

Datum  
2013-02-28Dnr/Beteckning  
TSG 2013-222Ert datum  
2013-02-06Er beteckning  
N2013/675/TERegeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Remissvar – förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen – COM(2013) 18 final

### Sammanfattning

Transportstyrelsen är positiv till att EU-kommissionen tar initiativ för att främja alternativa drivmedel.

Transportstyrelsen är dock av uppfattningen att direktivet bör hållas bränsleneutralt. Även om satsningar på infrastruktur för t.ex. LNG är viktig så finns det andra alternativa drivmedel som har potential att bli lika betydelsefulla. Detta gäller bland annat metanol för sjöfarten. Direktivet bör inte hindra att de drivmedel som i slutändan bedöms vara av branschintresse, såväl kostnadsmässigt som miljömässigt, inte kan fortsätta främjas inom EU.

Transportstyrelsen är positiv till att direktivet tar upp konsumentinformation om driftskompatibilitet, men är tveksam till krav på märkning på fordonet, då myndigheten dels inte ser att det finns behov av märkning, dels ser att märkningen skulle bli mycket kostsam såväl för samhället som fordonsägarna.

### Transportstyrelsens synpunkter

#### *Syfte*

Det är positivt att EU-kommissionen tar initiativ för att främja alternativa drivmedel – det är viktigt för att bryta fossilberoendet i transportsektorn. För att alternativa bränslen ska kunna utvecklas och bli kommersiellt gångbara är det väsentligt att det finns en fungerande infrastruktur på plats. Denna infrastruktur bör dessutom så långt som möjligt vara kompatibel över hela Europa. Detta är ett behov som är gemensamt för alla trafikslag.

Transportstyrelsen ser positivt på att både väg- och sjötrafik behandlas i

förslaget till direktiv. Transportstyrelsen kan dock även se att det finns ett behov av en nationell strategi för alternativa bränslen för flyget i linje med EU-kommissionens initiativ Flight Path 2020 för luftfarten inom EU.

Det är troligt att utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel behöver samordnas på EU-nivå, och att styrning krävs från offentligt håll.

#### *Tillämpningsområde*

Transportstyrelsen saknar en tydligare koppling även till luftfarten i direktivförslaget. När det gäller infrastruktur för alternativa bränslen för luftfarten krävs idag sannolikt ingen speciell satsning på förändring av infrastrukturen då alternativa bränslen för flyget är så kallade drop-in-fuels. Dessa bränslen blandas med konventionellt jetbränsle och några särskilda anläggningar eller infrastruktur i form av separata cisterner eller tankar krävs i dagsläget inte för denna typ av blandningar. Däremot ser Transportstyrelsen ett behov av att även luftfarten omfattas av eventuella nationella politiska ramar för bland annat marknadsutvecklingen av alternativa bränslen för luftfarten enligt relevanta punkter under artikel 3 i direktivförslaget, exempelvis avseende:

- en bedömning av den aktuella och framtida utvecklingen när det gäller alternativa bränslen,
- politiska åtgärder för att stödja genomförandet av den nationella politiska ramen,
- stödåtgärder till (utbyggnad och) tillverkning,
- stöd till forskning, teknisk utveckling och demonstration och
- mål rörande användningen av alternativa bränslen.

Transportstyrelsen anser att det i förslaget till direktiv och bilagda rapporter inte är klarlagt varför och hur kommissionen har valt ut de alternativa bränslen som anses mest lämpade att satsa på. Exempelvis saknas en tydlig koppling till klimatmål då satsningen främst gäller naturgas, vätgas och el, inte biodrivmedel.

Transportstyrelsen anser att förslaget har en allt för negativ syn på biodrivmedel. De hållbarhetsproblem som kommissionen tar upp för biodrivmedel gäller även för övriga bränslen, och bör beaktas i samma grad för alla bränslen.

Enligt Transportstyrelsens mening saknas det i förslaget drivkrafter för att främja förnybara bränslen, vilket är problematiskt.

Transportstyrelsen anser att det behövs mer tid och ordentliga analyser, även ur nationellt svenskt perspektiv, för att bedöma om de mest lämpliga alternativa bränslena har valts ut. Exempelvis kan det ifrågasättas om en satsning på infrastruktur för vätgas är lika eftertraktad som de övriga alternativa bränsleslagen då antalet vätgasfordon är få.

I övrigt pekar direktivet ut infrastruktur för vissa tekniker som inte självklart har en roll i ett hållbart transportsystem. Detta gäller t.ex. naturgas, som är fossilt och därmed inte kan anses bidra till att bryta fossilberoendet. Att bygga ut laddstolpar för el känns mer motiverat, så länge utbyggnadstakten är rimlig. Fokus måste vara på hållbar energiförsörjning – vilka specifika drivmedelstekniker man satsar på måste successivt utvärderas utifrån ett hållbarhetsperspektiv.

Transportstyrelsen anser att man i förslaget generellt bör visa mer flexibilitet till vissa nationella omständigheter som populationstäthet och funktionella behov. Exempelvis är Sverige ett relativt glesbefolkat land och det är inte lämpligt med samma avstånd mellan tank/laddställen över hela landet. Transportstyrelsen anser att hänsyn behöver tas till mängden trafiken när infrastruktuursatsningen startar. Det är mer kostnadseffektivt att göra de största och första insatserna där behovet är som störst. I takt med att efterfrågan växer bör även mer infrastruktuursatsningar göras.

#### *Nationella politiska ramar*

Vad gäller nationella politiska ramar i artikel 3 så är det viktigt för Sverige att vi får utforma vår nationella politik för alternativa drivmedel dels så att marknadskrafterna inkluderas, och dels så att politiken utgår från ett hållbarhetsperspektiv.

Transportstyrelsen ser med viss oro på vad som sägs i artikel 3 om att ”endast de bränslen som omfattas av de nationella politiska ramarna ska vara berättigade till unionens och medlemsstaternas stödåtgärder beträffande infrastruktur för alternativa bränslen”. Om det utvecklas nya bra alternativa bränslen kan denna begränsning vara ett problem.

#### *Naturgasförsörjning till transporter*

Enligt artikel 6 i förslaget ska alla hamnar som ingår i Trans-European Transport (TEN-T) Core Network ska ha möjlighet att bunkra naturgas till år 2020. För inre vattenvägar i nätverket gäller år 2025. Detta gäller idag 83 hamnar inom EU. Transportstyrelsen anser att det är positivt att möjligheten till att bunkra naturgas byggs ut - inte minst är detta ett viktigt steg för sjöfarten att kunna uppnå de nya svavelreglerna som gäller från och med 2015. Transportstyrelsen vill poängtera att den utveckling som sker bland hamnar, framförallt i de hamnar som ligger inom svavelkontrollområden (SECA), gällande LNG och dess infrastruktur idag, är viktig och att detta arbete måste få fortgå med samma intensitet som hittills. Däremot anser Transportstyrelsen att reglering endast ska göras när det finns behov av reglering. Dessutom bör kostnaden stå i proportion till nyttan. Det är tveksamt om alla TEN-T corehamnar ska ha LNG-infrastruktur. Transportstyrelsen anser att detta bör styras av efterfrågan och inte vara

generellt påtvingat. Ett generellt tvång som inte styrs av behov riskerar att leda till krav från hamnar att infrastrukturen ska finansieras med statliga medel. Enligt kommissionens konsekvensanalys beräknas infrastrukturen i de fem svenska corehamnarna kosta ca 75 miljoner Euro – det behöver tydliggöras hur detta ska finansieras.

Transportstyrelsen vill betona att även om satsningar på infrastruktur för LNG är viktig så finns det andra alternativa drivmedel, även inom sjöfarten, som har potential att bli lika betydelsefulla. Detta gäller bland annat metanol. Direktivet bör inte hindra att de drivmedel som i slutändan bedöms vara av branschintresse, såväl kostnadsmässigt som miljömässigt, inte kan fortsätta främjas inom EU.

#### *Konsumentinformation om transportbränslen*

Transportstyrelsen är positiv till att direktivet tar upp konsumentinformation och driftskompatibilitet. Myndigheten är dock tveksam till den märkning som enligt artikel 7(1)(c) ska göras på fordonet, troligen med en dekal. Märkningen kan bli mycket kostsam för samhället eller fordonsägaren då man avser att med en dekal märka dels alla nya fordon, men även de fordon som redan är registrerade. Transportstyrelsen kan inte se att det har gjorts någon kostnadsnyttoanalys för att motivera de kostnader en sådan märkning ger, såväl administrativa kostnader för samhället och myndigheter som kostnader för fordonsägare. Märkning på nya fordon kan vara realistiskt, men detta bör då följa av bestämmelserna om typgodkännande av fordon i direktiv 2007/46/EG istället för detta direktiv. Det är också viktigt att säkerställa att det inte sker en dubbelreglering genom de krav på konsumentinformation som följer av bränslekvalitetsdirektivet 98/70/EG.

#### *Internationellt överensstämmande tekniska krav*

Transportstyrelsen anser att de tekniska kraven i direktivet bör följa internationella krav och standarder. På sjöfartsområdet gäller det framför allt de krav som håller på att förhandlas fram inom den internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Gällande sjöfart är detta väsentligt för att behålla den internationella konkurrensneutraliteten.

#### *Tidsramar för implementering*

Det är viktigt med rimliga tidsramar - som förslaget ser ut finns en risk att nationella initiativ kan tappa drivkraft i väntan på respons från kommissionen.

Kraven på utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen måste baseras på realistiska bedömningar av antalet fordon som kommer att använda dessa bränslen. För vätgas föreslår Transportstyrelsen att man börjar i mindre skala med demonstrationer och utvärdering av dessa innan en fullskalig utbyggnad sker.

Kraven på utbyggnad av el, vätgas och naturgas borde på något sätt vara förenade med krav på att det bränsle som tankas ska vara förnybart till en viss procent, eller så bör utbyggnadskraven relateras till potentialen för framställning av förnybara bränslen i respektive medlemsstat.

#### *Delegerade akter*

Transportstyrelsen har en avvaktande inställning till att ändringar av direktivet ska göras av kommissionen genom delegerade akter. Alternativa lösningar bör diskuteras. Transportstyrelsen anser att Sverige i förhandlingsarbetet i vart fall bör föreslå att artikel 8(2) omformuleras så att befogenheten att anta delegerade akter inte ges tills vidare utan att den tidsbegränsas till fem år med ett krav på utvärdering.

#### *Finansiering*

Transportstyrelsen anser att det finns oklarheter vad gäller finansiering och implementering av direktivet. Det är otydligt till vem man ska rikta utbyggnadskraven, t.ex. vad gäller vätgas och el. Det finns också en risk att kostnaderna stiger och att tekniklösningarna inte blir bra om styrningen inte sker på ett marknadsmässigt sätt. Det vore därför bra om medlemsstaternas införande av direktivet kunde tillåtas utformas så att en samverkan mellan stat och marknad uppstår och genomförandet därmed kan ske på ett kostnadseffektivt sätt.

Transportstyrelsen anser också att det bör diskuteras hur man hanterar de aktörer som har hunnit ta värdefulla initiativ och göra betydande investeringar innan reglerna träder i kraft.

---

Beslut i detta ärende har fattats av stabschefen Jacob Gramenius, GD-stab. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog, från Väg- och järnvägsavdelningen, handläggaren Per Öhlund samt, från Sjö- och luftfartsavdelningen, chefen för sektionen för miljö Anna Petersson och den internationella samordnaren Anna Bizzozero, den senare föredragande.

Jacob Gramenius  
Stabschef