

Datum
2020-09-07

Handläggare
Ulrika Ågren

Konsekvensutredning av införandet av föreskrifter om krav på information om tankning eller laddning av motorfordon.

Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsen ska besluta nya föreskrifter om skyldighet att lämna information om vilka fordon som regelbundet kan tankas med enskilda drivmedel på marknaden eller laddas vid laddningspunkter.

Föreskrifterna innefattar krav på att lämna information på motorfordon och elfordon och i deras manualer samt på tankstationer och laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten.

A. Allmänt

Direktiv 2014/94/EU¹ om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen har till stora delar införlivats i svensk rätt genom lagen (2016:915) och förordningen (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel. Genom ändringar av den svenska förordningen, som trädde i kraft den 18 november 2017, fick olika myndigheter bemyndigande att föreskriva och i vissa fall utöva tillsyn i enlighet därmed.

Transportstyrelsen har i förordningen (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel fått bemyndigande att meddela föreskrifter om skyldighet att lämna information om vilka fordon som regelbundet kan tankas med enskilda drivmedel på marknaden eller laddas vid laddningspunkter. Transportstyrelsen har även fått bemyndigande att utöva tillsyn över att de föreskrifter som meddelats följs.

I direktivet anges att medlemsstaterna ska se till att relevant, enhetlig och tydlig information görs tillgänglig om vilka motorfordon som regelbundet kan tankas med enskilda bränslen på marknaden eller laddas vid laddningsstationer. Vidare anges att EU-kommissionen, fortsättningsvis

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen.

2020-09-07

kommissionen, får uppdra åt europeiska standardiseringsorganisationer att utarbeta specifikationer för driftskompatibilitetsmärkning². Dessa specifikationer ska innefatta grafiska symboler för de bränslen som lanseras på unionsmarknaden.

Vidare anges också att nya standarder från europeiska standardiseringsorganisationer för alternativa bränslen utarbetas när så är nödvändigt. Då ska motsvarande märkningskrav tillämpas på alla tanknings- och laddningsstationer och motorfordon som registrerats inom medlemsstaternas territorium från och med 24 månader efter antagande av respektive standard. Detta benämns fortsättningsvis 24-månaders regeln.

Kommissionens uppdrag åt den europeiska standardiseringsorganisationen CEN har resulterat i två nya standarder. Den första är SS-EN 16942:2016 Drivmedel – Identifiering av fordons kompatibilitet – Grafiskt uttryck för konsumentinformation, som innehåller identifierare specifika för drivmedel av bland annat bensin-, diesel- och gastyp. Den antogs i oktober 2016, vilket innebär att motsvarande informationskrav, enligt 24-månaders regeln, ska tillämpas efter den 12 oktober 2018. Se förklaring om vad direktivet säger i stycket ovan. Detta har också bekräftats av kommissionen. Det är alltså i praktiken närmare 2 år senare än vad som anges i direktivets artikel 7.1 där det står att detta krav ska gälla alla motorfordon, och deras motorfordonsmanualer, som släpps ut på marknaden efter den 18 november 2016.

Den andra standarden SS-EN 17186:2019 Identifiering av kompatibilitet mellan fordon och infrastruktur - Grafisk konsumentinformation om typ av laddning, för elfordon och laddningsplats antogs i mars 2019, vilket enligt 24-månaders regeln ovan, innebär att dessa märkningskrav ska tillämpas efter den 20 mars 2021. Även detta har bekräftats av kommissionen.

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Genom dessa föreskrifter ska direktivets krav införlivas i svensk rätt. De krav som behöver införlivas genom dessa föreskrifter återfinns i delar av artikel 7 i direktivet. Där anges att medlemsstaterna ska se till att relevant, enhetlig och tydlig information görs tillgänglig om vilka motorfordon som regelbundet kan tankas med enskilda bränslen på marknaden eller laddas vid laddningsstationer. Sådan information ska göras tillgänglig i fordonsmanualer, vid tankstationer, laddningsstationer och motorfordon.

² Med detta avses en märkning av hur fordon och bränslen passar ihop för att säkerställa att det inte blir några driftproblem med fordonen vid användande av dessa drivmedel.

2020-09-07

Detta krav ska gälla alla motorfordon, och deras motorfordonsmanualer, som släpps ut på marknaden efter den 18 november 2016, vilket alltså på grund av den relevanta standardens ikraftträdande, har skjutits fram till efter den 12 oktober 2018.

I artikel 7 tydliggörs att tillhandahållandet av information ska baseras på märkningsbestämmelserna angående huruvida bränslet uppfyller standarderna från de europeiska standardiseringsorganisationerna som fastställer de tekniska specifikationerna för bränslen. Där står också att om standarderna innehåller grafiska symboler för bränslen ska dessa symboler placeras på ett uppenbart synligt sätt på motsvarande pumpar och tillhörande munstycken vid alla tankstationer, från den tidpunkt då bränslen släpps ut på marknaden. De grafiska symbolerna ska också placeras på eller i omedelbar närhet till bränsletanklocket på alla motorfordon som rekommenderas och som är kompatibla med bränslet i fråga, samt i fordonsmanualer.

2. Vad ska uppnås?

Genom dessa föreskrifter ska direktivets krav, om att fordonsanvändare måste få klar och lättförståelig information om de drivmedel som finns tillgängliga vid tankstationer och huruvida deras fordon och olika drivmedel eller laddningsstationer på unionsmarknaden är kompatibla, införlivas i svensk rätt.

Föreskrifterna anger också den tillsyn som Transportstyrelsen fått bemyndigande att utöva.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Då dessa krav om användarinformation i direktivet inte tidigare införlivats vare sig i lag eller förordning, finns det nu inte något alternativ till att reglera genom dessa föreskrifter. Annars kommer Sverige inte att ha genomfört EU-rätten fullt ut.

Dessutom om ingen reglering införs, finns det risk att antingen ingen användarinformation ges alls eller att intresset för att informera sjunker med tiden. Då riskerar fordonen att tankas med andra drivmedel än vad de är avsedda för. Det kan leda till ekonomiska och praktiska konsekvenser för

2020-09-07

ägare av dessa fordon om någon fordonskomponent skadas på grund av bristande kompatibilitet med feltankade drivmedel.

Fordonsgarantier kan också påverkas av detta. Avgasreningslagen (2011:318) reglerar i 22 § tillverkarens ansvar gentemot bilägaren om det vid en myndighets kontroll eller på ett annat tillförlitligt sätt konstateras att de utsläpps begränsande anordningarna på en bil inte uppfyller kraven i EU-förordningarna, denna lag eller anslutande föreskrifter. I 23 § anges att 22 § inte gäller om bilägaren har använt bränsle av en kvalitet som väsentligt avviker från det som tillverkaren rekommenderat för att de utsläpps begränsande anordningarna ska fungera. Det är ett viktigt skäl till att informationen behövs vid anordningar för påfyllnad av flytande eller gasformiga drivmedel liksom på motsvarande fordon och i deras fordonsmanualer.

I förordningen (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel används uttrycket laddningspunkter för elfordon som är tillgängliga för allmänheten. Uttrycket laddningspunkt används även i dessa föreskrifter.

Om inte information ges vid laddningspunkterna tillgängliga för allmänheten och på elfordonen, kommer användare av elfordon inte att kunna avgöra om de elektriska gränssnitten och anslutningsdonen på laddningspunkterna passar elfordonet i fråga. Det försvårar för fordonsanvändarna att snabbt kunna avgöra om laddningspunkterna är kompatibla med elfordonet.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Det finns, som tidigare nämnts under 3.1 Effekter om ingenting görs, inte något alternativ till att reglera förutom genom föreskrifter, för att Sverige fullt ut ska ha genomfört EU-rätten. En frånvaro av reglering kan också innebära en risk för att antingen ingen användarinformation ges alls eller att intresset för att informera sjunker med tiden.

3.3 Regleringsalternativ

I båda regleringsalternativen föreslår Transportstyrelsen att fordonstillverkaren ska genomföra märkning på motorfordon och elfordon samt i deras manualer. Dessutom ska det framgå användarinformation om

2020-09-07

vilka motorfordon som regelbundet kan tankas med enskilda drivmedel på marknaden eller laddas vid laddningspunkter.

Alternativ A

Regleringsalternativ A innebär att det föreskrivs om märkning av laddningspunkter, men inte om flytande eller gasformiga drivmedel. Anledningen är att branschen för flytande och gasformiga drivmedel genomfört märkning av bränslepumpar och pumphandtag på frivillig väg sedan 2018. Standarden för laddningspunkter kom senare och har inte genomförts på samma sätt av branschen. Märkningen som genomförts av branschen är utan tillsyn och därför kan det vara osäkert om märkningen är genomförd på rätt sätt.

Alternativ B (vårt regleringsförslag)

Regleringsalternativ B innebär att Transportstyrelsen att det föreskrivs om märkning av flytande och gasformiga drivmedel samt på laddningspunkter och på fordon. Anledningen till denna reglering är att det idag inte finns någon kontroll av om den hitintills frivilliga märkningen som branschen gör, avseende flytande och gasformiga drivmedel, efterlevs och att märkningen uppfyller kraven på utformning samt placering. Dessutom finns det idag inte något märkningskrav för laddningspunkter. Detta innebär ett fullständigt införlivande av EU-rätten.

Regleringsförslaget innehåller hänvisningar till standarder som både kostar pengar liksom att den ena standarden är på engelska. Både Högsta förvaltningsdomstolen samt Högsta domstolen har fastslagit att straff inte kan utdömas utifrån legalitetsprincipen när en standard endast finns tillgänglig i läsbar form mot betalning. Regleringsförslaget innehåller dock inga straffrättsliga åtgärder samt riktar sig mot en smal krets av kommersiella aktörer som har rimliga möjligheter att erhålla kännedom om standardernas innehåll. Sammantaget bedöms därför hänvisningar till de aktuella standarderna vara acceptabla.

2020-09-07

4. Vilka är berörda?

Fordonstillverkare, tillhandahållare av tankstationer och laddningspunkter, drivmedelkonsumenter, användare av motorfordon och elfordon.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

(x) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Enligt direktivet ska de motorfordon som släpps ut på marknaden efter ett visst datum omfattas av kravet på märkning. Detta omfattar bilar, bussar, lastbilar, mobila maskiner, mopeder och motorcyklar. Då det inte finns någon definition i lagen (2001:559) eller förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner som omfattar alla dessa fordonsslag har vi i föreskrifterna valt att göra en egen definition³, med utgångspunkt från nämnda lag och förordning, som tydliggör vilka fordon som omfattas.

5.1.1 Fordonstillverkare

Kravet på den nya informationen om kompatibilitet mellan det alternativa drivmedlet och fordonen gäller endast för de motorfordon som släpps ut på marknaden efter ett visst datum. Enligt avsnitt A. Allmänt stycke 5 och 6, är detta datum den 12 oktober 2018 för fordon som drivs av bensen-, diesel- eller gasformiga drivmedel. För elfordon/laddningsbara fordon är datumet den 20 mars 2021. Det innebär att det inte är något retroaktivt krav för motorfordon som tagits i bruk innan dessa datum. Föreskriftsförslaget är inte avsett att ersätta redan befintlig information på fordon och i

³ Alla färdigbyggda, etappvis färdigbyggda eller icke färdigbyggda motordrivna fordon som framdrivs av egen kraft och som har minst fyra hjul och en konstruktiv maximal hastighet över 25 km/tim samt mopeder och motorcyklar.

2020-09-07

fordonsmanualer. Fordonstillverkare behöver endast, beroende på alternativt drivmedel, tillämpa till de nya märkningskraven på och i anslutning till fordonen liksom i fordonmanualerna efter det datum som gäller för den typen av drivmedel.

Föreskriftsförslaget handlar om att nya identifierare/klistermärken, ska placeras på eller i närheten av tanklocket på fordon som drivs av drivmedel av bensen-, diesel- eller gastyp. När det gäller elfordon ska identifierare placeras på fordonets eluttag, på kabelkontaktarna, på kontrollenheten på laddningskabeln. Laddningsbara fordon som både går på el och drivmedel av bensen-, diesel- eller gastyp behöver märkas med identifierare för samtliga aktuella drivmedel för fordonet i fråga. För alla fordonstyper gäller dessutom att informationen ska föras in i fordonmanualerna.

Gällande fordon som drivs med drivmedel av bensen-, diesel- eller gastyp har fordonstillverkarna sedan många år tillbaka genomfört märkning på frivillig basis. Det rör sig inte om någon stor förändring gällande tidsåtgång eller kostnader jämfört med idag för dessa fordonstillverkare att märka på fordonet och att trycka informationen i fordonmanualer. Det nya är att också tillverkare av elfordon omfattas efter den 20 mars 2021. Inte heller för dessa rör det sig dock om några stora administrativa kostnader.

5.1.2 Tankstationer

Att informera konsumenterna om drivmedlens beskaffenhet är något som sker redan idag på frivillig basis på många säljställen för drivmedel, dvs. att med klistermärken märka bensen 95 och 98, E85, diesel och gas.

Enligt branschen kommer informationen på säljställen att fortsättningsvis både innehålla den tidigare svenska märkningen, exempel för diesel i form av ett D eller texten Diesel, och någon av de nya identifierare som bestämts i europastandarden för drivmedel av dieseltyp. Att införa detta nya krav på information på tankstationerna för drivmedel av bensen-, diesel- eller gastyp innebär generellt sett inte någon nämnvärd ny tidsåtgång eller kostnad för företagen, då man har haft en liknande hantering tidigare. Det handlar om att nya identifierare/klistermärke, ska placeras på pumpmunstycket och pumpdispensern.

För de större drivmedelsbolagen är inte denna märkning, på de bemannade tankstationerna, särskilt krävande varken arbets- eller tidsmässigt. Det handlar om att ta fram viss ny information antingen genom köpa

2020-09-07

märkningsetiketter för 5 kr/st från SIS (Svenska Institutet för Standarder), alternativt genom att bekosta tryckning av egna märkningsetiketter, köpa märkningsstandarden SS-EN 16942:2016 Drivmedel – Identifiering av fordons kompatibilitet – Grafiskt uttryck för konsumentinformation för ca 1300 kr från SIS. Slutligen ska informationen placeras ut på anordningar för påfyllnad av drivmedel.

SPBI bedömer att kostnaden för märkning uppgår till mellan 3000 och 5000 kronor per station. I de flesta fall kan märkningen sannolikt göras av befintlig personal på stationen, samtidigt med andra åtgärder som vidtas mer eller mindre regelbundet på ett tankstation. För obemannade automatstationer kan det innebära en viss ökad kostnad för företagen om de måste anlita någon för att åka till stationen och sätta upp märkningen första gången, plus eventuell någon gång extra för att ersätta etiketter som fallit bort. Dessa kostnader kan möjligtvis påverka de mindre företagen i något högre utsträckning beroende på en lägre ekonomisk omsättning än de större bolagen har.

5.1.3 Laddningspunkter

Dessa informationskrav gällande laddningspunkterna är inte avsedda att ersätta några befintliga kvalitets-, säkerhets- eller prestandarekommendationer.

Ansvariga för laddningspunkter ska lägga till viss ny information vid eluttagen på laddningspunkterna. Kostnader för de som berörs av de nya informationskraven bedöms dock bli begränsade då de som äger och/eller är driftsansvariga för laddningspunkter ofta besöker dessa för regelbunden service. Märkningen skulle kunna göras samtidigt med en sådan service. Då laddningspunkter är placerade på olika platser kan dock kostnaderna skilja beroende på hur långt är det att åka i samband med märkningen. De ansvariga för laddningspunkter som kontaktats bedömer att en ny märkning maximalt kostar 3000 kr per laddningspunkt. Till detta tillkommer kostnaden 5 kr/st för märkningsetiketter och engångskostnaden ca 1500 kr för standarden SS-EN 17186:2019 Identifiering av kompatibilitet mellan fordon och infrastruktur - Grafisk konsumentinformation om typ av laddning, för elfordon och laddningsplats.

2020-09-07

5.2 Medborgare

Drivmedelskonsumenterna, användare av motorfordon och elfordon samt laddningsbara fordon kommer inte att påverkas av några extra kostnader såsom högre priser, skatter eller avgifter i och med detta förslag.

Det blir inga ändringar av eventuell befintlig information, som redan finns på bensinstationer och laddningspunkter. Konsumenterna kommer att känna igen sig då den nya märkningen kommer att innehålla både den tidigare svenska märkningen och den nya europeiska märkningen. Förslaget bedöms som positivt för fordonsanvändare genom att det kommer att framgå tydligare vilket drivmedel som tillhandahålls i pumpen eller vid laddningspunkten. Märkningen på fordonen och i fordonsmanualen kommer också att förebygga otydlighet om vilket drivmedel som olika fordon använder. Sammanfattningsvis ökar därmed möjligheten för fordonsanvändarna att tanka rätt drivmedel för fordonet i fråga. Detta är viktigt då det kommer allt fler drivmedelstyper på marknaden. Fordonsanvändaren behöver endast matcha symbolen på drivmedelpumpen eller laddningspunkten med symbolen på fordonet eller i fordonsmanualen.

En annan positiv effekt för fordonsanvändaren är att märkningen kommer införlivas i hela EU, vilket underlättar för medborgare som reser inom flera länder på den europeiska kontinenten. Med den föreslagna märkningen, antingen i Sverige eller i hela Europa kommer det således bli svårare att förväxla olika drivmedel och risken för att tanka fel minskar.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Myndigheter och offentlig förvaltning bedöms generellt inte påverkas av regeländringen i någon större utsträckning förutom i händelse av ett eventuellt ägande av laddningspunkter som behöver märkas. Kostnaden för detta bedöms till maximalt 3000 kr per laddningspunkt.

5.4 Externa effekter

Transportstyrelsen bedömer att lösningsalternativet inte leder till några betydande externa effekter.

2020-09-07

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Grunden är att fordonstillverkaren ska märka sina fordon, samt införa information om märkningen i sina fordonsmanualer och det sker redan idag, varför det i sig inte är något nytt arbete som de behöver genomföra.

Att inte föreskriva märkning på och i samband med flytande drivmedel, enligt alternativ A, skulle kunna vara ett alternativ då det har genomförts på frivillig basis från branschen. Dock har det inte genomförts någon kontroll om denna frivillighet genomförts på samtliga tankställen och det är också oklart om märkningen är rätt utförd. Det kan skapa en ekonomisk skillnad om man inte genomfört märkningen och sparat in på kostnaden.

Det behöver också förtydligas över hur märkningen av laddstolpar ska se ut och vad för krav som ställs på märkningen. En samlad bild över hur märkningarna ska genomföras och informationsskyldigheten till de olika aktörerna behöver tydliggöras. Det uppfyller vi genom alternativ B och informationen är samlad på ett ställe för alla inblandade.

Med hänsyn till ovanstående, föreslår vi alternativ B.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsens bemyndigande grundar sig på 9 och 16 §§ i förordningen (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel. Av art 7.1 Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU samt av prop. 2015/16:186 s. 23 f. framgår bland annat att bemyndigandet inte endast avser information på installationer utan även kan omfatta bl.a. information på motorfordon respektive elfordon samt i fordonsmanualer.

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Den föreslagna regleringen överensstämmer med direktiv 2014/94/EU och annan internationell reglering. Regleringen innehåller inga tillägg utöver direktivet och innebär ingen skärpning av detta eller annan internationell reglering.

2020-09-07

Föreskrifterna avser krav på information om tankning eller laddning av motorfordon och utformningen av sådan information. Regleringen innehåller därmed inte några tekniska krav, utan endast information om hur användare ska kunna tanka eller ladda sitt fordon med rätt sorts drivmedel. Transportstyrelsen bedömer därför att föreskriftsförslaget inte är anmälningspliktigt enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

Myndigheten bedömer vidare att det inte heller finns skäl att anmäla föreskrifterna enligt direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden (tjänstedirektivet) med hänsyn till att dessa bedöms omfattas av det så kallade transportundantaget i detta direktiv.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Remissen i sig innebär en information om den reglering om användarinformation som är på gång. Därutöver kan eventuellt vissa informationsinsatser behövas för laddningspunkter och elfordon, då standarden för laddningspunkter kom senare och inte har genomförts på samma sätt som standarden för flytande och gasformiga drivmedel och motsvarande fordon. I det fallet har branscherna i stor utsträckning redan genomfört märkning på frivillig väg sedan 2018.

Tidpunkterna för ikraftträdande av föreskrifternas olika delar styrs av direktivet som säger att märkningskrav ska tillämpas på alla tanknings- och laddningsstationer och motorfordon som registrerats inom medlemsstaternas territorium från och med 24 månader efter antagande av respektive standard. Detta inföll den 12 oktober 2018 för standarden för flytande- och gasformiga drivmedel och kommer att infalla den 20 mars 2021 för standarden om laddning. Det finns därmed nu inte någon möjlighet till några andra ikraftträdanden än de som föreskrivs, det vill säga den 1 januari 2021 för flytande- och gasformiga drivmedel och motsvarande fordon, och den 20 mars 2021 för laddstationer och elfordon.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

2020-09-07

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Föreskriftsförslaget är utformat för att fordonsanvändare ska få klar och lättförståelig information om fordonen och om olika drivmedel eller laddningsstationer på unionsmarknaden är kompatibla. Detta kommer att öka tillgängligheten för fordonsanvändare till transportsystemet inom Sverige och för fordonsanvändare som färdas mellan i EU-länder.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Hänsynsmålet bedöms inte påverkas direkt i någon större omfattning av de föreslagna föreskrifterna. Men i och med att fordonsägarna genom föreskrifterna får en ökad försäkran om kompatibilitet mellan fordon och tillgängliga drivmedel och laddningspunkter på marknaden, kan det tänkas att detta blir en orsak till att fler vågar satsa på fordon som drivs med alternativa drivmedel, vilket på sikt kan vara ett bidrag till omställningen mot fossilfrihet.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1

D. Sammanställning av konsekvenser

2020-09-07

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	-	Flytande och gasformiga drivmedel: Informationskravet proportionellt sett kan påverka de mindre företagen i något högre utsträckning än de större bolagen, särskilt om de måste företa resor för att märka på obemannade stationer.	köpa etiketten för 5 kr/st. från SIS (Swedish Standards Institute), köpa märkningsstandarden (för ca 1300 kr) och sedan åka ut och märka SPBI bedömer kostnaden till ca 3000-5000 kr per station om stationerna är obemannade. På de bemannade stationerna kan märkningen utföras av personalen.	Att informera konsumenterna om drivmedlens beskaffenhet är något som redan idag sker på frivillig basis på många säljställen. Ofta framgår detta av märkning med klistermärken direkt på pumpen eller anordningen för påfyllnad av drivmedlet.
	-	Laddningspunkter: Kostnaderna för att åka ut och märka en laddningspunkt kan skilja beroende på hur långt bort laddpunkten är placerad.	Kostnaden bedöms maximal vara 3000 kr per laddningspunkt.	Ansvariga för en laddningspunkt behöver vanligtvis ett par gånger per år besöka laddningspunkten för regelbunden service och kan då samtidigt passa på att märka eller vid behov byta märknings etiketter. Märkningen av laddningspunkter kan finnas med i installationsplanen.

2020-09-07

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas	Beräknade effekter (tkr)	Kommentar	
Medborgare	Fordonsanvändare och fordonsägare bedöms åtnjuta positiva effekter av detta förslag. Dels kommer märkningen tydliggöra information om vilket drivmedel eller laddning de ska välja till fordonet. Dels minskar risken att en feltankning eller felladdning skulle kunna skada fordonet och orsaka kostnader för fordonsägaren.	-	-	Den nya märkningen kommer att bidra till en EU-harmonisering när alla medlemsländer införlivat dessa märkningskrav och därmed göra lättare för medborgare som förflyttar sig mellan olika EU-länder.
Staten m.fl.	Alternativa drivmedel: Statens finanser bedöms inte påverkas vid märkning av tankstationer	-	-	-
	-	I händelse av att en myndighet äger en laddningspunkt kan de få kostnader runt märkningen.	Kostnaden bedöms till maximalt 3000 kr.	
Externa effekter	Lösningalternativet leder inte till några betydande externa effekter.-	-	-	-
Totalt				

E. Samråd

Transportstyrelsen har under föreskriftsarbetets gång varit i kontakt med och inhämtat synpunkter från Bil Sweden, MCRF (Moped och Motorcykelbranschens Riksförbund), SPBI (Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet), SIS (Swedish Standards Institute), Energimyndigheten, FEV (Falu Energi och Vatten) samt Fortum.