

Näringsdepartementet
Transportenheten

Diarienummer
Utr 2013/13
Datum
2013-02-27

Yttrande över Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (N2013/675/TE)

Sammanfattande kommentar

Trafikanalys noterar sammantaget att det inte främst är åtgärderna i sig som framstår som tveksamma, utan hur de föreslås genomföras. Både krav på antal tankstationer (elektricitet) och avstånd mellan dessa (väte, LNG och CNG) framstår som fel väg att gå. Förslaget riskerar att låsa oss vid vissa tekniska alternativ och hindra andra som skulle kunna visa sig vara vinnare på lite längre sikt. Samtidigt är det positivt med tydliga riktlinjer om när gemensamma tekniska specifikationer ska vara uppfyllda, dels för att skapa förutsättningar för stordrift i produktion av utrustning, dels för att skapa förutsättningar för fordon att röra sig mellan länder.

Förslaget innehåller idéer med en strävan efter att minska miljöpåverkan från transporter. Det transportpolitiska klimatmålet uppfylls onekligen mer effektivt av att fler fordon framförs med alternativa bränslen. Samtidigt innehåller förslaget element som kan vara kontraproduktiva. Långtgående reglering istället för marknadsdriven utveckling har många gånger visat sig vara fel väg att gå. Med beaktande av subsidiaritetsprincipen framgår fler tveksamheter. Även om det finns ett europeiskt mervärde i att en sammanhängande infrastruktur för alternativa drivmedel byggs ut, innebär förslaget detaljregleringar på lokal och regional nivå.

En nationell politisk ram (art. 3)

Den nationella politiska ram som varje medlemsstat ska anta innehåller flera bra element, men är i sin utformning en blandning av tvingande åtgärder och bedömningar/analyser. En sådan blandning skapar otydlighet. Dessutom behöver det klargöras om befintliga och kommande utredningar (t.ex. FFF-utredningen) kan bedömas motsvara krav i artikel 3. Därutöver framstår art. 3.3 som överdrivet begränsande. Nog bör en enskild medlemsstat kunna fatta ett enskilt beslut om stöd till infrastruktur för alternativa bränslen.

Infrastrukturkrav (art. 4, 5, 6)

I artikel 4 fastställs antal laddstationer per medlemsstat. Även om det är ett beundransvärt initiativ är det tveksamt om det är möjligt och/eller rimligt att ställa ett sådant krav. Den argumentation om förslagets legala bas som förs i konsekvensutredningens sektion 2.5 är inte helt övertygande. Trafikanalys menar att det vore bättre att skapa goda incitament för en utbyggnad, utan att det är ett tvingande krav.

I artikel 5 och 6 fastställs minimiavstånd mellan tankstationer för väte, LNG och CNG. Det är tveksamma förslag vid beaktande av vad det skulle ge för resultat i ett till stora delar

glesbefolkat land som Sverige. Det vore lämpligare med ett system som tar hänsyn till geografi och demografi. För även om förslaget i sin nuvarande form ter sig olämpligt är det viktigt att tankstationer binds samman i ett nät.

Däremot är skrivningarna om gemensamma standarder/tekniska specifikationer för tankstationer viktiga (gäller art. 4, 5, 6). Här finns ett tydligt europeiskt mervärde, då stordriftsfördelar skapas och en verklig inre marknad möjliggörs. Det är samtidigt viktigt att bestämmelser om standarder möjliggör teknikneutralitet i tillräcklig grad. Som förslaget är utformat är t.ex. definitionen av alternativa drivmedel begränsande. Så länge innovationer kan förhålla sig till vedertagna standarder bör de inte begränsas. Ett exempel på hur lagstiftning riskerar att tappa i aktualitet och hindra att andra fruktbara lösningar utvecklas är kravet på LNG-infrastruktur i hamnar och mellan dessa. Redan i dag är ny teknik med bunkerfartyg på väg ut på marknaden. Resultatet kan bli att vissa hamnars infrastruktur blir överflödigt, även om det finns studier som pekar på att både bunkerfartyg och landbaserad infrastruktur behövs.¹

Delegerade akter och genomförandeakter (art. 3, 4, 5)

Delegerade akter förslås användas till art. 3, 4 och 5. I art. 4 och 5 framstår delegerade akter som rimligt. Det handlar om uppdateringar av tekniska standarder. Men att använda delegerade akter även i art. 3 framstår som olämpligt. Den artikeln innehåller avgörande bestämmelser som i sin nuvarande utformning snarare lämpar sig för genomförandeakter.

Tidsfrister (art. 3.5, 3.6, 10)

Art. 3.5 och 3.6 innehåller tidsfrister som förvirrar vid jämförelse med art. 10. De olika tidsangivelserna är förvirrande och möjligtvis även motsägelsefulla. En samtidig rapportering från medlemsstaterna vore att föredra, liksom att samtliga tidsfrister samlas i samma artikel.

I detta ärende har Brita Saxton varit beslutande och Mathias Nilsen har varit föredragande.

Brita Saxton
Generaldirektör

¹ North European LNG Infrastructure Project – Full Report, Danish Maritime Authority (2012), Sid 23, <http://www.dma.dk/themes/LNGinfrastructureproject/Sider/Papersandpresentations.aspx>