

U 9/2013 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om ett meddelande från kommissionen och om ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv (alternativa bränslen för transport)

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen ett meddelande från Europeiska kommissionen av den 24 januari 2013 om en europeisk strategi för alternativa bränslen och kommissionens förslag av den

24 januari 2013 till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen samt en promemoria om meddelandet och förslaget.

Helsingfors den 14 mars 2013

Trafikminister *Merja Kyllönen*

Överingenjör Maria Rautavirta

KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

PROMEMORIA

EU/2013/0568

EU/2013/0579

STATSRÅDETS SKRIVELSE TILL RIKSDAGEN OM ETT MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN OCH OM ETT FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (ALTERNATIVA BRÄNSLEN FÖR TRANSPORT)**1 Allmänt**

Den 24 januari 2013 gav Europeiska kommissionen ett meddelande till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén om en europeisk strategi för alternativa bränslen (KOM(2013) 17 slutlig) och lade fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (KOM(2013) 18 slutlig).

Åtgärderna bygger på EU:s mål att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn med 60 procent. För att målet ska nås fram till år 2050 måste man bryta transportsystemets oljeberoende utan att göra avkall på effektiviteten eller äventyra rörligheten.

2 Huvudsakligt innehåll**2.1 Det huvudsakliga innehållet i meddelandet**

Meddelandet från kommissionen ”Miljövänlig energi för transport: En europeisk strategi för alternativa bränslen” innehåller förutom en strategi också en färdplan till dess genomförande som omfattar alla transportsätt och syftar till att utforma ett förenligt trans-europeiskt transportnätverk för alternativa drivmedel genom minikrav som gäller bränslenas tillgänglighet, gemensamma standarder för distribution och ökad konsumentacceptans.

Utgångspunkten för de strategiska riktlinjerna är att det ska garanteras kompatibla tekniska system för alla alternativa drivmedel. Möjlighet till trafik inom hela det europeiska stamnätet förverkligas enligt en minimiprincip där medlemsländerna lämnas ett

tillräckligt stort spelrum för nationella accentueringar.

Meddelandet omfattar alla olika transportsätt och för dem lämpade alternativa bränslen och drivmedel, nämligen el, väte, gas (LNG, CNG, LPG) samt flytande bio-bränslen.

Rådet kommer inte att formulera några gemensamma slutsatser om meddelandet.

2.2 Det huvudsakliga innehållet i förslaget till direktiv

Direktivförslaget är inriktat på de drivmedel och transportsätt i fråga om vilka kommissionen har bedömt att målet om integrerade transportnätverk för materiel med olika slag av framdrivning inte kan nås utan bindande minimiprinciper.

I förslaget ingår följande centrala obligatoriska krav för medlemsländerna:

– **el** – det lägsta antalet laddningsstationer per EU-land fram till 2020 anges och standardiserade anslutningar tas i bruk, vilket innebär att elfordon kan laddas överallt i EU

– **väte** – gemensamma standarder för tankstationer, bränsleslangar och andra komponenter upprättas och det förutsätts att distributionsstationerna kompletteras till nätverk i de 14 EU-länder där väte distribueras för närvarande

– **flytande naturgas, LNG** – fram till utgången av 2020 ska det ordnas tillgänglig LNG i de 139 havshamnarna inom det trans-europeiska transportnätets stamnät och fram till utgången av 2025 i inlandshamnarna inom stamnätet; dessutom ska det fram till utgången av 2020 inrättas tankstationer för lastbilar med avstånd på högst 400 km mel-

lan varandra längs vägar som ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät

– **komprimerad naturgas, CNG** – fram till utgången av 2020 ska det i hela Europa finnas allmänt tillgängliga tankstationer som uppfyller gemensamma standarder och är belägna med ett högsta avstånd på 150 km mellan varandra.

I fråga om flytande biobränslen förutsätts det att standardenlig information om driftskompatibiliteten mellan fordon och bränslen finns tillgänglig inom 18 månader från dagen för ikraftträdandet av direktivet vid pumparna vid alla tankstationer, i fordonshandboken och på fordonet.

Inom 18 månader från dagen för ikraftträdandet av direktivet ska medlemsstaterna dessutom lämna kommissionen en handlingsplan där det ska ingå en lägesöversikt över de alternativa drivmedlen, mål som gäller dem samt den infrastruktur och övriga åtgärder som behövs för att de ska få genomslag.

Den rättsliga grunden utgörs av artikel 91 (led d), som gäller den gemensamma transportpolitiken, i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) med tillämpning av det ordinarie lagstiftningsförfarandet, vilket innebär att besluten kan fattas med kvalificerad majoritet.

3 Bakgrund till strategin och förslaget till direktiv

Europa är kraftigt beroende av importerad olja för sin rörlighet och sina transporter: år 2010 stod oljan för 94 procent av den energi som används inom transportsektorn som med 55 procent är den största energiförbrukaren. 84 procent av oljan importeras, vilket år 2011 kostade upp till 1 miljard euro per dag.

Kommissionens arbete bygger på omfattande utredningar om samordning av olika politiska valmöjligheter, infrastruktur och ett brett urval av metoder. Enligt kommissionens vitbok – Ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem från 2011 är det en stor utmaning att transportsektorns koldioxidutsläpp ska minska med 60 procent. För att målet ska nås måste man bryta transportsy-

stemets oljeberoende utan att göra avkall på effektiviteten eller äventyra rörligheten.

De viktigaste målen i vitboken när det gäller alternativa drivmedel är att

– fram till 2030 halvera användningen av fordon som drivs med konventionella drivmedel vid stadstransporter och successivt fasa ut dem i städerna fram till 2050

– fram till 2030 uppnå i princip koldioxidfri stadslogistik i stadskärnorna

– fram till 2050 nå upp till en 40 procents användning av hållbara bränslen med lågt kolinnehåll när det gäller luftfart

– fram till 2050 minska EU:s koldioxidutsläpp från bunkerolja för sjöfart med 40 procent (om möjligt med 50 procent).

I meddelandet från kommissionen försöker man identifiera de behov av rättsakter på unionsnivå och de åtgärder som kräver gemensam samordning liksom de finansiella stödmekanismer som är av central betydelse för att alternativa drivmedel för transporterna ska få genomslag. Vid beredningen av strategin har man på bred basis ordnat samråd med olika sektorer och experter inom energibranschen, samråd om användarnas behov och samråd med experter i medlemsländerna. Två separata rapporter har färdigställts som grund för strategin. I rapporterna har möjligheterna att öka de alternativa drivmedlens genomslag granskats ur olika synvinklar.

Nya bränslen och drivmedel har tagits i bruk i varierande utsträckning i olika medlemsländer. Som ett resultat av beredningen och samråden har kommissionen identifierat två centrala faktorer som hindrar omfattande genomslag för alternativa drivmedel:

– de nuvarande distributionsstationerna kan inte kombineras till ett transportnätverk i huvudsak på grund av att standarderna inte är harmoniserade, vilket hindrar investerare, fordonstillverkare och konsumenterna i deras avgöranden

– bristen på en distributionsinfrastruktur och osäkerheten om den tekniska plattformen i synnerhet för el, naturgas och väte hindrar fordonstillverkarnas och myndigheternas investeringar och investeringar i distributionsresurser och investeringar från slutanvändarnas sida, och problemet kan inte lösas på något annat sätt än genom att det skapas grund-

läggande beredskap för distribution av alternativa bränslen.

Det föreslagna direktivet innebär att åtgärdsförslagen 24 och 26 i vitboken genomförs. Enligt åtgärdsförslagen behövs det en övergripande distributionsinfrastruktur som kan bli verklighet genom att de tekniska standarderna harmoniseras och genom att det tas fram teknikneutrala metoder för mätning av koldioxidutsläppen. Utöver den egentliga tekniken innebär direktivförslaget samordnade möjligheter också för tjänster som uppkommer kring de alternativa drivmedlen, bland annat genom att det förutsätts intelligenta betalsystem för laddning av el vilka är oberoende av elleverantören.

Genom transeuropeiska nätverk för alternativa drivmedel och genom standarder som stärker den gemensamma inre marknaden kan man säkerställa Europas teknologiska försprång inom utveckling och forskning som gäller nya drivmedel och skapa en långsiktig grund för investeringar och genomslag för nya drivmedel.

4 Det detaljerade innehållet i meddelandet

Marknadsutvecklingen av alternativa bränslen bör leda till att oljeberoendet bryts och bidra till att Europas trygga energiförsörjning förbättras. Den bör dessutom stödja den ekonomiska tillväxten, stärka den europeiska industrins konkurrenskraft och minska utsläppen av växthusgaser från transporterna.

I meddelandet fastställs en omfattande strategi för alternativa bränslen och vägen till dess genomförande omfattar alla transportsätt och alla alternativa bränslen. Det syftar till att inrätta en långsiktig strategiram för att styra den tekniska utvecklingen och investeringarna avseende användningen av dessa bränslen och öka konsumenternas förtroende.

Kommissionen har i sitt arbete utgått från att teknikneutraliteten ska upprätthållas och att alla alternativa bränslen ska tillhandahållas på ett EU-omfattande sätt och att det har utformats gemensamma standarder för dem. Utgångspunkten möjliggör ökad användning av de bästa alternativen i medlemsländerna

och även friktionsfria transporter mellan medlemsländerna.

Det finns alltså inte en enda bränslelösning för den framtida rörligheten och alla huvudalternativ för alternativa bränslen måste bedrivas med varje transportsätts behov i fokus. Ett strategiskt tillvägagångssätt för unionen för att uppfylla alla transportsätts långsiktiga behov måste därför bygga på en omfattande kombination av alternativa bränslen och drivmedel.

Bristerna på infrastruktur för flytande naturgas, LNG, i synnerhet när det gäller behoven inom sjöfart, och bristerna på standardisering är enligt kommissionen de största problemområdena för utvecklingsprogrammet på lång sikt. En styrkefaktor för LNG är att det redan finns ett omfattande distributionsnät för gas i Europa, vilket lämpar sig också för behoven inom vägtransport. Dessutom är priset på LNG redan nu konkurrenskraftigt i förhållande till bensin och diesel.

Som en lösning för stadstransporter ses användning av komprimerad naturgas (CNG) inom kollektivtrafiken och laddningsel för framdrivning av personbilar och skåpbilar. Ökad användning av elfordon förutsätter utveckling i fråga om batteriernas vikt och körsträcka och ett omfattande laddningsnätverk. Också i samband med fartygens funktioner i hamn bör man utnyttja landström i synnerhet som en lösning på lokala problem med luftkvalitet och buller. Väte som energibärare för elmotorer kan ses som ett konkurrenskraftigt alternativ från och med 2025. För detta förutsätts det ett tillräckligt distributionsnät för väte och stordriftstillverkning. Väte är en av lösningarna på lång sikt delvis även för vattenburen och spårbunden transport.

Flytande biobränslen är för närvarande den viktigaste typen av alternativt bränsle och står för 4,4 procent av EU-transporterna. Om de produceras på ett hållbart sätt och inte leder till indirekt förändrad markanvändning kan de bidra till en kraftig minskning av de totala koldioxidutsläppen. De kan tillhandahålla ren energi för alla transportsätt. Försörjningsbegränsningar och hållbarhetshänsyn kan emellertid begränsa deras användning.

En del biobränslen, till exempel vätebehandlade vegetabiliska oljor, kan blandas i

valfritt förhållande med konventionella bränslen och de är fullständigt kompatibla med den existerande tankningsinfrastrukturen och med vägfordon, fartyg och lokomotiv.

Konsumentacceptansen för flytande bio-bränslen har hämmats av bristen på samordnade åtgärder i medlemsstaterna när de inför nya bränsleblandningar och bristen på information om de nya bränslenas kompatibilitet med fordonen.

Luftfarten är helt beroende av flytande bio-bränslen som ersätter fotogen och än så länge finns det inga andra alternativ i sikte. Produktionsvolymen av bio-fotogen bör höjas så att den svarar mot behovet och det måste säkerställas att bio-fotogen kan ersätta fotogen till ett konkurrenskraftigt pris. Kommissionen har förbundit sig att stödja luftfartsbranschen för att genomföra initiativet Flightpath 2050 som syftar till att minska koldioxidutsläppen med 75 procent och kväveoxidutsläppen (NOx) med 90 procent per passage-rarkilometer.

Förutom i meddelandet tar man itu med konsumentacceptans också i synnerhet genom projekt som rör stadstransporter. I meddelandet fokuseras kompatibilitetshänsyn för bränslen och fordon samt harmonisering av konsumentinformation om miljöaspekter, finansiella aspekter och säkerhetsaspekter. I detta syfte bereder kommissionen redan nu riktlinjer om finansiella incitament för konsumenter att köpa miljövänliga och effektiva fordon.

Forskning och utveckling spelar en viktig roll. Särskilda tekniska vägkartor för alternativa bränslen kommer att utvecklas inom ramen för den strategiska planen för transportteknik, samt offentlig-privata partnerskap kommer att utvecklas. Forskning och utveckling av avancerade biobränslen behöver ytterligare investeringar, i synnerhet med tanke på luftfarten. Särskilda finansieringsinstrument och marknadsincitament kommer att stödja byggandet av produktionsanläggningar i synnerhet för biobränslen inom luftfart och för andra avancerade biobränslen.

Flera unionsfinansierade projekt tar itu med LNG-infrastrukturen och LNG-utbyggnadsbehoven. Det behövs ytterligare forskning om särskilda motorer och efterbe-

handling för CNG- och LNG-drivlinor och lätta bränsletankar.

5 Det detaljerade innehållet i förslaget till direktiv

Enligt *artikel 1* går innehållet ut på att det ska utformas gemensamma tekniska specifikationer och byggas upp distributionsnätverk för el, naturgas (LNG och CNG) och väte.

Artikel 2 innehåller definitioner av begrepp som används i direktivet. Den första definitionen gäller alternativa bränslen, nämligen el, väte, biodrivmedel, syntetiska bränslen, naturgas (flytande och i gasform) samt gasol. I fråga om biodrivmedel hänvisas det till definitionerna i direktiv 2009/28/EG och naturgas anses jämförbar även med biometan. Enligt definitionen förutsätts det att elfordon alltid har elektriskt driven dragmotor, vilket utesluter traditionella förbränningsmotorer av hybridtyp. Som LNG-distributionsstationer godkänns både fasta och olika slags rörliga arrangemang, det vill säga separata fordon eller fartyg.

Enligt *artikel 3* ska medlemsländerna inom 18 månader anta ett åtgärdsprogram för främjande av alternativa drivmedel samt bestämmelser som förpliktar till samarbete och rapportering. Det nationella programmet ska innehålla åtminstone följande element:

- en bedömning av den aktuella och framtida utvecklingen när det gäller alternativa bränslen
- en bedömning av den gränsöverskridande kontinuiteten hos infrastrukturen för alternativa bränslens utbredning
- den rättsliga ramen för att stödja uppbyggnaden av infrastrukturen för 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
- mål rörande användningen av alternativa bränslen
- antalet fordon drivna med alternativa bränslen som förväntas år 2020 samt

– en bedömning av behovet av LNG-tankstationer i hamnar som inte ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät och som är viktiga för fartyg som inte deltar i transportverksamheter, i synnerhet fiskefartyg.

I artikel 4 uppställs de krav som medlemsländerna åtminstone ska nå upp till i fråga om laddning av el. För Finlands del föreslås 71 000 laddningsstationer fram till utgången av 2020 och av dem ska 7 000 vara allmänt tillgängliga. Laddningskontakten ska till sin standard motsvara uttag av typ 2. Det här är samma typ av uttag som enligt den nationella rekommendation som i Finland styr installationer inom elbranschen. I direktivet ställs inga krav på laddningshastigheten, men laddningsstationerna ska motsvara standarderna och vara utrustade med intelligenta mätningssystem och oberoende av elleverantören och elpriserna ska vara skäliga.

Landströmsförsörjning ska installeras i hamnar, förutsatt att detta är kostnadseffektivt och innebär miljöfördelar.

I artikel 5 krävs det att i de medlemsstater där det redan finns tankstationer för väte ska nätverket av stationer kompletteras för att göra det möjligt att köra vätedrivna fordon inom hela det nationella territoriet. I artikeln anges också de standarder som en sådan infrastruktur ska uppfylla. För Finlands del innebär kravet att det behövs sex nya distributionsstationer.

Enligt *artikel 6* ska alla havs- och inlands-hamnar som ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät försees med LNG-tankstationer fram till utgången av 2020. Som tankstationer godkänns enligt artikel 2 fasta och olika slags rörliga arrangemang, det vill säga separata fordon eller fartyg. För Finlands del berörs tre hamnar, nämligen Kotka/Fredrikshamn, Helsingfors och Åbo/Nådendal. Enligt artikeln anges standarderna för infrastrukturen i bilaga III till direktivet. Kommissionen föreslår att den ska få befogenhet att anta delegerade akter när det gäller uppdatering av standarderna i bilagorna och befogenhet att anta genomförandeakter gällande säkerhet och driftskompatibilitet.

Enligt artikeln ska det också finnas ett tillräckligt antal CNG-tankstationer med ett

högsta avstånd på 150 km mellan varandra, för att göra det möjligt att köra CNG-fordon i hela unionen, och standarder för CNG-tankstationerna. Det här innebär att det behövs 60 nya allmänt tillgängliga CNG-distributionsstationer i Finland.

I artikel 7 anges de gemensamma inslagen i den konsumentinformation om bränslen och deras kompatibilitet med fordon som ska göras tillgänglig vid tankstationernas pumpar, i fordonsmanualer och på nya fordon inom 18 månader från dagen för ikraftträdandet av direktivet. Begagnade fordon ska vara försedda med denna information från och med datumet för den första periodiska besiktningen efter dagen för ikraftträdandet.

I artikel 8 behandlas förfarandet för den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 3, 4, 5 och 6, och *i artikel 9* behandlas kommittéförfarandet för genomförandeakter.

I artikel 10 anges en tidsplan enligt vilken medlemsstaterna ska rapportera om genomförandet inom 24 månader från dagen för ikraftträdandet av direktivet och därefter vartannat år. Dessutom ska kommissionen vartannat år lämna en rapport om utvecklingen i medlemsstaterna och den allmänna utvecklingen.

I artikel 11 anges tidsgränsen för införlivandet av direktivet, nämligen inom 18 månader från dagen för ikraftträdandet.

Enligt artikel 12 ska direktivet träda i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts.

I bilaga I anges i anslutning till artikel 3 vad de nationella handlingsprogrammen minst ska innehålla.

I bilaga II fastställs det lägsta antal laddningsstationer för elfordon som ska inrättas i varje medlemsstat.

I bilaga III anges de standarder som ska tillämpas för ordnandet av distribution för olika drivmedel samt de bränslestandarder som ska användas för den konsumentinformation som ska lämnas om transportbränslen. Kommissionen föreslår att den ska ges befogenhet att anta delegerade akter när det gäller uppdatering av de tekniska standarderna enligt den tekniska utvecklingen.

6 Rättslig grund och subsidiaritetsprincipen i fråga om förslaget till direktiv

Enligt kommissionens förslag ska direktivet antas med stöd av artikel 91.1 d i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Genom den artikeln genomförs den gemensamma transportpolitiken. Direktivet ska antas i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, vilket innebär att beslutet fattas med kvalificerad majoritet. Enligt direktivförslaget ska medlemsstaterna inrätta nationella politiska ramar, för vilka en minsta uppsättning krav anges. Medlemsstaterna ska fortfarande välja vilka införlivandeåtgärder som ska användas för att uppnå de angivna målen.

I ingressen för kommissionen fram att en gemensam samordning och teknisk harmonisering behövs för att skapa ett stabilt regelverk som sporrar till investeringar i infrastruktur för nya bränslen och för att möjliggöra rörlighet i hela Europa.

Statsrådet anser att förslaget har getts på adekvat rättslig grund och följer subsidiaritetsprincipen.

7 Direktivförslagets konsekvenser för lagstiftningen i Finland, inklusive Ålands ställning

För närvarande finns det inte någon gällande lagstiftning som direkt skulle påverkas av direktivförslaget. Det finns olika alternativ för det nationella genomförandet och alternativen bör analyseras. För ordnande av arbetsfördelningen och rapporteringen kommer genomförandet av direktivet sannolikt att förutsätta att det utformas ändamålsenlig lagstiftning. Även existerande strategier och handlingsprogram kan användas som verktyg för att målen med direktivet ska uppnås.

Liknande konsekvenser och kvantitativa mål ingår i lagen om främjande av användningen av biodrivmedel för transport (446/2007). Genom den lagen genomfördes Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel. Motsvarande reglering kan till vissa

delar tillämpas vid genomförandet av direktivet. Om minimikraven enligt direktivet inte kan uppfyllas marknadsmässigt eller med andra styrmedel, bör behovet av lagstiftning omprövas.

Avsikten är att begära utlåtande av Ålands landskapsregering om direktivets konsekvenser för landskapets behörighet enligt självstyrelselagen.

8 Konsekvenser av förslaget till direktiv

8.1 Konsekvenser för företagen och konsumenterna

Enligt kommissionens bedömning kommer kostnaderna för ordnandet av ett kompletterande distributionsnät att uppgå till 140 miljoner euro för Finlands del. Kostnaderna kommer att täckas marknadsmässigt utan några direkta budgetkonsekvenser. Det är emellertid omöjligt att verifiera om uppskattningen är korrekt. Finlands perifera läge och de långa avstånden i vårt land kan medföra att kostnaderna överstiger kommissionens uppskattning. Transeuropeiskt sett har det bedömts att en strategi för transportsektorn att gradvis ersätta oljan med alternativa bränslen och bygga upp den nödvändiga infrastrukturen skulle innebära besparingar på oljeräkningen på 4,2 miljarder euro per år 2020, vilka ökar till 9,3 miljarder euro per år 2030, och ytterligare 1 miljard euro per år om prisökningarna dämpas. Distributionsnätinvesteringarna i hela EU har beräknats uppgå till 10,6 miljarder euro. Målen för eldistributionsnätet kan uppnås också via byggbestämmelserna.

Kommissionens angreppssätt med fokus på kostnads-nyttanalys beaktar inte fördelarna med ett minskat oljeberoende, ökad konkurrenskraft och en bättre fungerande inre marknad. När man jämför fördelarna med att välja en utbyggnad av infrastruktur med de totala kostnaderna får man trots allt ett förhållande på uppskattningsvis mer än 1,5 i alla medlemsstater.

För att alternativa energikällor ska kunna användas för transporter behövs det också ny materiel som kan använda de nya energikäl-

lorna. Av förslaget framgår inte de kostnader som uppkommer av transportmateriel som lämpar sig för de nya drivmedlen, av ändringar eller av anskaffningar. Stöd för utvecklingen på marknaden av alternativa bränslen och investering i deras infrastruktur i Europa kommer att öka tillväxten och leda till ett stort antal arbetstillfällen i EU. Forskning som European Climate Foundation har samlat in visar att redan mer miljövänliga bilar kan skapa cirka 700 000 ytterligare arbetstillfällen fram till 2025. Kraftiga åtgärder från unionen som första aktör när det gäller innovativa lösningar för alternativa bränslen (till exempel med avseende på batterier och framdrivningssystem) kommer också att skapa nya marknadsmöjligheter för den europeiska industrin och öka Europas konkurrenskraft på den framväxande globala marknaden.

Enligt elbranschföretagen i Finland är direktivförslaget på det hela taget bra eftersom det påskyndar eltrafikens genomslag i Finland och skapar bättre förutsättningar för att utveckla affärsverksamheten och öka exportindustrin samt även för att utveckla olika former av serviceaffärsverksamhet och servicekoncept. Den finländska exportindustrimarknaden anses dra nytta av att den europeiska regleringen harmoniseras och är tillräckligt ambitiös. Främjande av eltrafik ses också som ett led i en mera omfattande utveckling av en intelligent infrastruktur, och genomförandet av direktivet bör följaktligen vara dragmotor också för utvecklingen av intelligenta transportsystem.

8.2 Administrativa konsekvenser

För att målsättningen med direktivet ska nås krävs det åtgärder på bred front från olika myndigheter och sektorer. Under genomförandefasen är det viktigt att se till att behörighetsförhållandena är tydliga för att olika delområden ska kunna skötas på ett övergripande sätt. Centrala behöriga ministerier är utöver kommunikationsministeriet även arbets- och näringsministeriet, som har hand om allmänna frågor som rör produktion och distribution av energi och el, och miljöministeriet, som ansvarar för samordningen av

klimatfrågor, kvalitetskraven för bränslen och byggbestämmelserna. Nya alternativa bränslen och uppbyggnad och underhåll av distributionsinfrastruktur för dem förutsätter också övervakning med avseende på brand- och räddningsväsendet, utbudet av utbildning och arbetskraft, marknaden och de tekniska kraven samt att information och tillhandahållande av tjänster blir en del av en fungerande helhet. Hamnar, terminaler, parkeringsområden och parkeringsanläggningar samt områdesreserveringar och utrustning i anslutning till dem utgör särskilda lokala utvecklingsobjekt. Även tidsplanen för införlivandet av det föreslagna direktivet medför utmaningar för förvaltningen.

Alternativa framdrivningssystem ingår regelbundet också i diskussionerna med Ryssland.

8.3 Konsekvenser för miljön och säkerheten

Meddelandet och direktivförslaget syftar till minskade utsläpp av klimatgaser. Målen för detta har uppställts i vitboken om ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem. Inom EU eftersträvas tillsammans med andra åtgärder en minskning på 60 procent. Här ingår förutom att bryta oljeberoendet också betydande åtgärder för att utveckla kollektivtrafiken och påverka fördelningen mellan olika transportsätt och färdstätt. Efter som meddelandet och direktivet bara är en av metoderna för en mera omfattande utveckling har inte de separata konsekvenserna för klimatutsläppen analyserats i bedömningen av direktivets konsekvenser. På det nationella planet anses det att en omfattande ökning av nya drivmedel tillsammans med andra klimatåtgärder som rör transportsystemen är en förutsättning för att det nationella målet att minska utsläppen med 80 procent fram till 2050 ska kunna nås.

Arbetsgruppen "Framtidens drivmedel i trafiken" vid kommunikationsministeriet har analyserat vilken betydelse alternativa bränslen och drivmedel har när det gäller att minska CO₂-utsläppen från trafiken. Enligt scenarionanalysen är energiförbrukningen inom trafiken 141 PJ år 2050 (173 PJ år 2009). Ge-

nom en kraftig ökning av biobränslen fram till 2050 har man beräknat att det är möjligt att täcka CO₂-utsläpp motsvarande 71,2 PJ. Detta är inte tillräckligt för att målet att minska CO₂-utsläppen med 80 procent ska nås utan det behövs också betydligt bättre energieffektivitet, vilket i praktiken innebär en kraftig ökning av eltrafiken. I scenarioanalysen har inte beaktats den minskade energiförbrukning som följer av den höjda energieffektiviteten till följd av ökad elanvändning, eftersom det ännu inte har fattats några bindande beslut om att öka eltrafiken. Det har emellertid beräknats att 30 procent av den nuvarande trafikprestationen för personbilismen bör täckas med el för att man i kombination med andra åtgärder ska kunna nå den målsatta utsläppsminskningen. Detta motsvarar prestationsvärdena för stadstransporter och kan genomföras också med hjälp av olika slags laddningsbara hybridfordon.

Kommissionen har beräknat att förutom att klimatutsläppen minskar kommer även kväveoxidutsläppen att minska med 2,8 procent fram till 2020, och partikelutsläppen kommer att följa ett liknande mönster. De externa kostnaderna för buller minskar också.

SäkerhetskONSEKVENSerna i anslutning till nya drivmedel kommer i huvudsak att beaktas när internationella standarder och bestämmelser utformas. Säkerhetsnivån bör garanteras inom hela transportsystemet.

9 Behandling

Behandlingen av direktivförslaget inleds i rådets arbetsgrupp för intermodala transporter och transportnät den 15 februari 2013 genom att kommissionens förslag läggs fram. Förslaget finns också på dagordningen för möte i rådet (Transport, telekommunikation och energi) den 11 mars. Enligt planerna kommer meddelandet inte att behandlas särskilt i rådet.

Europaparlamentet har ännu inte börjat behandla direktivförslaget.

För beredningen av U-skrivelsen begärdes kommentarer av olika intressentgrupper på bred front, och kommentarerna och synpunkterna har till största delen kunnat beaktas vid beredningen av skrivelsen. Trafiksäkerhets-

verket, Finlands Hamnförbund rf, Oljebranschens Centralförbund rf, Motiva ry, Finlands Kommunförbund rf och branschgruppen för elfordon vid Teknologiindustrin rf lämnade in kommentarer om direktivförslaget. Ett gemensamt utlåtande inlämnades av Sähköinen liikenne – yrityskonsortio (EERA), Tekes EVE-program, Bilimportörerna rf och ITS Finland. Kommentarer om tekniska detaljer gavs dessutom av el- och elektronikbranschens nationella standardiseringsorganisation SESKO rf, ABB Oy och Trafikverket. Kommentarna ger vid handen att direktivets mål i fråga om eldriven rörlighet generellt sett kan understödjas och att det inte anses vara svårt att fullgöra skyldigheterna. Kommunerna förhåller sig avvaktande till de eventuella skyldigheter som genomförandet av direktivet medför för dem. Direktivförslaget är mera komplext beträffande LNG, och vid beredningen bör uppmärksamhet fästas vid skäligheten hos kostnaderna och kraven och vid möjligheterna att genomföra bestämmelserna i Finland.

Vid beredningen har även experter och medlemmar i arbetsgruppen "Framtidens drivmedel i trafiken" vid kommunikationsministeriet anlitats.

Utkastet till U-skrivelsen har behandlats i trafiksektionen under kommittén för EU-ärenden den 25 februari 2013 och separat i ett skriftligt förfarande.

10 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet understöder starkt kommissionens strävan att ordna gemensam och omfattande distribution av alternativa bränslen i Europa. För att målen för 2050 ska nås förutsätts det emellertid att åtgärderna enligt det aktuella förslaget till direktiv kopplas samman med mera omfattande utveckling av hållbar rörlighet i stadsområden med särskild hänsyn till förutsättningarna för kollektivtrafik, gångtrafik och cykling.

De två centrala utgångspunkterna i kommissionens arbete, nämligen minimitäckning och teknikneutralitet, är enligt statsrådet mycket goda. Medlemsstaterna ska få genomföra sina riktlinjer för verksamheten i fråga om nya bränslen utifrån sina egna ut-

gångslägen. På så vis kan medlemsländerna alltför beakta bränslenas tillgänglighet och regionala skillnader samt använda de mest kostnadseffektiva metoderna för att uppnå målen enligt direktivet. Det bör också finnas spelrum för att ett visst bränsle produceras och används endast för lokala särskilda behov och speciallösningar. Begreppet teknisk neutralitet bör lämna rum för olika slags lösningar också när det gäller olika slags tillämpningar för distribution och produktion av samma bränsle.

I synnerhet när kvantitativa mål uppställs och när åtgärdernas genomförbarhet och kostnadseffektivitet bedöms bör särskild uppmärksamhet fästas även vid Finlands glea befolkningstäthet, långa avstånd och kalla klimatförhållanden. Den faktiska täckningen och trafikerbarheten bör vara viktigare än kvantitativa mål. Det är också viktigt att man för Finlands vidkommande fäster tillräcklig uppmärksamhet vid de distributionsnätverk för alternativa bränslen som utvecklas tillsammans med grannländerna. I fråga om transporter på vägarna i öster accentueras detta i riktning mot Ryssland. I andra väderstreck sköts transporterna i regel med fartyg, vilket innebär att det behövs samarbete med i synnerhet Sverige och Estland men också med de övriga Östersjöstaterna för att säkerställa LNG-tillgänglighet och bunkringsstationer.

Exempelvis begränsad gatuparkering och trafik under snörika vintrar uppställer praktiska hinder för var el och bränslen kan tillhandahållas för faktisk användning året runt. Det är viktigare att genuint göra det möjligt att röra sig i medlemsstaternas städer och tätorter och mellan tätorterna än att se till att målen för antalet elladdningsstationer nås.

Enligt statsrådet är det viktigt att den flexibla formuleringen kvarstår i fråga om LNG-distributionsstationer, vilket möjliggör även rörliga distributionsstationer (fordon eller fartyg) för tillhandahållande av LNG i hamnar. Dessutom bör uppmärksamhet fästas vid hur vinter- och isförhållanden påverkar användningen av LNG inom sjöfarten.

Statsrådet anser att man vid den fortsatta beredningen av direktivförslaget bör försäkra sig om att det föreslagna förfarandet med delegerade akter är ändamålsenligt och begrän-

sas på lämpligt sätt så att akterna uppfyller kraven på exakthet och noggrann avgränsning och inte antas i fråga om viktiga angelägenheter enligt direktivet. I synnerhet när det gäller sjöfart bör det beaktas att på grund av branschens globala karaktär beslutar även Internationella sjöfartsorganisationen IMO om sådana standarder för fartyg som omfattas av direktivet.

Den av kommunikationsministeriet tillsatta arbetsgruppen "Framtidens drivmedel i trafiken" omspannar alla olika transportsätt och bränslen och ska före den 30 april 2013 lägga fram förslag om hur färdplanen för alternativa drivmedel ska genomföras i Finland. Resultaten av arbetsgruppens arbete bör utnyttjas när det nationella program som förutsätts i direktivet utarbetas. Inom ramen för arbetet bereds också ett LNG-handlingsprogram för sjöfarten, vilket syftar till att främja ibrukatandet av LNG inom sjöfarten, med beaktande även av synergieffekterna tillsammans med industrin och den tunga trafiken. Det nationella handlingsprogrammet motsvarar mycket väl målen i det arbetsdokument för främjande av användningen av LNG för vattenburna transporter som kommissionen offentliggjort i samband med meddelandet.

Enligt statsrådet bör åtgärderna för att främja användningen av LNG understödjas. Även om direktivförslaget inte innehåller några skyldigheter som gäller byggande av terminaler kan det antas att direktivet kommer att bidra till att LNG tas i bruk i större utsträckning. Genom att bygga eventuella LNG-terminaler kan man säkerställa och främja trygg LNG-försörjning, sysselsättning, konkurrenskraft, miljökonsekvenser, genomförande av den inre marknaden för gas och utveckling av inhemsk LNG-teknik.

Utifrån utgångspunkterna för direktivet anser statsrådet det vara förstäligt att direktivet är inriktat på i synnerhet bränslen för vilka det ännu inte har ordnats tillräcklig distribution. I praktiken finns det redan infrastruktur för distribution av flytande biobränslen, men trots det får man inte försumma att utveckla bränslenas tillgänglighet och harmonisera standarderna på EU-nivå även om den skyldighet att distribuera biobränslen som angetts särskilt för transportsystem inbegriper kvantitativa mål för dessa bränslen. Det gäller

också att på ett övergripande sätt se till att fordonen är kompatibla med de nya bränslena för att bränsleefterfrågan inte ska begränsas i onödan på grund av bristfällig kompatibilitet.

I direktivet föreslår kommissionen inte några särskilda regleringsåtgärder för flygtrafiken, men enligt statsrådet är den aspekt som kommissionen framför i meddelandet viktig,

nämligen ökad produktionskapacitet för hållbart producerat bio-fotogen och stödjande av raffinaderier. Eftersom ett av världens tre stora raffinaderier för bio-fotogen redan finns i Finland är det enligt statsrådet viktigt att stödja strävan att öka tillhandahållandet av bio-fotogen även för internationella operatörer på Helsingfors-Vanda flygplats.