

Stockholm 2021-08-27

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
Stefan Andersson

Remissvar till Remiss av EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. DNr: I2021/02043

Drivkraft Sverige har fått rubricerade remiss för synpunkter och lämnar följande remissvar.

Kort remisstid

Denna remiss ingår i EU Kommissionens ”Fit for 55” där en stor mängd direktiv och förordningar ändras eller nya föreslås. Det är ett omfattande material som skall granskas och kommenteras i remissrundan. I stort sett alla dessa skickades ut under Sveriges semesterperiod och där remissvaret skall vara inne i slutet av augusti eller början av september. Drivkraft Sverige kommer inte ha möjlighet att gå igenom alla dessa remisser i detalj och bedöma konsekvenser för vår bransch och för Sverige under den tid som finns tillgänglig. Drivkraft Sverige kan komma att komplettera synpunkterna i ett senare skede då noggrannare analyser hunnit genomföras.

Delegerade akter

Drivkraft Sverige uppmanar till försiktighet när det gäller delegerade akter då det finns en del mindre goda erfarenheter vad gäller Kommissionens sätt att hantera innehållet i delegerade akter. Ett tydligt exempel på det är delegerade akter om Taxonomin inom EU. Det finns också exempel på när Kommissionen via en delegerad akt påtagligt förändrar lagstiftning som behandlat inom EU på ett demokratiskt, rättssäkert och transparent sätt och på så vis överskrider det mandat man tilldelats.

Delegerade akter används många gånger inom områden där man inte lyckats nå konsensus och sen får Kommissionen genom delegerade akter rätt att föreslå regelverk i dessa. Processen kring delegerade akter inte alltid transparent och det finns begränsade möjligheter att påverka innehållet.

AFID Direktivet blir en förordning

Nu när direktivet dras in och ersätts av föreslagen förordning finns det möjlighet att revidera artikel 17 p3 i 2014/94/EU, som handlar om angående enhetspriser för att informationen verklig finns där den göra verklig nytta.

Bakgrunden för att införa krav på enhetspriser var regler till följd av art 7.3 i AFID direktivet (1994/94/EU).

3. När bränslepriser visas vid en tankstation ska, i tillämpliga fall och särskilt när det gäller naturgas och väte, en jämförelse mellan relevanta enhetspriser visas i informationssyfte. Presentationen av denna information får inte vara vilseledande eller förvirrande för användarna. För att öka konsumenternas kunskap och skapa insyn i bränslepriserna på ett sätt som är enhetligt i hela unionen, ska kommissionen ges befogenhet att genom genomförandeakter anta en gemensam metod för jämförelse av enhetspriser för alternativa bränslen.

I den genomförandeförordningen, 2018/732, (4) angavs motivet till att redovisa enhetspriser på tankstället att man vill anser att

” Den valda metoden bör göra det möjligt för användarna göra en enkel jämförelse som omfattar alla de mest relevanta faktorerna, även med tanke på framtida köpval. Den metoden förefaller således vara den mest lämpade för att öka konsumenternas medvetenhet och förbättra insynen i bränslepriset”

Med köpval menar man att det är på tankstället som konsumenten tar beslutet om vilken bil som blir det nästa köp genom att man får information om enhetspriser för en genomsnittsbil i Sverige. Drivkraft Sverige anser att det måste vara en långsökt slutsats och att en konsument har större nytta av denna information om enhetspris för varje drivmedel finns där fordonen säljs, där valet av fordon och drivlina görs. Då kan man verkligen använda information för den aktuella bilen man överväger att köpa och vilken typ av drivmedel som den kan drivas med.

På stationen enhetsprisuppgift har man endast information om ett genomsnittsfordon inom de mest säljande segmenten i Sverige och inte för det fordon som man verkligen överväger att köpa.

Drivkraft Sverige anser att konsumentvärdet är större om denna information finns för varje aktuellt fordon och drivlina finns tillgänglig där fordonen säljs.

Drivkraft Sverige uppmanar därför Sverige att arbeta för att revidera denna del av förordningen så att denna information verkligen finns där den kan göra nytta vilket inte är på tankstället.

Laddstationer

Förordningen handlar huvudsakligen om att öka tillgången på laddstationer både för lätta och för tunga fordon. Då det också föreskrivs vilka effektnivåer som laddstationerna skall ha måste det någonstans finnas en koppling till tillgången på nät, el och tillräcklig effekt för att de skall vara möjliga att användas. Sverige står inför en utmaning särskilt vad gäller effektbalans och eldistribution och här är det viktigt att dessa krav står i proportion till vad elsystemet kan leverera. För laddstationer för tung trafik med höga effektnivåer är utmaningen ännu större.

Artikel 5

I artikel 5 föreslås regleringar avseende vilka betalmetoder som skall tillhandahållas av operatörer av publika laddstationer. Det kan inte vara kommissionens sak att reglera förhållandet mellan kund och leverantör, och att kräva helt öppna system med möjlighet till ad hoc laddning eliminerar normala marknadskrafter, samt

riskerar att medföra stora kostnader för att kunna erbjuda dessa lösningar. I ett uppbyggnadsskede kan detta vara avgörande för om en laddstation byggs eller inte. Drivkraft Sverige anser att det ska stå operatören fritt att erbjuda de betalsystem som kunderna efterfrågar.

Möjligheter till nationella anpassning

Detaljreglering får inte innebära att den utbyggnad som sker nu måste byggas om för en harmonisering genom någon delegerad akt som kommer senare. Kommissionen föreslår att man skall ta fram en delegerad akt för standardisering och om man skall vänta på en sådan för att vara säker på att man gör rätt så kan utbyggnaden avstanna.

Vätgastankstationer

Förslaget till förordning konstaterar att det finns få vätgasdrivna fordon men att det är viktigt att bygga upp infrastrukturen först. Därefter skriver man att det är en stor osäkerhet om vilken teknik och fordon som kommer att bli aktuella i framtiden. Givet den mycket höga kostnaden för vätgastankställen bör nog en alltför hög ambition i utbyggnaden trots allt harmonisera med genomslaget av vätgasfordon på marknaden. Kanske kommer vätgasen inte alls användas i fordonen som vätgas utan till e-bränslen som förordas i andra direktiv och förordningar.

Vad gäller hela denna fråga kring ny infrastruktur för ffa el och vätgas, så kommer högst sannolikt dessa nya värdekedjor till stor del att finansieras med offentliga medel. Produktion av fossilfri el, distribution, laddstationer mm kommer, till skillnad från värdekedjan för biodrivmedel som helt finansieras av marknadens aktörer, att åtnjuta enorma subventioner, vilket kraftigt snedvrider konkurrensförhållandena och i hög grad avviker från allt vad teknikneutralitet heter. Detta bör rimligen påtalas som en principiell invändning i detta yttrande.

Johan G Andersson
VD

Ebba Tamm
Produkt- och miljöexpert