, längd, bredd på fysisk laddplats, finns väderskydd och övriga servicefunktioner?



AB Volvo ställer sig avslutningsvis positiv till förordningens intention med bindande krav för att säkerställa fortsatt utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Vi anser däremot att ambitionsnivån måste höjas enligt ovan för att säkerställa fortsatt minskad klimatpåverkan från fordonsflottan för 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 klaganden.

Göteborg 2021-08-27

Susanne Jannesson, AB Volvo
Mail: Susanne.jannesson@volvo.com

Anders Berger, AB Volvo
Mail: anders.berger@volvo.com