



Direktiv om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel 2012/13:FPM65

Näringsdepartementet

2013-02-28

Dokumentbeteckning

KOM (2013) 18

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

Sammanfattning

Förslaget till direktiv kräver att medlemsstaterna bygger upp en minimiinfrastruktur med laddningsstationer för elbilar och tankningsstationer för naturgas (LNG och CNG) och väte senast år 2020. Denna infrastruktur ska uppfylla gemensamma tekniska specifikationer. Direktivet ställer också krav på att medlemsstaterna ska inrätta nationella politiska ramar för marknadsutvecklingen av alternativa drivmedel och dess infrastruktur.

Längs alla vägar som ingår i det transeuropeiska stomnätet ska medlemsstaterna se till att det finns tankstationer för vätgas med ett avstånd på högst 300 km mellan stationerna och för LNG med ett avstånd på högst 400 km mellan stationerna. LNG-tankanläggningar för fartyg ska finnas tillgängliga i alla havshamnar i det transeuropeiska transportnätets stomnät. För CNG-stationer är kravet att de ska finnas tillgängliga med ett avstånd på högst 150 km mellan stationerna. Förslaget innehåller också krav på ett visst antal laddningsstationer för elbilar i medlemsstaterna varav 10 procent ska vara allmänt tillgängliga. För Sveriges del handlar det om 145 000 laddningsstationer varav 14 000 ska vara tillgängliga för allmänheten.

Regeringen är positiv till kommissionens initiativ till att främja användningen av alternativa drivmedel och att det sker en samordning på EU-nivå. De krav som ställs på en EU-samordnad infrastruktur bör dock på lämpligt sätt ta hänsyn till specifika förhållanden i de enskilda medlemsstaterna utan att för den skull äventyra möjligheten till gränsöverskridande transporter med alternativa drivmedel. För Sveriges del

handlar det t.ex. om att hänsyn behöver tas till att stora delar av vårt land är glesbefolkat och har små trafikströmmar. När det gäller finansieringen av den utbyggda infrastrukturen så är regeringen inte övertygad om att genomförandet kan ske utan att det ställs krav på tillskott av offentliga medel. Regeringen behöver också få bättre överblick över de ekonomiska konsekvenserna för berörda näringar som underlag, och i förlängningen transportköparna, för ställningstagande i sak. Slutligen anser regeringen att förslaget koppling och bidrag till klimatmålen är svagt och behöver vidareutvecklas.

1 Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

Förslaget till direktiv har sin bakgrund i Europa 2020-strategin (KOM (2010) 2020 slutlig) om smart och hållbar tillväxt för alla och vitboken om EU:s framtida transportpolitik (KOM(2011) 144 slutlig). I vitboken finns en målsättning att minska transportsektorns oljeberoende och ett mål om att minska utsläppen av växthusgaser med 60 % fram till 2050. I vitboken aviserade kommissionen att den skulle ta fram ”en hållbar strategi för alternativa bränslen, vilket även omfattar en infrastruktur anpassad till detta” (initiativ 24) och utfärda ”riktlinjer och standarder för tankningsinfrastrukturer” (initiativ 26).

Samtidigt som förslaget presenterade kommissionen ett meddelande om en europeisk strategi för alternativa drivmedel – Miljövänlig energi för transport: En europeisk strategi för alternativa bränslen (COM(2013) 17 final). Till meddelandet hör också ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar med förslag till åtgärder när det gäller introduktionen av LNG som ett alternativt fartygsbränsle (SWD(2013) 4 final).

Kommissionen presenterade förslaget den 24 januari 2013.

1.2 Förslagets innehåll

Kommissionen menar att en ökad användning av alternativa drivmedel hindras av 1) höga fordonspriser 2) låg acceptans bland konsumenterna och 3) brist på laddnings-/tankningsinfrastruktur vilket har sin grund i flera marknadsmisslyckanden. Efterhandsanalyser av projekt och politiska åtgärder har pekat ut bristen på laddnings-/tankningsinfrastruktur, liksom marknadskrafternas oförmåga att ta itu med detta problem, som ett grundläggande hinder. Om man inte undanröjer detta hinder riskerar alla andra insatser att förbli ineffektiva menar kommissionen. Direktivet syftar till att bygga upp en infrastruktur för alternativa drivmedel som är tillräckligt omfattande för att det ska kunna utvecklas en kritisk massa av alternativt drivna fordon.

Det är främst tre alternativa drivmedel som berörs av förslaget: el, väte och naturgas (LNG och CNG). Andra alternativ till olja som biodrivmedel berörs inte i lika stor utsträckning.

Förslaget till direktiv kräver att medlemsstaterna bygger upp en minimiinfrastruktur med laddningsstationer för elbilar och tankningsstationer för naturgas (LNG och CNG) och väte. Denna infrastruktur ska uppfylla gemensamma tekniska specifikationer. Direktivet ställer också krav på att medlemsstaterna ska inrätta nationella politiska ramar för marknadsutvecklingen av alternativa drivmedel och dess infrastruktur.

Kommissionen har angett följande operativa krav i förslaget:

- Alla laddningsstationer för elfordon, alla tankstationer för väte och naturgas (LNG och CNG) för vägtransportfordon och LNG-tankstationer för fartyg ska kunna anslutas och vara driftskompatibla.
- Antalet laddningsstationer för elfordon ska för varje enskild medlemsstat uppgå till ett visst antal, varav minst 10 % ska vara tillgängliga för allmänheten. I Sverige ska det finnas 145 000 laddningsstationer varav 14 000 ska vara tillgängliga för allmänheten.
- Befintliga tankstationer för väte ska vara anslutna via det transeuropeiska transportnätets stomnät, med ett längsta avstånd på 300 km mellan stationerna, senast 2020.
- LNG-tankanläggningar för fartyg ska finnas tillgängliga i alla havshamnar i det transeuropeiska transportnätets stomnät senast 2020.
- LNG-tankanläggningar för fartyg ska finnas tillgängliga i alla inlandshamnar i det transeuropeiska transportnätets stomnät senast 2020.
- LNG-tankstationer för vägtransportfordon ska finnas tillgängliga längs det transeuropeiska transportnätets stomnät, med ett längsta avstånd på 400 km mellan stationerna, senast 2020.
- Allmänt tillgängliga CNG-tankstationer ska finnas tillgängliga, med ett längsta avstånd på 150 km mellan stationerna, för att möjliggöra rörlighet för CNG-fordon i hela EU senast 2020.

I förslaget ges kommissionen rätt att anta delegerade akter.

Förslaget till direktiv kommer att medföra behov av analys av påverkan på svenska regler. Förslaget kan komma att kräva införande av nya regler på lag-, förordnings- och föreskriftsnivå.

Det finns för närvarande inga svenska regler som fullt ut motsvarar de som finns i det föreslagna direktivet. Regeringskansliet analyserar för närvarande i vilken utsträckning lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (2005:1248) (den s.k. pumplagen) skulle kunna användas för att genomföra direktivet i Sverige.

Lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, (den s.k. pumplagen) innebär att de största bensinstationerna sedan den 1 april 2006 är skyldiga att tillhandahålla förnybara drivmedel. Tankställen som säljer mindre än 1 000 kubikmeter fossila drivmedel per år är undantagna från reglerna. Syftet med pumplagen är att minska koldioxidutsläppen genom att förbättra tillgången på förnybara drivmedel, främst mot bakgrund av att tillgängligheten bedömts som ett av de största hindren mot en ökad användning av förnybara drivmedel. Det bakomliggande syftet är alltså snarlikt förslaget till direktiv. En viktig skillnad är dock att förslaget till direktiv inte ställer något krav på att drivmedlen ska vara förnybara. Biodrivmedel omfattas inte heller av förslagens krav på en minimiinfrastruktur för tankställen.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Enligt kommissionens konsekvensanalys (Sammanfattning i SWD(2013) 6 final) är den totala investeringskostnaden för ett miniminätverk för laddning/tankning enligt förslaget cirka 10 miljarder euro. Fördelarna med avseende på en lägre oljeförbrukning bedöms vara värda cirka 84,9 miljarder euro, den minskade inverkan på miljön till omkring 15,4 miljarder euro.

För Sverige bedömer kommissionen investeringskostnaden till 144 miljoner euro för laddningsstationer för elfordon varav 68 miljoner euro för privata laddpunkter. Kostnaden för investeringar i anläggningar för bunkring av LNG och tankning av LNG och väte bedöms uppgå till 107 miljoner euro. Den totala investeringskostnaden i Sverige skulle alltså uppgå till 251 miljoner euro fram till 2020.

Kommissionens bedömning är att medlemsstaterna kan säkerställa genomförandet genom en mängd olika åtgärder (t.ex. byggregler, villkor för tillstånd för parkeringsplatser, certifiering av företagens miljöprestanda, underlättat samarbete mellan LNG-företag och hamnmyndigheter) utan att de offentliga utgifterna nödvändigtvis behöver öka. EU-budgeten bedöms endast påverkas i begränsad omfattning genom kostnader relaterade till direktivets uppföljning.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen är i huvudsak positiv till kommissionens initiativ att främja användningen av alternativa drivmedel. Det är en fördel om utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel samordnas på EU-nivå, dels eftersom fordonstillverkare inte kan utveckla fordon för enbart nationella marknader, dels eftersom transportörer och fordonsförare ska kunna ha möjlighet att köra över landgränser och tanka/ladda även i andra länder. De krav som ställs på denna infrastruktur bör på lämpligt sätt ta hänsyn till specifika förhållanden i de enskilda medlemsstaterna utan att för den skull äventyra möjligheten till gränsöverskridande transporter med alternativa drivmedel. För Sveriges del handlar det t.ex. om att hänsyn behöver tas till att stora delar av vårt land är glesbefolkat och har små trafikströmmar.

Regeringen analyserar för närvarande kommissionens förslag till vilka drivmedel som ska ha en sammanhållen EU-gemensam infrastruktur. Ett direktiv bör inte hindra möjligheten att främja alternativa drivmedel som inte omfattas av direktivets krav på en minimiinfrastruktur.

Förslaget fokuserar i huvudsak på fossila alternativa drivmedel. Kopplingen till uppsatta klimatmål blir därmed svag och behöver vidareutvecklas. För att nå de utsläppsmål som finns i vitboken för EU:s framtida transportpolitik och svenska nationella klimatmål är det nödvändigt med en ökad andel förnybara drivmedel och el i transportsektorn. Det bör därför vara möjligt att genom detta direktiv säkerställa att en över tiden ökad andel förnybara drivmedel och el införs på EU-marknaden.

När det gäller finansieringen av den utbyggda infrastrukturen så är regeringen inte övertygad om att genomförandet kan ske utan att det ställs krav på tillskott av offentliga medel. Marknadens investeringsvilja är sannolikt lägre i ett glest befolkat land. Regeringen behöver också få bättre överblick över de ekonomiska konsekvenserna för berörda näringar som underlag, och i förlängningen transportköparna, för ställningstagande i sak. Sammantaget vill regeringen framhålla att Sveriges budgetrestriktiva hållning innebär att förslagets ekonomiska konsekvenser måste analyseras

och värderas i förhållande till förslaget mervärde. Regeringen anser vidare att EU måste arbeta för att få till stånd system som är kostnadseffektiva, proportionella och inte mer komplicerade eller kostsamma för vare sig branschen eller det offentliga än nödvändigt.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Andra medlemsstaters ståndpunkter är ännu ej kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas synpunkter är ännu ej kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget remissbehandlas för närvarande.

3 Förslaget förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Artikel 91.1 d i fördraget om Europeiska Unionens funktionssätt. Beslut tas med kvalificerad majoritet i medbestämmande med Europaparlamentet.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Mervärdet av en EU-åtgärd inom detta område hör ihop med den gränsöverskridande karaktären hos det fastställda problemet, dvs. bristen på infrastruktur för alternativa drivmedel. Konsumenter och transportbrukare förväntar sig att de fordon och fartyg som drivs med alternativa drivmedel ska kunna förflytta sig över hela Europa. De som tillverkar fordon och utrustning måste masstillverka produkter för en enda EU-marknad och kunna förlita sig på en enhetlig utveckling i medlemsstaterna. Ett unionsinitiativ på detta område är nödvändigt eftersom medlemsstaterna inte har de rättsliga instrument som krävs för att uppnå en alleuropeisk samordning när det gäller uppbyggnad av och tekniska specifikationer för infrastrukturen för alternativa drivmedel.

Regeringen delar kommissionens bedömning när det gäller subsidiaritetsprincipen.

För att uppfylla proportionalitetsprincipen tar den föreslagna åtgärden endast upp de alternativa drivmedlen el, väte och naturgas (LNG och CNG), vars misslyckanden på marknaden kräver ett offentligt ingripande, och de två

transportsätt (vägtransport och vattenburen transport) för vilka utvecklingen av ett nödvändigt miniminätverk inte kan uppnås utan stöd från unionen.

2012/13:FPM65

Regeringen har ännu inte tagit ställning till om kommissionen valt ut rätt drivmedel för en EU-samordnad infrastruktur. Oavsett val av drivmedel bör krav på täckning i form av laddplatser och tanksstationer stå i proportion till förekomsten av fordon som kan utnyttja det aktuella drivmedlet.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget har remitterats till ett sjuttiotial svenska remissinstanser med önskemål om svar senast den 1 mars 2013.

Förslaget presenterades i rådsarbetsgruppen för transportfrågor den 15 februari.

Det irländska ordförandeskapet har aviserat att rådet ska få en lägesrapport i juni 2013.

4.2 Fackuttryck/termer

CNG: Komprimerad naturgas.

LNG: Flytande naturgas.