

Yttrande angående Remiss av EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet

Sammanfattning

- Energimyndigheten välkomnar att EU-kommissionen presenterar detta lagstiftningspaket som ska stötta omställningen till ett klimatneutralt samhälle på sikt. Energimyndigheten framhåller vikten av att ett helhetsgrepp tas under förhandlingsarbetet och att de olika förslagen samordnas med varandra.
- Energimyndigheten vill lyfta att förslaget om kravet på Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) i TEN-T förordningen kan innebära att det nationella stödet för trafikstrategiskt arbete behöver höjas.
- Energimyndigheten vill lyfta att de formuleringar om krav på laddinfrastruktur som återfinns i förslaget om TEN-T förordning bör ses över.
- Energimyndigheten ser att det behövs konkreta åtgärder för kompetenshöjning hos personal som ska hantera och tillämpa teknologier inom digitalisering, innovation och nya mobilitetstjänster.
- Energimyndigheten vill påpeka att det i förslaget missas att EU även klassificerar t.ex. vätfordon som "zero-emission vehicles". Då behövs information om platser där t.ex. vätfordon kan tankas.
- Behovet av en bättre ram för EU:s styrning, där medlemsstaterna, regionala och lokala myndigheter, är mer involverade, ser Energimyndigheten som ett viktigt steg för ett effektivt införande av hållbar mobilitet i städer.

- Energimyndigheten har inga synpunkter att framföra när det gäller förslaget till handlingsplan för att främja gränsöverskridande och långväga passagerartrafik på järnväg.

Energimyndighetens ställningstagande

Övergripande synpunkter om lagstiftningspaketet Fit for 55

Detta förslag är en del av EU-kommissionens lagstiftningspaket Fit for 55, vars huvudsakliga syfte är att bidra till att uppnå klimatmålet om 55 procent minskade växthusgasutsläpp till 2030 jämfört med 1990. Energimyndigheten framhåller vikten av att ett helhetsgrepp tas under förhandlingsarbetet och att de olika förslagen samordnas med varandra.

Energimyndigheten noterar att EU-kommissionen inte tagit fram någon konsekvensanalys för Fit for 55 som helhet, utan separata analyser görs för varje lagstiftningsförslag. Det är svårt att bedöma helheten och vilken betydelse och påverka de olika förslagen har i förhållande till varandra. Energimyndigheten uppmanar regeringen att sträva efter att ta ett helhetsgrepp under förhandlingsarbetet och att samordna de olika förslagen med varandra. Det handlar också om påverkan på energisystemet i stort, exempelvis hur ökad elektrifiering och användning av vätgas kan göras på ett hållbart sätt, samt frågor om försörjningstrygghet.

Övergripande synpunkter på förslag om effektiv och grön mobilitet

1) Förslag till förordning om transeuropeiska transportnätverk (TEN-T)

Förslagen med krav på de urbana noderna i TEN-T förordningen att ta fram Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) är generellt positiva för ett energieffektivt transportsystem. Energimyndigheten vill dock lyfta att det kan innebära att det nationella stödet för trafikstrategiskt arbete behöver förstärkas. Energimyndigheten har i flera tidigare sammanhang framfört vikten av att Trafikverket får ett förstärkt och bredare samhällsbyggande uppdrag i syfte att skapa ett transporteffektivt samhälle. Om förslagen i remissen skulle genomföras blir det än viktigare.

TEN-T-förordningen refererar till flera andra rättsakter, exempelvis förslaget till förordning om infrastruktur för alternativa bränslen (AFIR) och till Connecting Europe Facility (CEF). Den senare har betydelse för vilka investeringar som kan erhålla finansiering från CEF. Energimyndigheten anser att det är viktigt att sträva efter att ensa i lagstiftningsförslag i syfte att undvika dubbelreglering. Det innebär här att krav på infrastruktur för alternativa bränslen generellt bör ställas i AFIR och inte i TEN-T. TEN-T bör dock hänvisa till AFIR vad gäller infrastruktur för alternativa bränslen i och med kopplingen till CEF och möjligheten till finansiering. Det finns dock exempel där krav på laddinfrastruktur ställs i förslaget till TEN-T förordning; vid ”multimodala

passenger hubs” (artikel 40) och vid multimodal freight terminals” (artikel 37). Energimyndigheten bedömer att det inte är lämpligt utifrån AFIR men hänsyn måste också tas till möjligheten att få finansiering från CEF. Ett annat problem kan vara att dessa endast pekar ut laddinfrastruktur och inte exempelvis infrastruktur för vätgas som också skulle kunna vara aktuell. I det fortsatta förhandlingsarbetet bör dessa formuleringar i TEN-T ses över.

2) Revidering av direktivet om intelligenta transportsystem

Energimyndigheten ser att det behövs konkreta åtgärder under ”digitalisering, innovation och nya mobilitetstjänster” för att stödja städer med utmaningar kopplade till automatisering och digitalisering som förväntas ske för att stärka och effektivisera kollektivtrafiken. Många av digitala teknologier som nämns är kraftfulla, men fortfarande abstrakta och komplexa för många. Det behövs konkreta åtgärder för kompetenshöjning hos personal som ska hantera och tillämpa dessa teknologier.

Energimyndigheten har rollen som ansvarig för data om svenska laddningsstationer i databasen Nobil. Denna data är av den typ som behandlas inom ITS-direktivets ram. Energimyndigheten deltar därför i utvecklingen av bland annat ITS-direktivets delegerade akter i syfte att främja information t.ex. om laddningspunkter eller annan infrastruktur för alternativa drivmedel.

Energimyndigheten vill även i detta sammanhang påpeka att det i förslaget inledande del finns följande text: ”This also fosters the uptake of zero-emission vehicles as users of shared mobility services will have a whole fleet at their disposal. Anxiety about range or purchase cost is then mitigated, especially when that fleet can go recharge itself automatically. In other words, emerging ITS services can accelerate the uptake of zero-emission vehicles and also help use them more efficiently.” Texten missar det faktum att EU även klassificerar till exempel vätgasfordon som zero-emission vehicles. Då behövs information om platser där dessa fordon kan tankas. I EU:s förslag till revidering av direktiv 2014/94/EU, kallat AFIR föreslås dessutom i artikel 2 punkt 3 en definition av: ”(a) ‘alternative fuels for zero-emission vehicles’: – electricity, – hydrogen, – ammonia,”. Även ammoniak kan därför eventuellt ingå som zero-emission fuel och då behöva information om var sådana tankningsstationer finns.

3) Meddelande om ett nytt EU-ramverk för rörlighet i städer

Behovet av en bättre ram för EU:s styrning där medlemsstaterna, regionala och lokala myndigheter är mer involverade lyfts fram i utvärderingen av mobilitets policypaket 2013. Under avsnittet ”Styrning och koordinering” nämns att det behövs en integrerad förvaltningsmetod på flera nivåer för att hantera mobilitet i städer. Tillsammans med andra relevanta sektorer som energi, som en del av strävan mot klimatneutralitet och att städer behöver bli fullt delaktiga för att stödja måluppfyllanden, finns inga konkreta åtgärder i detta avsnitt.

Energimyndigheten ser att detta är ett viktigt steg för ett effektivt införande av hållbar mobilitet i städer.

4) Handlingsplan för att främja gränsöverskridande och långväga passagerartrafik på järnväg

En handlingsplan ska tas fram för att främja fjärr- och gränsöverskridande persontrafik på järnväg. Energimyndigheten har inga synpunkter att framföra när det gäller denna handlingsplan.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Robert Andrén. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit chefsjuristen Rikard Jansson, avdelningschefen Lena Callermo, enhetschefen Tobias Lund samt handläggarna Kristina Holmgren, Olov Åslund och Peter Dädeby. Föredragande har varit handläggaren Peter Dädeby.

Robert Andrén

Peter Dädeby

Detta beslut är elektroniskt signerat i Energimyndighetens ärendehanteringssystem och saknar därför underskrift