

Datum
2017-03-29
Ert datum
2017-01-20

Dnr/Beteckning
TSG 2017-180
Er beteckning
N2017/00472/MRT

Kopia till

marie.egerup@regeringskansliet.se

Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se

Promemoria om tillsyn över installationer för alternativa drivmedel

Sammanfattning

Transportstyrelsen är positiv till förslaget om vilka myndigheter som ska utöva tillsyn över att lagen och förordningen följs. Vi finner det naturligt och lämpligt att dessa myndigheter också får meddela föreskrifter om tillsynen och avgifter för ärendehandläggning och tillsyn.

I förslaget är uppdelningen mellan Transportstyrelsen och Energimyndigheten dock inte helt tydlig vad beträffar föreskriftsansvar om vilka fordon som regelbundet kan laddas vid laddningspunkter i 9 § i förslaget till förordning respektive tillsynsansvar för tillgänglighet av sådan information på laddningsstationer.

Transportstyrelsen är positiv till förslaget i förordningen (2016:917) om att Transportstyrelsen och Elsäkerhetsverket ska utöva tillsyn över system för landströmsförsörjning till fartyg samt den avgränsning av respektive myndighets tillsynsområde som görs i 13-14 §§ i förordningen.

Vi önskar emellertid att förslaget kompletteras på följande sätt:

- att Transportstyrelsen ges möjlighet att delegera utövandet av tillsynen till erkänd organisation eller annan.

Transportstyrelsen är vidare positiv till förslaget om vilka myndigheter som ska få meddela föreskrifter om tillsynen och avgifter för ärendehandläggning och tillsyn.

Vi önskar emellertid ett förtydligande av:

- vilka fartyg Transportstyrelsen är tänkt att utöva tillsyn över

- Transportstyrelsens befogenheter enligt bemyndigandet att meddela föreskrifter rörande tillsynen.

Transportstyrelsen föreslår att 8 § i lagen (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel ändras på följande sätt:

- att den myndighet som utövar tillsyn också ges möjlighet att besluta om nödvändiga förbud, såsom föreslogs i propositionen 2015/16:186.

Slutligen har Transportstyrelsen beräknat resursåtgång och gjort en kostnadsuppskattning för införandet av lagstiftningen. Resurserna beräknas uppgå till 1-2 årsarbetskrafter och kostnaden för ett systemstöd blir ca 5 miljoner kronor.

Transportstyrelsens synpunkter

Det bör övervägas om det är lämpligt att dela upp ett bemyndigande mellan olika myndigheter när det är sådana frågor som kan hänföras till bägge myndigheterna. Under alla förhållanden är det viktigt att det av författningstexten är tydligt vilken myndighet som har ansvar för vilken fråga.

Förslaget till ändringar i förordningen

Förslaget till 9 §

I förslaget är uppdelningen mellan Transportstyrelsen och Energimyndigheten inte helt tydlig vad beträffar föreskriftsansvar om vilka fordon som regelbundet kan laddas vid laddningspunkter i 9 § respektive tillsynsansvar för tillgänglighet av sådan information på laddningsstationer, som också ska anges enligt artikel 7 om användarinformation i Europaparlamentets och Rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Transportstyrelsen har genom uppgifter i vägtrafikregistret information om fordonens drivning, men kunskapen om laddningsstationer är större hos Energimyndigheten. Då Energimyndigheten föreslås få ett tillsynsansvar avseende kraven på laddningspunkterna vore det rimligt att de även får ett tillsynsansvar för att informationen finns tillgänglig på laddningsstationerna. Ur samordningssynpunkt kan det då även vara lämpligt att Energimyndigheten ges bemyndigande att meddela föreskrifter om vilka fordon som regelbundet kan laddas vid laddningspunkter.

Huruvida uppgiften om märkning av drivmedel kan och bör samlas hos Transportstyrelsen eller Konsumentverket enligt 9 §, menar vi huvudsakligen beror på om det ska anses vara en teknisk fråga eller en konsumentfråga. Handlar det om att informera om de tekniska kraven håller

vi med om att det är en fråga i första hand för Transportstyrelsen. Avser det att förmedla konsumentinformation om vilket bränsle som till exempel är miljövänligast eller för att konsumentent inte ska riskera att tanka fel bränsle, ligger det nära till hands att lägga ansvaret hos Konsumentverket. Detta behöver förtydligas.

Det är vidare oklart i föreskriftsbemyndigandet i 9 § vilka som ska lämna information respektive var denna information ska märkas ut. Detta bör överrensstämma med artikel 7 i ovan nämnda direktiv.

Det bör också övervägas att i lagen hänvisa till definitioner i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och fartygssäkerhetslagen (2003:364) i fråga om fordon respektive fartyg.

Förslag på lag och förordning saknar koppling till fartygssäkerhetslagen

Enligt vår uppfattning saknar lagen och förordningen om krav på installationer för alternativa drivmedel koppling till fartygssäkerhetslagens bestämmelser om tillsyn av fartyg och fartygs utrustning. Detta leder enligt vår mening till vissa otydligheter i fråga om Transportstyrelsens utövande av tillsynen av system för landströmsförsörjning på fartyg och vilka befogenheter bemyndigandet att meddela föreskrifter om tillsynen innebär. Detta utvecklas nedan.

Möjlighet att överlåta tillsyn

Transportstyrelsen önskar att lagen och förordningen kompletteras på så sätt att Transportstyrelsen ges möjlighet att anlita erkänd organisation eller annan än erkänd organisation för tillsyn av system för landströmsförsörjning på fartyg, i likhet med vad som sägs i 7 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen (FSL).

Enligt ovan nämnda bestämmelse i FSL får Transportstyrelsen överlåta åt en erkänd organisation att utfärda vissa certifikat. Vad gäller certifikat som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning får uppgiften överlåtas åt annan än en erkänd organisation. Denna möjlighet nyttjas av Transportstyrelsen som t.ex. ingått avtal med fem sådana erkända organisationer. Enligt avtalen får organisationerna göra de kontroller som krävs för att organisationen ska kunna utfärda, påteckna och förnya olika certifikat för fartyg. Detta medför att Transportstyrelsen endast i mycket begränsad omfattning utför någon egen tillsyn av de fartyg för vilka redare valt att anlita de erkända organisationerna. Vi bedömer att en del fartyg som har eller kommer att ha ett system för landströmsförsörjning ombord också är ett fartyg för vilket tillsynen är delegerad, d.v.s. för vilket redaren anlitar en erkänd organisation för utfärdande och förnyande av erforderliga certifikat.

Vid sådana förhållanden anser vi att det är lämpligt att lagen och förordningen om krav på installationer för alternativa drivmedel innehåller bestämmelser som gör det möjligt för Transportstyrelsen att överlåta tillsynen enligt 13 § åt en erkänd organisation i syfte att förenkla för redare. I annat fall riskerar förslaget, i motsats till vad som sägs i promemorians sjätte avsnitt, att leda till att Transportstyrelsen måste göra extra besök hos tillsynsobjekten, utöver de som redan görs av erkända organisationer, för att kontrollera systemet för landströmsförsörjning.

I detta sammanhang bör det noteras att det är vår uppfattning att annan än Transportstyrelsen ska utfärda det ”*test certificate*” som anges i punkten 10.3.1 i standarden (IEC/ISO/IEEE 80005-1). Ansvaret för samtlig testning åligger tillverkaren av anläggningen, anläggningsinnehavaren (redaren) samt en oberoende tredje part som anlitas för att göra testningen. Certifikat ska utfärdas av part som utför testning. Eventuell delegation till erkänd organisation eller annan kan således inte kopplas till något utfärdande av sådant certifikat eller annat intyg. Transportstyrelsen anser emellertid att det inte bör utgöra något hinder för att införa bestämmelser för att möjliggöra ett överlåtande av tillsynen till en erkänd organisation eller annan lämplig aktör.

Förtydliga rätten att utöva tillsyn av system på utländska fartyg som anlöper svensk hamn (samt meddela förbud eller förelägganden)

Vidare är det enligt Transportstyrelsens mening otydligt huruvida Transportstyrelsens tillsynsansvar omfattar endast svenska fartyg eller även utländska fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium. Även här är det lämpligt att göra en jämförelse med fartygssäkerhetslagen.

Att förslaget till 13 § ger Transportstyrelsen uppgiften och rätten att utöva tillsyn över system för landströmsförsörjning på svenska fartyg får anses klar. Däremot ger förordningen enligt vår mening inget uttryckligt stöd för Transportstyrelsen att utöva tillsyn över sådana system på utländska fartyg som anlöper svensk hamn. Standarden anger bland annat att vissa tester och verifieringar av systemet, både delarna i land och på fartyget, ska utföras innan och i samband med att fartyg ansluter sig till den del av anläggningen som finns i land. Vi anser att en del av vårt tillsynsuppdrag är att kontrollera att föreskrivna tester och verifieringar gjorts. Det finns enligt vår mening inga skäl för att detta inte borde gälla även i förhållande till utländska fartyg.

Det är därför önskvärt med ett förtydligande om att lagen och förordningen ger oss rätt att utöva tillsyn av system för landströmsförsörjning även på utländska fartyg som anlöper svensk hamn och meddela de förbud eller förelägganden som kan krävas för att säkerställa att standarden följs vid användning av system för landströmsförsörjning.

Förtydliga omfattningen av myndighetens bemyndigande att meddela tillsynsföreskrifter

Avslutningsvis finner Transportstyrelsen att det är önskvärt med ett förtydligande i fråga om omfattningen av det bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela tillsynsföreskrifter enligt förordningen. Också här är en jämförelse med fartygssäkerhetslagen relevant.

Fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen (FSL och FSF) innehåller såväl bestämmelser om tillsyn av bl.a. fartyg och deras utrustning som bestämmelser om bemyndiganden att utfärda ytterligare detaljbestämmelser rörande tillsynsförrättningar. I lagen anges att tillsynen utövas vid tillsynsförrättningar, vilka utförs som besiktningar, inspektioner, värdstatskontroller eller rederikontroller (jfr 5 kap 4 § FSL). Vidare anges vad som ska undersökas och kontrolleras vid de olika tillsynsförrättningarna, verkställandet av tillsynsförrättningar och vilka skyldigheter redare m.fl. har i samband med tillsynens utövande. FSL och FSF innehåller således tydliga preciseringar av omfattningen av myndighetens bemyndigande. Några bestämmelser motsvarande dessa finns inte i lagen eller förordningen om krav på installationer för alternativa drivmedel. Enligt vår bedömning kommer det emellertid föreligga ett behov av sådana bestämmelser även när det gäller den nu aktuella tillsynen av system för landströmsförsörjning på fartyg (vilket utvecklas nedan).

Genom förslaget till ny 16 § i förordningen om krav på installationer för alternativa bränslen ges Transportstyrelsen rätt att meddela föreskrifter om *tillsynen*. Transportstyrelsen önskar ett förtydligande av huruvida detta begrepp innefattar ett vidare bemyndigande än det som ges i 7 kap. 6 § FSL och 6 kap. 4 § FSF, att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om *tillsynsförrättningar*. Genom bemyndigandet i förordningens 16 § skulle Transportstyrelsen i så fall få meddela föreskrifter om inte bara tillsynsförrättningarna, utan också om hur tillsynen i praktiken ska utövas, t.ex. typen av tillsynsförrättning, att Transportstyrelsen ska ha rätt att få tillträde till fartyget och systemet för landströmsförsörjning, rätt att ta del av den dokumentation som avser systemet för landströmsförsörjning, eventuella skyldigheter för redare, befälhavare eller annan att bistå och lämna upplysningar inför och vid tillsyn, m.m.

Transportstyrelsen har i och för sig inga invändningar mot att myndigheten ges möjlighet att meddela föreskrifter med sådant innehåll. Men vi vill ändå fästa uppmärksamhet vid att jämförliga bestämmelser om tillsyn av fartyg då kan komma att förekomma på olika nivåer i författningen: i lag (FSL) och respektive myndighetsföreskrifter (föreskrifter meddelade med stöd av 16 § i förordningen om krav på installationer för alternativa bränslen). Om detta inte varit avsikten eller är önskvärt bör 16 § i förordningen förtydligas

för att närmare precisera vad som kan regleras i myndighetens föreskrifter om tillsyn. Härvid bör då särskilt beaktas vilka bestämmelser om tillsyn i FSL som är relevanta även för tillsyn enligt lagen och förordningen om krav på installationer för alternativa drivmedel.

Förslaget till ändringar i lagen

Korrigera möjligt fel i 8 § till att även omfatta förbud

Vad gäller 8 § i lagen (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel har Transportstyrelsen uppmärksammat att paragrafens lydelse sannolikt är fel på så sätt att den myndighet som utövar tillsyn inte ges någon möjlighet att besluta om förbud, såsom föreslogs i propositionen. I avsnitt 5.6 Tillsyn i propositionen 2015/16:186 föreslås att tillsynsmyndigheten ska få meddela de förelägganden *och förbud* som behövs i ett enskilt fall. I den slutgiltiga formuleringen av paragrafen förefaller emellertid möjligheten att meddela förbud ha fallit bort. Transportstyrelsen anser att detta förmodade misstag bör korrigeras så att de myndigheter som utövar tillsyn också kan meddela nödvändiga beslut om förbud.

I övrigt har vi inga synpunkter på föreslagna ändringar av lagen.

Resurs- och kostnadsuppskattning

Då Transportstyrelsen inte har någon liknande verksamhet idag har vi slutligen försökt att uppskatta kostnaden för lagförslaget i dess nuvarande form. För föreskriftsarbete, tillsynsmetod och operativ tillsyn bedöms resursåtgången bli 1-2 årsarbetskrafter. Skulle ett register/systemstöd behövas för tillsynen tillkommer dessutom en kostnad för detta som beroende på dess omfattning kan vara upp till 5 miljoner kronor.

Detta ärende har beslutats av GD-stabschef Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Ingrid Cherfils, sjö- och luftfartsavdelningen, avdelningsdirektör Birgitta Hermansson, väg- och järnvägsavdelningen och utredare Barbro Torstensson, GD-staben, den senare föredragande.

Jacob Gramenius
GD-stabschef