



Gemensamma standarder vid utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om krav på installationer för alternativa drivmedel och förslag till ändring i ellagen. Den nya lagen innehåller bl.a. bestämmelser om krav på installationer, avgifter för laddning av elfordon, användarinformation och tillsyn. Lagförslagen föreslås träda i kraft den 18 november 2016.

Utskottet föreslår vidare att riksdagen avslår motionsyrkandena i två följdmotioner bl.a. med hänvisning till pågående arbete.

I betänkandet finns en reservation (SD).

Behandlade förslag

Proposition 2015/16:186 Gemensamma standarder vid utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel.

Två yrkanden i följdmotioner som väckts med anledning av propositionen.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Bakgrund	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	5
Utskottets överväganden.....	6
Regeringens lagförslag	6
Reservation	12
Regeringens lagförslag (SD)	12
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	14
Propositionen	14
Följdmotionerna	14
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	15

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Regeringens lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om krav på installationer för alternativa drivmedel,
2. lag om ändring i ellagen (1997:857).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2015/16:186 punkterna 1 och 2 samt avslår motionerna

2016/17:34 av Emma Wallrup m.fl. (V) och

2016/17:35 av Per Klarberg m.fl. (SD).

Reservation (SD)

Stockholm den 29 september 2016

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Rikard Larsson (S) och Jimmy Ståhl (SD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Inom Näringsdepartementet utarbetades hösten 2015 en promemoria med förslag till de författningsändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Promemorian har därefter remissbehandlats. Regeringen beslutade den 19 maj 2016 att begära Lagrådets yttrande över lagförslagen. Lagrådet har även lämnat synpunkter på förslagen.

Bakgrund

Till grund för regeringens lagförslag ligger Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Direktivets övergripande syfte är att minimera oljeberoendet på transportområdet och därmed minska transporterens negativa inverkan på miljön.

Direktivet har utarbetats utifrån de riktlinjer som läggs fast i Europa 2020-strategin om smart och hållbar tillväxt för alla och i vitboken om EU:s framtida transportpolitik. I vitboken finns en målsättning om att minska transportsektorns oljeberoende och ett mål om att minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn med 60 procent fram till 2050 jämfört med 1990 års nivåer. I vitboken aviserade kommissionen att den skulle ta fram en hållbar strategi för alternativa bränslen, vilket även omfattar en anpassad infrastruktur, och att den också skulle utfärda riktlinjer och standarder för tankningsinfrastrukturen.

Kommissionens målsättning med förslaget är att främja utbyggnaden av en infrastruktur för laddningsstationer och tankstationer för att stimulera konsumenternas efterfrågan på fordon som drivs med alternativa bränslen, och för att uppmuntra tillverkare att utveckla sådana fordon till konkurrenskraftiga priser. Kommissionen anser att den nuvarande bränsleinfrastrukturen i fråga om laddningsstationer för elbilar respektive tankstationer för naturgas (LNG och CNG) och väte är bristfällig, vilket försvårar en mer utbredd användning av fordon som drivs med alternativa bränslen.

En central punkt i direktivet är att varje medlemsstat ska upprätta ett nationellt handlingsprogram för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen som ska överlämnas till kommissionen senast den 18 november 2016. Handlingsprogrammet ska innehålla nationella syften och mål för utbyggnaden av laddnings- och tankstationer för olika typer av alternativa bränslen, såsom elektricitet, vätgas och naturgas, och olika former av stödåtgärder. Handlingsprogrammet behandlas dock inte i propositionen utan förbereds separat inom Regeringskansliet.

Av direktivet framgår också att medlemsstaterna ska säkerställa att gemensamma tekniska standarder uppfylls för laddningsstationer för fordon, för tankstationer och för landströmsanläggningar för fartyg. Standarderna som har antagits av olika internationella standardiseringsorganisationer anges i en bilaga till direktivet. För vissa typer av installationer finns inte några standarder angivna, men kommissionen har fått befogenhet i direktivet att ta fram sådana standarder. Syftet med standarderna är i första hand att säkerställa driftskompatibilitet. Standarderna ska uppfyllas för installationer som tas i bruk eller förnyas från och med den 18 november 2017.

Direktivet innehåller vidare vissa krav på prissättning och bestämmelser om att olika typer av information ska göras tillgänglig för användarna. Dessa krav ska vara uppfyllda senast den 18 november 2016.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslår regeringen hur de delar av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen som förutsätter lagreglering ska genomföras i svensk rätt.

Regeringen föreslår att direktivet huvudsakligen införlivas genom en ny lag om krav på installationer för alternativa drivmedel. Regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, ska få meddela föreskrifter om krav på installationer för överföring av alternativa drivmedel till fordon och fartyg. Avgifter för att ladda elfordon vid laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten ska vara skäliga, objektiva och icke-diskriminerande. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska vidare få meddela föreskrifter om skyldighet att lämna information om vilka fordon som regelbundet kan tankas med enskilda drivmedel på marknaden eller laddas vid laddningspunkter och om skyldighet att vid tankstationer tillhandahålla information om jämförelsepriser för andra relevanta drivmedel. Slutligen förtydligas ellagen (1997:857) så att det framgår att en innehavare av en laddningsstation för elfordon inte omfattas av vissa skyldigheter enligt lagen även om innehavaren tar betalt för elen.

Regeringen föreslår att lagändringarna ska träda i kraft den 18 november 2016.

Utskottets överväganden

Regeringens lagförslag

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om krav på installationer för alternativa drivmedel och lag om ändring i ellagen (1997:857). Riksdagen avslår samtidigt två motionsförslag om att utreda vilken prisinformation som är relevant för konsumenterna och om skyldigheter att tillhandahålla miljö- och klimatmärkning samt ursprungsmärkning av drivmedel, bl.a. med hänvisning till pågående arbete.

Jämför reservation (SD).

Propositionen

Ny lagstiftning

I proposition 2015/16:186 Gemensamma standarder vid utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel föreslår regeringen en ny lag om krav på installationer för alternativa drivmedel samt en ändring i ellagen (1997:857). Avsikten med propositionen är att i svensk rätt genomföra de delar av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen som förutsätter lagreglering. Genom lagförslaget genomförs direktivets bestämmelser om vilka standarder som ska gälla för installationer för alternativa bränslen och om information till användarna.

Regeringen framhåller att de frågor som direktivet omfattar i mycket liten utsträckning regleras i svensk rätt i dag och att det inte finns någon myndighet som har ett uppdrag eller en uppgift som direkt motsvarar direktivets krav och syften. I den mån det finns bestämmelser eller bemyndiganden för regeringen eller myndigheter att meddela föreskrifter om t.ex. elektriska anläggningar, tankstationer eller krav på fordon, baseras dessa antingen på andra skäl, t.ex. säkerhetsskäl, än de skäl som direktivet grundar sig på, eller så omfattar de bara delvis det område som direktivet reglerar. Mot denna bakgrund bedömer regeringen att det är lämpligare att införliva direktivets bestämmelser i svensk rätt i form av en helt ny lagstiftning än att göra ändringar i befintliga författningar och av bemyndiganden för ansvariga myndigheter. Det senare alternativet skulle göra regleringen både fragmenterad och svåröverskådlig. Dessutom anser regeringen att det inte är möjligt att genomföra hela direktivet inom ramen för befintlig lagstiftning, utan viss ny lagstiftning skulle krävas i vilket fall som helst.

Innehåll

Regeringen föreslår att det i lagen förs in ett generellt bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om krav på installationer för överföring av alternativa drivmedel till fordon och fartyg och vilken renhetsgrad väte ska ha i sådana installationer.

Regeringen föreslår att begreppet alternativa drivmedel ska avse bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transporter och som kan bidra till en förbättring av miljöprestandan inom transportsektorn. Regeringen påpekar i sammanhanget att utvecklingen på området går snabbt och att det inte kan uteslutas att behov uppstår av att standardisera installationer för andra typer av alternativa drivmedel än de som uttryckligen anges i direktivet, nämligen elektricitet, vätgas och naturgas. Regeringen anser därför att lagen bör göra det möjligt att anta sådana föreskrifter även om det i dag inte finns standarder för andra installationer för alternativa drivmedel än el, väte och metangas. En lag som medger föreskrifter om andra typer av drivmedel än de som för närvarande anges i direktivet strider inte heller mot direktivet. En sådan mer utvidgad lag kan också ge bättre möjligheter att bidra till målet att Sverige ska ha en fossilfri fordonsflotta, enligt regeringens uppfattning. En ytterligare anledning att vidga lagens tillämpningsområde är att kommissionen avser att senast den 31 december 2020 göra en översyn av direktivet och vid behov lägga fram förslag om att ändra det genom att fastställa nya gemensamma tekniska specifikationer för den infrastruktur för alternativa drivmedel som ligger inom direktivets tillämpningsområde.

I ellagen föreslås några ändringar som förtydligar skyldigheten för en elleverantör att till nätmyndigheten lämna uppgift om priser och leveransvillkor och vilka uppgifter ett avtal mellan en konsument och en elleverantör ska innehålla, så att det framgår att kraven endast gäller sådan leverans av el som sker i elanvändarens egen uttagspunkt. Genom denna ändring blir det möjligt att köpa el vid en laddningsstolpe på samma enkla sätt som t.ex. vid en sedvanlig tankning av en bensin- eller dieseldriven bil, utan krav på skriftlighet eller på att köparen på förhand måste avtala med leverantören eller den driftsansvarige om att få köpa elen eller ingå ett löpande kontrakt för vidare köp av el.

Enligt lagförslaget ska avgifter för att ladda elfordon vid laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten vara skäliga, objektiva och icke-diskriminerande. Med laddningspunkt avses ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas eller där ett batteri på ett elfordon i taget kan bytas ut. En laddningspunkt ska anses vara tillgänglig för allmänheten om användarna har icke-diskriminerande åtkomst till den.

Ett viktigt inslag i propositionen handlar om information till användarna, inte minst om möjligheten att förse motorfordon med alternativa drivmedel. Därför föreslår regeringen att den själv eller den utpekade myndigheten ska få meddela föreskrifter om skyldighet att lämna information om vilka motorfordon som regelbundet kan tankas med enskilda drivmedel på

marknaden eller laddas vid laddningspunkter. Det handlar om sådan information som ska finnas i fordonsmanualer, vid tankstationer och laddningspunkter, på motorfordon och hos motorfordonsförsäljare inom medlemsstaternas territorium. Likaså föreslås i propositionen att regeringen eller myndigheten ska få meddela föreskrifter om skyldighet att vid tankstationer tillhandahålla information om enhetspriser för andra relevanta drivmedel.

Med den föreslagna lagen ska det bli möjligt att införa gemensamma standarder för laddningspunkter för t.ex. elbilar, landströmsanslutning för fartyg och tankstationer för vät- och naturgas. Regeringen understryker att det huvudsakliga syftet med standarderna är att uppnå användarvänlighet och möjliggöra en snabbare utbyggnad av infrastrukturen. Någon myndighet som i dag har tillsyn över dessa frågor finns inte. Regeringen föreslår att tillsyn ska utövas av den myndighet som regeringen bestämmer och att myndigheten också ska få meddela de förelägganden och förbud som behövs i enskilda fall. Det ska också vara möjligt att förena ett föreläggande eller förbud med vite. Den myndighet som utövar tillsyn ska få ta ut en avgift för ärendehandläggning och tillsyn. Det ska vara möjligt att överklaga tillsynsmyndighetens beslut om förelägganden och beslut och om att påföra avgift till allmän förvaltningsdomstol.

Regeringen föreslår avslutningsvis att lagändringarna ska träda i kraft den 18 november 2016.

Konsekvenser

Lagförslagen berör i första hand företag som tillhandahåller el till elfordon vid laddningspunkter, landström till fartyg samt vätgas eller naturgas vid tankstationer. De företag som sätter upp eller förnyar en laddningspunkt fr.o.m. den 18 november 2017 måste, med vissa undantag, förse laddningspunkten med en särskild typ av uttag. Det är inget som hindrar att en laddningspunkt har flera olika uttag med olika standarder, så länge åtminstone ett av uttagen uppfyller kraven i direktivet. Detta krav kan komma att innebära vissa merkostnader för de företag som inte hade planerat att förse laddningspunkten med de uttag som direktivet kräver. Hur många företag som kommer att bli berörda är svårt att bedöma eftersom det i dag saknas officiell statistik över antalet laddningsplatser och vilka företag som erbjuder laddning av elfordon.

När det gäller kravet på installationer för landströmsförsörjning av fartyg överensstämmer dessa med befintliga riktlinjer och rekommendationer utgivna av Transportstyrelsen. Dessa krav bedöms därför inte medföra några merkostnader för berörda rederier. Inte heller kraven på tankstationer för väte bedöms medföra några extra kostnader för berörda företag eftersom de angivna ISO-standarderna överensstämmer med etablerade branschstandarder. Beträffande kraven på tankstationer för naturgas finns det

inga standarder angivna ännu. Det är därför inte möjligt att bedöma konsekvenserna för berörda företag.

För den enskilde bedöms lagförslagen underlätta användningen av fordon som kan drivas med el, naturgas eller vätgas.

Lagförslaget medför konsekvenser för den eller de tillsynsmyndigheter som ska utöva tillsyn och meddela föreskrifter om installationer för alternativa drivmedel. Dessa uppgifter bedöms medföra vissa kostnadsökningar för den eller de berörda myndigheterna. Avsikten är att tillsynsmyndighetens eller tillsynsmyndigheternas kostnader för ärendehandläggning och tillsyn ska täckas genom avgifter. Regeringen påminner om att det ska vara möjligt att hos allmän förvaltningsdomstol överklaga beslut och föreskrifter som meddelas med stöd av lagen. Enligt regeringen är det i nuläget mycket svårt att bedöma hur ofta tillsynsmyndigheten kan komma att behöva ingripa och i vilken omfattning besluten kommer att överklagas till domstol.

Regeringens uppfattning är också att författningsförslagen får en viss positiv påverkan på möjligheterna att nå miljökvalitetsmålen, framför allt genom att de underlättar användningen av laddningsinfrastruktur för elfordon och landströmsanläggningar.

Motionerna

I kommittémotion 2016/17:34 yrkar Emma Wallrup m.fl. (V) på att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska meddela föreskrifter om skyldigheter att vid tankstationer tillhandahålla miljö- och klimatmärkning samt ursprungsmärkning av samtliga drivmedel genom standardmärkning. Motionärerna framhåller att det finns starka skäl för att utnyttja tillfället och även införa märkning av drivmedlens miljöegenskaper och att direktivet ger utrymme för ett sådant initiativ på nationell nivå. Detta skulle göra det enklare för konsumenterna att välja det drivmedel som har lägst miljö- och klimatpåverkan om man ser på drivmedlets hela livscykel. Ett sådant krav bör enligt motionärerna för övrigt omfatta alla typer av drivmedel. Motionärerna framhåller att det för en konsument kan vara väldigt svårt att avgöra vilket drivmedel som är bäst ur miljö- och klimatsynpunkt. Införandet av en gemensam standard för miljömärkning skulle därför underlätta konsumenternas val. Motionärerna anser likaså att det finns starka skäl för att införa krav på ursprungsmärkning av drivmedel. Att även inkludera ursprungsmärkning i drivmedlets standardmärkning skulle bl.a. ge möjligheter för konsumenterna att göra aktiva val för att undvika bränslen från länder med bristfällig social hållbarhet.

Per Klarberg m.fl. (SD) belyser i kommittémotion 2016/17:35 svårigheterna med att ge en rättvisande prisinformation till berörda konsumenter. Motionärerna betonar i sammanhanget att det inte enbart är kostnaden för det faktiska drivmedlet per liter energiinnehåll som faller utslaget. För transporter kan det vara andra faktorer än drivmedelskostnaden som är avgörande för en total kalkyl, t.ex. fordonets drifts- och

underhållskostnader. Mot denna bakgrund anser motionärerna att det är näst intill omöjligt att ge en konkurrensneutral prisinformation utan att göra mer omfattande beräkningar. Även konsumentens möjligheter att vid tankstället göra ett aktivt val av bränsle är tekniskt begränsat till vilken drivlina som fordonet har, och det är i dag svårt att ta ställning till vilken information som är relevant för konsumenterna och lämplig att kräva, exempelvis andelen koldioxidutsläpp eller bränslets energiinnehåll. Med hänsyn till de svårigheter som uppmärksammas i kommittémotionen, anser motionärerna att det är nödvändigt att utreda frågan om vilken prisinformation som är relevant för konsumenterna mer ingående.

Utskottets ställningstagande

Utskottet välkomnar regeringens förslag om en ny lag om krav på installationer för alternativa drivmedel. Det är ett viktigt steg för att minska oljeberoendet inom transportsektorn och för att nå det politiska målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Utskottet påminner i sammanhanget om att kommissionen i juli 2016 aviserade en europeisk strategi för utsläppsnål rörlighet som syftar till att minska utsläppen från transportsektorn. Målet ska uppnås genom bl.a. ett anpassat regelverk för utsläppsnål rörlighet i vilket EU:s direktiv om infrastrukturen för alternativa bränslen (2014/94/EU) ingår som en betydelsefull beståndsdel. Utskottet har också i tidigare sammanhang välkomnat de initiativ som tagits på EU-nivå för att främja omställningen till mer miljövänliga drivmedel, inte minst genom det aktuella direktivet som ligger till grund för regeringens lagförslag. Utskottets uppfattning är att direktivet erbjuder konsumenterna och övriga intressenter inom hela EU ett viktigt ramverk att förhålla sig till i utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen och införandet av gemensamma tekniska specifikationer för denna. Eftersom det handlar om en lagstiftning som är angelägen ur miljö- och klimatsynpunkt och att det i direktivet föreskrivs att bestämmelserna ska vara genomförda i nationell lagstiftning senast den 18 november 2016, är det enligt utskottets mening viktigt att lagstiftningsprocessen inte försenas.

En avgörande förutsättning för att konsumenterna ska välja alternativa drivmedel är att det finns en tillräckligt väl utbyggd infrastruktur för att kunna tanka eller ladda fordonen under färd och att det upplevs som enkelt och bekvämt. Utskottet påminner om de ansträngningar som redan har gjorts i Sverige för att bygga ut laddningsinfrastrukturen för elfordon och bedömer att efterfrågan på publika laddningsstationer kommer att växa, inte minst för att möjliggöra laddning i stadsmiljöer. Utskottet vill här också uppmärksamma att utvecklingen av fordonsparken kommer att påverka utbyggnadstakten för publika laddstolpar men även behovet av standarder för att säkerställa att alla fordon ska kunna använda de laddningsstationer som byggs. I det här sammanhanget vill utskottet lyfta fram Energimyndighetens roll som nationell samordnare för laddningsinfrastruktur enligt ett regeringsuppdrag. Det innebär

att myndigheten ska samordna stöd till laddningsinfrastruktur och informera om laddningsstationers placering.

Sverige har under senare år haft en stark utveckling av produktion och användning av fordonsgas inom vägtransportsektorn där utvecklingen har stöttats av en rad styrmedel samt av kommunala och regionala initiativ. Branschorganisationen Energigas Sverige noterar i rapporten Scenarier för gasanvändning i transportsektorn till 2030 att det i delar av landet finns en utbyggd infrastruktur för fordonsgas och att det för närvarande finns över 160 publika gasmackar i landet men att det är betydligt sämre bevänt med vätgasstationer i Sverige. Det är utskottets uppfattning att den tilltänkta lagstiftningen kommer att förbättra förutsättningarna för att utnyttja gas som drivmedel.

Utskottet vill i sammanhanget också lyfta fram det pågående arbetet inom Regeringskansliet med att sammanställa ett nationellt handlingsprogram med syften och mål för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen. Handlingsplanen, som ska överlämnas till EU-kommissionen senast den 18 november i år, utgör en integrerad del i regeringens arbete med en fossilfri fordonsflotta.

Mot bakgrund av vad som tas upp i följdmotionerna vill utskottet också uppmärksamma vad som anges i budgetpropositionen för 2017 (2016/17:1 utg.omr. 20), nämligen att regeringen vill underlätta för konsumenter att göra upplysta och miljöanpassade val av drivmedel. Enligt vad utskottet har erfart har Miljö- och energidepartementet alldeles nyligen påbörjat ett internt arbete för att utreda möjligheterna att göra information om drivmedels miljöpåverkan obligatorisk, ett initiativ som utskottet emotser med intresse. De faktorer som regeringen överväger ska ingå i den obligatoriska miljöinformationen är förnybar andel, klimatpåverkan, ursprungsland, miljöklass och råvaror. Utskottet påminner också om att den närmare utformningen av prisinformationen som ska finnas tillgänglig är en fråga som kommer att hanteras av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer i samband med framtagandet av föreskrifter på området. Enligt utskottets mening är detta en lämplig ordning.

Sammanfattningsvis anser utskottet att den nya lagstiftningen på området är ändamålsenlig för att uppmuntra och underlätta den fortsatta utbyggnaden av en infrastruktur för alternativa bränslen.

Mot denna bakgrund föreslår utskottet att riksdagen antar regeringens lagförslag och avstyrker motionerna 2016/17:34 (V) och 2016/17:35 (SD).

Reservation

Regeringens lagförslag (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om krav på installationer för alternativa drivmedel,
2. lag om ändring i ellagen (1997:857)

och ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2015/16:186 punkterna 1 och 2 samt motion

2016/17:35 av Per Klarberg m.fl. (SD) och avslår motion

2016/17:34 av Emma Wallrup m.fl. (V).

Ställningstagande

Vi sverigedemokrater anser att en ny lagstiftning som främjar utbyggnaden av en infrastruktur för alternativa bränslen på det stora hela är bra eftersom fler konsumenter kommer att få möjlighet att använda drivmedel som är mindre miljöpåverkande än de konventionella bränslen som vi i stor utsträckning utnyttjar i våra fordon i dag.

Vi har dock flera viktiga betänkligheter rörande den prisinformation som ska finnas tillgänglig vid tankstationer. För det första är det inte enbart kostnaden för det faktiska drivmedlet per liter energiinnehåll som är avgörande, vilket inte minst företaget Sekab (Svensk Etanol Kemi AB) lyfter fram i sitt remissvar till den promemoria som Näringsdepartementet utarbetade inför framtagandet av propositionen. För transporter kan det vara andra faktorer än drivmedelskostnaden som är avgörande för en total kalkyl, t.ex. fordonets drifts- och underhållskostnader. Även frågan om hur bränslet har framställts eller transporterats är något som rimligtvis bör beaktas. Vidare har vi svårt att se konsumentnyttan med jämförelsepriser vid tankning eftersom konsumentens möjligheter att vid tankstället göra ett aktivt val av bränsle begränsas av fordonets tekniska förutsättningar, en uppfattning som också Konkurrensverket framhåller i sitt remissvar med anledning av regeringens initiativ.

Det är enligt vår mening viktigt att den enskilde konsumenten kan få tydlig och meningsfull information om bränslepriserna. Därför anser vi sverigedemokrater att frågan om vilken prisinformation som är relevant för konsumenterna måste utredas vidare.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2015/16:186 Gemensamma standarder vid utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om krav på installationer för alternativa drivmedel.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i ellagen (1997:857).

Följdmotionerna

2016/17:34 av Emma Wallrup m.fl. (V):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska utfärda föreskrifter om skyldigheter att tillhandahålla miljö- och klimatmärkning samt ursprungsmärkning av samtliga drivmedel vid tankstationer genom standardmärkning och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:35 av Per Klarberg m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidare utreda vilken prisinformation som är relevant för konsumenterna och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om krav på installationer för alternativa drivmedel

Härigenom föreskrivs¹ följande:

Allmänna bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om hur installationer för alternativa drivmedel ska vara utformade och om information till användarna av sådana installationer.

2 § Med alternativa drivmedel avses bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transporter och som kan bidra till förbättring av miljöprestandan inom transportsektorn.

Krav på installationer

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav på

1. installationer för överföring av alternativa drivmedel till fordon och fartyg, och
2. vilken renhetsgrad väte ska ha i installationer som avses i 1.

Avgifter för laddning av elfordon

4 § Avgifter för att ladda elfordon vid laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten ska vara skäliga, objektiva och icke-diskriminerande.

Med laddningspunkt avses ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas eller där ett batteri på ett elfordon i taget kan bytas ut. En laddningspunkt ska anses vara tillgänglig för allmänheten om användarna har icke-diskriminerande åtkomst till den.

Information till användare

5 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att lämna information om vilka fordon som regelbundet kan tankas med enskilda drivmedel på marknaden eller laddas vid laddningspunkter.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, i den ursprungliga lydelsen.

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att vid tankstationer tillhandahålla information om enhetspriser för andra relevanta drivmedel.

Tillsyn

7 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) utövar tillsyn över att denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen följs.

8 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

9 § Tillsynsmyndigheten får ta ut avgifter för ärendehandläggning och för tillsynen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana avgifter.

Överklagande

10 § Beslut om föreläggande enligt 8 § och avgift enligt 9 § första stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 18 november 2016.

2 Förslag till lag om ändring i ellagen (1997:857)

Härigenom föreskrivs¹ att 8 kap. 11 b § och 11 kap. 13 § ellagen (1997:857) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8 kap.

11 b §²

En elleverantör *skall* till nätmyndigheten lämna uppgift om de priser och leveransvillkor som elleverantören tillämpar för leverans av el *till elanvändare*.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer *meddelar* närmare föreskrifter om elleverantörens skyldigheter enligt första stycket.

En elleverantör *ska* till nätmyndigheten lämna uppgift om de priser och leveransvillkor som elleverantören tillämpar för leverans av el *i en elanvändares uttagspunkt*.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer *kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela* närmare föreskrifter om elleverantörens skyldigheter enligt första stycket.

11 kap.

13 §³

Ett avtal mellan en konsument och en elleverantör ska innehålla uppgifter om

1. elleverantörens namn, adress, telefonnummer och webbplats,
2. elleverantörens åtagande gentemot konsumenten,
3. när avtalet träffas och vid vilken tidpunkt elleverantören planerar att överta leveranserna till konsumenten,
4. var konsumenten kan finna information om elleverantörens priser och övriga villkor,
5. villkoren för fakturering och betalning,
6. den tid som avtalet löper eller om det löper tills vidare,
7. vad som gäller avseende förlängning av ett avtal som löper under viss tid,
8. villkoren för uppsägning av avtalet,
9. hur ersättningen beräknas vid uppsägning i förtid av ett avtal som löper under viss tid,
10. villkoren för ersättning om elleverantören inte uppfyller sitt åtagande enligt avtalet, och

Ett avtal mellan en konsument och en elleverantör *om leverans av el i konsumentens uttagspunkt* ska innehålla uppgifter om

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, i den ursprungliga lydelsen.

² Senaste lydelse 2006:926.

³ Senaste lydelse 2011:712.

11. hur elleverantören på sin webbplats samt på begäran på annat sätt tillhandahåller den ytterligare konsumentrelaterade information som anges i 18 §.

Information om avtalsvillkoren och uppgifterna enligt första stycket ska lämnas till konsumenten innan avtalet ingås eller bekräftas.

Denna lag träder i kraft den 18 november 2016.