

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
Ämnesråd
Stefan Andersson

EU-kommissionens förslag om översynen av direktivet om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen (AFIR)

Sammanfattning

Transportstyrelsen har ombetts att lämna synpunkter på EU-kommissionens förslag om skapandet av ny förordning gällande utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen baserat på direktivet 2014/94/EU samt upphävandet av samma direktiv. Enligt förslaget räknas el, vätgas, ammoniak, naturgas och förnybara bränslen från biomassa som alternativa bränslen.

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen, eftersom dessa går i linje med Sveriges miljömål om minskad klimatpåverkan, men samtidigt har myndigheten följande synpunkter:

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsens svar är uppdelat och redovisas för varje trafikslag:

Luftfart

Transportstyrelsen stödjer förslaget att kräva att flygplatserna ska kunna förse flygplanen med el när de står parkerade vid gate. Detta är en liten men viktig och jämförelsevis enkel del i flygets klimatomställning. Det kommer också att påverka flygplatsmiljön positivt genom minskade utsläpp. För flygbolagens del borde det vara positivt ur ekonomisk synvinkel att byta jetbränsle mot el när man står vid gate. Enligt förslaget till reviderat energiskattedirektiv, som också är ute på remiss, kan el som används när flygplanet står vid gate undantas från skatt vilket ger möjlighet att ytterligare förbättra kostnadsbilden för flygbolagen.

Transportstyrelsen noterar att svenska Regionala Flygplatser (SRF) inte är remissinstans för det aktuella förslaget. Myndigheten anser att SRF borde beretts möjlighet att yttra sig över förslaget eftersom vi anser att det är flygplatsoperatörerna som ska säkerställa att planera och omhänderta kraven

i förslaget. Vad avser artikel 12 så anser Transportstyrelsen att den tidplan som anges är för kort för att planera och omhänderta kraven. Det är viktigt att flygplatsoperatörerna känner till denna och det är därför viktigt att de ges möjlighet att yttra sig över förslaget.

Väg och järnväg

Transportstyrelsen har inga invändningar i sak mot förslagen i remissen.

Det som berör myndigheten är användarinformation om alternativa bränslen genom märkning på fordon och tanknings- och laddningsanordningar. Dessutom kan vägfordon tänkas drivas fram med olika alternativa bränslen i framtiden.

Transportstyrelsen noterar att användarinformation (User information) nu ingår i förslaget i Artikel 17 jämfört med i Artikel 7 i Direktiv 2014/94/EU. I Artikel 17.2 i förslaget hänvisas till att Användarinformation ska ges i enlighet med tekniska specifikationerna i Annex II punkt 9.1 och 9.2. I punkt 9.1 anges att bränslen ska märkas enligt standarden EN 16942:2016+A1:2021. I punkt 9.2 anges att laddmärkning ska ske enligt standarden EN 17186. Med tanke på att CEN redan har antagit standarden EN 17186:2019 som också finns att köpa hos SIS.se som SS-EN 17186:2019 vore det sannolikt rimligt att också standarden EN 17186 i förslaget åtföljdes av det aktuella årtalet i klartext som EN 17186:2019.

Transportstyrelsen noterar också att definitionen av alternativa bränslen i Artikel 2 (3) föreslås utökas jämfört med den nuvarande definitionen i Artikel 2 i Direktiv 2014/94/EU. Tidigare och nytilkomna bränslen har också förts in under rubrikerna ”alternative fuels for zero-emission vehicles”, ”renewable fuels” och ”alternative fuels for a transitional phase”. Det framgår dock inte helt klart av övriga skrivningar i förslaget hur denna indelning av bränslena har gått till och varför just dessa bränslen nu ingår i definitionen.

I artikel 18.3 kan referensen till ITS-direktivet 2010/40/EU bli vilseledande eftersom direktivet inte nämner den nationella åtkomstpunkten för data som refereras till i artikel 18.3. Begreppet nationell åtkomstpunkt återfinns först i delegerade förordningar vilket också framgår i definitionen av nationell åtkomstpunkt i den föreslagna artikel 2. Myndigheten gör den bedömningen att referensen i 18.3 är överflödig.

I artikel 18.4 får kommissionen mandat som, vad myndigheten kan bedöma, delvis överlappar med mandat enligt ITS-direktivet. ITS-direktivet är också under revidering så gränsdragningen kan komma bli tydligare efter det. I

väntan på det borde man dock förklara (i ett skäl) hur det är tänkt att hänga ihop.

Sjöfart

Transportstyrelsen ställer sig positiv till förslagen och anser att dessa förslag är ett steg i rätt riktning för att uppnå klimatmålen. Myndigheten anser att förslagen i stort ligger utanför dess ansvarsområde, dock vill myndigheten uppmärksamma följande:

I artikel 9 c skriver man att TEN-T nätverkets hamnar ska tillgodose 90 % av energibehovet för passagerarfartyg genom landanslutning. Det gäller endast fartyg som är över 5000 brutto och under förutsättning att hamnen besöks mer än 25 gånger på tre år av dessa fartyg. Transportstyrelsen vill påpeka att kryssningsfartyg ligger under passagerarfartygskategori och de hamnar som besöks av dessa fartyg måste kunna leverera landström till dessa fartyg om förslaget går igenom. Dessa typer av fartyg kräver stora mängder energi (6 till 18 MW) och det är ett fåtal anläggningar i världen som kan leverera ström till det segmentet av fartyg. Enligt vad Transportstyrelsen erfar att det är endast Stockholms hamnar som kommer att vara kapabla att genomföra dessa åtgärder eftersom de håller på att bygga två sådana anläggningar som ska driftsättas under 2023 och 2024. Det finns risk att övriga hamnar i TEN-T nätet såsom Göteborg och Malmö kan eventuellt få svårt att leva upp till de striktare kraven i förslaget. På sikt kan detta leda till ändrade trafikmönster.

Ett annat problem som myndigheten har uppmärksammat är ett liknande krav som ovan riktat mot de hamnar som finns för inre sjöfart och som framgår av artikel 10. Sverige har införlivat EU-direktivet för inlandssjöfart (IVV), dock finns det vad Transportstyrelsen vet inga IVV-fartyg som trafikerar i Sverige. Att ha skarpa krav rymmer inte med den verklighet som råder i Sverige. Det behöver närmare analyseras om också de hamnar som idag saknar IVV-trafik ska omfattas av kraven.

Myndigheten vill också poängtera att särskilt de krav som framgår av artiklarna 13 till 16 kräver noggranna och tidiga åtgärder samt tydlig ansvarsfördelning för att kunna efterlevas.

Till sist vore det önskvärt att klargöra hur finansieringen avseende de satsningar som behöver göras av olika aktörer för infrastrukturen.

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektör Anita Johansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog Chefen för sektionen för sjövärdighet Fredrik Jonsson, handläggaren för fartygstekniska frågor Robin Cook och handläggaren för alternativa bränslen och elsäkerhet Saeed Mohebbi, den senare föredragande.

Anita Johansson
Ställföreträdande generaldirektör