

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Yttrande över förslag på genomförande av direktivet (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

### Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

### Innehållet i förslaget

Förslaget genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen i svensk rätt. Dels föreslås en ny lag, lag om infrastruktur för alternativa bränslen till transporter, dels en förordning om infrastruktur för alternativa bränslen till transporter. Den nya lagen innehåller främst definitioner och bemyndiganden till regeringen eller den myndighet som regeringen bemyndigar att meddela föreskrifter om krav på infrastrukturen för alternativa bränslen samt vilken information som ska ut till användarna. Den föreslagna förordningen innehåller följaktligen de mer konkreta bestämmelserna. De alternativa bränslen till transporter vars infrastruktur nu regleras utgörs av el, vätgas och naturgas. Förordningen innehåller dock endast detaljerade krav rörande el- och vätgasförsörjning till transporter i och med att direktivet inte innehåller standarder för naturgas. EU-kommissionen kommer genom delegerade akter att framöver bestämma vilka standarder som ska gälla på naturgasområdet.

Regelrådet fokuserar i sin granskning av förslaget på den nya förordningen.

### Skälen för Regelrådets ställningstagande

#### Syftet med förslaget

Det anges i promemorian under kapitlet Konsekvenser att förslaget syftar till att uppfylla den skyldighet Sverige har gentemot EU att genomföra direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. I andra delar av promemorian framgår det att direktivets huvudsakliga syfte är att minimera transporternas oljeberoende och minska deras negativa inverkan på miljön. Genom införande av gemensamma standarder inom EU för infrastrukturen för alternativa bränslen för transporter säkerställs bl.a. driftskompatibilitet.

Regelrådet finner beskrivningen av syftet med förslaget godtagbar.

## Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Näringsdepartementet anger i promemorian att det inte finns något alternativ till författningsreglering för att genomföra direktivet i de aktuella delarna. Ett alternativ som beskrivs i promemorian är att utnyttja existerande bemyndiganden och i nödvändig mån komplettera dessa med nya bemyndiganden. Det framgår dock att detta skulle innebära att genomförandet av direktivet blir mycket fragmenterad och svåröverskådlig eftersom direktivets innehåll rör frågor som Sverige är fördelade på ett flertal olika politikområden och där flera olika myndigheter skulle beröras. Alternativet att istället anta en ny lag med bemyndiganden samlade framstår enligt Näringsdepartementet som lämpligare.

Regelrådet finner beskrivningen av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd godtagbar.

## Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Förslaget anges i promemorian vara en direkt följd av EU-direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Det beskrivs på vilket sätt nuvarande svensk rätt överensstämmer med direktivets bestämmelser och i vilken mån de bemyndiganden som redan finns går att utnyttja. Slutsatsen Näringsdepartementet kommer till efter genomgång av de artiklar som ska genomföras i svensk rätt är dock att nuvarande bemyndiganden inte räcker till utan nya behöver antas.

Regelrådet finner beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.

## Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Det framgår av promemorian att förslagen ska träda i kraft den 18 november 2016. Enligt direktivet ska de lagar och andra författningar som är nödvändiga träda i kraft senast detta datum. En övergångsbestämmelse införs som innebär att kraven att uppfylla vissa standarder ska inte tillämpas på installationer som tas i bruk eller förnyas före den 18 november 2017. Även detta följer av direktivet. Vad gäller behov av speciella informationsinsatser anges inget om det i promemorian.

Regelrådet finner beskrivningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande godtagbar. Regelrådet finner beskrivningen av behov av speciella informationsinsatser bristfällig.

## Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

I kapitlet Konsekvenser i promemorian anges att förslaget i första hand berör de företag som tillhandahåller el till elfordon vid laddningsstationer, landström till fartyg samt vätgas eller naturgas vid tankstationer. Även delar av näringslivet som använder dessa laddnings- och tankstationer berörs indirekt av förslaget. Specifikt för laddningsstationer anges att förslaget innebär att företag som sätter upp eller förnyar en sådan station från och med den 18 november 2017 måste, med vissa undantag, förse stationen med en särskild typ av uttag. Hur många företag som berörs är enligt Näringsdepartementet svårt att bedöma. Det anges att det saknas officiell statistik över antalet laddningsplatser och vilka företag som erbjuder laddning av elfordon. Direktivet, och följaktligen förslag till svenska bestämmelser, skiljer på snabba och normala laddningsstationer. Snabba stationer anges ofta drivas av energibolag, kommuner och företag som säljer drivmedel. Normala laddningsstationer anges ha ett mer varierat ägarskap. Beträffande kraven på installationer för landströmsförsörjning anges att totalt ca 50 större hamnar berörs. Åtta av dessa har idag redan landströmsanslutningar. Hur många företag, hamnbolag och rederier som kan tillkomma i framtiden och behöva uppfylla kraven är enligt Näringsdepartementet svårt att bedöma. En omständighet är att det enligt direktivet inte behöver prioriteras installationer av landströmsanläggningar om det saknas efterfrågan eller om kostnaderna är

oproportionella i förhållande till fördelarna. Avseende tankstationer för vätgas anges det idag finnas fyra sådana i Sverige. En branschförening bedömer att ytterligare tio stycken öppnas till och med år 2018. Vilka företag som berörs av kraven på tankstationer för naturgas framgår inte av promemorian.

Enligt Regelrådet är Näringsdepartementets beskrivning av berörda företag ytterst kortfattad och information om företagens antal och storlek saknas i princip helt. Den beskrivning som finns omfattar också endast företag som tillhandahåller el och vätgas. Regelrådet anser att införande av nya standarder också påverkar tillverkare av den infrastruktur som standardiseras. En beskrivning av dessa företag saknas.

Regelrådet finner beskrivningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch bristfällig.

## **Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet**

### *Administrativa kostnader*

Det anges inte något om påverkan på företagens administrativa kostnader i promemorian.

Regelrådet anser att det ska framgå på vilket sätt företagens administrativa kostnader påverkas av förslaget.

Regelrådet finner beskrivningen av påverkan på berörda företags administrativa kostnader bristfällig.

### *Andra kostnader*

Det anges att de föreslagna kraven för laddningsstation kan komma att innebära vissa merkostnader för de företag som inte hade planerat att förse stationerna med de uttag som direktivet kräver. Beträffande kraven på installationerna för landström anger Näringsdepartementet att dessa överensstämmer med Transportstyrelsens riktlinjer och rekommendationer och att kraven därför inte bedöms medföra några medkostnader för berörda rederier. Kraven på tankstationer på väte bedöms inte heller medföra några extra kostnader i och med att de angivna standarderna överensstämmer med etablerad branschstandard. På vilket sätt företag verksamma med tankstationer för naturgas påverkas går enligt Näringsdepartementet ännu inte att bedöma i och med att det inte finns några angivna standarder för dessa. Som redan nämnts ovan kommer EU-kommissionen i ett senare skede anta sådana standarder.

Enligt Regelrådet borde Näringsdepartementet ha kunnat utveckla beskrivningen av hur företagens andra kostnader påverkas. Regelrådet vill veta mer om de merkostnader som anges kunna bli en följd av förslaget och efterfrågar beloppsmässiga beskrivningar eller i vart fall kvalitativa sådana som förmedlar storleken på kostnaderna.

Regelrådet finner beskrivningen av påverkan på berörda företags andra kostnader bristfällig.

## **Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag**

Det anges inte något om påverkan på konkurrensförhållandena i promemorian.

Regelrådet anser att det ska framgå vad Näringsdepartementet bedömer förslaget får för påverkan på konkurrensförhållandena. Det kan enligt Regelrådet inte uteslutas att förslaget påverkar attraktiviteten av ett bränsle gentemot ett annat vilket skulle kunna innebära att konkurrensen mellan företag som säljer bränslen påverkas.

Regelrådet finner beskrivningen av påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag bristfällig.

## Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Det anges inte uttryckligen huruvida regleringen påverkar företagen i andra avseenden. Det framgår att förslagen generellt bedöms underlätta för enskilda att använda fordon som kan drivas med el, naturgas och vätgas. Hur ett underlättande för konsumenter och användare att använda dessa alternativa drivmedel påverkar företagen som är verksamma inom antingen framställningen eller försäljningen av desamma framgår däremot inte.

Regelrådet finner beskrivningen av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden bristfällig.

## Särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Det anges inte något om särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning i promemorian.

Regelrådet anser att det ska framgå av konsekvensutredningen om det funnits behov av att ta särskild hänsyn till små företag och om det har påverkat reglernas utformning.

Regelrådet finner beskrivningen av särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning bristfällig.

## Sammantagen bedömning

Regelrådet har ovan bedömt bl.a. Näringsdepartementets beskrivningar av syftet med förslaget, alternativa lösningar och förslagets överensstämmelse med EU-rätten som godtagbara. Beskrivningen av vilka som utgör de berörda företagen och hur de påverkas har dock sina brister enligt Regelrådet. Dessa brister innebär att Regelrådet finner att konsekvensutredningen sammantaget inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 3 februari 2016.

I beslutet deltog Pernilla Lundqvist, ordförande, Samuel Engblom, Claes Norberg, Yvonne von Friedrichs och Lennart Renbjer.  
Ärendet föredrogs av Gustaf Molander.



Pernilla Lundqvist  
Ordförande



Gustaf Molander  
Föredragande