



Näringsdepartementet

Transport

Rådets möte (transportministrarna) den 5 december 2013

Dagordningspunkt 8

Rubrik: Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (första behandlingen)

- *Allmän inriktning*

Dokument: Dokument inför rådsmötet ännu ej tillgängligt. Behandling i Coreper är planerad till den 27 november.

Tidigare dokument: Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen 5899/13, Fakta-PM Näringsdepartementet 2012/13:FPM65

Tidigare behandlad vid samråd med EU-nämnden: 8 mars 2013

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).

Kommissionen presenterade förslaget den 24 januari 2013.

Rättslig grund och beslutsförfarande

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

Svensk ståndpunkt

Regeringen kan ställa sig bakom ordförandeskapets förslag. Regeringen ser positivt på att förslaget har förändrats under behandlingen i rådsarbetsgruppen.

Europaparlamentets inställning

Förslaget har ännu inte behandlats av Europaparlamentet. En omröstning i TRAN-utskottet är aviserad till den 26 november i år. Omröstning i plenum är preliminärt satt till den 26 februari 2014.

Förslaget

Kommissionens förslag 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.

Under behandlingen i rådet har flera medlemsstater, inklusive Sverige, varit kritiska till kommissionens förslag på flera punkter. En gemensam nämnare har varit att kravet på utbyggnad av infrastrukturen inte tar hänsyn till de enskilda medlemsstaternas förutsättningar. Det har bl.a. också funnits kritik mot att förslaget innebär en för långtgående reglering när det gäller standarder och regler för försäljning av el till elfordon.

Ordförandeskapets förslag till allmän inriktning innehåller därför flera förändringar jämfört med kommissionens förslag. Till exempel är kraven på ett minsta avstånd mellan tankställen för gas och ett minsta antal laddstationer borta. Likaså det absoluta kravet på att LNG-terminaler ska finnas i samtliga stamnätshamnar i det transeuropeiska transportnätverket. Däremot är kravet på medlemsstaterna att ta fram nationella planer kvar. Planerna ska bl.a. innehålla nationella mål för utbyggnaden av tankställen och laddningsstationer. Dessa mål kan dock anpassas och revideras till efterfrågan på det aktuella drivmedlet.

Gällande svenska regler och förslagets effekter på dessa

Det finns för närvarande inga svenska regler som fullt ut motsvarar innehållet i det föreslagna direktivet. Förslaget kan komma att kräva införande av nya regler på lag-, förordnings- och föreskriftsnivå.

Ekonomiska konsekvenser

Kommissionens bedömning är att deras förslag skulle medföra en total investeringskostnad för Sverige på cirka 251 miljoner euro fram till 2020. Dessa kostnader, tillsammans med osäkerhet om vilka nyttor förslaget skulle medföra, bidrog starkt till regeringens kritiska inställning till förslaget. EU-budgeten bedöms endast påverkas i begränsad omfattning genom kostnader relaterade till direktivets uppföljning.

Ordförandeskapets förslag är som tidigare nämnts mycket mer flexibelt, dessutom har tiden för när tankställen och laddstationer ska finnas på plats förlängts till 2030. Regeringens preliminära bedömning är därför att förslaget endast kommer att ge begränsade merkostnader och att dessa kan styras genom nationella beslut.

Övrigt