

Kopia till

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

li.remissvar@regeringskansliet.se

## Promemoria Kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel

### Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att myndigheten utses att utöva tillsyn över att kvalitetsegenskaperna för vätgas för tankning i motorfordon följs.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget att myndigheten utses att utöva tillsyn över att de tekniska specifikationerna för tankningspunkter för metan för väg- och sjötransporter följs.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget att Statens energimyndighet ska utöva tillsyn över att kraven följs i fråga om skyldigheten att förse den nationella åtkomstpunkten med data.

Transportstyrelsens redovisar kostnadsuppskattningar för nya tillsynsansvar. Kostnaderna ryms inte inom aktuell anslagsram för myndigheten år 2025-2027.

Transportstyrelsen behöver bemyndiganden för att kunna föreskriva närmare om vilken information som aktörerna behöver inkomma med till myndigheten vid nya tillsynsansvar.

### Transportstyrelsens synpunkter

#### Tillsyn över kvalitetsegenskaper för vätgas

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att myndigheten utövar tillsyn över att kvalitetsegenskaperna för vätgas för tankning i motorfordon följs i punkt 3.2 i bilaga II i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94 EU (EU-förordningen).

De krav som ställs i den standard EN 17124:2022 som EU-förordningen hänvisar till är dock mer omfattande och avviker från den kontroll av kvalitet hos vissa andra drivmedel som Transportstyrelsen idag hanterar enligt drivmedelslagen (2011:319) och drivmedelsförordningen (2011:346). Det handlar inte bara om kvaliteten eller innehållet hos vätgasen i sig utan standarden innefattar också krav om att upprätta spårbarhetsrutiner, göra riskanalyser gällande typer av orenheter i vätgasen som kan skada fordonens bränsleceller, frekvens av dessa orenheter och var någonstans i processen de kan tänkas uppstå.

Kvalitetsegenskaper för vätgas är också i sig ett helt nytt tillsynsområde för Transportstyrelsen som det finns behov av att bygga upp kompetens kring och att föreskriva om innan tillsynsverksamheten kan komma igång. Den nya tillsynsuppgiften innebär ökade kostnader som redovisas under rubriken Sammanfattning av kostnader för Transportstyrelsens nya tillsynsansvar.

### Tillsyn över tekniska specifikationer för tankningspunkter för metan för väg- och sjötransporter

Transportstyrelsen avstyrker förslaget att myndigheten ska utöva tillsyn över att de tekniska specifikationerna för tankningspunkter för metan för väg- och sjötransporter följs i punkterna 4 och 9 i bilaga II i EU-förordningen.

Skälen för detta är att metan liksom vätgas är en brandfarlig och explosiv gas som Transportstyrelsen inte har någon tidigare erfarenhet av att utöva tillsyn över. Transportstyrelsen har inte heller något tillstånd enligt lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor.

### Vägtransporter

Transportstyrelsen anser att kommuner är mer lämpliga att utöva tillsyn över tankningspunkter för metan för vägtransporter. Skälet för detta är att metan är en brandfarlig och explosiv gas och kommunerna har redan erfarenhet av att utöva tillsyn över tankningspunkter för väte liksom tillstånd enligt lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor.

En reglering behövs dock som anger att tillståndsgivaren ska meddela Transportstyrelsen när någon tillverkare eller tankställe fått tillstånd för metan till vägtransporter enligt lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor.

### Sjötransporter

För sjötransporter finns det flera aspekter att ta hänsyn till beroende på om tillsynen av tankningspunkterna ska utföras på vattensidan eller landsidan.

På vattensidan kallas tankningspunkterna normalt för bunkerfartyg och ett fungerande nationellt system finns redan idag. Det är fartygens erkända organisation som ser till att installationerna uppfyller erkända

organisationens gällande krav och existerande tekniska och relevanta standarder. Även för mottagande fartyg gäller samma kravbild. För denna situation sker tillsynen i enlighet med EN ISO 20519:2017 antingen via Transportstyrelsens egna inspektörer eller genom att tjänsten köps via en erkänd organisation eller genom ett ackrediterat organ.

När bunkring av ett fartyg istället sker via land, kan det antingen ske via tankbilar, det vill säga mobila enheter (ADR), eller via fasta installationer som fast installerade cisterner med rördragning till hamnens bunkerläge inklusive mobila armar. Tillsynen över mobila enheter och fasta installationer har hittills gjorts av myndigheter på land i form av kommuner eller MSB. Transportstyrelsen anser därför att det är lämpligt att denna tillsyn på land även fortsättningsvis sker av dessa myndigheter. Transportstyrelsen avstyrker därför förslaget om att myndigheten ska ansvara för tillsyn av tankningspunkter för metan på landsidan för sjötransporter.

#### Tillsyn över tillgängliggörande av data

Transportstyrelsen avstyrker även förslaget att Statens energimyndighet ska utöva tillsyn över att kraven följs i fråga om skyldigheten att förse den nationella åtkomstpunkten med data om infrastruktur och information om programmeringsgränssnitt enligt artikel 20.2 och 20.3 EU-förordningen.

För att undvika dubbel tillsyn behöver aktörer med anknytning till infrastruktur för laddning och tankning först undantas från den tillsyn Transportstyrelsen idag har över skyldigheten att göra data tillgänglig via den nationella åtkomstpunkten enligt krav i ITS-direktivet, vilket är införlivat genom förordning (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Denna risk för dubbel tillsyn har uppmärksammats i Transportstyrelsens underlag för ändring i förordning (2016:363) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter, som regeringen nyligen remitterat (LI2023/01421).

Vidare föreslår Transportstyrelsen att författningsförslaget omformuleras så att tillsynen blir heltäckande för skyldigheterna enligt artikel 20.2 och 20.3 EU-förordningen. Dessa skyldigheter är där mer långtgående än att enbart göra data tillgänglig via den nationella åtkomstpunkten. Detta har också framförts i Transportstyrelsens tidigare remissvar om uppdaterad förordning om alternativa drivmedel för synpunkter, dnr LI2023/03254.

Den föreslagna formuleringen antyder även att den nationella åtkomstpunkten är en databas, vilket inte är fallet i Sverige. Vi föreslår därför att punkten istället formuleras enligt följande. *Skyldigheten att göra data om infrastruktur och information om programmeringsgränssnitt tillgänglig enligt artikel 20.2 och 20.3.*

Vi anser även att medlemsstatens skyldigheter enligt artikel 20.4 gällande den nationella åtkomstpunkten kan behöva åläggas Trafikverket särskilt, eftersom skyldigheterna i artikel 20.4 är mer långtgående än de som ålagts Trafikverket genom 5 § förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

### Sammanfattning av kostnader för Transportstyrelsens nya tillsynsansvar

#### Kostnadsuppskattning för Tillsyn över kvalitetsegenskaper för vätgas för tankning i motorfordon

Denna kostnadsuppskattning baseras på ett antagande om att tillverkarna köper tjänsten om tillsyn för vätgas enligt aktuell standard EN 17124:2022 från ackrediterade företag som är certifierade att utföra den tjänsten. Det skulle i sådana fall innebära att Transportstyrelsen inte behöver hantera betalningar för dessa tjänster. Transportstyrelsen behöver dock föreskriva vad tillverkarna behöver inkomma med för uppgifter till Transportstyrelsen, inklusive krav på de ackrediterade företagen som tillverkarna kan använda. Kostnaden för detta uppskattas till 1 årsarbetskraft (åak). Det kommer också att krävas tid att bygga upp tillsynsverksamheten motsvarande 0,5 åak och därefter beräknas tillsynen årligen att motsvara 1 åak.

Totalsumman för ekonomisk påverkan på Transportstyrelsen per år och finansiär vid tillsyn över kvalitetsegenskaper för vätgas för tankning i motorfordon i enheten tkr (tusen kronor) återfinns i tabellen nedan.

År	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Finansiär						Permanent nivå
Avgift			1 100	550	550	550
Skatt	413	413				
<b>Totalt</b>	<b>413</b>	<b>413</b>	<b>1 100</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>550</b>

#### Kostnadsuppskattning för Tillsyn över tekniska specifikationer för tankningspunkter för metan för väg- och sjötransporter

Vi avstyrker som tidigare nämnts att Transportstyrelsen ska hantera tillsyn över tankningspunkter för metan för väg- och sjötransporter.

Om Transportstyrelsen ändå ges ansvar för denna tillsyn kommer det att uppstå betydande merarbete och kostnader för myndigheten.

Avseende vägtransporter måste föreskrifter tas fram som reglerar vilka uppgifter operatörerna ska inkomma med till Transportstyrelsen. Till

föreskriftsarbetet behövs 1 åk. Det kommer också att krävas utveckling av befintligt it-system för inmatning av metanuppgifter motsvarande 300 tkr och därefter 350 tkr för årlig systemförvaltning och driftskostnader.

För inmatningen av uppgifter om tankningspunkter för metan för vägtransporter, och vilka som är aktörer för dessa, bedömer Transportstyrelsen att det krävs resurser motsvarande 1 åk. Till detta tillkommer tid för att bygga upp tillsynsverksamheten motsvarande 0,5 åk och därefter beräknas tillsynen årligen motsvara 1 åk plus resor.

För sjötransporterna finns som tidigare nämnts både en vattensida och en landsida som kan bli aktuell att utöva tillsynen över. Trots att det för vattensidan finns ett fungerande system, kommer Transportstyrelsen ändå att behöva ta fram föreskrifter som beskriver för tillverkarna hur verifieringen av tillsynen ska gå till för motsvarande 1 åk. Till detta tillkommer kostnader för hantering kring tillsyn på 1 åk plus resor.

Om Transportstyrelsen ska utföra tillsyn av anläggningar på land, det vill säga av både fasta och mobila enheter i svenska hamnar, krävs det både ett bemyndigande och utökade resurser hos myndigheten. Hanteringen innefattar förutom ett föreskriftsarbete motsvarande 1 åk också årliga ändringsbehov av föreskrifter och internationellt arbete på 0,5 åk. Till detta tillkommer egen tillsyn av tankningspunkter på landsidan motsvarande 2 åk plus resor.

Totalsumman för ekonomisk påverkan på Transportstyrelsen per år och finansjär, vid tillsyn över tekniska specifikationer för tankningspunkter för metan inklusive både väg- och sjötransporter i enheten tkr (tusen kronor) återfinns i tabellen nedan.

År	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>Finansjär</b>						Permanent nivå
Avgift		700	5 150	4 450	4 450	4 450
Skatt	913	913	500	500	500	500
<b>Totalt</b>	<b>913</b>	<b>1 613</b>	<b>5 650</b>	<b>4 950</b>	<b>4 950</b>	<b>4 950</b>

Myndigheten kommer att behöva utökade anslagsmedel, med de belopp som anges i tabellen ovan, för att finansiera nya tillsynsuppgifter.

Att lägga till ytterligare ett utvecklingsprojekt för att hantera tillsyn av tankningspunkter för metan riskerar att leda till att arbetet med andra angelägna it-relaterade utvecklingsarbeten försenas. It-kompetens är en kritisk resurs inom myndigheten. Ett av Transportstyrelsens mest prioriterade områden är byggandet av ett nytt vägtrafikregister. Ett

omfattande och komplext arbete som tar i anspråk en stor andel av myndighetens it- och säkerhetsresurser de närmaste åren.

### Behov av bemyndiganden

Transportstyrelsen har, som nämnts ovan, behov av att kunna föreskriva närmare om bland annat vilken information som aktörerna behöver inkomma med till myndigheten. Det betyder att vi har behov av bemyndiganden att föreskriva i följande fall:

- tillsyn över att kvalitetsegenskaperna för vätgas för tankning i motorfordon följs i punkt 3.2 i bilaga II i EU-förordningen
- tillsyn över att de tekniska specifikationerna för tankningspunkter för metan till vägtransporter i punkten 4 i EU-förordningen följs, i det fall Transportstyrelsen, och inte kommunerna som vi förespråkar, ska hantera denna tillsyn
- tillsyn över att de tekniska specifikationerna för flytande metan till sjötransport och inlandssjöfart i punkten 9 i EU-förordningen följs, i det fall att Transportstyrelsen, och inte kommunerna som vi förordar, ska hantera denna tillsyn

---

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektör Ann-Cathrine Wikström. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog utredaren Ulrika Ågren, den senare föredragande.