

Datum
2016-02-03
Ert datum
2015-11-24

Dnr/Beteckning
TSG 2015-1816
Er beteckning
N2015/08127/MRT

Kopia till

elvira.shakirova@regeringskansliet.se

Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se

Genomförande av direktivet (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

Transportstyrelsen har efter genomgång av rubricerad remiss följande synpunkter att redovisa.

Sammanfattning

Transportstyrelsen är positiv till förslaget till genomförande men föreslår några förtydliganden:

I 2 § i Förslag till lag om infrastruktur för alternativa bränslen saknas de definitioner av *alternativa bränslen* och *LNG-tankstation* som återfinns i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Vidare saknas idag skrivningar om biodrivmedel och syntetiska och paraffiniska bränslen. Dessutom är det något otydligt om definitionerna också innefattar gasformig naturgas och gasol (LPG) trots att även dessa finns uppräknade bland de alternativa bränslena som ska avses i artikel 2 direktivet.

Förtydliga bemyndigandena i såväl 3 § 6 och 7 och i 7 § beträffande deras omfattning, så att det framgår huruvida de omfattar krav på installationer både i land och ombord på fartyg.

Formulera bemyndigandena i såväl 3 § 6 och 7 och i 7 § på sådant sätt att det framgår att regeringen kan bemyndiga olika myndigheter att få ansvar för olika delar av en installation, om så skulle behövas.

Förtydliga begreppet *tankstationer för naturgas* i 7 § 1, så att det framgår att

- det som avses är tankstationer för både fordon och fartyg
- den naturgas som avses är LNG och CNG (som kan utvinnas som fossil eller framställas av biometan).

Stryk punkterna 2 och 3 i 7 §, eftersom bemyndigandet i 7 § 1 täcker in även dessa punkter.

Om punkterna 2 och 3 (i 7 §) ska kvarstå noterar Transportstyrelsen följande:

- Frågor som gäller gränssnittet för bunkring vid LNG-tankstationer (2 p) bör regleras av en myndighet, lämpligen Transportstyrelsen.
- För frågor som rör säkerhet vid lagring av LNG på land (3 p) är det sannolikt en myndighet med ansvar för säkerhet i anläggningar på land som bör utpekas, snarare än Transportstyrelsen.
- Det kan noteras att frågor som rör säkerhet vid bunkringsförfarande för LNG (3 p) åtminstone delvis bör kunna hanteras med stöd av Transportstyrelsens befintliga bemyndiganden i fartygssäkerhetslagen, eftersom den lagens syfte är säkerhet.

Vidare kan det finnas ett behov av en översyn mellan betydelsen hos de införda definitionerna i 2 § och skrivningarna i 3 §, 4§, 5§ och 7§ i Förslag till lag om infrastruktur för alternativa bränslen innan denna lag träder i kraft. Det kan i den processen även finnas ett behov av att undersöka om de eventuellt står i konflikt med vissa existerande definitioner runt elfordon jämfört med motorfordon, tankstationer och anordningar för påfyllnad, liksom enskilda bränslen och drivmedel bland annat i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU, direktiv 2009/28/EU och annan nationell lagstiftning som Drivmedelslag (2011:319) och lag (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.

Transportstyrelsen vill också påpeka, med anledning att bemyndiganden helt saknas i Förslag till förordning om infrastruktur för alternativa bränslen, att de eventuella myndigheter som är tilltänkta för ett föreskrifts- och tillsynsansvar exempelvis för laddningsstationer, batteribyte och information till användare får information om detta snarast för att kunna skaffa fram resurser och vidta förberedelser. Detta är särskilt viktigt med tanke på att medlemstaterna, enligt artikel 11 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU, senast den 18 november 2016, ska sätta i kraft de bestämmelser och i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv.

Utgångspunkter

Problemet vid kaj – "sjömyndighet" och "landmyndighet"

Att Transportstyrelsens befintliga bemyndiganden endast täcker förhållanden ombord på fartygen är ett praktiskt problem vid all regelgivning och tillsyn som Transportstyrelsen utför beträffande gränsområdet mellan fartyg och hamn. Exempelvis har regelgivningen under fartygssäkerhetslagen kring installationer för landströmsförsörjning till fartyg hittills fått hanteras av olika myndigheter, där Transportstyrelsen tar hand om de delar som finns ombord på fartygen, medan Elsäkerhetsverket har ansvarat för landsidan.

Detta har medfört otydlighet, eftersom anslutning av fartyg till landbaserad högspänning är baserad på en och samma standard som tar hand om hela installationen, både på land och ombord på fartyget. Transportstyrelsen har i dessa fall kommit fram till att det borde vara en och samma myndighet som föreskriver om hela förfarandet och de delar av installationen på land som är anslutna till fartyget och som berör fartygets säkerhet, samt hur tillsynen ska bedrivas.

Inom Transportstyrelsens sjö- och luftfartsavdelning finns det därför ett generellt önskemål att få ett utvidgat bemyndigande i fartygssäkerhetslagen att föreskriva krav som räcker in på landsidan i de fall fartyg har någon form av landanslutningar, exempelvis vid anslutning till landström eller bunkring av bränsle från land.

Transportstyrelsen anser att det även i det nu aktuella sammanhanget är viktigt att lyfta fram denna problematik, så att den kan beaktas vid formuleringen av de nya bemyndiganden som föreslås. Vi föreslår att bemyndigandena formuleras om så att det tydligt framgår huruvida de avser reglering på fartygssidan eller landsidan eller bådadera. Om både land- och fartygssidan ska omfattas bör det framgå hur ansvaret i skarven mellan fartyg och land ska fördelas. Bemyndigandena bör sedan utformas med korresponderande uppdelning, så att regeringen kan fördela respektive ansvarsområde på den myndighet som är lämpligast.

Transportstyrelsens synpunkter på lagförslaget

Bemyndigandena i 3 § 6 + 7

Det kan inledningsvis konstateras att bemyndigandet i lagförslaget redan delvis utnyttjas i 6 § i förordningen, där det föreskrivs att utformning, installation och testning av system för installationer för

landströmsförsörjning till havsgående fartyg ska uppfylla de tekniska specifikationerna i IEC/ISO/IEEE 800005-1.¹

Omfattningen av bemyndigandena i 3 § 6 och 7 är inte helt tydlig. Bemyndigandena kan utifrån lydelsen ”installationer för landströmsförsörjning *till* havsgående fartyg /fartyg i inlandssjöfart” uppfattas som att de gäller endast de delar av installationerna som utförs *på land*. Av uttalanden i promemorian (avsnitt 3.2.2. näst sista stycket) kan dock förstås att det föreslagna bemyndigandet tillkommit bl.a. på grund av denna begränsning i fartygssäkerhetslagens räckvidd. Om bemyndigandena i 3 § således är tänkta att omfatta installationer *både* på sjösidan och på landsidan bör detta tydliggöras.

Bemyndigandena avseende landströmsförsörjning till fartyg bör utformas enligt samma princip, dvs. med en eventuell uppdelning mellan installationer på land respektive fartyg – med beaktande av ansvaret för själva anslutningen/gränssnittet – så att regeringen har möjlighet att utse den eller de myndigheter som behövs för att tillsammans täcka in alla delar som ett bemyndigande ska omfatta.

Bemyndigandena i 7 §

Bemyndigandena i 7 § omfattar rätt att meddela föreskrifter om krav på

- Tankstationer för naturgas (1 p)
- Gränssnitt för bunkring av fartygs-LNG (2p)
- Säkerhet vid lagring av fartygs-LNG på land (3 p)
- Säkerhet vid bunkringsförfarande för fartygs-LNG (3 p)

Onödiga punkter i bestämmelsen?

Av författningskommentaren framgår att bemyndigandena i 7 § avser genomföra direktivets artikel 6.9-12. Transportstyrelsen uppfattar att punkterna 9, 10 a och 10 b i direktivet har sammanförts i förslagets 7 § första punkt: *tankstationer för naturgas*. Paragrafens andra och tredje punkt synes motsvara direktivets artikel 6.12.

Transportstyrelsen uppfattar att den rätt som kommissionen ges i artikel 6.12 är en utveckling av vad som redan delegerats till kommissionen i 6.11 och att de två ”specialpunkterna” i 6.12 omfattas av det större överlämnandet till kommissionen i 6.11. Avsikten synes vara att möjliggöra att vissa delegerade akter ska få antas för att föreskriva vissa krav redan innan gemensamma har utarbetats beträffande tankstationerna i fråga. Det är

¹ Det kan påpekas att standarden är framtagen endast för högspänning, dvs. alla andra fartyg som kopplas till landel med en spänning under 1000 volt omfattas inte av standarden.

gränssnittet, säkerhetsaspekterna och lagringen på land som på detta sätt får regleras i avsaknad av en standard.

Transportstyrelsens slutsats är att bemyndigandet i 7 § 1 täcker in allt som anges i direktivets artikel 6.9-12, och att resterande punkter i princip inte behövs. Däremot anser myndigheten att bemyndigandet behöver förtydligas på andra sätt (se nedan).

”Tankstationer för naturgas” otydligt begrepp

Begreppet *tankstationer* ska enligt författningskommentaren i detta sammanhang omfatta både tankstationer för fordon och tankstationer för fartyg. På samma sätt har samlingsbegreppet *naturgas* använts istället för att använda begreppen CNG och LNG. Följden av denna hopslagning av direktivets olika punkter och begrepp är att det blir svårt att förstå vad som avses.

Att *tankstationer* i detta sammanhang används i en annan betydelse än vad som framgår av definitionen i 2 § är inte självklart och framgår endast av författningskommentaren.

Inte heller är begreppet *naturgas* självklart, då det saknas definition och begreppet synes kunna omfatta olika saker. Det vanligaste är sannolikt att begreppet *naturgas* används för att beskriva fossilgas. I direktivet anges dock att begreppet *naturgas* inbegriper *biometan*, i gasform (CNG) eller flytande form (LNG). Det bör observeras att den LNG som finns på marknaden som fartygsbränsle inte är *biometan*, utan är *fossil naturgas*. Direktivet definierar *alternativa bränslen* som ”bränslen som fungerar som ersättning för fossila oljekällor [...] och som kan bidra till utfasning av fossila bränslen [...]”. Det är inte självklart att fossil *naturgas* uppfyller den definitionen, även om det är självklart utifrån ett praktiskt perspektiv att fossil LNG måste omfattas av direktivet. Det är visserligen ingen olja, varför den kan ses som ”ersättning för fossila oljekällor”. Men huruvida fossil LNG kan anses ”bidra till utfasning av fossila bränslen” är oklart. Detta bör göras tydligt i lagen.

Sammanfattningsvis anser Transportstyrelsen att begreppet *tankstationer för naturgas* bör förtydligas, så att det framgår att

- det som avses är tankstationer för både fordon och fartyg
- den *naturgas* som avses är LNG och CNG (som kan utvinnas som fossil eller framställas av *biometan*).

Bemyndigandets omfattning

Omfattningen av bemyndigandet i 7 § 1 är inte helt tydlig när det gäller den problematik som har beskrivits ovan beträffande landsidan och sjösidan. Om bemyndigandet är tänkt att ge rätt att föreskriva krav beträffande tankstationer *både* på landsidan och sjösidan bör det tydliggöras. Detta gäller i synnerhet om punkterna 2 och 3 i paragrafen tas bort, eftersom omnämmandet av *gränssnittet* då försvinner, och därmed dess funktion som visst förtydligande av första punkten.

En ny uppdelning av bemyndigandet kan vara lämplig, där land- respektive sjödelarna separeras. Vid en sådan uppdelning bör det särskilt beaktas hur ansvaret för själva anslutningen/gränssnittet ska fördelas.

På så sätt skulle det vara möjligt för regeringen, även i detta bemyndigande, att utpeka flera myndigheter att täcka in alla delar som bemyndigandet ska omfatta, om så skulle behövas. Ur Transportstyrelsens perspektiv är det önskvärt att ansvaret att reglera ”fartygssidan” omfattar även de delar av en installation som finns på land och som är anslutna till fartyget.

Bemyndigandena i punkterna 2 och 3

Bemyndigandena i dessa punkter avser, som Transportstyrelsen uppfattar det, säkerhetsaspekter vid sådan lagring respektive bunkring som sker specifikt vid LNG-tankstationer för fartyg, samt gränssnitt vid sådana stationer. Bemyndigandena avser att omhänderta sådana krav som kommissionen kan komma att föreskriva i avvaktan på att det tas fram detaljerade tekniska specifikationer för LNG-tankstationer i enlighet med artikel 10 a. Om dessa punkter ska kvarstå som särskilda bemyndiganden i den nya lagen (se resonemanget i föregående del) har myndigheten följande synpunkter.

Frågor som gäller *gränssnittet* för bunkring vid LNG-tankstationer (2 p) bör regleras av *en* myndighet, lämpligen Transportstyrelsen.

Frågan om *säkerhet vid lagring av LNG på land* (3 p) är idag styrd av befintliga regelverk på land (miljöbalken m.m.) och kan därför inte självklart läggas på en myndighet som traditionellt reglerar fartygssidan. Bl.a. gäller sannolikt tillståndsplikt enligt miljöbalken för en tankstation som lagrar LNG på land. Det är därför tveksamt om Transportstyrelsen bör utpekas som den myndighet som meddelar föreskrifter enligt detta bemyndigande.

Det kan noteras att frågor som rör *säkerhet vid bunkeringsförfarande för LNG* (3 p) åtminstone delvis bör kunna hanteras med stöd av Transportstyrelsens befintliga bemyndiganden i fartygssäkerhetslagen, eftersom den lagens syfte är säkerhet. Dock gäller i så fall den begränsning

av föreskriftsmöjligheterna enbart till fartygssidan som beskrivits ovan. Bunkring som sker till havs (ship-to-ship transfer) berörs, som Transportstyrelsen uppfattar det, inte av direktivet, varför sådan bunkring ska hanteras i enlighet med Transportstyrelsens befintliga bemyndiganden (dvs. enligt fartygssäkerhetslagen).

Detta ärende har beslutats av stabschef Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sjö- och luftfartsdirektör Ingrid Cherfils, väg- och järnvägsdirektör Birgitta Hermansson, enhetschef Per Ängmo, GD-staben och utredare Barbro Torstensson, GD-staben, den senare föredragande.

Jacob Gramenius
Stabschef