



Nya lagar om avgasrening och drivmedel

Sammanfattning

I betänkandet behandlas regeringens proposition 2010/11:51 Nya lagar om avgasrening och drivmedel samt 1 följdmotion med 2 yrkanden. I propositionen föreslås att två nya lagar, avgasreningslagen och drivmedelslagen, ska ersätta den nuvarande lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Den nya avgasreningslagen motsvarar gällande rätt med vissa förtydliganden som behövs framför allt på grund av EU-förordningar på avgasområdet. Med den nya drivmedelslagen genomförs ändringar i det s.k. bränslekvalitetsdirektivet i svensk rätt. Ändringarna innebär bl.a. att direktivets bestämmelser om redovisning av drivmedelsutsläpp av växthusgaser och krav på drivmedelsleverantörer att minska sina utsläpp av växthusgaser införs. De nya lagarna innehåller i övrigt inga nyheter i förhållande till gällande rätt utan utgör en omarbetning och modernisering av lagtextens språk och struktur. Med anledning av förslaget att upphäva lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen föreslås följdändringar i anslutande lagar.

Med anledning av Lissabonfördragets ikraftträdande föreslås också vissa följdändringar i miljöbalken och i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner.

De nya lagarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2011. Ett förslag till ändring i den nya drivmedelslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2014.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag och ställer sig bakom de bedömningar som regeringen har gjort i propositionen. Motionerna avstyrks. I betänkandet finns 2 reservationer.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Bakgrund	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	6
Utskottets överväganden	8
Den nya avgasreningslagen	8
Den nya drivmedelslagen m.m.	12
Ändringar med anledning av Lissabonfördraget	13
Reservationer	16
1. Miljöbelastningen från motorfordon, punkt 2 (S, MP, V)	16
2. Etanol i E85, punkt 3 (MP, V)	17
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	18
Propositionen	18
Följdmotionen	18
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	19

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Lagförslagen

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. avgasreningslag,
2. drivmedelslag,
3. lag om ändring i drivmedelslagen,
4. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
5. lag om ändring i miljöbalken,
6. lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner,
7. lag om ändring i fordonslagen (2002:574),
8. lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2010/11:51.

2. Miljöbelastningen från motorfordon

Riksdagen avslår motion 2010/11:MJ3 yrkande 1.

Reservation 1 (S, MP, V)

3. Etanol i E85

Riksdagen avslår motion 2010/11:MJ3 yrkande 2.

Reservation 2 (MP, V)

Stockholm den 8 mars 2011

På miljö- och jordbruksutskottets vägnar

Matilda Ernkrans

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Matilda Ernkrans (S), Bengt-Anders Johansson (M), Lars Hjalmered (M), Johan Löfstrand (S), Rune Wikström (M), Helén Pettersson i Umeå (S), Johan Hultberg (M), Jan-Olof Larsson (S), Anita Brodén (FP), Sara Karlsson (S), Per Åsling (C), Pyyri Niemi (S), Åsa Coenraads (M), Åsa Romson (MP), Irene Oskarsson (KD), Josef Fransson (SD) och Jens Holm (V).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta ärende behandlar utskottet regeringens proposition 2010/11:51 Nya lagar om avgasrening och drivmedel och en följdmotion med två yrkanden. Regeringens förslag till riksdagsbeslut redovisas i *bilaga 1* och regeringens lagförslag återges i *bilaga 2*.

Förslagen har granskats av Lagrådet som i fråga om avgasreningslagen haft synpunkter på formuleringen av lagens syfte och sättet på vilket bestämmelserna om återkallande av typgodkännande och beslut om åtgärdsplaner presenteras. Regeringen har följt Lagrådets förslag i dessa delar. I fråga om drivmedelslagen har Lagrådet gjort samma påpekande om formuleringen av lagens syfte samt anfört att den föreslagna övergångsbestämmelsen är en regel som bör föras in i lagen. Regeringen har följt Lagrådets förslag även i dessa delar. På Lagrådets förslag har också redaktionella och språkliga ändringar gjorts i de båda lagarna.

Bakgrund

Transportstyrelsens uppdrag

Transportstyrelsen fick i uppdrag att genomföra en översyn av de svenska reglerna för motorbränslen och motorfordons avgasrening. Syftet med översynen var att dels ta fram underlag för och förslag till hur regelverket kan anpassas till nya EU-bestämmelser på området, dels ge förslag till hur regelverket kan förenklas och göras mer överskådligt. I uppdraget ingick att analysera förutsättningarna att dela upp den nuvarande lagen i två lagar och för en ökad delegation till förordnings- eller föreskriftsnivå.

Nuvarande lagstiftning om motorfordons avgasrening och motorbränslen

EU-regler

Allmänt om EU:s fordonsregler

Regelverket om fordons beskaffenhet och utrustning är harmoniserat inom EU och inkluderar krav avseende såväl trafiksäkerhet som fordons miljöpåverkan. Regleringen avseende bilar görs genom ett övergripande ramdirektiv – Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är

avsedda för sådana fordon. Motorcyklar och mopeder regleras på liknande sätt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon.

Vissa fordonskategorier ska enligt ramdirektiven vara EU-typgodkända (helfordonsgodkända) för att få användas inom EU. I dagsläget ska nya personbilar, motorcyklar och mopeder vara EU-typgodkända men i framtiden kommer detta att successivt utökas till att gälla alla fordonskategorier.

Utsläpp av avgaser och andra föroreningar

Utsläpp av avgaser och andra föroreningar från bilar av nyare typer regleras inom EU genom förordning (EG) nr 715/2007. Bilar inom EU har haft krav på utsläpp av avgaser och andra föroreningar sedan början av 1970-talet. Från och med 1993 skärptes kraven så att katalysator krävdes för att bensinbilar skulle uppfylla kraven. Ett EU-typgodkännande som avser utsläpp (avgasgodkännande) för bilar innehåller numera inte bara krav på uppfyllt avgaskravnivå vid körning utan även krav på system för omborddiagnos (s.k. OBD), avgasreningens hållbarhet, avdunstningsutsläpp, emissionsprov vid kall temperatur, mätning av bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp samt skyldighet för tillverkare att tillhandahålla information om reparation och underhåll.

Krav på utsläpp av avgaser och andra föroreningar infördes i EU för nya typer av motorcyklar och mopeder från 1999. Diskussioner förs inom EU om att utveckla lagstiftningen till att inkludera mätning av bränsleförbrukning, utsläpp av koldioxid och avgasreningens hållbarhet.

Annan relevant EU-lagstiftning om avgaser

Koldioxidförordningen antogs i april 2009. Genom förordningen ställs nya krav på tillverkarna av personbilar avseende koldioxidutsläpp. EU-kommisjonen arbetar för närvarande med att ta fram en tillämpningsförordning.

EU:s lagstiftning om motorbränslen

Bränslekvalitetsdirektivet är den rättsakt som i huvudsak är styrande för bränslen avsedda för motorfordon. Den verkligt genomgripande förändringen av bränsledirektivet skedde med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 98/70/EG, vad gäller specifikationer för bensin, diesel och gasoljor och införande av ett system för hur växthusgasutsläpp ska övervakas och minskas. En viktig nyhet är bl.a. att det införs krav på tillverkare av drivmedel att vidta åtgärder för att minska de utsläpp av växthusgaser som deras produkter orsakar. En annan nyhet är att specifikationen för bensin ändras så att det blir möjligt att i bensinen blanda in upp till 10 % etanol jämfört med den maximala inblandningen om 5 % som gäller i dag. Detta är något som Sverige har verkat för under en lång tid.

Svensk lagstiftning

Utsläpp av avgaser och andra föroreningar

De svenska bestämmelserna om motorfordons avgasrening finns i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening och myndighetsföreskrifter. I lagen finns bestämmelser om motorfordons avgasrening och miljöklassning av bilar. Förordningen om motorfordons avgasrening reglerar de tekniska krav i fråga om avgasrening som motorfordon ska uppfylla för typgodkännande och användning. Det som bl.a. regleras i myndighetsföreskrifterna är vissa undantag från kraven, t.ex. avseende import av fordon, ombyggda och amatörbyggda fordon samt konvertering av fordon för drift med alternativa motorbränslen.

Drivmedel

EU-regler om motorbränslen genomförs i Sverige med lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen och förordningen (1985:838) om motorbränslen. Därutöver finns förordningen (1998:946) om svavelhaltigt bränsle som är tillämplig på alla bränslen som innehåller svavel, dvs. inte enbart bränslen avsedda för drift av motorfordon.

Lagstiftningen syftar till att säkerställa att det bränsle som finns tillgängligt på marknaden för drift av motorfordon inte orsakar skada för miljön eller äventyrar människors hälsa när det förbränns i motorn eller på annat sätt läcker ut eller avdunstar. När det gäller motorbränslen innehöll lagstiftningen ursprungligen endast specifikationer för bensin och diesel, men lagen innehåller även specifikationer för olika typer av alternativa motorbränslen, exempelvis etanol (E85).

Förordningen om motorbränslen innehåller också bestämmelser om blyhalten i bränsle till luftfartyg. Det är en reglering som inte följer av det gällande bränslekvalitetsdirektivet. I förordningen finns vidare bestämmelser om utformningen av munstycken för pumpar på tankställen, specifikt för alkylatbensin. Alkylatbensin är ett bränsle som på grund av att det medför lägre utsläpp av hälsoskadliga ämnen framför allt används för drift av t.ex. gräsklippare och motorsågar, där operatören vid användning exponeras för avgaserna under lång tid.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att två nya lagar, avgasreningslagen och drivmedelslagen, ska ersätta den nuvarande lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Den nya avgasreningslagen motsvarar gällande rätt med vissa förtydliganden som behövs framför allt på grund av EU-förordningar på avgasområdet. Med den nya drivmedelslagen genomförs ändringar i det s.k. bränslekvalitetsdirektivet i svensk rätt. Ändringarna innebär bl.a. att direktivets bestämmelser om redovisning av

drivmedels utsläpp av växthusgaser och krav på drivmedelsleverantörer att minska sina utsläpp av växthusgaser införs. De nya lagarna innehåller i övrigt inga nyheter i förhållande till gällande rätt utan utgör en omarbeting och modernisering av lagtextens språk och struktur. Med anledning av förslaget att upphäva lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen föreslås följdändringar i anslutande lagar.

Med anledning av Lissabonfördragets ikraftträdande föreslås också vissa följdändringar i miljöbalken och i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner.

De nya lagarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2011. Ett förslag lag till ändring i den nya drivmedelslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2014.

Utskottets överväganden

Den nya avgasreningslagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till avgasreningslag och avslår ett motionsyrkande om att regeringen ska återkomma med förslag till ett teknikneutralt klimat- och kostnadseffektivt stöd och en utsläppsklassificering för att minska miljöbelastningen från motorfordon.

Jämför reservation 1 (S, MP, V).

Propositionen

En ny struktur för regleringen

Regeringen föreslår att den nuvarande lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen upphävs och ersätts med två nya lagar, en avgasreningslag och en drivmedelslag. Bestämmelserna moderniseras språkligt och redaktionellt.

Utsläppsklasser för motorfordon

Enligt propositionen bör den svenska indelningen i miljöklasser för motorfordon ändras på så sätt att miljöklasserna i stället benämns utsläppsklasser i enlighet med de europeiska avgaskravsnivåer som de motsvarar, dvs. Euro 5 och Euro 6. Bilar som delats in i miljöklasser enligt äldre bestämmelser påverkas inte, men får klassas med de nya benämningarna.

En ny miljöklass, laddhybrid, införs för hybridbilar med möjlighet till extern laddning av elektrisk energi. Den miljöklass som i dag kallas hybrid kallas i fortsättningen elhybrid.

Anpassningar till fordonslagen

I avgasreningslagen bör det enligt regeringens förslag tas in två bestämmelser som inte har någon motsvarighet i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. I den ena bestämmelsen anges att ett typgodkännande som har getts enligt lagen ska upphöra att gälla när tillverkningen av den godkända fordonstypen slutgiltigt och frivilligt har upphört eller giltighetstiden för godkännandet har gått ut till följd av en särskild begränsning. Enligt den andra bestämmelsen ska, för tillsyn i fråga om avgasrening, den som saluför fordon, motorer, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar eller annan utrustning till fordon på begäran av tillsynsmyndigheten lämna tillträde till fordonen eller utrustningen och slutna

utrymmen i fordonen samt till lokaler och anslutande områden där fordonen eller utrustningen finns och lämna de upplysningar och tillhandahålla de handlingar, varuprover och liknande som behövs för tillsynen.

Förhållandet till EU-förordningar om avgasrening

Regeringen föreslår att det i den nya avgasreningslagen anges på ett tydligare sätt än i den nuvarande lagen hur bestämmelserna förhåller sig till EU:s förordningar om avgasrening.

Det civilrättsliga tillverkaransvaret

Enligt regeringens bedömning bör det civilrättsliga tillverkaransvaret för avgasreningssystemens hållbarhet inte ändras.

Motionen

Enligt motion MJ3 (MP) yrkande 1 bör regeringen återkomma med förslag till ett teknikneutralt klimat- och kostnadseffektivt stöd och en utsläppsklassificering för att minska miljöbelastningen från motorfordon. I propositionen är det oklart hur de nya utsläppsklasserna ska användas som styrmedel för att ställa om bilparken i en mer klimat- och miljöriktig riktning. Det blir också motsägelsefullt att nu definiera en ny miljöklass utifrån en specifik teknik och laddningssätt samtidigt som teknikneutralitet eftersträvas i systemet. I budgetpropositionen uppgavs att regeringen avser att införa en s.k. supermiljöbilspremie. Det är ännu oklart vilka bilar som omfattas. Styrmedel för fordon bör utformas på ett sätt som har större miljöstyrande effekt.

Utskottets ställningstagande

Som anförs i propositionen har den nu gällande lagstiftningen om motorfordons avgasrening och motorbränslen funnits i snart tio år och har ändrats ett flertal gånger. Mot bakgrund av att EU-regelverket hela tiden utvecklas blir bestämmelserna alltmer komplicerade och ändringar i avgasreglerna görs oberoende av ändringar i bränslereglererna. Det finns inget behov av att ha avgasreglerna och bränslereglererna samlade i en och samma lag, och regelverket bör därför delas upp i två separata lagar som gör det lättare att överblicka de två olika regelområdena. Ett resultat av uppdelningen av regelverket är att bestämmelserna om avgasrening får en egen lag med syfte att förebygga att utsläpp av avgaser och andra föroreningar från bränslen i motorfordon inte orsakar skada för miljön eller påverkar människors hälsa negativt. Med utsläpp av avgaser och andra föroreningar från bränslen menas såväl utsläpp av farliga ämnen när bränslet förbränns i motorfordonets motor som utsläpp som sker genom att bränslet avdunstar.

Enligt nu gällande regler hänförs ett fordon till en miljöklass som motsvarar en viss avgaskravnivå. Utvecklingen av avgaslagstiftningen har resulterat i att dagens avgasgodkännande innehåller mer än endast avgaskravnivån, bl.a. krav rörande s.k. omborddiagnos, hållbarhetskrav, prov vid kalltemperatur, avdunstningsprov och bränsleförbrukningsprov. Även om det är fordonens miljöegenskaper som klassificeras vid indelning i miljöklasser kan, som regeringen anför, ordet miljöklass vara missvisande när man ska särskilja hur bra ett motorfordons avgasrening är. Ordet miljöklass kan också lätt blandas ihop med definitionen av miljöbil. I dagligt tal används uttrycken Euro 1, Euro 2 osv. för att särskilja bilar avgasreningsegenskaper. Uttrycken relaterar till de avgaskrav som en bil är typgodkänd för eller uppfyller. Miljöklasserna bör på ett tydligare sätt än i dag återspegla de avgaskrav som klasserna hänför sig till. Nyare bilar bör därför klassificeras i klasserna Euro 5, Euro 6 osv. Den nya klassningen bör gälla för nya bilar från och med dem som är typgodkända eller uppfyller krav motsvarande Euro 5 för lätta bilar och Euro 6 för tunga bilar.

Utskottet instämmer i att det inte finns någon anledning att genomgående klassa om befintliga bilar, utan dessa bör även fortsättningsvis vara miljöklassade enligt nu gällande bestämmelser. Det bör emellertid vara möjligt för den som så önskar att låta klassa om ett äldre fordon till motsvarande Euroklass i syfte att undvika administrativt krångel utomlands. Avgasreningens övergångsbestämmelser bör därför utformas på ett sätt som möjliggör detta.

De särskilda miljöklasserna för elbilar och hybridbilar bör som regeringen föreslår kompletteras med en särskild klass för laddhybrider, eftersom en ökning av antalet sådana fordon förväntas under de kommande åren. Vidare bör miljöklassen hybrid för tydlighetens skull döpas om till elhybrid eftersom det är den typen av fordon som definitionen avser.

Regeringen redovisar i budgetpropositionen för 2011 (prop. 2010/11:1 utg.omr. 20 s. 43) att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. I dag står transportsektorns utsläpp för cirka en tredjedel av de totala utsläppen. I snabb takt ställs nu bilparken om. Att skynda på omställningen av den svenska bränsleslukande bilparken är en av de viktigaste miljöuppgifterna för regeringen. För detta krävs ytterligare utvecklade ekonomiska styrmedel och andra stimulanser. Generellt verkande styrmedel som sätter pris på utsläppen utgör grunden för arbetet. Definitionen av miljöbilar bör skärpas och en ny skarp miljöbilsdefinition förbereds i Regeringskansliet. Reglerna ska successivt skärpas och gynna fortsatt teknikutveckling. Antalet tankställen som erbjuder förnybara drivmedel ökar stadigt.

För att stödja utvecklingen av nästa generations teknik, som ännu inte är fullt ut konkurrenskraftig, behövs som regeringen anför kompletterande stöd och ambitiös energiforskning. Satsningar pågår på pilotanläggningar för nästa generations biodrivmedel. Bindande utsläppskrav för personbilar som börjar träda i kraft 2012 styr redan nu mot energieffektivare fordon.

Sverige ska verka för ökade EU-krav för personbilars utsläpp. Utvecklingen av elhybrider är ett utmärkt exempel på miljöeffektiv teknik och står för en allt större andel av nyförsäljningen. Ett nationellt demonstrationsprogram för utveckling av elbilar och laddhybrider genomförs. Som en del i programmet utvecklas laddinfrastrukturen över hela landet. Konsumenter bör stimuleras att teknikneutralt välja miljöalternativ. Den tidsbegränsade nedsättningen av förmånsvärdet för vissa miljöanpassade bilar är viktig för att driva den senaste och bästa tekniken vad gäller miljöfordon. Regeringens reformambition är att förlänga den tidsbegränsade nedsättningen för konsumenterna vid köp av de bilar som är utrustade med den senaste och bästa tekniken för drift med elektricitet eller annan gas än gasol.

Regeringen avser enligt budgetpropositionen att återkomma med ett förslag under 2011 om vilka bilar som nedsättningen kommer att omfatta. En ny supermiljöbilspremie om 40 000 kr per bil införs till inköp av de bilar som släpper ut allra minst koldioxid. Sverige behöver enligt budgetpropositionen satsa på att rivstarta marknaden för den allra senaste tekniken.

Vid riksdagsbehandlingen av statsbudgeten för 2011 (bet. 2010/11: MJU1) redovisade utskottet att regeringens långsiktiga prioritering är att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen, och för detta krävs ytterligare utvecklade ekonomiska styrmedel och andra stimulanser. Regeringens satsning på en ny supermiljöbilspremie är en av flera åtgärder i utvecklingen. Supermiljöbilspremien ska enligt förslaget införas fr.o.m. den 1 januari 2012 och omfatta 40 000 kr per bil. För detta ändamål avser regeringen att tillföra anslag 1:2 Miljöövervakning m.m. 20 miljoner kronor 2012, 80 miljoner kronor 2013 och 100 miljoner kronor 2014.

Regeringen har den 16 december 2010 uppdragit åt Transportstyrelsen att i samverkan med Trafikverket och Energimyndigheten utarbeta ett förslag till närmare utformning av en supermiljöbilspremie. I uppdraget ingår även att bedöma marknadsutvecklingen för berörda biltyper och förslagets effekter på miljö, klimat, näringsliv, trafiksäkerhet och statsbudget. Uppdraget ska redovisas senast den 28 mars 2011.

Utskottet tillstyrker regeringens lagförslag, gör samma bedömningar som regeringen och avstyrker i avvaktan på resultatet av det fortsatta arbetet motion MJ3 (MP) yrkande 1.

Den nya drivmedelslagen m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens övriga lagförslag och avslår ett motionsyrkande (MP) om att E85 bör innehålla minst 85 % etanol under sommarperioden.

Jämför reservation 2 (MP, V).

Propositionen

Specifikationerna för drivmedel

Regeringen föreslår att de tekniska krav som olika typer av drivmedel måste uppfylla ändras i de avseenden som behövs för att genomföra de senaste ändringarna i EU:s bränsle kvalitetsdirektiv. Bensin får innehålla upp till tio volymprocent etanol. Bensin med en högsta etanolhalt om fem volymprocent och en högsta syrehalt om 2,7 viktprocent ska finnas på marknaden. Dieselbränslen får innehålla upp till sju volymprocent fettsyrametylestrar (Fame).

Minskade växthusgasutsläpp

Regeringen föreslår att de som i egenskap av drivmedelsleverantörer är skyldiga att betala punktskatt ska redovisa de växthusgasutsläpp som de levererade drivmedlen medför under drivmedlens hela livscykel. De ska också vidta åtgärder som leder till att dessa växthusgasutsläpp minskar med åtminstone 6 % till 2020.

De svenska miljöklasserna för drivmedel

Enligt regeringens bedömning bör systemet med miljöklasser för drivmedel behållas. Den s.k. Europadieseln bör även fortsättningsvis klassas som miljöklass 3.

Information om felaktiga drivmedel

Regeringen föreslår att en drivmedelsleverantör är skyldig att se till att de som äger eller tillverkar motorfordon eller motorer och de som yrkesmässigt för in motorfordon eller motorer till Sverige får information om eventuell förekomst av felaktiga drivmedel på marknaden.

Tillsyn

Regeringen föreslår att tillsynsmyndigheten har rätt att få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen och får meddela de förelägganden, förbud och villkor som behövs för att drivmedelslagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen ska följas. Ett föreläggande får vid behov förenas med vite.

Ändringar med anledning av Lissabonfördraget

Regeringen föreslår att man i miljöbalken och lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner byter orden gemenskapen, gemenskaperna och EG- och motsvarande till unionen och EU- och motsvarande.

Motionen

Enligt motion MJ3 (MP) yrkande 2 bör E85 innehålla minst 85 % etanol under sommarperioden. När ett drivmedel marknadsförs som E85 är det rimligt att konsumenten uppfattar det som ett bränsle som normalt innehåller 85 % etanol. Det är inte befogat att sommartid sälja ett drivmedel som har 10 procentenheter högre halt av fossilt drivmedel än marknadsföringen ger sken av.

Utskottets ställningstagande

Ett resultat av uppdelningen av regelverket är att bestämmelserna om motorbränslen tas in i en egen lag. De sakliga ändringar i regelverket som föreslås i det här lagstiftningsärendet föranleds i huvudsak av de ändringar i EU:s bränslekvälighetsdirektiv (direktiv 98/70/EG) som direktiv 2009/30/EG innebär. Direktiv 2009/30/EG innebär ändringar i de tekniska specifikationer som olika bränsletyper måste uppfylla enligt bränslekvälighetsdirektivet för att få släppas ut på marknaden och användas. Ändringarna innebär också att bränslekvälighetsdirektivet omfattar även bränslen avsedda för mobila maskiner, jordbruks- och skogsbrukstraktorer samt fritidsbåtar när de inte är till havs.

Utöver det föreslås en bestämmelse som klargör en leverantörs skyldighet att informera om felaktiga drivmedel samt en bestämmelse om att tillsynsmyndigheten ska ha rätt att få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen och få meddela de förelägganden, förbud och villkor som behövs för att lagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen ska följas.

En viktig nyhet är som regeringen anför att specifikationen för bensin gör det möjligt att blanda in upp till tio volymprocent etanol i bensinen, till skillnad från dagens gränsvärde som anger att bensinen får innehålla högst fem volymprocent etanol. Detta kan komma att få stor betydelse för transportsektorns utsläpp av växthusgaser. Gröna bilister har föreslagit att det ska vara ett lagkrav att blanda in tio volymprocent etanol i bensinen. Utskottet anser i likhet med regeringen dock att det inte är lämpligt eller ens möjligt enligt direktivet att göra på det sättet. Direktivet är uppbyggt så att ett drivmedel endast får säljas om det uppfyller de angivna specifikationerna. Det finns inget krav på en viss inblandning av biodrivmedel, utan direktivet anger endast vad den högsta halten får vara. Om halten inte är högre, bör den som levererar drivmedlet kunna få räkna med att det får

säljas. Ett sådant krav skulle också vara svårt att förena med skattelättnader för biodrivmedel, eftersom det i princip inte är tillåtet med dubbla styrmedel enligt EU:s regler om statsstöd.

När det gäller frågan om andelen etanol i E85 konstaterar utskottet att den svenska standarden för E85 följer den överenskommelse som finns inom EU. Standarden innebär att Etanol E85 är en blandning av nominellt 85 % volymhalt etanol och 15 % volymhalt bensen, men beroende på det starka behovet av säsonganpassade parametrar kan andelen etanol sänkas till minimum 70 % volymhalt under vissa omständigheter (beteckning: SS 155480:2006). Standarden tillåter således att etanolhalten varierar mellan 70 och 85 % för att bränslet ska få kallas för E85. Detta bränsle kan således innehålla mellan 70 till 85 % etanol beroende på årstid. På grund av vårt kalla klimat behövs en vinterkvalitet av E85 med lägre andel etanol, och vintertid är etanolhalten därför minst 70 %.

I syfte att minska problemen vid övergången mellan vinter- och sommarkvaliteten är etanolhalten i sommarkvaliteten minst 75 %. Vid kalla temperaturer blir bilen svårtstartad med E85 eftersom etanolen har svårt att tända vid kyla. Förutom motorproblem så resulterar även detta i höga utsläpp av kolväten och kväveoxider. Bilen klarar helt enkelt inte EU:s avgaskrav vid kalla temperaturer om E85 innehåller en hög andel etanol.

E85 är ett produktnamn, precis som bensen. Produktnamnet E85 betyder inte att bränslet innehåller 85 % etanol. Skattebefrielsen för etanol innebär att det är ekonomiskt lönsamt för oljebolagen att blanda in etanol i E85. Därmed finns det enligt uppgift från Miljödepartementet en drivkraft att blanda in så mycket etanol som det är tillåtet (dvs. högst 85 %) under sommarmånaderna. Enligt dessa uppgifter innehåller E85 nästan alltid 85 % etanol under sommarmånaderna. Trots det vore det olyckligt att lagstifta om att E85 måste innehålla 85 % etanol, då det även under sommarmånaderna kan förekomma kalla nätter och kyliga perioder som gör det problematiskt att använda E85 med en hög andel etanol.

Enligt 12 § 4 i regeringens förslag till drivmedelslag ska etanol eller högre alkoholer förekomma med minst 75 volymprocent under sommaren och annars med minst 70 volymprocent för klassificering i miljöklass 1 av ett etanolbränsle för gnisttända motorer som är avsett att ersätta en bensen. Utskottet tillstyrker förslaget och avstyrker motionsyrkandet med den redovisning som nu lämnats.

I enlighet med bränslekvalitetsdirektivets krav i artikel 8 punkt 2 skärps gränsvärdet för metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) i bränsle den 1 januari 2014. Som regeringen föreslår bör ändringen regleras i en lag om ändring i drivmedelslagen, enligt vilken det strängare gränsvärdet träder i kraft den 1 januari 2014.

Genom Lissabonfördraget, som trädde i kraft den 1 december 2009, ersätter och efterträder Europeiska unionen Europeiska gemenskapen. Som regeringen anför motiverar detta ändringar i miljöbalken och lagen

(1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner. Orden gemenskapen bör ersättas med ordet unionen i motsvarande grammatiska former.

Utskottet tillstyrker regeringens lagförslag och gör samma bedömningar som regeringen.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

- 1. Miljöbelastningen från motorfordon, punkt 2 (S, MP, V)**
av Matilda Ernkran (S), Johan Löfstrand (S), Helén Pettersson i Umeå (S), Jan-Olof Larsson (S), Sara Karlsson (S), Pyry Niemi (S), Åsa Romson (MP) och Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11: MJ3 yrkande 1.

Ställningstagande

Det är i propositionen oklart hur de nya utsläppsklasserna ska användas som styrmedel för att ställa om bilparken i en mer klimat- och miljöriktig riktning. Det blir också motsägelsefullt att nu definiera en ny miljöklass utifrån specifik teknik och laddningssätt samtidigt som teknikneutralitet eftersträvas i systemet. Gränsdragningarna mellan olika typer av elhybrider kan i dagsläget skapa förvirring. Förslaget kan både öka krånglet och hämma den tekniska utvecklingen.

Vi anser att styrmedel för fordon behöver utformas på ett sätt som har större miljöstyrande effekt. Vi föreslog inför denna mandatperiod att ett nytt stödsystem för nya bilar med låga utsläpp skulle utredas i samråd med fordonsindustrin. En modell som vi särskilt vill pröva är en nybils-skatt eller nybilsbonus, som gynnar fordon med mindre miljöbelastning och beskattar fordon med större påverkan på miljön hårdare. Tillsammans med stöd och satsningar för förnybara bränslen skulle ett sådant system kunna ha stor positiv klimatpåverkan på Sveriges bilpark.

Incitament till mindre törstiga bilar skulle ge bra utdelning till svenska bilförare i takt med att oljepriset och klimatkostnaden stiger. Systemet kan också ge utrymme för bilfabrikanterna att introducera ny miljöteknik i fordonen. Särskilt elbilar och andra bilar med särskilt låga utsläpp skulle gynnas kraftigt och kunna konkurrera på allvar med dagens bilmodeller.

Regeringen uppgav i budgetpropositionen för 2011 att den avser införa en kontant premie för bilar med särskilt låga utsläpp, en s.k. supermiljöbils-premie. Det är dock ännu oklart vilka bilar som omfattas. Många gissar att premien kommer att omfatta elbilar och snåla biogasbilar. Resultatet är att

elbilar och snåla biogasbilar som kan komma att omfattas av premien får ett mycket svårt läge 2011 då knappast någon vill köpa en bil detta år som de kan få billigare nästa år. Samtidigt lovade regeringen i budgeten att nedsättningen av förmånsvärdet för bl.a. gasfordon skulle fortsätta. Regeringen aviserade att den skulle återkomma under 2011 med förslag om vilka bilar som nedsättningen kommer att omfatta. Denna nedsättning består dock bara för 2011 och är oklar för kommande år. Den stora andel köpare av nya bilar som säljs som tjänstebilar och som regelmässigt har treåriga avtal har därmed inte heller fått rimliga spelregler för sina beslut. Ryckiga regler krånglar till det i onödan och motverkar en bra marknadsutveckling.

Regeringen bör snarast återkomma med ett klimat- och kostnadseffektivt teknikneutralt förslag på vilka regler som ska gälla för att få nedsatt förmånsvärde eller andra rabatter av miljöskäl och vilka utsläppsklassificeringar som behövs utifrån detta. Detta bör ges regeringen till känna.

2. Etanol i E85, punkt 3 (MP, V)

av Åsa Romson (MP) och Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11: MJ3 yrkande 2.

Ställningstagande

Ett självklart krav på specifikationer för bränsle är att bränslet motsvarar rimliga förväntningar som konsumenterna kan ha utifrån marknadsföringen. Regeringens förslag till drivmedelslag anger att bara minst 75 volymprocent av E85 behöver utgöras av etanol under sommaren, vilket är den period då det inte finns några tekniska hinder för hög etanolandel. När ett drivmedel marknadsförs som E85 är det rimligt att konsumenten uppfattar det som ett bränsle som normalt innehåller 85 % etanol. Kunderna uppfattar andelen etanol som garanten för att bränslet gör klimatnytta.

Vi anser inte att det är befogat att sommartid sälja ett drivmedel som har 10 procentenheter högre halt av fossilt drivmedel än marknadsföringen ger sken av. Det är ett redlighetskrav att drivmedlet håller vad det lovar. Vi anser därför att E85 bör innehålla minst 85 % etanol under sommaren.

Detta bör ges regeringen till känna.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2010/11:51 Nya lagar om avgasrening och drivmedel:

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. avgasreningslag,
2. drivmedelslag,
3. lag om ändring i drivmedelslagen,
4. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
5. lag om ändring i miljöbalken,
6. lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner,
7. lag om ändring i fordonslagen (2002:574),
8. lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.

Följdmotionen

2010/11: MJ3 av Åsa Romson m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast bör återkomma med förslag på ett teknikneutralt klimat- och kostnadseffektivt stöd och en utsläppsklassificering för att minska miljöbelastningen från motorfordon.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att E85 bör innehålla minst 85 % etanol under sommarperioden.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till avgasreningslag

Härigenom föreskrivs följande.

Syfte

1 § Denna lag syftar till att förebygga att utsläpp av avgaser och andra föroreningar från bränslen i motorfordon skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller miljön.

Bestämmelser om avgaser från mobila maskiner finns i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner.

Definitioner

2 § Med *EU-förordningarna* avses i denna lag

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon¹, och

2. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG².

3 § Om annat inte följer av 4–9 §§ har termer och uttryck i denna lag samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, fordonslagen (2002:574) och drivmedelslagen (2011:000).

4 § Med *utsläpp* avses i denna lag avgaser, avdunstningar och andra föroreningar från bränslen i ett motorfordon.

5 § Med *utsläpps begränsande anordningar* avses i denna lag de system, komponenter och separata tekniska enheter i ett motorfordon eller i en motor som styr eller begränsar utsläpp.

6 § Med *konverteringssats* avses i denna lag ett system för ändring av ett motorfordon eller en motor från drift med bensen eller dieselbränsle till drift med ett alternativt bränsle.

¹ EUT L 171, 29.6.2007, s. 1 (Celex 32007R0715).

² EUT L 188, 18.7.2009, s. 1 (Celex 32009R0595).

7 § Med *typgodkännande* avses i denna lag ett godkännande av att en typ av motorfordon, motor, system, komponent, separat teknisk enhet eller konverteringssats uppfyller utsläppskraven i

1. någon av EU-förordningarna, eller
2. denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

8 § Med *etappvist typgodkännande* avses i denna lag ett typgodkännande för en fordonstyp som inte är färdigbyggd eller för en fordonstyp som byggs med en tillverkningsprocess som är uppdelad i separata etapper, om fordonstypen i det tillverkningsstadium där den befinner sig uppfyller gällande utsläppskrav.

9 § Med *godkännandemyndighet* avses i denna lag den myndighet som prövar frågor om typgodkännande enligt någon av EU-förordningarna eller denna lag.

EU-förordningarna

10 § I EU-förordningarna finns bestämmelser om

1. typgodkännande av motorfordon, motorer och reservdelar,
2. att motorfordon och motorer ska uppfylla vissa krav i fråga om utsläpp,
3. utsläppsbegränsande anordningars hållbarhet,
4. skyldighet att tillhandahålla information om reparation och underhåll, och
5. förbud mot manipulation av avgasreningssystem.

Utsläppskrav och typgodkännande enligt denna lag

11 § Ett motorfordon eller en motor som inte omfattas av någon av EU-förordningarna

1. ska, i den omfattning som följer av denna lag eller föreskrifter som meddelas i anslutning till lagen, ha utsläppsbegränsande anordningar som fungerar,
2. får typgodkännas enligt denna lag eller föreskrifter som meddelas i anslutning till lagen, och
3. ska anses uppfylla de utsläppskrav som följer av denna lag eller föreskrifter som meddelas i anslutning till lagen, om fordonet eller motorn omfattas av ett typgodkännande och annat inte följer av 14 § om bilägarens ansvar, 19 § om återkallelse av typgodkännandet eller 20 § om typgodkännandets giltighet.

Ansvar för att utsläppskrav uppfylls

12 § Den som har tillverkat ett motorfordon som inte omfattas av någon av EU-förordningarna eller en motor till ett sådant fordon ansvarar för att fordonet uppfyller utsläppskrav enligt föreskrifter som meddelas i anslutning till denna lag.

Första stycket gäller inte fel som beror på att ett fordon eller en motor har ändrats med en konverteringssats.

13 § Om ett motorfordon eller en motor som har ändrats med en konverteringssats inte uppfyller utsläppskrav enligt EU-förordningarna eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till denna lag och felet beror på konverteringssatsen, ansvarar tillverkaren av konverteringssatsen för felet.

14 § Den som äger ett motorfordon ska underhålla och sköta fordonet på ett sådant sätt att utsläppskrav enligt EU-förordningarna eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till denna lag uppfylls.

Skyldigheter i samband med ett typgodkännande

15 § En tillverkare som har ansökt om eller fått ett typgodkännande enligt denna lag

1. ansvarar inför godkännandemyndigheten i alla delar av typgodkännandeförfarandet,

2. ansvarar för att samtliga fordon, motorer, system, komponenter, separata tekniska enheter och konverteringssatser som omfattas av typgodkännandet tillverkas i enlighet med den godkända typen,

3. är skyldig att medverka till den kontroll som behövs med anledning av typgodkännandet,

4. är skyldig att till godkännandemyndigheten utan ersättning lämna de upplysningar samt tillhandahålla de fordon, motorer, fordonsdelar, handlingar och den utrustning som behövs för kontrollen, och

5. är, om tillverkaren är etablerad utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), skyldig att utse någon som är etablerad inom EES att företräda tillverkaren inför godkännandemyndigheten.

Vid etappvist typgodkännande gäller tillverkarens skyldigheter enligt första stycket 1 och 2 för de system, komponenter eller separata tekniska enheter som tillförts under den tillverkningsetapp som tillverkaren ansvarar för, samt för de system, komponenter eller separata tekniska enheter som redan har godkänts vid tidigare etapper och som tillverkaren har ändrat.

16 § Godkännandemyndigheten har rätt till tillträde till en fabrik eller en annan anläggning för de undersökningar som behövs i samband med att myndigheten prövar en fråga om typgodkännande enligt någon av EU-förordningarna eller denna lag.

Åtgärdsplaner

17 § Om godkännandemyndigheten finner att utsläppsbegränsande anordningar som omfattas av ett typgodkännande enligt denna lag inte uppfyller de krav som gäller för fordons- eller motortypen, får myndigheten förelägga tillverkaren att ta fram en åtgärdsplan för att avhjälpa bristerna.

18 § Godkännandemyndigheten ska pröva om en åtgärdsplan enligt 17 § är tillräcklig. Om åtgärdsplanen är tillräcklig, ska myndigheten godkänna den.

Återkallelse av ett typgodkännande

19 § Om godkännandemyndigheten finner att fordon, motorer, system, komponenter, separata tekniska enheter eller konverteringssatser inte längre stämmer överens med den typ som myndigheten har godkänt enligt denna lag, får myndigheten återkalla typgodkännandet.

Ett typgodkännandes giltighet

20 § Ett typgodkännande av fordon enligt denna lag upphör att gälla när

1. tillverkningen av den godkända fordonstypen slutgiltigt har upphört, eller
2. giltighetstiden för godkännandet har gått ut till följd av en särskild begränsning.

Tillverkares ansvar gentemot en enskild bilägare

21 § Bestämmelserna i 22–28 §§ gäller endast i fråga om personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar som inte är äldre än fem år och inte har körts längre än 80 000 kilometer.

22 § Om det vid en myndighets kontroll eller på ett annat tillförlitligt sätt konstateras att de utsläppsbegränsande anordningarna på en bil inte uppfyller kraven i EU-förordningarna, denna lag eller anslutande föreskrifter, ansvarar tillverkaren gentemot bilägaren för

1. att felen kostnadsfritt avhjälps,
2. de kostnader som en ny kontrollbesiktning medför, och
3. de kostnader som föranleds av ett körförbud för bilen.

23 § Bestämmelserna i 22 § gäller inte om det görs sannolikt att felet beror på

1. att bilägaren inte underhållit bilen på det sätt som behövs för att de utsläppsbegränsande anordningarna ska fungera,
2. att bilägaren har använt bränsle av en kvalitet som väsentligt avviker från det som tillverkaren rekommenderat för att de utsläppsbegränsande anordningarna ska fungera,
3. att bilägaren har bytt ut en utsläppsbegränsande anordning mot en anordning som från miljösynpunkt är sämre än den som bilen var utrustad med när bilen var ny,
4. en olycka eller annan liknande händelse, eller
5. onormal användning eller något annat liknande förhållande på bilägarens sida.

24 § Om en tillverkare ansvarar för avhjälpande av fel enligt 22 §, har den som yrkesmässigt utför bilreparationer och på bilägarens uppdrag avhjälpel felen rätt till skäligen ersättning från tillverkaren för avhjälpandet.

Den som har rätt till ersättning från tillverkaren enligt första stycket har inte rätt till ersättning från den som äger bilen.

- 25 §** Den som begär ersättning från tillverkaren med stöd av 24 § ska
1. redogöra för de åtgärder som har vidtagits och resultatet av reparationen, om tillverkaren inte medger annat, och
 2. på tillverkarens bekostnad skicka de delar av den utsläppsbegränsande utrustningen som bytts ut till tillverkaren, om tillverkaren begär det inom två veckor från det att ersättningen begärdes.

26 § Tillverkaren får inte ifrågasätta skyldigheten att betala en ersättning som har begärts enligt 25 § sedan fyra veckor har förflutit från det att tillverkaren fick del av ersättningsanspråket. Om tillverkaren med stöd av 25 § 2 har begärt att få den utbytta utrustningen skickad till sig, ska fyraveckorsfristen i stället räknas från det att tillverkaren fick utrustningen.

27 § I fråga om bilar som har tillverkats utomlands ska tillverkaren ansvara enligt 21–24 och 26 §§ endast för de bilar som förts in till Sverige av tillverkaren eller av någon för tillverkarens räkning.

28 § I fråga om bilar som har tillverkats utomlands ska den som för tillverkarens räkning yrkesmässigt för in bilar till Sverige ansvara solidariskt med tillverkaren enligt 21–24 och 26 §§.

29 § I fråga om bilar som har ändrats med en konverteringssats ska skyldigheterna enligt 21–24 och 26–28 §§ gälla den som tillverkat eller för tillverkarens räkning yrkesmässigt för in konverteringssatser, om felet beror på konverteringssatsen.

Utsläppsklasser

30 § En personbil, lätt lastbil och lätt buss ska vara klassificerad i utsläppsklass

1. Euro 5, om bilen uppfyller tillämpliga utsläppskrav och andra krav enligt tabell 1 i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007 eller enligt rad B.2 i tabell 1 och 2 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG av den 28 september 2005 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnistständning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon³, eller

2. Euro 6, om bilen uppfyller tillämpliga utsläppskrav och andra krav enligt tabell 2 i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007 eller enligt bilaga I till förordning (EG) nr 595/2009.

31 § En tung lastbil och tung buss ska vara klassificerad i utsläppsklass

1. Euro 5, om motorn uppfyller tillämpliga utsläppskrav och andra krav enligt rad B.2 i tabell 1 och 2 i bilaga I till direktiv 2005/55/EG, eller

2. Euro 6, om motorn uppfyller tillämpliga utsläppskrav och andra krav enligt bilaga I till förordning (EG) nr 595/2009.

³ EUT L 275, 20.10.2005, s. 1 (Celex 32005L0055).

32 § Utöver det som följer av 30 och 31 §§ får en bil vara klassificerad i utsläppsklass

1. El, om bilen är inrättad för att drivas enbart med elektrisk energi från batterier,

2. Elhybrid, om bilen för sin framdrivning hämtar energi från två källor som är placerade i bilen och där den ena källan är lagrad energi i form av ett förbrukningsbart bränsle och den andra källan är ett batteri, en kondensator, ett svänghjul, en generator eller annan anordning för lagring av elektrisk energi, eller

3. Laddhybrid, om bilen uppfyller förutsättningarna för utsläppsklassen Elhybrid men har möjlighet till extern laddning med elektrisk energi.

Information om reparation och underhåll

33 § I frågor som har betydelse för fordons avgasrening får godkännandemyndigheten förelägga en tillverkare att tillhandahålla information om reparation och underhåll av fordon enligt det som följer av artiklarna 6 och 7 i förordning (EG) nr 715/2007 eller artikel 6 i förordning (EG) nr 595/2009. Föreläggandet får förenas med vite.

Bemyndigande

34 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. begränsning av utsläpp,
2. motorfordons och motorers utrustning och beskaffenhet,
3. skyldighet att underhålla motorfordon så att utsläppsbegränsande anordningar fungerar,
4. skyldighet att använda visst bränsle,
5. tillsyn och annan kontroll,
6. förfarandet i samband med typgodkännande och återkallande av typgodkännande,
7. förfarandet i samband med godkännande av åtgärdsplaner och genomförande av åtgärdsplaner,
8. ibruktagande och försäljning av motorfordon, motorer och motorers utrustning,
9. skyldighet för tillverkaren att tillhandahålla information och dokumentation om motorfordon, motorer och motorers utrustning, reparation och underhåll,
10. förfarandet i samband med motorfordons indelning i klasser i fråga om utsläpp av avgaser och andra föroreningar enligt 30–32 §§,
11. att motorfordon som inte kan klassificeras enligt 30–32 §§ får klassificeras i utsläppsklasser som överensstämmer med EU-direktiv om sådan klassificering,
12. avgifter för tillsyn och prövning enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen,
13. att beslut om betalning av avgift enligt denna lag ska gälla omedelbart även om beslutet överklagas, och
14. sådana undantag från 11–16, 19 och 20 §§ som det finns särskilda skäl för.

Tillsyn

35 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för tillsynen över att EU-förordningarna, denna lag och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen följs.

36 § För tillsyn i frågor som har betydelse för fordons avgasrening ska den som saluför motorfordon, motorer, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar eller annan utrustning till fordon på begäran av tillsynsmyndigheten

1. lämna tillträde till fordonen eller utrustningen och slutna utrymmen i fordonen samt till lokaler och anslutande områden där fordonen eller utrustningen finns, och

2. lämna de upplysningar och tillhandahålla de handlingar, varuprover och liknande som behövs för tillsynen.

37 § Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden som behövs för att EU-förordningarna, denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska följas. Ett sådant föreläggande får förenas med vite.

Ansvar

38 § Till böter döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet

1. i samband med ett typgodkännandeförfarande, ett genomförande av en åtgärdsplan eller återkallandeförfarande undanhåller en uppgift, lämnar en oriktig uppgift, förfalskar ett testresultat, använder en manipulationsanordning eller manipulerar ett system för begränsning av utsläpp av kväveoxider och därigenom bryter mot tillverkarens skyldigheter enligt artiklarna 4 och 5 i förordning (EG) nr 715/2007 eller artiklarna 4 och 5 i förordning (EG) nr 595/2009,

2. inte tillhandahåller sådan information om reparation och underhåll av fordon som har betydelse för fordonets avgasrening och därigenom bryter mot artikel 6 i förordning (EG) nr 715/2007 eller artikel 6 i förordning (EG) nr 595/2009, eller

3. manipulerar ett system där förbrukningsbart reagens används eller använder ett fordon utan förbrukningsbart reagens och därigenom bryter mot artikel 7 i förordning (EG) nr 595/2009.

39 § Den som inte har följt ett vitesföreläggande enligt 33 eller 37 § får inte dömas till ansvar enligt denna lag för en gärning som omfattas av föreläggandet.

Överklagande

40 § En förvaltningsmyndighets beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Detta gäller dock inte beslut i ärenden som avses i 20 § första stycket 5 förvaltningslagen (1986:223).

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2011, då lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen ska upphöra att gälla.
2. Avgasreningskraven i den upphävda lagen gäller i fråga om typgodkännanden som getts före den nya lagens ikraftträdande.
3. Om inte annat följer av föreskrifter som meddelas i anslutning till 34 § 11 i den nya lagen, gäller den upphävda lagens bestämmelser om miljöklassindelning för bilar som delats in i en miljöklass före den nya lagens ikraftträdande.
4. I fråga om bilar som har tagits i bruk före den nya lagens ikraftträdande gäller den upphävda lagens bestämmelser om en tillverkares ansvar gentemot en bilägare.

2 Förslag till drivmedelslag

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Syfte

1 § Denna lag syftar till att förebygga att bränslen avsedda för motordrift skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller miljö.

Definitioner

2 § I denna lag avses med

alternativt bränsle: ett bränsle avsett för motordrift som inte är bensen eller dieselbränsle och som inte till övervägande del har sitt ursprung i råolja,

bensen: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51, 2710 11 59 eller 2710 31 i kommissionens förordning (EG) nr 2031/2001 av den 6 augusti 2001, om ändring av bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan²,

biodrivmedel: ett vätskeformigt eller gasformigt bränsle som är framställt av biomassa och avsett för motordrift,

dieselbränsle: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 25 i förordning (EG) nr 2031/2001,

drivmedel: ett bränsle som är avsett för motordrift eller energi i annan form som också är avsedd för motordrift,

drivmedelsleverantör: den som genom att leverera ett drivmedel är skyldig att betala skatt enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi,

sommar: tiden från och med den 16 maj till och med den 31 augusti i Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län samt tiden från och med den 1 maj till och med den 15 september i övriga Sverige, och

vinter: tiden från och med den 16 oktober till och med den 31 mars i Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län samt tiden från och med den 1 november till och med den 15 mars i övriga Sverige.

I övrigt har termer och uttryck i denna lag samma innebörd som i lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar, lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner och lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensen och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG (EGT L 350, 28.12.1998, s. 58, Celex 31998L0070), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG (EUT L 140, 5.6.2009, s. 88, Celex 32009L0030).

² EGT L 279, 23.10.2001, s. 1 (Celex 32001R2031).

Miljöklasser för bensin

3 § Den som tillverkar en bensin eller yrkesmässigt för in en bensin till Sverige ska ange bensinens miljöklass med hänsyn till de tekniska krav enligt 4–6 §§ som bensinen uppfyller.

Bensin i miljöklass 1

4 § För klassificering i miljöklass 1 ska en bensin uppfylla följande tekniska krav:

1. researchoktantalet ska vara lägst 95,
2. motoroktantalet ska vara lägst 85,
3. ångtrycket ska vid 37,8 grader Celsius vara lägst 45 kilopascal och högst 95 kilopascal, dock lägst 65 kilopascal under vintern och högst 70 kilopascal under sommaren,
4. destillationen ska innebära att
 - a) under vintern minst 50 procent och under övrig tid minst 47 volymprocent har förångats vid 100 grader Celsius,
 - b) minst 75,0 volymprocent har förångats vid 150 grader Celsius, och
 - c) slutkokpunkten är högst 205 grader Celsius,
5. olefiner får förekomma med högst 13,0 volymprocent,
6. aromater får förekomma med högst 35,0 volymprocent,
7. bensen får förekomma med högst 1,0 volymprocent,
8. syre får förekomma med högst 3,7 viktprocent,
9. i fråga om oxygenater får
 - a) metanol förekomma med högst 3,0 volymprocent (stabiliseringsmedel måste tillsättas),
 - b) etanol förekomma med högst 10,0 volymprocent (stabiliseringsmedel kan vara nödvändigt),
 - c) isopropylalkohol förekomma med högst 12,0 volymprocent,
 - d) tertiär-butylalkohol förekomma med högst 15,0 volymprocent,
 - e) isobutylalkohol förekomma med högst 15,0 volymprocent,
 - f) etrar som innehåller fem eller flera kolatomer per molekyl förekomma med högst 22,0 volymprocent, och
 - g) andra primära alkoholer och etrar med en slutlig kokpunkt som högst motsvarar den som anges i europastandarden SS-EN 228:2008 förekomma med högst 15 volymprocent,
10. svavel får förekomma med högst 10,0 milligram per kilogram,
11. bly får förekomma med högst 0,005 gram per liter,
12. metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) får förekomma med högst 6 milligram mangan per liter,
13. fosfor får inte förekomma i någon mätbar mängd,
14. bensinen ska uppfylla skäligen funktionskrav i fråga om renhet för insugnings- och insprutningsventiler, och
15. bensinen får inte innehålla askbildande ämnen, om den är avsedd för fordon med katalytisk avgasrening.

Alkylatbensin i miljöklass 1

5 § För klassificering i miljöklass 1 ska en alkylatbensin uppfylla följande tekniska krav:

1. ångtrycket ska vid 37,8 grader Celsius vara lägst 50 kilopascal och högst 65 kilopascal,
2. destillationen ska innebära att
 - a) mellan 15 och 42 volymprocent har förångats vid 70 grader Celsius,
 - b) minst 75,0 volymprocent har förångats vid 150 grader Celsius,
 - c) minst 46,0 och högst 72,0 volymprocent har förångats vid 100 grader Celsius, om inte annat följer av d,
 - d) om skillnaden i temperatur mellan den temperatur då 45 volymprocent har förångats och den temperatur då 72 volymprocent har förångats understiger 10 grader Celsius, gäller i stället för c att den temperatur då 50 volymprocent har förångats (T50-värdet) ska ligga mellan 90 och 105 grader Celsius, och
 - e) slutkokpunkten är högst 200 grader Celsius,
3. olefiner får förekomma med högst 1,0 volymprocent,
4. aromater får förekomma med högst 1,0 volymprocent,
5. bensen får förekomma med högst 0,1 volymprocent,
6. cyklohexaner får förekomma med högst 2,0 volymprocent,
7. normalhexan får förekomma med högst 0,5 volymprocent,
8. svavel får förekomma med högst 10,0 milligram per kilogram,
9. bly får förekomma med högst 0,002 gram per liter,
10. metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) får förekomma med högst 6 milligram mangan per liter, och
11. densiteten ska vid 15 grader Celsius vara mellan 680 och 720 kilogram per kubikmeter.

Bensin i miljöklass 2

6 § För klassificering i miljöklass 2 ska en bensin uppfylla följande tekniska krav:

1. researchoktantalet ska vara lägst 95,
2. motoroktantalet ska vara lägst 85,
3. ångtrycket ska vid 37,8 grader Celsius vara lägst 45 kilopascal och högst 95 kilopascal, dock högst 70,0 kilopascal under sommaren,
4. destillationen ska innebära att minst 46,0 volymprocent har förångats vid 100 grader Celsius och minst 75,0 volymprocent har förångats vid 150 grader Celsius,
5. olefiner får förekomma med högst 18,0 volymprocent,
6. aromater får förekomma med högst 35,0 volymprocent,
7. bensen får förekomma med högst 1,0 volymprocent,
8. syre får förekomma med högst 3,7 viktprocent,
9. i fråga om oxygenater får
 - a) metanol förekomma med högst 3,0 volymprocent (stabiliseringsmedel måste tillsättas),
 - b) etanol förekomma med högst 10,0 volymprocent (stabiliseringsmedel kan vara nödvändigt),
 - c) isopropylalkohol förekomma med högst 12,0 volymprocent,
 - d) etrar som innehåller fem eller flera kolatomer per molekyl förekomma med högst 22,0 volymprocent, och
 - e) andra primära alkoholer och etrar med en slutlig kokpunkt som högst motsvarar den som anges i europastandarden SS-EN 228:2008 eller motsvarande förekomma med högst 15,0 volymprocent,

10. svavel får förekomma med högst 10,0 milligram per kilogram,
11. bly får förekomma med högst 0,005 gram per liter,
12. metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) får förekomma med högst 6 milligram mangan per liter.

Miljöklasser för dieselbränslen

7 § Den som tillverkar ett dieselbränsle eller yrkesmässigt för in ett dieselbränsle till Sverige ska ange dieselbränslets miljöklass med hänsyn till de tekniska krav enligt 8–10 §§ som dieselbränslet uppfyller.

Dieselbränsle i miljöklass 1

8 § För klassificering i miljöklass 1 ska ett dieselbränsle uppfylla följande tekniska krav:

1. cetanindexet ska vara lägst 50,
2. cetantalet ska vara lägst 51,0, om bränslet omfattas av nr 2710 19 41 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87,
3. densiteten ska vid 15 grader Celsius vara lägst 800,0 och högst 830,0 kilogram per kubikmeter,
4. destillationen ska innebära att begynnelsekokpunkten är lägst 180 grader Celsius och att minst 95 volymprocent har förångats vid 340,0 grader Celsius,
5. aromatiska kolväten får förekomma med högst 5 volymprocent,
6. polycykliska aromatiska kolväten får inte förekomma i någon mätbar mängd enligt Svensk Standard SS 155116, utgåva 1 eller motsvarande, före inblandning av fettsyrametylestrar,
7. svavel får förekomma med högst 10,0 milligram per kilogram, och
8. fettsyrametylestrar får förekomma med högst 7,0 volymprocent och ska uppfylla kraven i Svensk Standard SS-EN 14214, utgåva 2 eller motsvarande.

Dieselbränsle i miljöklass 2

9 § För klassificering i miljöklass 2 ska ett dieselbränsle uppfylla följande tekniska krav:

1. cetanindexet ska vara lägst 47,
2. aromatiska kolväten får förekomma med högst 20 volymprocent,
3. polycykliska aromatiska kolväten får förekomma med högst 0,1 volymprocent enligt Svensk Standard SS 155116, utgåva 1, före inblandning av fettsyrametylestrar, och
4. i övrigt ska bränslet uppfylla de krav som anges i 8 § 2–4, 7 och 8.

Dieselbränsle i miljöklass 3

10 § För klassificering i miljöklass 3 ska ett dieselbränsle uppfylla följande tekniska krav:

1. cetantalet ska vara lägst 51,0,
2. densiteten ska vid 15 grader Celsius vara högst 845,0 kilogram per kubikmeter,

3. destillationen ska innebära att minst 95 volymprocent har förångats vid 360,0 grader Celsius,

4. polycykliska aromatiska kolväten får förekomma med högst 8,0 procent av bränslets massa enligt Svensk Standard SS-EN 12916, utgåva 2, och

5. i övrigt ska bränslet uppfylla de krav som anges i 8 § 7 och 8.

Miljöklasser för alternativa bränslen

11 § Den som tillverkar ett alternativt bränsle eller yrkesmässigt för in ett alternativt bränsle till Sverige får ange att bränslet hör till någon av de miljöklasser som anges i 12–15 §§, om bränslet uppfyller de krav som gäller för miljöklassen.

Den myndighet som regeringen bestämmer prövar om bränslet uppfyller kraven.

Etanolbränsle i miljöklass 1 för gnisttända motorer

12 § För klassificering i miljöklass 1 ska ett etanolbränsle för gnisttända motorer som är avsett att ersätta en bensin uppfylla följande tekniska krav:

1. researchoktantalet ska vara lägst 95,
2. motoroktantalet ska vara lägst 85,
3. ångtrycket ska vara lägst 35 kilopascal och högst 95 kilopascal, dock högst 70 kilopascal under sommaren och lägst 50 kilopascal under vintern,
4. etanol eller högre alkoholer ska förekomma med minst 75 volymprocent under sommaren och annars med minst 70 volymprocent,
5. bensin ska uppfylla miljöklass 1 enligt 4 § och förekomma med mellan 14 och 25 volymprocent under sommaren och annars med mellan 14 och 30 volymprocent,
6. destillationen ska innebära att slutkokpunkten är högst 205 grader Celsius och att destillationsresten uppgår till högst 2 volymprocent,
7. högre alkoholer med mellan tre och åtta kolatomer per molekyl får förekomma med högst 2 volymprocent,
8. metanol får förekomma med högst 1 volymprocent,
9. etrar med fem eller fler kolatomer per molekyl får förekomma med högst 5,2 volymprocent,
10. vatten får förekomma med högst 0,3 volymprocent,
11. oorganiskt klor får förekomma med högst 1 milligram per liter,
12. svavel får förekomma med högst 10 milligram per kilogram,
13. bly får förekomma med högst 5 milligram per liter, men inget blyhaltigt ämne får ha tillsatts bränslet,
14. fosfor får förekomma med högst 0,2 milligram per liter, men inget fosforhaltigt ämne får ha tillsatts bränslet,
15. inget järnhaltigt eller manganhaltigt ämne får ha tillsatts bränslet,
16. oxidationsstabiliteten ska vara minst 360 minuter enligt en standardiserad metod för bestämning av oxidationsstabilitet hos bensin,
17. hartstalet får vara högst 5 milligram per 100 milliliter,
18. korrosiviteten, uttryckt som pH_e-värde, ska vara mellan 6,5 och 9,0 enligt en standardiserad metod för bestämning av pH-värde i etanol,

19. den korrosiva inverkan på koppar under tre timmar vid 50 grader Celsius ska vara klass 1 i en skala enligt en standardiserad metod för bedömning av korrosiv inverkan på koppar, och

20. syratalet får vara

a) högst 0,005 procent av bränslets massa, eller

b) högst 40 milligram per liter räknat som ättiksyra.

FAME i miljöklass 1

13 § För klassificering i miljöklass 1 ska ett bränsle av fettsyrametyl-estrar (FAME) uppfylla följande tekniska krav:

1. cetantalet ska vara lägst 51,0,
2. esterhalten ska vara lägst 96,5 viktprocent,
3. densiteten ska vid 15 grader Celsius vara lägst 860 och högst 900 kilogram per kubikmeter,
4. viskositeten ska vid 40 grader Celsius vara mellan 3,50 och 5,00 kvadratmillimeter per sekund,
5. flampunkten ska vara lägst 101 grader Celsius,
6. sulfataska får förekomma med högst 0,02 viktprocent,
7. vattenhalten får vara högst 500 milligram per kilogram,
8. svavelhalten får vara högst 10,0 milligram per kilogram,
9. kolåterstoden vid 10 procents destillationsåterstod får vara högst 0,30 viktprocent,
10. föroreningshalten får vara högst 24 milligram per kilogram,
11. den korrosiva inverkan på koppar under tre timmar vid 50 grader Celsius ska vara klass 1 i en skala enligt en standardiserad metod för bedömning av korrosiv inverkan på koppar,
12. oxidationsstabiliteten vid 110 grader Celsius ska vara lägst 6,0 timmar enligt en standardiserad metod för oxidationsstabilitet hos bränslet,
13. syratalet får vara högst 0,50 milligram kaliumhydroxid per gram,
14. jodtalet får vara högst 120 gram jod per 100 gram,
15. linolensyrametylester får förekomma med högst 12,0 viktprocent,
16. fleromättade metylestrar (fler än tre dubbelbindningar) får förekomma med högst 1 viktprocent,
17. metanolhalten får vara högst 0,20 viktprocent,
18. monoglyceridhalten får vara högst 0,80 viktprocent,
19. diglyceridhalten får vara högst 0,20 viktprocent,
20. triglyceridhalten får vara högst 0,20 viktprocent,
21. fri glycerol får förekomma med högst 0,02 viktprocent,
22. total glycerol får förekomma med högst 0,25 viktprocent,
23. natrium och kalium får sammanlagt förekomma med högst 5,0 milligram per kilogram,
24. kalcium och magnesium får sammanlagt förekomma med högst 5,0 milligram per kilogram, och
25. fosfor får förekomma med högst 4,0 milligram per kilogram.

Etanolbränsle i miljöklass 1 för kompressionstända motorer

14 § För klassificering i miljöklass 1 ska etanolbränsle för kompressionstända motorer uppfylla följande tekniska krav:

1. masshalten alkohol får vara lägst 92,4 procent varav masshalten andra alkoholer än etanol får uppgå till högst 2 procent,
2. densiteten vid 15 grader Celsius ska vara lägst 795 och högst 815 kilogram per kubikmeter,
3. masshalten aska får uppgå till högst 0,001 procent,
4. flampunkten får vara lägst 10 grader Celsius,
5. surhetsgraden, uttryckt som masshalt ättiksyra, får vara högst 0,0025 procent,
6. neutraliseringstalet för stark syra uttryckt som milligram kaliumhydroxid per liter får vara högst 1,
7. färg får enligt standardiserad metod för färgbestämning enligt skala vara högst 10,
8. torrhalten vid 100 grader Celsius uttryckt i milligram per kilogram får vara högst 15,
9. vatten får förekomma med högst 6,5 viktprocent,
10. mängden fosfor får uppgå till högst 0,2 gram per liter,
11. aldehyd, uttryckt som masshalt ättiksyra, får vara högst 0,0025 procent,
12. svavelhalten får vara högst 10 milligram per kilogram, och
13. ester, uttryckt som masshalt etylacetat, får vara högst 0,1.

Tändförbättringsmedel får tillsättas i ett bränsle som uppfyller kraven i första stycket, om det tillsatta medlet uppgår till högst 10 procent av bränslets vikt före tillsättningen. Vidare får denaturerings- och färgämnen tillsättas.

Syntetiska dieselbränslen i miljöklass 1

15 § Ett syntetiskt dieselbränsle i miljöklass 1 är ett bränsle som huvudsakligen består av paraffinkolväten framställda ur biomassa eller fosfil råvara och uppfyller följande tekniska krav:

1. cetantalet får vara lägst 51,
2. densiteten vid 15 grader Celsius får vara högst 845 kilogram per kubikmeter,
3. destillationen ska innebära att minst 95 volymprocent har förångats vid 360 grader Celsius,
4. aromatiska kolväten får inte förekomma med mer än 5 volymprocent,
5. volymhalten polycykliska aromatiska kolväten får enligt Svensk Standard SS 155116, utgåva 1, inte vara mätbar, och
6. svavelhalten får vara högst 10 milligram per kilogram.

Förbud

16 § En bensin som inte uppfyller kraven för miljöklass 2 enligt 6 § och ett dieselbränsle som inte uppfyller kraven för miljöklass 3 enligt 10 § får inte saluföras.

Första stycket gäller inte i fråga om kravet i 6 § 1 och 2, om bensinen är blyfri med ett researchoktanttal som är lägst 91 och ett motoroktanttal som är lägst 81.

Tillgång till bensin med låga halter av syre och etanol

17 § Den som tillverkar en bensin eller yrkesmässigt för in en bensin till Sverige ska se till att det på marknaden finns tillgång till bensin med en högsta syrehalt av 2,7 viktprocent och en högsta etanolhalt av 5 volympcent.

Information om felaktiga drivmedel

18 § Om ett drivmedel inte uppfyller kraven enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och kan antas påverka utsläppsbegränsande anordningar så att det medför risk för skada eller olägenheter för människors hälsa eller miljön, ska drivmedelsleverantören se till att de som äger eller tillverkar motorfordon eller motorer och de som yrkesmässigt för in motorfordon eller motorer till Sverige får information om detta.

Rapportering om kvaliteten på bensin och dieselbränslen

19 § En drivmedelsleverantör ska en gång per år till den myndighet som regeringen bestämmer rapportera om sålda kvaliteter och mängder.

Rapportering om utsläpp av växthusgaser

20 § En drivmedelsleverantör ska i en rapport till den myndighet som regeringen bestämmer en gång per år lämna uppgifter om

1. den totala volymen levererade drivmedel,
2. drivmedlens ursprung, och
3. utsläppen av växthusgaser som drivmedlen vid transport, distribution, bearbetning, förbränning eller annars ger upphov till eller som uppkommit under hela den process varigenom drivmedlen har framställts, såsom vid extraktion, odling och ändrad markanvändning.

Åtgärder för att minska utsläpp av växthusgaser

21 § En drivmedelsleverantör ska vidta åtgärder för att de växthusgasutsläpp som avses i 20 § minskar och senast år 2020 uppgår till högst 94 procent av utsläppen från fossila bränslen under år 2010.

Bemyndigande

22 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. skyldighet för den som tillhandahåller en bensin eller ett dieselbränsle att informera konsumenter om hur stor andel biodrivmedel som bensen eller dieselbränslet har, om metalltillsatser i drivmedlet och om lämplig användning av olika bränsleblandningar,
2. skyldigheten enligt 17 § att se till att det finns tillgång till sådan bensin som avses i den paragrafen,
3. skyldighet för den som ska informera om ett felaktigt drivmedel enligt 18 § att betala kostnaderna för att en myndighet informerar i leverantörens ställe,
4. märkning och utformning av anordningar för bränslepåfyllning,

5. undantag från kraven i 6 § för bensen som är avsedd endast för drift av kolvmotorer i luftfartyg,

6. rapportering enligt 19 och 20 §§ och undantag från rapporterings-skyldighet, och

7. åtgärder som ska vidtas enligt 21 §.

Tillsyn

23 § Den myndighet som regeringen bestämmer ansvarar för tillsynen över att denna lag och de föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen följs.

24 § Tillsynsmyndigheten har rätt att få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden som behövs för att denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska följas. Föreläggandena får förenas med vite.

Ansvar

25 § Den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot förbudet i 16 § döms till böter eller fängelse i högst två år.

26 § Den som inte har följt ett vitesföreläggande enligt 24 § får inte dömas till ansvar enligt denna lag för en gärning som omfattas av föreläggandet.

Överklagande

27 § En förvaltningsmyndighets beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Detta gäller dock inte beslut i ärenden som avses i 20 § första stycket 5 förvaltningslagen (1986:223).

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2011.

3 Förslag till lag om ändring i drivmedelslagen (2011:000)

Härigenom föreskrivs att 4–6 §§ (2011:000) drivmedelslagen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 2.2

Föreslagen lydelse

4 §

För klassificering i miljöklass I ska en bensin uppfylla följande tekniska krav:

1. researchoktantalet ska vara lägst 95,
2. motoroktantalet ska vara lägst 85,
3. ångtrycket ska vid 37,8 grader Celsius vara lägst 45 kilopascal och högst 95 kilopascal, dock lägst 65 kilopascal under vintern och högst 70 kilopascal under sommaren,
4. destillationen ska innebära att
 - a) under vintern minst 50 procent och under övrig tid minst 47 volymprocent har förångats vid 100 grader Celsius,
 - b) minst 75,0 volymprocent har förångats vid 150 grader Celsius, och
 - c) slutkokpunkten är högst 205 grader Celsius,
5. olefiner får förekomma med högst 13,0 volymprocent,
6. aromater får förekomma med högst 35,0 volymprocent,
7. bensen får förekomma med högst 1,0 volymprocent,
8. syre får förekomma med högst 3,7 viktprocent,
9. i fråga om oxygenater får
 - a) metanol förekomma med högst 3,0 volymprocent (stabiliseringsmedel måste tillsättas),
 - b) etanol förekomma med högst 10,0 volymprocent (stabiliseringsmedel kan vara nödvändigt),
 - c) isopropylalkohol förekomma med högst 12,0 volymprocent,
 - d) tertiär-butylalkohol förekomma med högst 15,0 volymprocent,
 - e) isobutylalkohol förekomma med högst 15,0 volymprocent,
 - f) etrar som innehåller fem eller flera kolatomer per molekyl förekomma med högst 22,0 volymprocent, och
 - g) andra primära alkoholer och etrar med en slutlig kokpunkt som högst motsvarar den som anges i europastandarden SS-EN 228:2008 förekomma med högst 15 volymprocent,
10. svavel får förekomma med högst 10,0 milligram per kilogram,
11. bly får förekomma med högst 0,005 gram per liter,
12. metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) får förekomma med högst 6 milligram mangan per liter,
12. metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) får förekomma med högst 2 milligram mangan per liter,
13. fosfor får inte förekomma i någon mätbar mängd,
14. bensinen ska uppfylla skäligen funktionskrav i fråga om renhet för insugnings- och insprutningsventiler, och
15. bensinen får inte innehålla askbildande ämnen, om den är avsedd för fordon med katalytisk avgasrening.

5 §

För klassificering i miljöklass 1 ska en alkylatbensin uppfylla följande tekniska krav:

1. ångtrycket ska vid 37,8 grader Celsius vara lägst 50 kilopascal och högst 65 kilopascal,
2. destillationen ska innebära att
 - a) mellan 15 och 42 volymprocent har förångats vid 70 grader Celsius,
 - b) minst 75,0 volymprocent har förångats vid 150 grader Celsius,
 - c) minst 46,0 och högst 72,0 volymprocent har förångats vid 100 grader Celsius, om inte annat följer av d,
 - d) om skillnaden i temperatur mellan den temperatur då 45 volymprocent har förångats och den temperatur då 72 volymprocent har förångats understiger 10 grader Celsius, gäller i stället för c att den temperatur då 50 volymprocent har förångats (T50-värdet) ska ligga mellan 90 och 105 grader Celsius, och
 - e) slutkokpunkten är högst 200 grader Celsius,
3. olefiner får förekomma med högst 1,0 volymprocent,
4. aromater får förekomma med högst 1,0 volymprocent,
5. bensen får förekomma med högst 0,1 volymprocent,
6. cyklohexaner får förekomma med högst 2,0 volymprocent,
7. normalhexan får förekomma med högst 0,5 volymprocent,
8. svavel får förekomma med högst 10,0 milligram per kilogram,
9. bly får förekomma med högst 0,002 gram per liter,
10. metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) får förekomma med högst 6 milligram mangan per liter, och
10. metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) får förekomma med högst 2 milligram mangan per liter, och
11. densiteten ska vid 15 grader Celsius vara mellan 680 och 720 kilogram per kubikmeter.

6 §

För klassificering i miljöklass 2 ska en bensin uppfylla följande tekniska krav:

1. researchoktantalet ska vara lägst 95,
2. motoroktantalet ska vara lägst 85,
3. ångtrycket ska vid 37,8 grader Celsius vara lägst 45 kilopascal och högst 95 kilopascal, dock högst 70,0 kilopascal under sommaren,
4. destillationen ska innebära att minst 46,0 volymprocent har förångats vid 100 grader Celsius och minst 75,0 volymprocent har förångats vid 150 grader Celsius,
5. olefiner får förekomma med högst 18,0 volymprocent,
6. aromater får förekomma med högst 35,0 volymprocent,
7. bensen får förekomma med högst 1,0 volymprocent,
8. syre får förekomma med högst 3,7 viktprocent,
9. i fråga om oxygenater får
 - a) metanol förekomma med högst 3,0 volymprocent (stabiliseringsmedel måste tillsättas),

- b) etanol förekomma med högst 10,0 volymprocent (stabiliseringsmedel kan vara nödvändigt),
 - c) isopropylalkohol förekomma med högst 12,0 volymprocent,
 - d) etrar som innehåller fem eller flera kolatomer per molekyl förekomma med högst 22,0 volymprocent, och
 - e) andra primära alkoholer och etrar med en slutlig kokpunkt som högst motsvarar den som anges i europastandarden SS-EN 228:2008 eller motsvarande förekomma med högst 15,0 volymprocent,
- 10. svavel får förekomma med högst 10,0 milligram per kilogram,
 - 11. bly får förekomma med högst 0,005 gram per liter,
 - 12. metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) får förekomma med högst 6 milligram mangan per liter.
 - 12. metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) får förekomma med högst 2 milligram mangan per liter.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014.

4 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 5 § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

5 §¹

Kraven för miljöklass 1 och 2 för bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 1 anges i *bilagorna 2 och 4 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen*.

Kraven för miljöklass 1, 2 och 3 för bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 3 b anges i *bilagorna 3 och 5 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen*.

Kraven för miljöklass 1 och 2 för bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 1 anges i *4–6 och 12 §§ drivmedelslagen (2011:000)*.

Kraven för miljöklass 1, 2 och 3 för bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 3 b anges i *8–10 och 13–15 §§ drivmedelslagen*.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2011.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

¹ Senaste lydelse 2006:925.

5 Förslag till lag om ändring i miljöbalken

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 6 §, 7 kap. 28 §, 28 kap. 1 § och 30 kap. 1 § miljöbalken ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

6 §

I lagen (1994:1500) med anledning av Sveriges anslutning till Europeiska unionen finns föreskrifter om verkan av unionens fördrag och andra instrument samt *de Europeiska gemenskapernas* beslut.

I lagen (1994:1500) med anledning av Sveriges anslutning till Europeiska unionen finns föreskrifter om verkan av unionens fördrag och andra instrument samt *unionens* beslut.

7 kap.

28 §¹

Regeringen får förklara ett naturområde som särskilt skyddsområde, om området enligt direktiv 79/409/EEG är särskilt betydelsefullt för skyddet av vilda fåglar.

Ett område som enligt artikel 4.4 i direktiv 92/43/EEG om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter har valts ut som ett område av intresse för *gemenskapen skall* av regeringen förklaras som särskilt bevarandeområde.

Ett område som enligt artikel 4.4 i direktiv 92/43/EEG om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter², *senast ändrat genom rådets direktiv 2006/105/EG*³, har valts ut som ett område av intresse för *unionen ska* av regeringen förklaras som särskilt bevarandeområde.

Regeringen får efter samråd med kommissionen upphäva en förklaring enligt första eller andra stycket, om områdets naturvärden inte längre motiverar en sådan förklaring.

28 kap.

1 §⁴

För att fullgöra sina uppgifter enligt denna balk eller *EG-förord-*

För att fullgöra sina uppgifter enligt denna balk eller *EU-förord-*

¹ Senaste lydelse 2001:437.

² EGT L 206, 22.7.1992, s. 7 (Celex 31992L0043).

³ EUT L 363, 20.12.2006, s. 368 (Celex 32006L0105).

⁴ Senaste lydelse 2008:240.

ningar inom balkens tillämpningsområde har en myndighet och den som på myndighetens uppdrag utför ett arbete rätt att få tillträde till fastigheter, byggnader, andra anläggningar samt transportmedel och att där utföra undersökningar och andra åtgärder. Bestämmelser om rätt till ersättning för skada och intrång finns i 31 kap. 10 §.

ningar inom balkens tillämpningsområde har en myndighet och den som på myndighetens uppdrag utför ett arbete rätt att få tillträde till fastigheter, byggnader, andra anläggningar samt transportmedel och att där utföra undersökningar och andra åtgärder. Bestämmelser om rätt till ersättning för skada och intrång finns i 31 kap. 10 §.

30 kap.

1 §⁵

Regeringen får meddela föreskrifter om att en särskild avgift (miljö-sanktionsavgift) ska betalas av den som

1. påbörjar en verksamhet som är tillståndspliktig eller anmälningspliktig enligt denna balk eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av balken, utan att tillstånd har getts eller anmälan har gjorts,

2. åsidosätter villkor eller andra bestämmelser i ett tillstånd som har beslutats med stöd av denna balk eller med stöd av föreskrifter som har meddelats med stöd av balken, eller

3. åsidosätter andra bestämmelser i denna balk, föreskrifter som har meddelats med stöd av balken eller bestämmelser i *EG-förordningar* inom balkens tillämpningsområde.

3. åsidosätter andra bestämmelser i denna balk, föreskrifter som har meddelats med stöd av balken eller bestämmelser i *EU-förordningar* inom balkens tillämpningsområde.

Avgiftens storlek ska framgå av föreskrifterna. Avgiften ska uppgå till minst 1 000 kronor och högst 1 000 000 kronor. När avgiftens storlek bestäms, ska hänsyn tas till överträdelsens allvar och betydelsen av den bestämmelse som överträdelsen avser.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2011.

⁵ Senaste lydelse 2008:240.

6 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner

Härigenom föreskrivs att 3 a, 4 och 12–15 §§ lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 a §¹

Dieselbränsle som är avsett att användas i mobila maskiner och som omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 45 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan får inte saluföras om det inte uppfyller villkoren för miljöklass 3 enligt *bilaga 3 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen*.

Ett dieselbränsle som är avsett att användas i mobila maskiner och som omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 45 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan får inte saluföras om det inte uppfyller villkoren för miljöklass 3 enligt *10 § drivmedelslagen (2011:000)*.

4 §²

I fråga om buller och utsläpp av avgaser och andra föroreningar från mobila maskiner får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om

1. begränsning av buller samt utsläpp av avgaser och andra föroreningar,

2. motorers utrustning, hållbarhet, funktion, installation eller beskaffenhet i övrigt,

3. skyldighet att underhålla utrustning som begränsar buller och utsläpp,

4. skyldighet att använda visst bränsle,

5. tillsyn och annan kontroll,

6. krav på *EG-typgodkännande* och förfarandet vid utfärdande, ändring och återkallelse av sådant godkännande,

7. krav på försäkran om överensstämmelse med gällande bestämmelser och förfarandet vid be-

6. krav på *EU-typgodkännande* och förfarandet vid utfärdande, ändring och återkallelse av sådant godkännande,

7. krav på försäkran om överensstämmelse med gällande bestämmelser och förfarandet vid be-

¹ Senaste lydelse 2004:1080.

² Senaste lydelse 2001:1083.

dömning av överensstämmelse
samt

8. krav på märkning.

dömning av överensstämmelse,
och

12 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får *föreskriva* att särskilda avgifter *skall* tas ut för prövning för *EG-typgodkännande* och ansökan om undantag samt tillsyn enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får *meddela föreskrifter om* att särskilda avgifter *ska* tas ut för prövning för *EU-typgodkännande* och ansökan om undantag samt tillsyn enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

13 §³

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet yrkesmässigt saluför mobila maskiner eller motorer till dessa i strid mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 § 1, 2 och 6–8. Det sagda gäller dock inte motorer som är *EG-typgodkända* i en annan stat.

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet yrkesmässigt saluför mobila maskiner eller motorer till dessa i strid mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 § 1, 2, 6, 7 eller 8. Det sagda gäller dock inte motorer som är *EU-typgodkända* i en annan stat.

14 §

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som med uppsåt eller av grov oaktsamhet förser en motor till en mobil maskin med märke om att den överensstämmer med ett *EG-typgodkännande* trots att så inte är fallet.

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som med uppsåt eller av grov oaktsamhet förser en motor till en mobil maskin med märke om att den överensstämmer med ett *EU-typgodkännande* trots att så inte är fallet.

15 §

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som med uppsåt eller av grov oaktsamhet ändrar eller gör ingrepp i utrustning som reglerar avgaser på en *EG-typgodkänd* motor till en mobil maskin på ett sådant sätt att motorn inte län-

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som med uppsåt eller av grov oaktsamhet ändrar eller gör ingrepp i utrustning som reglerar avgaser på en *EU-typgodkänd* motor till en mobil maskin på ett sådant sätt att motorn inte län-

³ Senaste lydelse 2001:1083.

gre uppfyller kraven för det typ-
godkända utförandet.

gre uppfyller kraven för det typ-
godkända utförandet.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2011.

7 Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 2 § och 3 kap. 5 § fordonslagen (2002:574) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

2 §¹

Ett typgodkännande meddelas för en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. Typgodkännande kan ske i enlighet med *EG-rättsakter* på området (EG-typgodkännande), i enlighet med överenskommelser upprättade inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE-typgodkännande) eller som nationellt typgodkännande.

Typgodkännande kan även meddelas för en fordonstyp som inte är färdigbyggd eller för en fordonstyp som byggs med en tillverkningsprocess som är uppdelad i separata etapper, om fordonstypen i det tillverkningsstadium där den befinner sig uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning (etappvist typgodkännande).

Bestämmelser om typgodkännande i fråga om avgasrening finns i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Ett typgodkännande meddelas för en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. Typgodkännande kan ske i enlighet med *EU-rättsakter* på området (EG-typgodkännande), i enlighet med överenskommelser upprättade inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE-typgodkännande) eller som nationellt typgodkännande.

Bestämmelser om typgodkännande i fråga om avgasrening finns i *avgasreningsslagen (2011:000)*.

3 kap.

5 §

Sådan provkörning som avses i 4 § får ske även om det finns hinder mot att använda fordonet enligt denna lag, lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller *lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen* eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar.

Sådan provkörning som avses i 4 § får ske även om det finns hinder mot att använda fordonet enligt denna lag, lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller *avgasreningsslagen (2011:000)* eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar.

¹ Senaste lydelse 2009:224.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2011.

8 Förslag till lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel

Härmed föreskrivs att 2 § lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

I denna lag avses med

förnybart drivmedel: drivmedel, med undantag för elektricitet, avsett för transportändamål och som helt eller till övervägande del har framställts från förnybara energikällor enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/77/EG av den 27 september 2001 om främjande av el producerad från förnybara energikällor på den inre marknaden för el, ändrat genom akt om villkoren för Republiken Tjeckiens, Republiken Estlands, Republiken Cyprens, Republiken Lettlands, Republiken Litauens, Republiken Ungerns, Republiken Maltas, Republiken Polens, Republiken Sloveniens och Republiken Slovakiens anslutning till de fördrag som ligger till grund för Europeiska unionen och om anpassning av fördragen,

motorbensin eller dieselbränsle: *motorbensin eller dieselbränsle*: motorbensin eller dieselbränsle enligt definitionerna i 2 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, *bensin eller dieselbränsle enligt definitionerna i 3 § drivmedelslagen (2011:000)*,

säljställe: försäljningsställe för motorbensin eller dieselbränsle avsett för vägburna transporter, där bränslet finns tillgängligt för allmänheten genom en eller flera bränslepumpar avsedda för tankning direkt i det fordon där bränslet är avsett att förbrukas,

bränslesäljare: den som driver rörelse i vilken motorbensin eller dieselbränsle yrkesmässigt tillhandahålls på ett eller flera säljställen.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2011.