

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

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

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås lag- och förordningsändringar som är nödvändiga för att komplettera Europaparlamentets och rådets förordning 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel. Framför allt föreslås vilka myndigheter som ska ansvara för de olika uppgifter, däribland tillsyn, som ska utföras enligt EU-förordningen. Det föreslås också att befintliga bestämmelser i lag och förordning som genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen ändras så att de i stället kompletterar eller på annat sätt hänvisar till EU-förordningen.

De förordningsändringar som avser utpekanden av ansvariga myndigheter föreslås träda i kraft den 13 april 2024. Övriga förordningsändringar och lagändringarna föreslås träda i kraft den 31 december 2024.

Innehållsförteckning

1	Författningsförslag.....	3
1.1	Förslag till lag om infrastruktur för alternativa drivmedel.....	3
1.2	Förslag till förordning om infrastruktur för alternativa drivmedel.....	6
1.3	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2024:000) om infrastruktur för alternativa drivmedel.....	8
1.4	Förslag till förordning om ändring i drivmedelsförordningen (2011:346).....	10
2	EU:s förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel.....	11
3	Nya bestämmelser kompletterar EU-förordningen – tidigare direktivgenomförande upphävs.....	12
4	Ytterligare myndigheter behöver utses för att komplettera EU-förordningen.....	13
4.1	Bevakning av genomförandet av det nationella handlingsprogrammet och av måluppfyllnaden.....	13
4.2	Samordning av kontakt med andra länder vid gränsnära infrastruktur.....	14
4.3	Analys av elfordons bidrag till elsystemets flexibilitet och om dubbelriktad laddning.....	15
4.4	Organisation för identifieringsdata.....	15
4.5	Tillsyn över förfarandet vid laddning och tankning.....	16
4.6	Tillsyn över utformningen av laddningsstationerna.....	16
4.7	Tillsyn över tillgängliggörande av data.....	16
4.8	Tillsyn över tekniska specifikationer för laddningspunkter för motorfordon kategori L och elbussar.....	17
4.9	Tillsyn över kvalitetsegenskaper för vätgas.....	17
4.10	Tillsyn över tekniska specifikationer för tankningspunkter för metan för väg- och sjötransporter.....	18
5	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	18
6	Konsekvenser.....	19
7	Författningskommentar.....	22
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.....	27

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om infrastruktur för alternativa drivmedel

Härigenom föreskrivs följande.

Lagen kompletterar en EU-förordning

1 § Denna lag kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU, i denna lag kallad EU-förordningen.

Ord och uttryck i lagen har samma betydelse som i EU-förordningen.

Prisinformation

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att på en tankningsstation tillhandahålla information om priser för alternativa drivmedel.

3 § Marknadsföringslagen (2008:486), med undantag av 29–36 §§ om marknadsstörningsavgift, ska tillämpas om en näringsidkare inte lämnar sådan information om

1. priser för laddning eller tankning som krävs enligt artiklarna 5.3–5.5 och 7.2–7.4 i EU-förordningen, eller

2. priser för drivmedel som krävs enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 §.

Prisinformationen ska anses vara väsentlig enligt 10 § tredje stycket marknadsföringslagen.

Tillsynsmyndigheter

4 § Om inte annat följer av denna lag, utövar den eller de myndigheter som regeringen bestämmer tillsyn över att EU-förordningen följs.

5 § Den kommun som utövar tillsyn över en tankningsstation enligt lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor utövar tillsyn över att tankningspunkterna vid stationen uppfyller de tekniska specifikationerna för tankningsstationer för väte i punkt 3.1 och 3.3–3.6 i bilaga II till EU-förordningen.

Kommunens uppgifter ska fullgöras av den nämnd som utövar tillsyn enligt lagen om brandfarliga och explosiva varor.

6 § Om en kommun har ingått avtal med en annan kommun enligt 26 § lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor om att de uppgifter som kommunen har enligt den lagen helt eller delvis ska utövas av den andra kommunen, får tillsynen enligt 5 § utövas av den andra kommunen.

Avtal med ackrediterade organ om bistånd vid tillsyn

7 § En kommun får ingå avtal med ett organ för bedömning av överensstämmelse om att organet ska bistå kommunen i de uppgifter som kommunen har enligt 5 eller 6 §. Ett sådant organ ska vara ackrediterat enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknads kontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 och enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll.

Avtalet får inte omfatta uppgifter som innefattar myndighetsutövning.

Överlåtelse av tillsynsuppgift till en enskild aktör

8 § Den myndighet som utövar tillsyn i fråga om de delar av system för landströmsförsörjning som är fast monterade på fartyg eller medföljer fartyg får överlåta den tillsynsuppgiften till en enskild fysisk eller juridisk person.

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de krav som ska uppfyllas för att få överlåta en tillsynsuppgift enligt 8 §.

Förelägganden

10 § En myndighet som utövar tillsyn får besluta de förelägganden som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter enligt EU-förordningen.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Avgifter

11 § Den myndighet som utövar tillsyn får ta ut avgift för tillsynen och för ärendehandläggning som rör tillsynen.

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana avgifter som avses i 11 §.

13 § En kommun får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn som kommunen utövar.

Överklagande

14 § Följande beslut får överklagas till allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut om föreläggande enligt 10 §,
2. beslut om att ta ut avgift enligt 11 §, och
3. beslut om att inte utfärda en identifieringskod som avses i artikel 20.1

i EU-förordningen.

Andra beslut enligt denna lag eller enligt EU-förordningen får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2. Genom lagen upphävs lagen (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel.

1.2 Förslag till förordning om infrastruktur för alternativa drivmedel

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Denna förordning kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU, i denna förordning kallad EU-förordningen.

Ytterligare bestämmelser som kompletterar EU-förordningen finns i drivmedelsförordningen (2011:346).

2 § Denna förordning är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

Tillsyn i fråga om laddnings- och tankningsstationers utformning och användning

3 § Statens energimyndighet utövar tillsyn över att EU-förordningens krav följs i fråga om

1. rätt att engångsladda eller engångstanka, att använda vissa betalningsmetoder och att avstå från automatisk autentisering enligt artiklarna 5.1, 5.2 och 7.1,

2. laddningspunkters funktion och utformning enligt artikel 5.7, 5.8 och 5.10,

3. skyldigheten att förse den nationella åtkomstpunkten med data om infrastruktur och information om programmeringsgränssnitt enligt artikel 20.2 och 20.3, och

4. de tekniska specifikationerna för laddningspunkter i punkterna 1.3–1.5 i bilaga II.

Tillsyn i fråga om vätgas för tankning i motorfordon

4 § Transportstyrelsen utövar tillsyn över att EU-förordningen följs i fråga om kvalitetsegenskaperna för vätgas för tankning i motorfordon i punkt 3.2 i bilaga II.

Tillsyn i fråga om tekniska krav på tankningspunkter för metan

5 § Transportstyrelsen utövar tillsyn över att EU-förordningens krav följs i fråga om de tekniska specifikationerna för metan i punkterna 4 och 9 i bilaga II.

Analys av laddning av elfordon och dess påverkan på energisystemet

6 § Energimarknadsinspektionen ska utföra analyser enligt EU-förordningen i fråga om laddning av elfordon och dess påverkan på energisystemet och om dubbelriktad laddning i artikel 15.3 och 15.4.

Samordning av åtgärder för uppfyllande av det nationella handlingsprogrammet

7 § Statens energimyndighet ska

1. samordna de kontakter som kan behövas med andra medlemsländer enligt artiklarna 3.11, 4.9 och 6.2 i EU-förordningen,
2. övervaka och samordna det arbete som behövs för att målen för infrastrukturens omfattning enligt EU-förordningen och det svenska nationella handlingsprogrammet uppfylls, och
3. senast den 31 maj varje år rapportera till regeringen (Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet) om hur arbetet med utbyggnaden av infrastrukturen enligt kraven i EU-förordningen och uppfyllandet av det nationella handlingsprogrammet fortlöper.

Organisation för registrering av identifieringsdata

8 § Statens energimyndighet ska vara organisation för registrering av identifieringsdata enligt artikel 20.1 i EU-förordningen.

-
1. Denna förordning träder i kraft den 13 april 2024.
 2. Genom förordningen upphävs förordningen (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel.
 3. Rapportering enligt 7 § 3 ska göras första gången år 2025.

1.3 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2024:000) om infrastruktur för alternativa drivmedel

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2024:000) om infrastruktur för alternativa drivmedel

dels att 1 och 2 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 9 §, och närmast före 2 och 9 §§ nya rubriker av följande lydelse.

Lydelse enligt avsnitt 1.2

Föreslagen lydelse

1 §

Denna förordning kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU, i denna förordning kallad EU-förordningen.

Denna förordning *ansluter till lagen (2024:000) om infrastruktur för alternativa drivmedel* och kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU, i denna förordning kallad EU-förordningen.

Förordningen är meddelad med stöd av

– 2 § *lagen om infrastruktur för alternativa drivmedel i fråga om 2 §,*

– 10 § *lagen om infrastruktur för alternativa drivmedel i fråga om 8 §, och*

– 8 kap. 7 § *regeringsformen i fråga om övriga bestämmelser.*

Ytterligare bestämmelser som kompletterar EU-förordningen finns i drivmedelsförordningen (2011:346).

Prisinformation

2 §

Denna förordning är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

Konsumentverket får meddela föreskrifter om skyldighet att på en tankningsstation tillhandahålla information om enhetspriser för alternativa drivmedel.

Avgifter

9 §

Den myndighet eller kommun som utövar tillsyn enligt lagen (2024:000)

om infrastruktur för alternativa drivmedel eller denna förordning får meddela föreskrifter om avgifter för tillsynen och för ärendehandläggning som rör tillsynen.

Denna förordning träder i kraft den 31 december 2024.

1.4 Förslag till förordning om ändring i drivmedelsförordningen (2011:346)

Härigenom föreskrivs att 1 och 14 §§ drivmedelsförordningen (2011:346) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Denna förordning är meddelad med stöd av

– 22 § drivmedelslagen (2011:319) i fråga om 5–6 a, 10–11 a §§, 12 § 1–3, 5 och 6 samt 13 §,

– 8 kap. 11 § regeringsformen i fråga om 12 § 4, och

– 8 kap. 7 § regeringsformen i fråga om övriga bestämmelser.

Ytterligare bestämmelser om bränslen finns i svavelförordningen (2014:509).

Ytterligare bestämmelser om bränslen finns i svavelförordningen (2014:509) och förordningen (2024:000) om infrastruktur för alternativa drivmedel.

14 §²

Tillsynen över att drivmedelslagen (2011:319), denna förordning och föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen följs ska utövas av

1. Statens energimyndighet i fråga om 21 § drivmedelslagen (2011:319), 9 och 11 a–c §§ denna förordning och föreskrifter som har meddelats med stöd av 13 § denna förordning, och

2. Transportstyrelsen i övrigt.

1. Statens energimyndighet i fråga om 21 § drivmedelslagen (2011:319), 9 och 11 a–11 c §§ denna förordning och föreskrifter som har meddelats med stöd av 13 § denna förordning, och

Denna förordning träder i kraft den 13 april 2024.

¹ Senaste lydelse 2018:1517.

² Senaste lydelse 2018:1517.

2 EU:s förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel

Sommaren 2023 antogs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU, i denna promemoria kallad EU-förordningen. EU-förordningen finns som *bilaga* till denna promemoria.

EU-förordningen innehåller mål för omfattningen och placeringen av den infrastruktur för alternativa drivmedel som ska uppnås av medlemsstaterna vid olika angivna tidpunkter. Till exempel anges det hur många laddningsstationer för lätta och tunga motorfordon det ska finnas i en medlemsstat, och vilket avstånd som ska finnas mellan stationer. Det anges mål för omfattningen av tankningsstationer för vätgas och flytande metan för vägfordon. Mål för landströmsförsörjning och flytande metan för fartyg och för elförsörjning för stillastående luftfartyg regleras. Målen och vissa andra krav ska antas av varje medlemsstat i ett nationellt handlingsprogram, som ska utvärderas och följas upp löpande.

Utöver mål för utbyggnaden av infrastrukturen innehåller EU-förordningen bestämmelser som ska bidra till att underlätta för konsumenterna och andra användare att till exempel hitta och använda sig av laddnings- och tankningsstationer genom krav på information om stationernas placering och genom reglering av rätten att använda vissa betalningsmetoder. Bindande standarder för laddningsstationernas och tankningsstationernas utformning anges också i EU-förordningen.

EU-förordningen ska tillämpas från och med den 13 april 2024. Vissa bestämmelser har särskilt angivna tillämpningstidpunkter som ligger längre fram i tiden. Detta gäller framför allt de olika målen.

EU-förordningen ersätter Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen som upphör att gälla när EU-förordningen ska börja tillämpas. EU-förordningen har i stora delar samma innehåll i sak som det upphävda direktivet. Även direktivet innehåller alltså exempelvis målbilder för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa drivmedel, krav att ge användarinformation och standarder för laddnings- och tankningsstationerna. Omfattningen av målen och kraven har emellertid utökats i EU-förordningen jämfört med direktivet. Direktivet har genomförts framför allt i lagen (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel och förordningen (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel.

3 Nya bestämmelser kompletterar EU-förordningen – tidigare direktivgenomförande upphävs

Förslag: Bestämmelser som genomför direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel upphävs och ersätts av bestämmelser som har motsvarande innehåll men som kompletterar EU-förordningen.

Skälen för förslaget

Lagtekniska justeringar med anledning av EU-förordningen

EU-förordningen ersätter Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, men innehåller i sak i stora delar samma typ av reglering. I många fall är skillnaderna små, och i vissa fall finns inga skillnader alls. Till exempel är de bindande tekniska specifikationerna för laddnings- och tankningsstationer desamma som i direktivet.

EU-förordningen är direkt tillämplig i medlemsstaterna. Svenska bestämmelser som genomför direktivet, dvs. lagen (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel och förordningen (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel, måste därför upphävas för det fall de materiella kraven nu finns i EU-förordningen. Utpekanden av myndigheter måste utformas så att det framgår att myndigheternas uppgifter är kopplade till EU-förordningen, inte till svenska författningar som genomför direktivet.

Utgångspunkten bör vara att den nödvändiga kompletterande regleringen ska ha i sak oförändrat innehåll i förhållande till dagens reglering som genomför direktivet. Det innebär alltså exempelvis att kommunernas tillsynsansvar i fråga om tankningsstationer för väte ska kvarstå. Det innebär också att marknadsföringslagen ska vara tillämplig vid bristande prisinformation med undantag för bestämmelserna om marknadsstörningsavgift oavsett om regleringen nu finns i EU-förordningen eller i nationella bestämmelser och att befintliga tillsynsverktyg fortsatt ska få användas. Vidare innebär utformningen av artikel 19.3 i EU-förordningen att det även i fortsättningen krävs nationella bestämmelser om skyldighet att lämna jämförpriser för olika slag av alternativa drivmedel.

Regeringskansliet bereder i ett annat förfarande ett förslag till en ny förordning i vilken ett antal myndigheter pekats ut som ansvariga för att utföra tillsyn eller andra uppgifter som krävs enligt EU-förordningen. Det rör då uppgifter som inte har ändrats till följd av EU-förordningen, men som kräver en annorlunda utformad reglering än den som gäller i dag (se dnr LI2023/03254). Innehållet i det förordningsförslaget är inte beaktat i denna promemoria, men kommer att infogas i de förordningar som föreslås här.

Särskild beslutsordning av riksdagen krävs

Eftersom innehållet i lagen om krav på installationer för alternativa drivmedel föreslås föras över till en ny reglering med i stora delar oförändrat innehåll, innebär det att tillsynsuppgifter i vissa fall kan överlåtas till en enskild fysisk eller juridisk person, se nuvarande 7 e § i nämnda lag. De juridiska personer som kan vara aktuella är ofta s.k. erkända organisationer inom sjöfarten. Dessa kan vara såväl svenska som utländska aktörer. Av 10 kap. 8 § regeringsformen framgår att en förvaltningsuppgift som inte direkt grundar sig på regeringsformen kan överlåtas till bl.a. en utländsk inrättning genom beslut av riksdagen. Enligt nämnda bestämmelse får riksdagen i lag bemyndiga regeringen eller någon annan myndighet att i särskilda fall besluta om en sådan överlåtelse. Eftersom uppgiften innefattar myndighetsutövning krävs det enligt 10 kap. 8 § andra stycket regeringsformen att riksdagen fattar beslut i den ordning som anges i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen.

Hänvisningar till EU-förordningar

I de lagändringar och förordningsändringar som behöver göras kommer det att finnas behov av att hänvisa till såväl EU-förordningen som Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 och lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Bland annat behöver myndigheternas uppgifter kopplas till vissa bestämmelser i EU-förordningen. Några sanktioner för överträdelser av förordningarna föreslås inte. Hänvisningarna till EU-förordningarna bör alltså vara dynamiska, dvs. gälla EU-förordningarna i deras aktuella lydelse vid varje tidpunkt.

4 Ytterligare myndigheter behöver utses för att komplettera EU-förordningen

4.1 Bevakning av genomförandet av det nationella handlingsprogrammet och av måluppfyllnaden

Förslag: Statens energimyndighet ska övervaka och samordna det arbete som behövs för att det svenska nationella handlingsprogrammet och målen i övrigt för infrastrukturens omfattning enligt EU-förordningen ska uppfyllas. Myndigheten ska varje år med start den 1 maj 2025 rapportera till regeringen (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) om hur arbetet med utbyggnaden av infrastrukturen enligt kraven i EU-förordningen fortlöper och om uppfyllandet av handlingsprogrammet.

Skälen för förslaget: EU-förordningen innehåller ett stort antal mål för omfattningen och utformningen av infrastrukturen för alternativa drivmedel i varje medlemsstat. Målen står på egna ben i EU-förordningen, men

ska också hanteras i det nationella handlingsprogram som varje medlemsstat ska ta fram och som ska följas upp och utvärderas. Även om regeringen är ytterst ansvarig för uppfyllandet av målen och för utformningen av infrastrukturen och bör vara den som hanterar de flesta av de formella kraven på rapportering till Europeiska kommissionen, behövs det att någon myndighet mer löpande följer utvecklingen så att regeringen kan uppmärksammas på var det till exempel behövs mer insatser för att målen ska nås. En sådan överblick och kunskap om de flesta av EU-förordningens krav finns framför allt hos Statens energimyndighet. Myndigheten bör därför övervaka och samordna det arbete som behövs för att det svenska nationella handlingsprogrammet och målen i övrigt för infrastrukturens omfattning enligt EU-förordningen ska uppfyllas.

För att regeringen ska få ett tillräckligt underlag för att ta ställning till hur utbyggnaden fortlöper och om måluppfyllnaden bör myndigheten rapportera till regeringen om arbetet med utbyggnaden av infrastrukturen och uppfyllandet av handlingsprogrammet. En rapport bör lämpligen lämnas senast den 1 maj varje år, med start 2025.

4.2 Samordning av kontakt med andra länder vid gränsnära infrastruktur

Förslag: Statens energimyndighet ska samordna de kontakter som kan behövas med andra medlemsländer för att infrastrukturen för alternativa drivmedel i gränsnära områden ska utformas i enlighet med EU-förordningen.

Skälen för förslaget: Enligt EU-förordningen ska infrastruktur för alternativa drivmedel finnas med vissa angivna högsta avstånd mellan varandra, se till exempel artiklarna 3.4, 4.1 och 6.1. Enligt artiklarna 3.11, 4.9 och 6.2 krävs att medlemsstaterna säkerställer att de maximala avstånden inte överskrider vid gränsöverskridande avsnitt, dvs. en tillämpning av EU-förordningen får inte leda till att två medlemsländer bygger var sin anläggning på sin sida om gränsen med det maximala avståndet till gränsen. Det i EU-förordningen maximala avståndet mellan laddnings- och tankningsstationerna gäller även om de två stationerna ligger i var sin medlemsstat. För att säkerställa detta krävs ett samarbete mellan de två länderna. Statens energimyndighet bör ha ansvaret att samordna de kontakter som kan behövas mellan de två länderna för att säkerställa EU-förordningens krav. Uppgiften för myndigheten bör inte omfatta att vidta några mer konkreta åtgärder, utan endast att vara en kontaktlänk mellan de subjekt som i vardera landet är ansvariga i sak för infrastrukturen.

4.3 Analys av elfordons bidrag till elsystemets flexibilitet och om dubbelriktad laddning

Förslag: Energimarknadsinspektionen ska analysera hur elfordon kan bidra till elsystemets flexibilitet och hur dubbelriktad laddning kan bidra till minskade kostnader på användar- och systemnivå.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 15.3 i EU-förordningen ska medlemsstaterna senast den 30 juni 2024 och därefter vart tredje år bedöma hur utbyggnaden och driften av laddningspunkter skulle kunna göra det möjligt för elfordon att ytterligare bidra till energisystemets flexibilitet. I artikeln nämns särskilt att medlemsstaten får begära att dess tillsynsmyndighet utför denna bedömning. Av artikel 2.60 framgår att med tillsynsmyndighet avses en tillsynsmyndighet som utses av varje medlemsstat enligt artikel 57.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/944 av den 5 juni 2019 om gemensamma regler för den inre marknaden för el och om ändring av direktiv 2012/27/EU. Sverige har utsett Energimarknadsinspektionen som tillsynsmyndighet enligt det direktivet, se 2 § förordningen (2016:742) med instruktion för Energimarknadsinspektionen. Det är lämpligt att Energimarknadsinspektionen utför den aktuella uppgiften i EU-förordningen.

Enligt artikel 15.4 i EU-förordningen ska tillsynsmyndigheten i varje medlemsstat senast den 30 juni 2024 och därefter vart tredje år bedöma hur dubbelriktad laddning kan bidra till minskade kostnader på användar- och systemnivå samt till en ökning av andelen förnybar el i elsystemet. Eftersom Energimarknadsinspektionen är utsedd tillsynsmyndighet innebär artikeln att det är Energimarknadsinspektionen som är den myndighet som ska utföra uppgiften.

4.4 Organisation för identifieringsdata

Förslag: Statens energimyndighet ska vara organisation för identifieringsdata (Idro).

Ett beslut om att inte utfärda en s.k. identifieringskod ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 20.1 i EU-förordningen ska medlemsstaterna utse en organisation för registrering av identifieringsdata (Idro). Organisationen ska utfärda och förvalta unika identifieringskoder för att identifiera åtminstone ansvariga för laddningspunkter och leverantörer av mobilitetstjänster.

Inom ramen för EU har det pågått ett frivilligt arbete där ett antal medlemsländer har utsett nationella organisationer för identifieringsdata. Även andra medlemsländer har deltagit i det arbetet, däribland Sverige genom Statens energimyndighet. Statens energimyndighet har också i Handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas (Slutrapport ER2023:23), s. 144 föreslagit att regeringen bör utse

myndigheten till att vara en sådan organisation. Statens energimyndighet bör alltså utses till en sådan organisation enligt EU-förordningen.

Det kan antas att en identifieringskod är av ekonomisk betydelse för ett företag som tillhandahåller laddningspunkter eller levererar mobilitets-tjänster. För det fall en sådan kod nekas bör beslutet kunna överklagas. Prövningstillstånd bör krävas vid överklagande till kammarrätten.

4.5 Tillsyn över förfarandet vid laddning och tankning

Förslag: Statens energimyndighet ska utöva tillsyn över att EU-förordningens krav på rätt att engångsladda och engångstanka och att avstå från automatiserad autentisering följs.

Skälen för förslaget: Artiklarna 5.1 och 7.1 i EU-förordningen innehåller bestämmelser om att det ska vara möjligt att engångsladda eller engångstanka (dvs. utan att exempelvis vara tvungen att ha ett abonnemang eller annat fast avtal med operatören för laddningsstationen). Artiklarna anger också vilka betalningsmetoder som ska vara möjliga att använda. Artikel 5.2 innebär att det ska finnas en möjlighet att avstå från s.k. automatisk autentisering vid laddning om detta är en metod som annars används vid laddningsstationen. Det bör vara en uppgift för Statens energimyndighet att utöva tillsyn över att kraven följs.

4.6 Tillsyn över utformningen av laddningsstationerna

Förslag: Statens energimyndighet ska utöva tillsyn över att EU-förordningens krav på att laddningsstationer ska vara digitalt uppkopplade, klara smart laddning och ha en fast kabel installerad följs.

Skälen för förslaget: I artikel 5.7, 5.8 och 5.10 i EU-förordningen finns krav på att alla laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten ska vara digitalt uppkopplade, klara smart laddning och ha en fast kabel installerad. Uppgiften att utöva tillsyn över att kraven följs lämpar sig bäst för Statens energimyndighet.

4.7 Tillsyn över tillgängliggörande av data

Förslag: Statens energimyndighet ska utöva tillsyn över att data om infrastrukturen för alternativa drivmedel tillgängliggörs och förs över till den nationella åtkomstpunkten.

Skälen för förslaget: Artikel 20.2–20.4 i EU-förordningen innebär att tillgången till statiska och dynamiska data om infrastrukturen för alternativa drivmedel ska säkerställas och överföras till den nationella åtkomstpunkten som i sin tur ska offentliggöra uppgifterna. Statiske data

är exempelvis den geografiska placeringen av laddnings- eller tankningspunkterna, antal anslutningsdon, kontaktuppgifter och öppettider. Dynamiska data är exempelvis driftstatus och pris. De ansvariga för laddnings- och tankningsstationerna måste inrätta ett programmeringsgränssnitt så att överföringen av uppgifterna till den nationella åtkomstpunkten underlättas samt lämna information om gränssnittet till de nationella åtkomstpunkterna. Därefter är det den nationella åtkomstpunktens ansvar att tillgängliggöra uppgifterna för alla dataanvändare. Det bör kontrolleras att de ansvariga utför sina uppgifter enligt artiklarna på föreskrivet sätt. Tillsynsuppgiften bör ligga på Statens energimyndighet.

4.8 Tillsyn över tekniska specifikationer för laddningspunkter för motorfordon kategori L och elbussar

Förslag: Statens energimyndighet ska utöva tillsyn över att tekniska specifikationer för motorfordon kategori L och elbussar följs.

Skälen för förslaget: I punkt 1.3–1.5 i bilaga II till EU-förordningen finns tekniska specifikationer för laddningspunkter för motorfordon i kategori L och för elbussar. Nu gällande specifikationer för dessa fordonskategorier finns dels i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1745 av den 13 augusti 2019 om komplettering och ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU vad gäller laddningsstationer för motorfordon i kategori L, landströmsförsörjning till fartyg i inlandssjöfart, väteförsörjning till vägtransporter och naturgasförsörjning till väg- och vattenvägtransporter, och om upphävande av kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/674, dels i kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/1444 av den 17 juni 2021 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU vad gäller standarder för laddningsstationer för elbussar.

Regeringen har inte utsett någon myndighet att utöva tillsyn över kraven i direktivet. Eftersom kraven är av samma typ som de som exempelvis ställs på anslutningsdon för personbilar är det lämpligt att Statens energimyndighet utövar tillsyn även över att dessa krav följs.

4.9 Tillsyn över kvalitetsegenskaper för vätgas

Förslag: Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över att kvalitetsegenskaperna för vätgas följs.

Skälen för förslaget: Punkt 3.2 i bilaga II till EU-förordningen anger vilka kvalitetsegenskaper som vätgas för motorfordon ska uppfylla. Punkten motsvarar punkt 2.2 i bilaga II till direktivet som i sin tur har ändrats enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1745. Regeringen har inte utsett någon myndighet att utöva tillsyn över kravet i direktivet.

Bestämmelser om krav på vissa drivmedel finns i drivmedelslagen (2011:319). Enligt drivmedelsförordningen (2011:346) prövar Transportstyrelsen om ett alternativt drivmedel uppfyller kraven i drivmedelslagen och utövar också tillsyn. Vätgas omfattas emellertid inte av de bestämmelser som omfattas av Transportstyrelsens tillsyn enligt drivmedelslagen. Eftersom Transportstyrelsen redan har vissa uppgifter som rör kontrollen av vissa drivmedel förefaller det naturligt att kontrollen huruvida vätgas uppfyller de krav som ställs i EU-förordningen också utförs av Transportstyrelsen.

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

Förslag: Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över att de tekniska specifikationerna för tankningspunkter för metan för väg- och sjötransporter följs.

Skälen för förslaget: I punkt 4 i bilaga II till EU-förordningen finns tekniska specifikationer för tankningspunkter för metan (komprimerad naturgas och flytande metan) till vägtransporter och i punkt 9 finns tekniska specifikationer för tankningspunkter för flytande metan till sjötransport och inlandssjöfart. Nu gällande specifikationer finns i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1745. Regeringen har inte utsett någon myndighet att utöva tillsyn över kraven i direktivet. Det är lämpligt att Transportstyrelsen utövar tillsyn över att dessa krav följs.

5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslag: De förordningsändringar som avser utpekande av ansvariga myndigheter och tillsynsmyndigheter ska träda i kraft den 13 april 2024. Övriga förordningsändringar samt lagändringar ska träda i kraft den 31 december 2024. Ett visst rapporteringskrav ska göras första gången 2025.

I samband med att den föreslagna lagen och förordningen träder i kraft ska lagen om krav på installationer för alternativa drivmedel och förordningen om krav på installationer för alternativa drivmedel upphöra att gälla.

Skälen för förslaget

Ikraftträdande

EU-förordningen ska tillämpas från och med den 13 april 2024. Vissa artiklar ska vara uppfyllda vid senare datum. Det gäller framför allt be-

stämmer som rör uppfyllnad av olika mål för utbyggnaden av infrastrukturen. I den mån det är möjligt bör alltså förslagen i denna promemoria träda i kraft den 13 april 2024. De föreslagna lagändringarna och de förordningsändringar som är beroende av bemyndiganden i lag bör träda i kraft så snart det är möjligt, vilket bedöms vara runt årsskiftet 2024/2025. De lagändringar som möjliggör för tillsynsmyndigheterna att besluta om förelägganden, se avsnitt 4.1, är bland annat avsedda att användas vid tillsyn över att artikel 20.4 följs. Kraven i den artikeln ska börja tillämpas senast den 31 december 2024. Det är därför lämpligt att lagändringarna och de förordningsändringar som är beroende av bemyndiganden i den föreslagna lagen träder i kraft det datumet.

Enligt artikel 25 upphör bland annat direktiv 2014/94/EU att gälla med verkan från och med den 13 april 2024. Lagen respektive förordningen om krav på installationer för alternativa drivmedel som genomför direktivet bör därför upphöra att gälla i samband med att den föreslagna nya lagen respektive förordningen om alternativa drivmedel träder i kraft.

Övergångsbestämmelser

De tekniska specifikationer som avses i bilaga II är desamma som gäller enligt direktivet eller enligt EU-rättsakter som har antagits med stöd av direktivet. Någon skillnad mellan kraven uppstår inte efter ikraftträdandet. Något behov av övergångsbestämmelser i den delen finns alltså inte.

Förslaget i avsnitt 4.1 innebär att den rapportering som avses i avsnittet inte ska ske under det första kalenderår som den föreslagna nationella förordningen gäller. Detta bör förtydligas i en övergångsbestämmelse.

6 Konsekvenser

Bedömning: De flesta av förslagen i denna promemoria innebär inte att några nya uppgifter påförs det offentliga eller några enskilda. Vissa myndigheter kommer att få ökade uppgifter. Dessa ska hanteras inom befintliga ramar. Företagen och övriga enskilda påverkas ytterst marginellt.

Förslagen innebär indirekt en förbättring för miljön och klimatet.

Förslagen har inte någon påverkan på statens budget eller jämställdheten.

Skälen för bedömningen

De flesta av förslagen i denna promemoria innebär inga nya åligganden för det offentliga eller någon enskild

Den allt övervägande andelen av förslagen i denna promemoria innebär inte att några nya skyldigheter införs för enskilda eller myndigheter. De flesta av kraven finns redan i nationell rätt, men i annan lagteknisk utformning till följd av det tidigare genomförandet av det EU-direktiv som upphävs genom EU-förordningen. Till exempel innehåller lagförslaget i denna promemoria över huvud taget inte några nya uppgifter eller åligganden i

sak för någon jämfört med dagens reglering i lagen om krav på installationer för alternativa drivmedel.

Kommunerna

Lagförslaget i denna promemoria innebär att kommuner ska utöva tillsyn över att de tekniska specifikationerna för tankningsstationer för väte i punkt 3.1 och 3.3–3.6 i bilaga II till EU-förordningen uppfylls. Kommunens uppgifter ska fullgöras av den nämnd som utövar tillsyn enligt lagen om brandfarliga och explosiva varor. tillsynsansvar över att tankningsstationer för väte uppfyller kraven i EU-förordningen på tekniska specifikationer för tankningsstationen. Enligt Statens energimyndighets Handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas (Slutrapport ER2023:23 s. 31) fanns det i juni 2023 fem vätgastankningsstationer i drift i Sverige. De är förlagda i Göteborg, Mariestad, Stockholm (Arlanda), Sandviken och Umeå.

Förslaget innebär inte att någon ny uppgift införs för kommunerna. Enligt lagen (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel har kommunerna i dag tillsyn över att dessa tankningsstationer uppfyller motsvarande specifikationer. Den regleringen genomför ett EU-direktiv som har ersatts av den EU-förordning som lagförslaget i denna promemoria kompletterar. På samma sätt som föreslås i denna promemoria har kommunerna möjlighet att enligt gällande rätt ta hjälp av ackrediterade organ vid tillsynen. Förslagen medför alltså inte några förändringar i sak i kommunernas skyldigheter jämfört med vad som gäller i dag.

Lagförslaget utgör emellertid, oavsett om det införs några nya materiella krav, en inskränkning av kommunernas självbestämmande. När det gäller sådan lagstiftning ska enligt 14 kap. 3 § regeringsformen en avvägning göras mellan de kommunala självstyrelseintressena och de nationella intressen som den föreslagna lagstiftningen ska tillgodose. När de nuvarande uppgifterna infördes för kommunerna anförde regeringen bland annat följande (se prop. 2016/17:207 s. 22–23):

Frågan är om syftet med den föreslagna regleringen tillgodoser ett sådant nationellt intresse att inskränkningen i den kommunala självstyrelsen kan anses godtagbar. I avsnitt 4 konstaterar regeringen att det finns ett behov av att utse tillsynsmyndigheter, särskilt eftersom de nämnda författningarna genomför ett EU-direktiv med bestämmelser om gemensamma standarder som det åligger medlemsstaterna att se till att de följs. Förslagen i denna proposition avser således att i första hand tillgodose det EU-rättsliga kravet på ett effektivt genomförande av direktivet. Även om syftet med bestämmelserna om gemensamma standarder inte är av säkerhetsmässig natur utan avser att underlätta utbyggnaden och användningen av installationer för alternativa drivmedel, är det ur ett miljömässigt perspektiv naturligtvis viktigt att standarderna följs. Ett effektivt genomförande av direktivet genom bl.a. verkningfull tillsyn tillgodoser således flera angelägna nationella intressen.

Syftet med förslaget i denna del – att låta kommunerna och inte någon statlig förvaltningsmyndighet utöva tillsynen över standarder för tankningsstationer för väte – är att de ingripanden i form av

tillsynsåtgärder som kan komma att ske av det allmänna så långt som möjligt bör begränsas och kostnaderna för det allmänna och de enskilda hållas nere. Detta kan bäst uppnås genom att utnyttja de befintliga tillsynsmyndigheterna inom andra, närliggande områden, jfr avsnitt 5. Eftersom kommunerna redan har kontakt med och tillsyn över tankstationer för väte i dag i enlighet med annan befintlig lagstiftning är det av godo för de enskilda att utnyttja kommunerna som tillsynsmyndighet enligt den här aktuella lagstiftningen jämfört med om någon annan, statlig myndighet, skulle få uppgiften utöva tillsyn. Att låta kommunerna utöva tillsynen bör sammantaget medföra lägre kostnader för såväl det allmänna som för enskilda jämfört med om tillsynsuppgifterna skulle läggas på en eller flera myndigheter som i dag inte utövar tillsyn över eller på annat sätt har kontakt med tillsynsobjekten. Alternativet att låta en statlig myndighet utföra tillsyn skulle riskera att medföra flera tillsynstillfällen än i dag och ökade kostnader för såväl de enskilda som för det allmänna eftersom en statlig myndighet t.ex. inte har den nödvändiga kunskapen om anläggningarna som en kommun redan har. Dessa nackdelar bedöms vara större än den mycket begränsade uppgift som förslaget innebär för de kommuner som berörs. Den föreslagna lagstiftningen bör därför kunna motiveras utifrån de samlade nationella intressena att införa en effektiv tillsyn som samtidigt begränsar påverkan på de enskilda anläggningsinnehavarna och undviker extra kostnader för det allmänna. Sammanfattningsvis bör inskränkningen i det kommunala självstyret som förslaget medför därför anses vara proportionerligt.

Någon anledning att göra någon annan bedömning finns inte med anledning av förslaget i denna promemoria. De materiella bestämmelserna har flyttats från det EU-direktiv som föranledde nuvarande lagstiftning till en EU-förordning, med oförändrade krav i de delar som omfattas av kommunernas uppgifter. Förutsättningarna i övrigt har inte ändrats sedan den nuvarande lagstiftningen infördes. Även när det gäller förslaget i denna promemoria bör alltså inskränkningen i det kommunala självstyret som förslaget medför anses vara proportionerligt.

Några nya uppgifter för vissa myndigheter

Förslagen i denna promemoria innebär framför allt att ytterligare myndigheter pekas ut för att utföra uppgifter enligt EU-förordningen. Det rör dels viss tillsynsverksamhet, där Transportstyrelsen och Statens energimyndighet får utökade uppgifter, dels nya uppgifter som åläggs Energimarknadsinspektionen. För det fall uppgifterna kräver ökade resurser av myndigheter ska detta hanteras inom befintliga anslag inom respektive utgiftsområde.

De lag- och förordningsändringar som i övrigt föreslås innebär inte någon förändring i sak för exempelvis kommunerna eftersom de krav som tillsynen avser, dvs. tekniska specifikationer för vätgasförsörjning för vägtransportfordon, är oförändrade i sak.

Företagen och andra enskilda

De materiella krav som i första hand är riktade mot företag och andra enskilda och som tidigare reglerades i nationell rätt som ett genomförande

av direktivet finns nu i EU-förordningen och är direkt tillämpliga. Författningsförslagen i denna promemoria innebär därför bland annat att de hittillsvarande nationella kraven på företag och andra enskilda nästan uteslutande upphävs. I den mån EU-förordningen innebär ökade krav på exempelvis företag och andra enskilda, följer dessa krav alltså direkt av EU-förordningen och inte av förslagen i denna promemoria.

Företag och andra enskilda kan dock påverkas indirekt av förslagen i denna promemoria. Eftersom EU-förordningen – jämfört med EU-direktivet – innehåller ytterligare krav på exempelvis utformningen av laddnings- och tankningsstationerna, föreslås i avsnitt 4.5-4.10 vilka myndigheter som ska utöva tillsyn över att dessa nya krav följs. Företagen och andra enskilda kan alltså komma att utsättas för fler kontroller. Eftersom lagstiftningen redan tidigare medgav att alla tillsynsmyndigheter har rätt att ta ut avgift för exempelvis tillsynen, innebär förslagen i denna promemoria att den ökade tillsynen också kommer att medföra en skyldighet att betala tillsynsavgift för det fall det är aktuellt. I vilken mån tillsyn kommer att ske och vilken omfattning tillsynen kommer att ha är en fråga för tillsynsmyndigheterna att ta ställning till och reglera, och kan därför inte bedömas i denna promemoria. Det kan dock förutsättas att någon inledande eller regelbunden tillsyn av samtliga anläggningar och installationer som omfattas av EU-förordningen inte kommer att ske utan att tillsynen snarare kommer att ske som stickprovskontroller eller baserat på anmälan från enskilda. Det kan därför antas att många företag och andra enskilda inte kommer att påverkas över huvud taget av förslagen i denna promemoria.

Miljön och klimatet

Förslagen i denna promemoria innebär bland annat att en ökad tillsyn kommer att ske eftersom EU-förordningen i förhållande till direktivet innehåller ytterligare krav på de verksamheter som förmedlar alternativa drivmedel. I förlängningen kan detta antas komma att medföra en förbättring av miljön och klimatet.

Övriga konsekvenser

Några konsekvenser för statens budget eller jämställdheten uppstår inte till följd av förslagen i promemorian.

7 Författningskommentar

Förslaget till lag om infrastruktur för alternativa drivmedel

Lagen är ny, men innehållet motsvarar innehållet i lagen (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel. Den lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, se prop. 2015/16:186 och prop. 2016/17:207. Direktivet upphör att gälla samma

dag som EU-förordningen ska börja tillämpas. EU-förordningen har i stora delar samma materiella innehåll som direktivet.

Lagen kompletterar en EU-förordning

1 § Denna lag kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU, i denna lag kallad EU-förordningen.

Ord och uttryck i lagen har samma betydelse som i EU-förordningen.

I paragrafen anges den EU-rättsakt som lagen kompletterar och som i lagen kallas EU-förordningen. Övervägandena finns i avsnitt 3.

Hänvisningen till EU-förordningen i *första stycket* är utformad så att den avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen, s.k. dynamisk hänvisning. Detsamma gäller övriga hänvisningar till EU-förordningen i lagen.

Av *andra stycket* framgår att de termer och uttryck som används i lagen ska förstås på samma sätt som i EU-förordningen. Det innebär bl.a. att definitionerna i artikel 2 i EU-förordningen även gäller vid tillämpningen av lagen. Också sådana termer och uttryck som används i EU-förordningen utan att definieras där, ska tolkas och tillämpas på samma sätt när de förekommer i lagen.

Prisinformation

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att på en tankningsstation tillhandahålla information om priser för alternativa drivmedel.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande och motsvarar 6 § lagen om krav på installationer för alternativa drivmedel (prop. 2015/16:186 s. 34). Övervägandena finns i avsnitt 3.

Bemyndigandet är avsett att möjliggöra föreskrifter som genomför artikel 19.3 i EU-förordningen. Bestämmelser om en gemensam metod för jämförelse av enhetspriser för alternativa drivmedel finns enligt punkt 10.3 i bilaga II till EU-förordningen i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/732. Bemyndigandet är brett och medger till exempel att föreskrifterna kan omfatta såväl information om enhetspriser för de alternativa drivmedel som erbjuds på en tankningsstation, som information om enhetspriser för relevanta alternativa drivmedel som inte tillhandahålls på tankningsstationen.

3 § Marknadsföringslagen (2008:486), med undantag av 29–36 §§ om marknadsstörringsavgift, ska tillämpas om en näringsidkare inte lämnar sådan information om

1. priser för laddning eller tankning som krävs enligt artiklarna 5.3–5.5 och 7.2–7.4 i EU-förordningen, eller

2. priser för alternativa drivmedel som krävs enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 §.

Prisinformationen ska anses vara väsentlig enligt 10 § tredje stycket marknadsföringslagen.

I paragrafen anges i vilken omfattning marknadsföringslagen (2008:486) är tillämplig vid bristande prisinformation. Övervägandena finns i avsnitt 3. Såvitt avser punkt 2 motsvarar paragrafen 8 a § första stycket lagen om krav på installationer för alternativa drivmedel (prop. 2016/17:207 s. 26).

Första punkten innebär att marknadsföringslagen ska tillämpas när näringsidkare inte lämnar sådan information om priser som krävs enligt artiklarna 5.3–5.5 eller 7.2–7.4 i EU-förordningen.

Enligt *andra punkten* ska marknadsföringslagen tillämpas om en näringsidkare inte lämnar en viss typ av jämförpris som ska visas enligt föreskrifter som får meddelas med stöd av 2 §.

I båda fallen gäller enligt ingressen till paragrafen att bestämmelserna om marknadsstörningsavgift i marknadsföringslagen inte ska tillämpas.

Slutligen anges i paragrafen att den prisinformation som avses i punkterna 1 och 2 ska anses vara väsentlig på det sätt som avses i marknadsföringslagen.

Tillsynsmyndigheter

4 § Om inte annat följer av denna lag, utövar den eller de myndigheter som regeringen bestämmer tillsyn över att EU-förordningen följs.

I paragrafen finns upplysningar om var bestämmelser finns om vem som utövar tillsyn. Paragrafen motsvarar 7 § lagen om krav på installationer för alternativa drivmedel. Övervägandena finns i avsnitt 3.

5 § Den kommun som utövar tillsyn över en tankningsstation enligt lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor utövar tillsyn över att tankningspunkterna vid stationen uppfyller de tekniska specifikationerna för tankningsstationer för väte i punkt 3.1 och 3.3–3.6 i bilaga II till EU-förordningen.

Kommunens uppgifter ska fullgöras av den nämnd som utövar tillsyn enligt lagen om brandfarliga och explosiva varor.

6 § Om en kommun har ingått avtal med en annan kommun enligt 26 § lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor om att de uppgifter som kommunen har enligt den lagen helt eller delvis ska utövas av den andra kommunen, får tillsynen enligt 5 § utövas av den andra kommunen.

Avtal med ackrediterade organ om bistånd vid tillsyn

7 § En kommun får ingå avtal med ett organ för bedömning av överensstämmelse om att organet ska bistå kommunen i de uppgifter som kommunen har enligt 5 eller 6 §. Ett sådant organ ska vara ackrediterat enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 och enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll.

Avtalet får inte omfatta uppgifter som innefattar myndighetsutövning.

Paragraferna 5–7 §§ reglerar kommunernas uppgift att utöva tillsyn över vissa bestämmelser i EU-förordningen och motsvarar 7 a–7 d §§ lagen om krav på installationer för alternativa drivmedel (prop. 2016/17:207 s. 25). Övervägandena finns i avsnitt 3.

Hänvisningen till EU-förordningen i *första stycket* är utformad så att den avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen, s.k. dynamisk hänvisning.

Överlåtelse av tillsynsuppgift till en enskild aktör

8 § Den myndighet som utövar tillsyn i fråga om de delar av system för landströmsförsörjning som är fast monterade på fartyg eller medföljer fartyg får överlåta den tillsynsuppgiften till en enskild fysisk eller juridisk person.

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de krav som ska uppfyllas för att få överlåta en tillsynsuppgift enligt 8 §.

Paragraferna 8 och 9 §§ reglerar möjligheten att överlåta viss tillsynsuppgift till en enskild aktör och motsvarar 7 e § lagen om krav på installationer för alternativa drivmedel (prop. 2016/17:207 s. 25–26) men har getts ett något annat språkligt innehåll, bland annat för att tydliggöra kopplingen till EU-förordningen. Övervägandena finns i avsnitt 3.

Den tillsynsuppgift som enligt 8 § får överlåtas avser tillsyn i fråga om de delar av system för landströmsförsörjning som är fast monterade på fartyg eller medföljer fartyg. De krav som ska kontrolleras vid tillsynen finns i punkt 5 i bilaga II till EU-förordningen och utgörs av standarder för hur de tekniska installationerna för laddning ska utformas. Vem som utövar tillsyn över kraven bestäms av regeringen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Paragrafen innebär alltså att den myndigheten får överlåta just den tillsynsuppgiften. Paragrafen begränsar inte vilka konkreta åtgärder som får överlåtas. Av 10 § följer emellertid att någon möjlighet att meddela förelägganden inte finns för ett privaträttsligt organ som utövar tillsyn. En överlåtelse av tillsynsuppgiften kan därför exempelvis begränsas så att överlåtelsen omfattar en grundläggande kontroll och beslut om godkännande av att tillsynsobjektet uppfyller de krav som omfattas av tillsynen, men att en eventuell efterföljande tillsyn och eventuella förelägganden fortsatt ska ske av den myndighet som har det primära ansvaret att utöva tillsyn. I vilken omfattning överlåtelse ska ske kan regleras i myndighetens beslut och avtal med det privaträttsliga organet.

Förelägganden

10 § En myndighet som utövar tillsyn får besluta de förelägganden som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter enligt EU-förordningen.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Paragrafen reglerar möjligheten för en myndighet som utövar tillsyn att meddela förelägganden och motsvarar 8 § lagen om krav på installationer för alternativa drivmedel (prop. 2015/16:186 s. 34). Övervägandena finns i avsnitt 3.

Rätten att meddela förelägganden gäller för myndigheter. Ett privaträttsligt organ som utför uppgifter med stöd av 8 § utgör inte en myndighet och har alltså inte någon möjlighet att besluta om förelägganden. Däremot

utgör en kommunal nämnd när den utför tillsyn med stöd av 5 eller 6 § en myndighet och kan alltså meddela förelägganden med stöd av denna paragraf.

Avgifter

11 § Den myndighet som utövar tillsyn får ta ut avgift för tillsynen och för ärendehandläggning som rör tillsynen.

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana avgifter som avses i 11 §.

13 § En kommun får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn som kommunen utövar.

Paragraferna 11–13 §§ reglerar tillsynsmyndighetens rätt att ta ut avgift för tillsyn och ärendehandläggning som rör tillsynen samt rätten att meddela föreskrifter om sådana avgifter. Paragraferna motsvarar 9 § lagen om krav på installationer för alternativa drivmedel (prop. 2015/16:186 s. 34 och prop. 2016/17:207 s. 26). Övervägandena finns i avsnitt 3.

Rätten att ta ut avgift gäller för all slags ärendehandläggning och alla typer av beslut som ligger inom ramen för tillsynen. Tillsynsbegreppet är brett och omfattar alla åtgärder som myndigheten vidtar i syfte att kontrollera att regelverket följs, oavsett när tillsynen sker. Det kan vara frågan om såväl en inledande prövning av huruvida till exempel en nybyggd tankstation uppfyller kraven som en senare kontroll av om kraven fortfarande uppfylls.

Överklagande

14 § Följande beslut får överklagas till allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut om föreläggande enligt 10 §,
2. beslut om att ta ut avgift enligt 11 §, och
3. beslut om att inte utfärda en identifieringskod som avses i artikel 20.1 i EU-förordningen.

Andra beslut enligt denna lag eller enligt EU-förordningen får inte överklagas. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

I paragrafen anges vilka beslut enligt lagen och EU-förordningen som får överklagas. Paragrafen motsvarar delvis 10 § lagen om krav på installationer för alternativa drivmedel (prop. 2015/16:186 s. 34). Övervägandena finns i avsnitt 3.

Europaparlamentets och rådets förordning
(EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om
utbyggnad av infrastruktur för alternativa
drivmedel och om upphävande av direktiv
2014/94/EU

Bilaga