

Analysavdelningen
Enheten för miljöanalys
Noak Westerberg
016-544 24 37
noak.westerberg@energimyndigheten.se

Näringsdepartementet
Enheten för marknad och regelverk på
transportområdet
Regeringskansliet
103 33 Stockholm

Yttrande angående promemorian Genomförande av direktivet 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

Sammanfattning

Energimyndigheten tillstyrker i huvudsak förslaget, men har ett antal synpunkter:

- Förslaget bidrar inte till att nå Sveriges mål om fossilfri fordonsflotta
- Begreppet "alternativa bränslen" bör definieras i lagen
- Begreppet "förnyas" avseende laddningsstationer behöver förtydligas
- Det inte är tydligt huruvida laddningsstationer på mer än 3,7 kW som installeras i privata hushåll måste följa standarden
- Det framgår inte av promemorian om fastighetsägare som installerar laddningsstationer ska betraktas som energileverantörer
- Möjligheten att använda ursprungsmärkt el i laddningsstationer tas inte upp
- Energimyndigheten avstyrker användningen av begreppet "laddningsstation" och förordar istället "laddningspunkt"
- Tillsynen enligt lagen behöver förtydligas

Energimyndighetens ställningstagande

Energimyndigheten tillstyrker i huvudsak förslaget och att direktivet införs i en ny lag och förordning. Specifika synpunkter och kommentarer redovisas nedan.

Genomförande av direktivet (sid. 10 promemorian)

Syftet med direktivet är att minska transporternas oljeberoende och miljöpåverkan. Energimyndigheten har svårt att se hur lagen om infrastruktur bidrar till att uppnå de målen med tanke på att inga krav ställs på att tillhandahålla förnybar el på laddningsstationer samt att tillhandahålla LBG eller CBG till den föreslagna infrastrukturen för naturgas för tung trafik och sjöfart.

Energimyndigheten anser att utan reglering i lag eller i de nationella planer som ska tas fram kommer regelverket i praktiken inte att bidra till att nå målet om fossilfri fordonsflotta.

Definition av "alternativa bränslen"

Begreppet "Alternativa bränslen" definieras inte i den föreslagna lagen. I infrastrukturdirektivet anges definitionen som: "bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transporter och som kan bidra till utfasning av fossila bränslen och förbättring av miljöprestanda inom transportsektorn. De ingriper bland annat el, väte, biodrivmedel enligt definition i Förnybartdirektivet, syntetiska och paraffiniska bränslen, naturgas, inbegripet biometan i gasform (komprimerad naturgas — CNG) och flytande form (flytande naturgas — LNG), och gasol (LPG)". Begreppet "alternativa bränslen" används allmänt i Sverige, och även i författningstexter. Ett exempel är [drivmedelslagen \(2011:219\)](#), där "alternativt bränsle" ges definitionen: "ett bränsle avsett för motordrift som inte är bensin eller dieselbränsle och som inte till övervägande del har sitt ursprung i råolja", en snävare definition än direktivets. Om definition eller avgränsning saknas i den svenska lagen om infrastruktur för alternativa bränslen finns en risk för att drivmedelslagens, eller någon annan definition, antas utgöra en avgränsning även för den nya lagens tillämplighet. Energimyndigheten anser därför att en definition behöver inkluderas i lagen.

Energimyndigheten anser att direktivets definition även möjliggör för Sverige att inkludera fortsatt utveckling av befintlig infrastruktur för höginblandade biodrivmedel, däribland E85, ED95, HVO100, B100 och 100 % biogas, vilket är viktigt för att Sverige ska kunna uppnå målet om en fossilfri fordonsflotta.

Laddningsstationer förnyas (sid. 12 i promemorian)

Direktivet anger att nya laddningsstationer inte behöver följa standarden förrän den 18 nov 2017. Befintliga laddningsstationer behöver uppfylla standarden först då de förnyas. Begreppet "förnyas" förklaras inte ytterligare i vare sig direktivet eller lagen. Hur det tolkas har betydelse för vilka förutsättningar som medför att standarden måste uppfyllas vilket i sin tur medför en merkostnad.

Definitionen av normal laddningsstation (sid. 13 i promemorian)

Det är sannolikt att många privata hushåll kommer att installera laddningsstationer över 3,7 kW, något som potentiellt innebär ett stort tillsynsuppdrag med kostnader för dessa aktörer som riskerar att hämma utbyggnaden som följd. Promemorian bör därför förtydliga om och hur dessa laddningsstationer ska omfattas av tillsyn.

Ändringen i ellagen (sid. 15 i promemorian)

Den föreslagna ändringen i ellagen syftar till att möjliggöra köp av el vid laddningsstation utan att ingå avtal. Det framgår dock inte om fastighetsägare som monterar en laddningsstation för försäljning av el per kWh eller tidsenhet ska betraktas som energileverantör, något som skulle hämma utbyggnaden. Energimyndigheten efterlyser därför ett förtydligande avseende dessa aktörer.

Promemorian beskriver heller inte huruvida det ska vara möjligt att sälja ursprungsmärkt el i laddningsstationer, vilket är en viktig förutsättning för att minska transportsektorns klimatpåverkan.

Begreppet "laddningsstation"

Energimyndigheten anser att begreppet "laddningsstation" är en felaktig översättning från direktivets förhandlingsspråk, engelska ("recharging point"). Begreppet definieras som ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas eller där ett batteri på ett elfordon i taget kan bytas ut. Ordet laddningsstation antyder istället att det kan röra sig om en anordning för att kunna hantera flera elfordon samtidigt. Samma begrepp används i exempelvis [klimatklivsförordningen \(2015:517\)](#) avseende stöd för utbyggnad av laddningsstationer för elfordon (endast effektangivelser ingår där). Energimyndigheten erfar att kommunikationen har underlättats genom att använda andra ord i det sammanhanget. Det är därför myndighetens uppfattning att den svenska lagen bör använda det korrekta "laddningspunkt" i stället för det som används i direktivet på svenska.


Tillsyn (sid 24 i promemorian)

Även om direktivet inte ställer krav på att det ska finnas någon tillsynsmyndighet utsedd förrän standarderna ska börja tillämpas är det viktigt att poängtera att en myndighet sannolikt behöver äska utökade resurser vill ett tillkommande tillsynsuppdrag. Det är därför nödvändigt för tilltänkta tillsynsmyndigheter att väl i förväg bli informerade om detta för att möjliggöra nödvändig planering. Promemorian anger att det behöver utredas vidare hur tillsynen ska genomföras. Energimyndigheten tillstyrker detta och ser det som en förutsättning för att kunna utse relevanta tillsynsmyndigheter.

Konsekvenser för aktörer (sid 26 i promemorian)

I promemorian anges att snabba laddningsstationer i huvudsak drivs av energibolag, kommuner och företag som säljer drivmedel. Energimyndigheten erfar att även fastighetsägare och andra aktörer driver sådana laddningsstationer. Det är viktigt att konstatera att dessa aktörer kommer att omfattas av den tillsyn som kommer att utövas enligt lagen. Energimyndigheten erfar vidare att ungefär hälften av de likströmsbaserade snabba laddningsstationer som finns i Sverige idag inte uppfyller standarden och att huvuddelen av de elfordon som säljs och som kan snabbaddas inte heller använder sig av standarden.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Erik Brandsma. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningscheferna Anita Aspegren, Mattias Eriksson, Roger Eklund, Zofia Lublin och Rémy Kolessar, direktören för strategiska frågor Anneli Eriksson, chefsjuristen Johan Holgersson och forskningsdirektören Birgitta Palmberger, enhetschefen Paul Westin samt de seniora rådgivarna Kristina Holmgren, Emmi Jozsa och Anders Lewald, Handläggaren Martina Wikström samt juristen Margareta Petré Axner. Föredragande har varit handläggaren Noak Westerberg.


Erik Brandsma
Noak Westerberg