

18. august 2021

Høringssvar: Europa-Kommissionens lovforslag vedrørende AFI

Indledende kommentarer

For at sikre en så glidende grøn omstilling af transporten som muligt, er det helt afgørende, at drivmiddelinfrastrukturen er forud for køretøjerne. Det er i begyndelsen med meget små flåder vanskeligt at sikre uden en regulering som Alternative Fuel Infrastructure Regulation. Derfor er det også rigtig godt med revisionen af det eksisterende direktiv, da det er en nødvendighed i forhold til at sikre den europæiske basale infrastruktur for nul-emissionsbiler.

Overordnet glæder vi os over at lovgivningen overgår til at være en forordning, således at målene ikke længere er vejledende, samt at der opstilles separate mål for opsætning af drivmiddelinfrastruktur til nul-emissionslastbiler. Derudover er det glædeligt at flere af målene allerede skal være opfyldt inden 1. januar 2025 og at man vil sikre høj brugervenlighed i forhold til interoperabilitet (roaming), priser og priskommunikation.

Vi har endvidere følgende kommentarer til forslaget:

Person- og varebiler

Flådebaserede mål: Den nye måde at beregne de nationale mål på, betyder, at der er en metode, der flugter med antallet af køretøjer og dermed med behovet, der kan udvikle sig hurtigt og ikke nødvendigvis kan forudses.

- *Det generelle mål for medlemslandene bør være højt i starten for at sikre den basale infrastruktur og dernæst mindskes over tid, således at der for hver elbil bør installeres 2 kW i 2025 og 1,4 kW/elbil i 2030. For plug-in hybrider bør der installeres 0,8 kW/plugin i 2025 og 0,5 kW/plugin i 2030.*

Ladestandere på TEN-T: TEN-T Comprehensive Network kan ikke vente med at blive dækket indtil 2030, som det foreslås.

- *TEN-T Comprehensive Network bør allerede dækkes fra 2025 for at sikre at elbiler gnidningsfrit kan køre på hovednettet i hele Europa, ligesom kravene for Core Network.*
- *Den mængde strøm ladestationerne på Core Network skal kunne trække bør fordobles og ændres fra 300 til 600 kW i 2025 og fra 600 til 1200 kW i 2030, ligesom der i 2025 bør være 2 ultrafast chargers på Core Network i 2025 i stedet for 1, samt 4 i 2030 i stedet for 2.*

Også krav til trafik-knudepunkter: Ligesom for lastbiler bør der også stilles krav om ladekapacitet til biler ved trafik-knudepunkter.

- *Der bør stilles krav om offentlige lade-hubs i 2025 med en kapacitet på mindst 400 kW med mindst 2 ultra-fast chargere på mindst 150 kW hver. I 2030 bør kravet hæves til 800 kW og mindst 4 150 kW-ladere. Der bør også stilles krav til offentlige parkeringsarealer.*

Brint: Brint giver ikke mening i personbiler.

- *Der bør ikke være krav om tank-anlæg for brint til personbiler.*

Lastbiler

For første gang har EU fokus på specifik implementering af ladeinfrastruktur til elektriske lastbiler. EU anerkender endelig, at elektriske lastbiler ikke er noget der hører en fjern fremtid til; tværtimod er det et stærkt signal om, at elektriske lastbiler er kommet for at blive og at det er den førende teknologi, der sættes på i Europa.

Ladestandere på TEN-T: Det er meget positivt at der er specifikke mål for opsætning af ladestandere til el-lastbiler, der i første omgang skal være på plads inden 1. januar 2025.

- *Alle ladestandere bør have minimum 350 kW på hver strækning af 60 km på hovedvejsnettet (TEN-T Core Network) inden 2025 og minimum 350 kW på hver strækning af 60 km langs det udvidede hovedvejsnet (TEN-T Comprehensive Network) inden 2030.*
- *I 2030 skal hver ladestation have mindst to 800 kW ladestander på både Core- og Comprehensive Network.*

Ladestandere ved trafik-knudepunkter: Det er positivt at der er sat mål for opsætning af ladestandere til el-lastbiler ved trafik-knudepunkter.

- *Ligesom langs TEN-T, bør hver ladestation have mindst en 350 kW-lader i 2025, og mindst to 800 kW-lader i 2030.*

Brint: Det er positivt, at målene for brinttankstationer først er sat til 2030, da det er endnu et stærkt signal om, at elektriske lastbiler skal prioriteres hurtigst muligt, og viser også vigtigheden af, at få opsat ladeinfrastruktur til elektriske lastbiler frem for brint lastbiler.

- *Der bør ikke sættes mål for opsætning af brinttankanlæg før 2030, ligesom Kommissionen foreslår det.*

LNG: Gas er blevet subsidieret og båret frem i stort set hele Europa de sidste mange år. Men gas er et fossilt brændstof, der brændes af i en forbrændingsmotor, og derfor bør det ikke indgå som et alternativt drivmiddel til andre fossile brændstoffer. Det er positivt at der ikke er konkrete mål om opsætning af LNG-tankanlæg.

- Selvom der ikke er specifikke krav for opsætning af LNG-tankanlæg i forslaget, er det afgørende, at Artikel 8 fjernes fra forordningen - gas skal fuldstændig udelukkes.
- Der bør udelukkende være fokus på fremtidssikrede muligheder (altså nulemission).

Flådebaserede mål for lastbiler: Det forventes at antallet af elektriske lastbiler kommer til at stige markant over de næste år. Derfor mangler der i forordningen flådebaserede mål for lastbiler, der garanterer at antallet af ladestander går hånd i hånd med antallet af el-lastbiler.

- Der bør som minimum opstilles 50 kW offentlig ladekapacitet pr. el-lastbil. Dette svarer til at der for hver 7. el-lastbil skal opsættes en 350 kW ladestander.

Mål for ladestander ved distributionscentre, knudepunkter og godsterminaler: Lastbiler stopper normalt ved logistikcentre mm. i 1-3 timer for omlastning af varer, hvilket er et optimalt tidspunkt at lade lastbilerne uden yderligere tab af indtægter på grund af opladningstid.

- Der bør sættes konkrete mål for ladestander på minimum 350 kW på hver godsterminal, distributionscenter og i knudepunkter i 2035.
- Samtidig bør mindst en ud af ti af parkeringspladser for lastbiler have minimum 350 kW-lader inden 2030.

Ladestander på rastepladser: Sættevognstrækkere kommer til at skulle bruge ladestander på rastepladser (Safe and Secure Parking Areas) allerede fra 2025.

- Målet om mindst 1 ladestander med en effekt på 100 kW inden 2030 bør fremrykkes til 2025.
- Derudover bør målet enten baseres på andelen af nat-parkeringspladser til lastbiler eller være et mål baseret på lastbilaktiviteten på motorvejen(e) i nærheden af rastepladsen, således at målsætningen for ladestander stemmer overens med behovet for ladning.

Skibsfart

LNG: Først og fremmest er det glædeligt at man nu fjerner målet for LNG i indenlandske havne (TEN-T Core Inland Waterways ports) i 2030, og at man vil kræve landstrøm i TEN-T Core Inland Waterways ports i 2025 og fra 2030 også i TEN-T Comprehensive Inland Waterways ports.

Derimod er det stærkt forstemmende, at EU-Kommissionen vil have LNG i alle TEN-T core maritime ports fra 2025 uden mandat for de brændstoffer, der reelt er nødvendige for at omstille sektoren. Dette underbygges af at kravene i Refuel forslaget faciliterer brug af fossil LNG, og er grundlæggende helt fjernet fra hvad der er nødvendigt. Det vil aktivt øge efterspørgslen efter fossil gas i en situation hvor efterspørgslen for både olie og gas skal ned, og man laver lock-in med de krævede investeringer, der er bundet op på et brændstof der ikke meningsfuldt kan bruges til afkarboniseringen af sektoren.

- Vi foreslår helt at slette kravet til LNG.

- I stedet bør der stilles krav om brint-baseret e-Ammoniak i havnene.

Landstrøm:

- Vi foreslår endvidere at alle passager terminaler skal have landstrøm senest i 2025, at terminaler for containerskibe, olietankere og bulk carriers skal have det senest i 2030, og at anlæg til andre skibstyper skal have det senest i 2035.