

# Lagrådsremiss

## Nya lagar om avgasrening och drivmedel

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 18 november 2010

*Andreas Carlgren*

*Egon Abresparr*  
(Miljödepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås att två nya lagar, avgasreninglagen och drivmedelslagen, ska ersätta den nuvarande lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Den nya avgasreninglagen 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 bränslens utsläpp av växthusgaser och krav på bränsletillverkare och leverantörer 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.

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 mars 2011.

# Innehållsförteckning

1	Beslut.....	4
2	Lagförslag.....	5
2.1	Förslag till avgasreningslag.....	5
2.2	Förslag till drivmedelslag.....	13
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	22
2.4	Förslag till lag om ändring i miljöbalken .....	23
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner ....	25
2.6	Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574).....	28
2.7	Förslag till lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.....	30
3	Ärendet och dess beredning.....	31
4	Bakgrund .....	31
4.1	Transportstyrelsens uppdrag .....	31
4.2	Nuvarande lagstiftning om motorfordons avgasrening och motorbränslen.....	32
4.2.1	EU-regler.....	32
4.2.2	Svensk lagstiftning .....	34
5	En ny struktur för regleringen.....	35
5.1	Den nya avgasreningslagen.....	36
5.1.1	Utsläppsklasser för motorfordon .....	36
5.1.2	Anpassningar till fordonslagen.....	37
5.1.3	Förhållandet till EU-förordningar om avgasrening .....	38
5.1.4	Det civilrättsliga tillverkaransvaret .....	39
5.2	Den nya drivmedelslagen.....	40
5.2.1	Bränslespecifikationerna .....	40
5.2.2	Minskade växthusgasutsläpp.....	43
5.2.3	De svenska miljöklasserna för motorbränslen.....	44
5.2.4	Information om felaktiga bränslen .....	45
5.2.5	Tillsyn46	
6	Ändringar med anledning av Lissabonfördraget.....	46
7	Konsekvenser.....	46
8	Författningskommentar.....	48
8.1	Förslaget till avgasreningslag.....	48
8.2	Förslaget till drivmedelslag.....	57
8.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	63
8.4	Förslaget till lag om ändring i miljöbalken .....	63

8.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner .....	63
8.6	Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574) .....	64
8.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel .....	65
Bilaga 1	Transportstyrelsens förslag till lagtext.....	66
Bilaga 2	Remissinstanserna .....	83

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

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

## 2 Lagförslag

Regeringen har följande förslag till lagtext.

### 2.1 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 miljön eller orsakar olägenheter för människors hälsa.

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 fordon<sup>1</sup>, 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/EG<sup>2</sup>.

**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 motorbensin eller dieselbränsle till drift med ett alternativt motorbränsle.

<sup>1</sup> EUT L 171, 29.6.2007, s. 1 (Celex 32007R0715).

<sup>2</sup> EUT L 188, 18.7.2009, s. 1 (Celex 32009R0595).

**7 §** Med *typgodkännande* avses i denna lag att det godkänns att en typ av motorfordon, motor, system, komponent, separat teknisk enhet eller konverteringssats uppfyller gällande utsläppskrav enligt

1. någon av EU-förordningarna, eller
2. denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 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 och motorer,
2. att motorfordon 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 med stöd av lagen, vara försett med utsläppsbegränsande anordningar som fungerar,
2. får typgodkännas enligt denna lag eller föreskrifter som meddelas med stöd av lagen, och
3. ska anses uppfylla de utsläppskrav som följer av denna lag eller föreskrifter som meddelas med stöd av lagen, om fordonet eller motorn är typgodkänd och annat inte följer av 15 § om bilägarens ansvar eller 19 och 20 §§ om brister i typgodkännandeförfarandet.

**12 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela de föreskrifter om utsläppskrav som behövs för att

1. genomföra EU-direktiv eller reglementen upprättade inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa, eller
2. förebygga att utsläpp skadar miljön eller orsakar olägenheter för människors hälsa.

### **Ansvar för att gällande utsläppskrav uppfylls**

**13 §** 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 gällande utsläppskrav enligt föreskrifter som meddelas med stöd av 12 §.

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

**14 §** Om ett motorfordon eller en motor som har ändrats med en konverteringssats inte uppfyller gällande utsläppskrav enligt EU-förordningarna eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 12 § och felet beror på konverteringssatsen, ansvarar tillverkaren av konverteringssatsen för felet.

**15 §** Den som äger ett motorfordon ska underhålla och sköta fordonet på ett sådant sätt att gällande utsläppskrav enligt EU-förordningarna eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 12 § uppfylls.

### **Typgodkännande**

**16 §** Ett typgodkännande enligt denna lag ska avse uppfyllandet av utsläppskrav enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 12 §.

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

1. ansvarar inför godkännandemyndigheten för alla aspekter av typgodkännandeprocessen,

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 tillverkningsstapp som tillverkaren ansvarar för, samt för system, komponenter eller separata tekniska enheter som redan har godkänts vid tidigare etapper och som tillverkaren har ändrat.

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

**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.

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

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

### **Åtgärdsplaner**

**21 §** Om godkännandemyndigheten finner att utsläpps begränsande 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.

**22 §** Godkännandemyndigheten ska pröva om en åtgärdsplan enligt 21 § är tillräcklig och i så fall godkänna den.

### **Avhjälpan av fel på fordons utsläpps begränsande anordningar**

**23 §** Bestämmelserna i 24–30 §§ gäller endast i fråga om personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar som

1. inte är äldre än fem år, eller
2. är yngre än fem år men inte har körts längre än 80 000 kilometer.

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

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

**25 §** Bestämmelserna i 24 § gäller inte om det görs sannolikt att felet beror på

1. att bilägaren inte underhållit bilen på det sätt som behövs för att de utsläpps begränsande anordningarna ska fungera,
2. att bilägaren har använt bränsle av en kvalitet som väsentligt avviker från det som tillverkaren rekommenderat för att de utsläpps begränsande anordningarna ska fungera,
3. att bilägaren har bytt ut en utsläpps begränsande 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. vanvård, onormal användning eller något annat liknande förhållande på bilägarens sida.

**26 §** Om en tillverkare ansvarar för avhjälpan av fel enligt 24 §, har den som yrkesmässigt utför bilreparationer och på bilägarens uppdrag avhjälper felet

1. rätt till skälig ersättning från tillverkaren för avhjälpan, och
2. inte rätt till ersättning från den som äger bilen.



**27 §** Den som begär ersättning från tillverkaren med stöd av 26 § 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 utsläpps begränsande utrustningen som bytts ut till tillverkaren, om tillverkaren begär det inom två veckor från det att ersättningen begärdes.

**28 §** Tillverkaren får inte ifrågasätta skyldigheten att betala en ersättning som har begärts enligt 27 § sedan fyra veckor har förflutit från det att tillverkaren fick del av ersättningsanspråket. Om tillverkaren med stöd av 27 § 2 har begärt att få den utbytta utrustningen skickad till sig, ska fyra veckorsfristen i stället räknas från det att tillverkaren fick utrustningen.

**29 §** I fråga om en tillverkarens skyldigheter enligt 23–26 och 28 §§ för bilar som har tillverkats utomlands ska

1. tillverkaren ansvara endast för de bilar som förts in till Sverige av tillverkaren själv eller av någon som fört in bilen för tillverkarens räkning, och

2. den som för tillverkarens räkning yrkesmässigt för in bilar till Sverige ansvara solidariskt med tillverkaren för de skyldigheter som tillverkaren har.

**30 §** I fråga om bilar som har ändrats med en konverteringssats ska de skyldigheter som enligt 23–26, 28 och 29 §§ gäller för tillverkaren och den som för in bilar till Sverige gälla för den som tillverkat eller för tillverkarens räkning yrkesmässigt för in konverteringssatser, om felet beror på konverteringssatsen.

## **Utsläppsklasser**

**31 §** 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 1 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 gnisttändning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon<sup>3</sup>, 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 1 till förordning (EG) nr 595/2009.

<sup>3</sup> EUT L 275, 20.10.2005, s. 1 (Celex 32005L0055).

**32 §** 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 1 till direktiv 2005/55/EG,
2. Euro 6, om motorn uppfyller tillämpliga utsläppskrav och andra krav enligt bilaga I till förordning (EG) nr 595/2009.

**33 §** Utöver det som följer av 31 och 32 §§ 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.

**34 §** Klassificeringen enligt 31–33 §§ görs av den myndighet som regeringen bestämmer.

### **Information om reparation och underhåll**

**35 §** Godkännandemyndigheten får förelägga en tillverkare att fullgöra en skyldighet att enligt det som följer av artiklarna 6 och 7 i förordning (EG) nr 715/2007 eller artikel 6 i förordning (EG) nr 595/2009 tillhandahålla sådan information om reparation och underhåll av fordon som har betydelse för fordonets avgasrening. Föreläggandet får förenas med vite.

### **Bemyndiganden**

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

1. begränsning av utsläpp av avgaser och andra föroreningar från motorfordon,
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 31–33 §§,

11. att fordon som inte kan klassificeras enligt 31–33 §§ 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 11–20 och 31–33 §§ som det finns särskilda skäl för.

## **Tillsyn**

**37 §** 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.

**38 §** För tillsyn i frågor som har betydelse för fordons avgasrening ska den som saluför fordon, 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 dem samt till lokaler och anslutande områden där fordonen eller utrustningen finns, samt

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

**39 §** 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**

**40 §** Till böter döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet

1. i samband med ett typprovkännandeförfarande, återkallandeförfarande eller ett genomförande av en åtgärdsplan undanhåller en uppgift, lämnar en oriktig uppgift, förfalskar ett testresultat, använder en manipulationsanordning eller manipulerar ett system för begränsning av kvävedioxidutsläpp 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.

**41 §** Den som inte har följt ett vitesföreläggande enligt 35 eller 39 § ska inte dömas till ansvar enligt denna lag för en gärning som omfattas av föreläggandet.

### **Överklagande**

**42 §** En förvaltningsmyndighets beslut i enskilda fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 mars 2011, då lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen ska upphöra att gälla.

2. Avgasreningskraven enligt den upphävda lagen gäller för motorfordon och motorer som typgodkänts och registrerats före den nya lagens ikraftträdande.

3. Om inte annat följer av föreskrifter som meddelas med stöd av 36 § 11 i den nya lagen, ska den upphävda lagens bestämmelser om miljöklassindelning gälla för de 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 tillverkarens ansvar gentemot bilägaren.

## 2.2 Förslag till drivmedelslag

Härigenom föreskrivs<sup>4</sup> följande.

### Syfte

**1 §** Denna lag syftar till att förebygga att bränslen avsedda för motor-drift skadar miljön eller orsakar olägenheter för människors hälsa.

### Definitioner

**2 §** I denna lag avses med

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

*bensin*: 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 tulltaxan<sup>5</sup>,

*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 Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordning (EEG) 2658/87,

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

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

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

*vinter*: från och med den 16 oktober till och med den 31 mars i Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län samt 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.

<sup>4</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin 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).

<sup>5</sup> 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. metylcyclopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) får förekomma med högst 2 milligram mangan per liter,
13. fosfor får inte förekomma i någon mätbar mängd,
14. bensinen ska uppfylla skäligena 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. metylcyklopentadienylnangantrikarbyl (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.

## 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,

14. svavel får förekomma med högst 10,0 milligram per kilogram,
15. bly får förekomma med högst 0,005 gram per liter,
16. metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) får förekomma med högst 2 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 yrkesmässigt tillhandahåller ett alternativt bränsle får ange att bränslet hör till någon av de miljöklasser som anges i 12–15 §§, om bränslet uppfyller de krav som gäller för miljöklassen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer prövar om bränslet uppfyller kraven.

### **Etanolbränsle i miljöklass 1**

**12 §** För klassificering i miljöklass 1 ska ett etanolbränsle för gnisttända motorer som är avsett att ersätta en motorbensin 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<sub>c</sub>-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 motorbränsle av fettsyrametylestrar (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. oxidationsstabiliteten vid 110 grader Celsius ska vara lägst 6,0 timmar enligt en standardiserad metod för oxidationsstabilitet hos bränslet,

12. syratalet får vara högst 0,50 milligram kaliumhydroxid per gram,

13. jodtalet får vara högst 120 gram jod per 100 gram,

14. linolensyrametylester får förekomma med högst 12,0 viktprocent,

15. fleromättade metylestrar (fler än tre dubbelbindningar) får förekomma med högst 1 viktprocent,

16. metanolhalten får vara högst 0,20 viktprocent,

17. monoglyceridhalten får vara högst 0,80 viktprocent,

18. diglyceridhalten får vara högst 0,20 viktprocent,

19. triglyceridhalten får vara högst 0,20 viktprocent,

20. fri glycerol får förekomma med högst 0,02 viktprocent,

21. total glycerol får förekomma med högst 0,25 viktprocent,

22. natrium och kalium får sammanlagt förekomma med högst 5,0 milligram per kilogram,

23. kalcium och magnesium får sammanlagt förekomma med högst 5,0 milligram per kilogram, och

24. 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 fossil 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 gällande 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 § 5 b, om bensinen är blyfri med ett resaerchoktantal som är lägre än 91 och ett motoroktantal som är lägre än 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 själv eller tillsammans med andra se till att det på marknaden finns tillgång till bensin med en högsta syrehalt av 2,7 viktprocent och en högsta etanolhalt av 5 volymprocent.

## **Information om felaktiga drivmedel**

**18 §** Om ett drivmedel inte uppfyller kraven enligt denna lag och kan antas påverka utsläpps begränsande anordningar så att det medför risk för att människors hälsa eller miljön skadas, ska leverantören 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 §** Den som yrkesmässigt saluför bensin eller dieselbränslen i Sverige ska en gång per år till den myndighet som regeringen bestämmer rapportera om sålda kvaliteter och mängder.

## **Rapportering om utsläpp av växthusgaser**

**20 §** En leverantör ska i en rapport till tillsynsmyndigheten en gång per år lämna uppgifter om den totala volymen levererade drivmedel, drivmedlens ursprung och utsläppen av växthusgaser som drivmedlen ger upphov till i samband med extraktion, odling, ändrad markanvändning, transport, distribution, bearbetning eller förbränning eller annars under drivmedlens hela livscykel.

## **Åtgärder för att minska utsläpp av växthusgaser**

**21 §** En leverantör ska själv eller tillsammans med andra leverantörer vidta åtgärder för att de växthusgasutsläpp som avses i 20 § minskar och senast 2020 uppgår till högst 94 procent av utsläppen från fossila bränslen under 2010.

## **Bemyndiganden**

**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 bensinen eller dieselbränslet har, om metalltillsatser i drivmedlet och om lämplig användning av olika bränsleblandningar,

2. skyldigheten enligt 17 § att tillhandahålla sådan bensin som avses i den paragrafen,

3. skyldighet för den som ska informera om ett felaktigt bränsle enligt 18 § att betala kostnaderna för att en myndighet informerar i leverantörens ställe,

4. märkning och utformning av anordningar för bränslepåfyllning,

5. undantag för bensin som är avsedd endast för drift av kolvmotorer i luftfartyg eller för drift av motorer ombord på fartyg,

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

7. åtgärder som ska vidtas och hur växthusgasutsläpp ska beräknas 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, förbud och villkor som behövs för att denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska följas.

Förelägganden och förbud 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 § ska inte dömas till ansvar enligt denna lag för en gärning som omfattas av föreläggandet.

## **Överklagande**

**27 §** En förvaltningsmyndighets beslut i enskilda fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 mars 2011.
  2. Trots det som anges i 4 § 16, 5 § 10 och 6 § 16 får metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) förekomma med högst 6 milligram mangan per liter till och med den 31 december 2013.

## 2.3 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 §<sup>6</sup>

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 mars 2011.
  2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2006:925.

## 2.4 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 §<sup>7</sup>

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 växter<sup>8</sup>, *senast ändrat genom rådets direktiv 2006/105/EG*<sup>9</sup>, 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 §<sup>10</sup>

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

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

<sup>7</sup> Senaste lydelse 2001:437.

<sup>8</sup> EGT L 206, 22.7.1992, s. 7 (Celex 31992L0043).

<sup>9</sup> EUT L 363, 20.12.2006, s. 368 (Celex 32006L0105).

<sup>10</sup> 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 §<sup>11</sup>

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 överträdelser avser.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2011.

<sup>11</sup> Senaste lydelse 2008:240.



## 2.5 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 §<sup>12</sup>

*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 §<sup>13</sup>

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-

<sup>12</sup> Senaste lydelse 2004:1080.

<sup>13</sup> 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 §<sup>14</sup>

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-

<sup>14</sup> 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 mars 2011.

## 2.6 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 §<sup>15</sup>

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 *avgasreningslagen (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 *avgasreningslagen (2011:000)* eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar.

<sup>15</sup> Senaste lydelse 2009:224.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2011.

## 2.7 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 Cyperns, 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 bensin eller dieselbränsle enligt definitionerna i 2 § lagen definitionerna i 3 § drivmedelslagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen,

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 mars 2011.

### 3 Ärendet och dess beredning

Regeringen uppdrog den 25 februari 2009 åt Transportstyrelsen att göra en översyn av de svenska reglerna för motorfordons avgasrening och motorbränslen i syfte att förenkla regelverket och göra det lättare att överblicka (dnr M2009/3735/Mk). I uppdraget ingick att ta fram underlag för hur bestämmelserna kan anpassas till nya EU-regler, främst ändringar i bränslekvalitetsdirektivet, dvs. Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG (EGT L 350, 28.12.1998, s. 58, Celex 31998L0070), senast ändrat genom direktiv 2009/30/EG (EUT L 140, 5.6.2009, s. 88, Celex 32009L0030). Transportstyrelsen redovisade uppdraget i en rapport den 15 oktober 2009. Rapporten har remitterats. Transportstyrelsen har den 19 mars 2010 inkommit med kompletterande underlag. Med anledning av det underlaget har ett möte med remissinstanserna hållits på Miljödepartementet den 8 april 2010. Transportstyrelsens slutliga lagförslag återges i *bilaga 1*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissvaren och en sammanställning av svaren finns tillgängliga i Miljödepartementet (dnr M2009/3735/Mk).

En anmälan till EU-kommissionen i enlighet med artikel 3.5 i bränslekvalitetsdirektivet om att Sverige även fortsatt ska få tillämpa ett lägre ångtryck för bensin sommartid har gjorts den 17 maj 2010 (dnr M2009/2645/R).

De ändringar som föreslås med anledning av Lissabonfördragets ikraftträdande är så enkla att någon beredning inte har behövts utöver den som sedvanligt sker inom Regeringskansliet.

## 4 Bakgrund

### 4.1 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. Myndigheten skulle också se över behovet av att ha kvar det svenska miljöklasssystemet för bilar med hänsyn till de s.k. euroklasser som tillämpas inom EU och hur det svenska regelverket kan anpassas till EU:s s.k. Euro 5 och Euro 6-förordningar – 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 fordon (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1, Celex 32007R0715) och 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/EG (EUT L 188, 18.7.2009, s. 1, Celex 32009R0595) – samt den s.k. koldioxidförordningen, dvs. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (EUT L 140, 5.6.2009, s. 1, Celex 32009R0443). Slutligen ingick i uppdraget att utreda och föreslå hur bränslekvalitetsdirektivet på lämpligt sätt kan genomföras i svensk rätt. I samband med detta skulle också myndigheten göra en allmän översyn av det nuvarande svenska miljöklasssystemet för bensin och dieselbränslen. Enligt uppdraget borde översynen av nu gällande regelverk också ta hänsyn till utvecklingen av nuvarande och kommande biodrivmedel så att miljömässigt bra biodrivmedel inte hämmas.

Uppdraget genomfördes i samverkan med Vägverket, Naturvårdsverket och Statens energimyndighet och redovisades den 15 oktober 2009.

## 4.2 Nuvarande lagstiftning om motorfordons avgasrening och motorbränslen

### 4.2.1 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 av den 5 september 2007 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 (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1, Celex 32007L0046), senast ändrat genom förordning (EU) nr 371/2010 (EUT L 110, 1.5.2010, s. 1, Celex 32010R0371). 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 och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG (EUT L 123, 9.5.2002, s. 1, Celex 32002L0024), senast ändrat genom förordning (EG) nr 1137/2008 (EUT L 311, 21.11.2008, s. 1, Celex 32008R1137). Dessa direktiv är den ram inom vilken alla enskilda fordonsegenskaper regleras genom s.k. särdirektiv eller direkt gällande EU-förordningar.

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 fordonskate-



gorier. Tillverkaren av ett fordon ansöker om ett EU-typgodkännande för en viss fordonstyp och variant hos en valfri typgodkännandemyndighet inom EU. Ansökan ska innehålla dokumentation som visar att alla krav som följer av ramdirektiven är uppfyllda för den specifika fordonstypen. Om alla tillämpliga krav är uppfyllda, får typgodkännandemyndigheten utfärda ett EU-typgodkännande. EU-typgodkända fordon kan marknadsföras och registreras fritt inom EU. Detta sker genom att man vid registrering visar upp ett intyg om överensstämmelse med godkänd typ, ett s.k. CoC (Certificate of Conformity). Ett CoC utfärdas av tillverkaren för varje tillverkat fordon som överensstämmer med ett giltigt EU-typgodkännande.

### *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. Till skillnad från direktiv är EU-förordningar direkt tillämpliga i medlemsstaterna. Äldre biltyper regleras genom det nu upphävda rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon (EGT L 76, 6.4.1970, s. 1, Celex 31970L0220), senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 81, Celex 32006L0096). Båda rättsakterna är sär författningar under ramdirektivet 2007/46/EG.

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 uppfylld 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.

Utsläpp av avgaser och andra föroreningar från motorcyklar och mopeder regleras genom kapitel 5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 97/24/EG av den 17 juni 1997 om vissa komponenter och karakteristiska egenskaper hos två- eller trehjuliga motorfordon (EGT L 226, 18.8.1997, s. 1, Celex 31997L0024), senast ändrat genom direktiv 2009/108/EG (EUT L 213, 18.8.2009, s. 10, Celex 32009L0108). Direktivet är ett sär direktiv under ramdirektivet 2002/24/EG. 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-kommissionen arbetar för närvarande med att ta fram en tillämpningsförfordning. Av det skälet har Transportstyrelsen i redovisningen av sitt uppdrag framfört att Sverige bör avvakta med att göra några justeringar

av lagstiftningen med anledning av koldioxidförordningen. Enligt förordningen ska medlemsstaterna utse en myndighet som ska ansvara för att samla in uppgifter och vidarebefordra dem till EU-kommissionen. Transportstyrelsen har föreslagit att den ska få det ansvaret då den redan i dag har uppgiften att rapportera motsvarande data till EU-kommissionen. Detta behandlas närmare i avsnitt 7.1.5.

Förordning (EG) nr 595/2009 antogs i juni 2009. EU-kommissionen arbetar med att ta fram en tillämpningsförordning. Transportstyrelsen har därför föreslagit att en eventuell anpassning av den svenska lagstiftningen bör invänta EU-kommissionens förordning.

### *EU:s lagstiftning om motorbränslen*

Bränslekvalitetsdirektivet är den rättsakt som i huvudsak är styrande för bränslen avsedda för motorfordon. Viss annan reglering av bränslen finns också, exempelvis rörande svavelhalten i marina bränslen som regleras i rådets direktiv 1999/32/EG av den 26 april 1999 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och om ändring av direktiv 93/12/EEG (EGT L 121, 11.5.1999, s. 13, Celex 31999L0032), senast ändrat genom förordning (EG) nr 219/2009 (EUT L 87, 31.3.2009, s. 109, Celex 32009R0219).

Bränslekvalitetsdirektivet har genomgått vissa förändringar genom åren. Den verkligt genomgripande förändringen 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, om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG, vad gäller specifikationen för bränsle som används av fartyg på inre vattenvägar, och om upphävande av direktiv 93/12/EEG (EUT L 140, 5.6.2009, s. 88, Celex 32009L0030). 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 tio procent etanol jämfört med den maximala inblandningen om fem procent som gäller i dag. Detta är något som Sverige har verkat för under en lång tid.

## **4.2.2 Svensk lagstiftning**

### *Utsläpp av avgaser och andra föroreningar*

De svenska bestämmelserna om motorfordons avgasrening och genomförande av EU-regelverket framgår av lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening och myndighetsföreskrifter. Transportstyrelsen är föreskrivande myndighet på området sedan den 1 januari 2009. De flesta av de gällande myndighetsföreskrifterna om motorfordons avgasrening är beslutade av Vägverket och finns än så länge i Vägverkets författningssamling.

I lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen finns bestämmelser om motorfordons avgasrening, miljöklassning av bilar samt be-

stämmelser om och specifikationer för motorbränslen. 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.

### *Bränslen*

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 på senare år har behovet av reglering av alternativa bränslen tillkommit. Därför innehåller lagen även specifikationer för olika typer av alternativa motorbränslen, exempelvis etanol (E85).

Förordningen om motorbränslen innehåller bestämmelser om blyhalten i bränsle till luftfartyg. Det är en reglering som inte följer av det gällande bränslekvalitetsdirektivet. I förordningen finns också 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.

## 5 En ny struktur för regleringen

**Regeringens förslag:** Den nuvarande lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen upphävs och ersätts med två nya lagar, en avgasreningsslag och en drivmedelsslag. Bestämmelserna moderniseras språkligt och redaktionellt.

**Transportstyrelsens förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag som dock har fått en delvis annan lagteknisk och redaktionell utformning.

**Remissinstanserna** har inte haft något att invända mot att regelverket får en ny struktur.

**Skälen för regeringens förslag:** Den nu gällande lagstiftningen om motorfordons avgasrening och motorbränslen har funnits i snart tio år och har ändrats ett flertal gånger. Mot bakgrund av att EU-regelverket hela tiden utvecklas blir bestämmelserna alltmer komplicerade. Ändringar i avgasreglerna görs oberoende av ändringar i bränslereglerna. Det

finns inget behov av att ha avgasreglerna och bränslereglerna samlade i en och samma lag. Att dela upp regelverket i två separata lagar gör det dessutom lättare att överblicka de två olika regelområdena.

Till skillnad från Transportstyrelsens förslag bör de nya lagarna kallas avgasreningslagen och drivmedelslagen. I samband uppdelningen i två lagar bör lagtexten moderniseras språkligt och redaktionellt. De nuvarande reglernas innehåll förblir i huvudsak oförändrat. Sakliga ändringar behandlas i det följande.

## 5.1 Den nya avgasreningslagen

Ett resultat av uppdelningen av regelverket är att bestämmelserna om avgasrening får en egen lag. I det här lagstiftningsärendet föreslås sakliga ändringar dels i fråga om indelningen av motorfordon i miljöklasser, dels i fråga om anpassning till fordonslagen (2002:574) när det gäller tyggodkännandens giltighetstid och tillsynen över den som saluför fordon eller utrustning till fordon. I övrigt innebär den nya lagen inga sakliga ändringar i de svenska reglerna om avgasrening. De redaktionella och språkliga ändringarna är dock omfattande och vid beredningen har några frågeställningar uppmärksammats. De behandlas här.

### 5.1.1 Utsläppsklasser för motorfordon

**Regeringens förslag:** Den svenska indelningen i miljöklasser för motorfordon ändras på så sätt att miljöklasserna i stället benämns ”utsläppsklasser” i enlighet med de europeiska avgaskravnivåer 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”.

**Transportstyrelsens förslag** överensstämmer med regeringens förslag men innehöll ingen bestämmelse om möjlighet att klassa om äldre fordon till euroklasser.

**Remissinstanserna:** *Konsumentverket* och *Länsstyrelsen i Västra Götalands län* har tillstyrkt Transportstyrelsens förslag. *Gröna Bilister* har tillstyrkt förslaget till ny klassificering men avstyrkt att den kompletteras med klassificering av hybridfordon, elfordon och laddhybridfordon eftersom skiljelinjen mellan hybridfordon och andra fordon kan vara svår att dra. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* har tillstyrkt förslaget men anfört att klassificeringen bör utökas till Euro 4 och 5 för tunga fordon, eftersom detta kommer att underlätta för fordonsägare som kör i s.k. miljözoner utomlands.

**Skälen för regeringens förslag:** Alla personbilar, lastbilar och bussar har från och med modellår 1993 miljöklassats. Miljöklasserna var knutna till skattelagstiftningen och innebar att ju bättre miljöklass en bil hade, desto förmånligare beskattades den.

Ett fordon hänförs till en miljöklass som motsvarar en viss avgaskrav-nivå. Utvecklingen av avgaslagstiftningen har resulterat i att dagens av-gasgodkännande innehåller mer än endast avgaskravnivån, bl.a. krav rör-ande s.k. omborrdiagnos (OBD), hållbarhetskrav, prov vid kalltempera-tur, avdunstningsprov och bränsleförbrukningsprov. Även om det är for-donens miljöegenskaper som klassificeras vid indelning i miljöklasser, kan 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 och så vidare för att särskilja bilars avgasreningsegenskaper. Ut-trycken relaterar till de avgaskrav som en bil är typgodkänd för eller upp-fyller. Termen Euro används i EU-lagstiftningen, från och med Euro 5 för lätta bilar och Euro 6 för tunga bilar, dvs. nästa steg från de nu gäll-ande avgaskraven.

Miljöklasserna bör på ett tydligare sätt än i dag återspegla de avgaskrav som klasserna hänför sig till. Nyare bilar bör därför klassificeras i klass-erna Euro 5, Euro 6 och så vidare. Den nya klassningen bör gälla för nya bilar från och med de som är typgodkända eller uppfyller krav motsvar-ande Euro 5 för lätta bilar och Euro 6 för tunga bilar.

Det finns inte heller någon anledning att genomgående klassa om befintliga bilar utan dessa bör även fortsättningsvis vara miljöklassade enligt nu gällande bestämmelser. Regeringen delar dock Bussbranschens riksförbunds åsikt att det bör 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 övergångsbestäm-melser bör därför utformas på ett sätt som möjliggör detta.

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

### 5.1.2 Anpassningar till fordonslagen

**Regeringens förslag:** Det tas i avgasreningenslagen in två bestämmelser som inte har någon motsvarighet i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. I den ena bestämmelsen anges att ett typgodkän-nande som har getts enligt lagen ska upphöra att gälla när tillverk-ningen av den godkända fordonstypen, varianten eller versionen slut-giltigt och frivilligt har upphört eller giltighetstiden för godkännandet har gått ut till följd av en särskild begränsning. Enligt den andra be-stämmelsen ska, för tillsyn i fråga om avgasrening, den som saluför fordon, motorer, system, komponenter, separata tekniska enheter, for-donsdelar eller annan utrustning till fordon på begäran av tillsynsmyndigheten lämna tillträde till fordonen eller utrustningen och slutna ut-rymmen i dem samt till lokaler och anslutande områden där fordonen eller utrustningen finns, samt lämna de upplysningar och tillhandahålla de handlingar, varuprover och liknande som behövs för tillsynen.

**Transportstyrelsens förslag** överensstämmer med regeringens förslag som dock har förtydligats så att det står klart att begränsningar i ett typgodkännandes giltighet endast kan avse typgodkännanden meddelade enligt lagen.

**Remissinstanserna:** *BIL Sweden* har invänt att förslaget att under vissa förutsättningar begränsa ett typgodkännandes giltighetstid inte kan anses vara förenligt med EU-förordningarna.

**Skälen för regeringens förslag:** I likhet med Transportstyrelsen anser regeringen att det finns skäl att i så stor utsträckning som möjligt utforma avgaslagstiftningen på samma sätt som den övriga fordonslagstiftningen. Som *BIL Sweden* har påpekat bör det dock klargöras att begränsningar i ett typgodkännandes giltighetstid inte kan avse ett typgodkännande som har getts i enlighet med någon av EU-förordningarna.

### 5.1.3 Förhållandet till EU-förordningar om avgasrening

**Regeringens förslag:** I den nya avgasreningsslagen anges på ett tydligare sätt än i den nuvarande lagen hur bestämmelserna förhåller sig till EU:s förordningar om avgasrening.

**Transportstyrelsens förslag** innehöll inte något sådant tydliggörande.

**Remissinstanserna:** *BIL Sweden* har invänt att flera av bestämmelserna innebär en otillåten dubbelreglering eftersom EU-förordningarna har harmoniserat lagstiftningen om motorfordons avgasrening fullt ut. *BIL Sweden* har därför förordat att lagen ska inledas med ett generellt klargörande att den svenska lagens krav på överensstämmelse med gällande avgaskrav inte avser krav som redan regleras genom EU-förordningar. *BIL Sweden* har också påpekat att Transportstyrelsen inte har föreslagit några bestämmelser med anledning av de krav som EU-förordningarna ställer om sanktioner för överträdelse av bestämmelser om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon och av manipulering av avgasreningssystem.

**Skälen för regeringens förslag:** Som *BIL Sweden* har påpekat saknade Transportstyrelsens förslag bestämmelser om vissa sanktioner för överträdelse av nya EU-förordningar. Det beror på att Transportstyrelsen tog fram sin rapport parallellt med att det pågick ett särskilt lagstiftningsärende i den frågan, jfr prop. 2009/10:35, bet. 2009/10: MJU20, rskr. 2009/10:200. De efterlysta reglerna finns i den nuvarande lagen och tas enligt regeringens förslag in i den nya avgasreningsslagen.

I samma lagstiftningsärende behandlades också frågeställningen om hur den svenska lagstiftningen ska förhålla sig till direkt gällande EU-förordningar. I den nuvarande klargjordes i en inledande bestämmelse att lagen förutom att genomföra EU-direktiv också kompletterat EU-förordningar på avgasområdet. Vid beredningen av det här lagstiftningsärendet har det framkommit ett behov av att göra förhållandet ännu tydligare. I den nya avgasreningsslagen bör det införas upplysningar om de direkt gällande EU-förordningarna och vad de i huvudsak innehåller. Det bör också göras tydligt när lagen innehåller svenska bestämmelser som är nödvändiga med anledning av EU-förordningarna (t.ex. bestämmelser om sanktioner och tillsyn) eller innebär ett komplement till EU-förord-

ningarna (t.ex. i fråga om tillverkarens civilrättsliga ansvar) där svensk rätt reglerar frågor som inte omfattas av EU-förordningarna. Enligt regeringens mening innebär lagförslagen ingen otillåten dubbelreglering.

#### 5.1.4 Det civilrättsliga tillverkaransvaret

**Regeringens bedömning:** Det civilrättsliga tillverkaransvaret för avgasreningsystemens hållbarhet bör inte ändras.

**Transportstyrelsens förslag** överensstämmer huvudsakligen med regeringens bedömning. Transportstyrelsen föreslog dock att tillverkarens ansvar för avgasreningsutrustningens hållbarhet skulle utökas från dagens 80 000 körda kilometer till 100 000 kilometer.

**Remissinstanserna:** *BIL Sweden* har avstyrkt förslaget med motiveringen att det utgör en otillåten dubbelreglering eftersom EU-lagstiftningen på avgasområdet är harmoniserande. Övriga remissinstanser har inte framfört några synpunkter.

**Skälen för regeringens bedömning:** Tillverkarens ansvar för att ett fordon avgasreningsystem fungerar har central betydelse enligt svensk bilavgaslagstiftning och infördes ursprungligen genom den nu upphävda bilavgaslagen (1986:1386). Ett tillverkaransvar för avgasreningsystemens hållbarhet har successivt införts även i EU-lagstiftningen avseende personbilar. Det uttrycks på så sätt att tillverkaren svarar för att avgasreningsystemen fungerar i minst fem år eller under ett visst antal körda mil, beroende på vilket som inträffar först. Kravet är offentligrättsligt, dvs. avser förhållandet mellan tillverkaren och det allmänna. Det innebär att en enskild bilägare inte kan åberopa EU-direktivens bestämmelser gentemot tillverkaren för att få ett fel avhjälpt. Det som en tillverkare riskerar enligt EU-bestämmelserna är att en behörig myndighet kan kräva att tillverkaren vidtar åtgärder som att återkalla fordon om det visar sig att en viss bilmodell har problem med avgasreningens funktion. I den svenska lagstiftningen har detta offentligrättsliga tillverkaransvar kompletterats med en civilrättslig reglering som innebär att tillverkaren svarar för avhjälpan av fel även gentemot den enskilde bilägaren, under förutsättning att bilägaren har underhållit och skött bilen enligt tillverkarens specifikationer. Någon sådan civilrättslig reglering finns inte i EU-lagstiftningen.

I den nuvarande lydelsen av lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen gäller att tillverkaren såväl offentligrättsligt som civilrättsligt svarar för att avgasreningsystemen fungerar i fem år eller i 80 000 körda kilometer, beroende på vilket som inträffar först. Antalet körda kilometer motsvarar det tidigare offentligrättsliga EU-kravet. Eftersom det offentligrättsliga hållbarhetskravet har utökats till 100 000 körda kilometer, föreslog Transportstyrelsen att också det civilrättsliga ansvaret ska utökas till 100 000 körda kilometer. Regeringen anser att det visserligen kan finnas en pedagogisk poäng att de båda tillverkaransvaren överensstämmer med varandra. I det här lagstiftningsärendet har det dock inte framkommit något tungt vägande skäl för en sådan ändring.

I förarbetena till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen fördes ett resonemang om huruvida det civilrättsliga tillverkaransva-

ret borde finnas kvar mot bakgrund av att ett tillverkaransvar infördes i EU-lagstiftningen (jfr prop. 2001/02:31 s. 62 ff). Då gjordes bedömningen att eftersom EU-direktiven inte reglerar vilka rättigheter som enskilda bilägare kan göra gällande mot en tillverkare och ansvaret inte kopplas till registrering av fordon, så fanns det inget hinder mot att behålla det civilrättsliga tillverkaransvaret. Att de aktuella EU-bestämmelserna numera har formen av EU-förordningar ändrar inte den bedömningen.

## 5.2 Den nya drivmedelslagen

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 föränleds i huvudsak av de ändringar som direktiv 2009/30/EG innebär i EU:s bränslekvalitetsdirektiv (direktiv 98/70/EG). 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.

### 5.2.1 Bränslespecifikationerna

**Regeringens förslag:** De tekniska krav som olika bränsletyper måste uppfylla ändras i de avseenden som behövs för att genomföra de senaste ändringarna i EU:s bränslekvalitetsdirektiv. 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).

**Transportstyrelsens förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens, men regeringen har valt att inte tillåta en inblandning av FAME överstigande sju volymprocent.

**Remissinstanserna:** *Gröna bilister* har framfört att det bör slås fast i lagen att motorbensin ska innehålla tio procent etanol och att dieselbränsle ska innehålla sju procent fettsyrametylestrar (FAME). *Svenska Petroleum Institutet (SPI)* har ställt sig bakom Transportstyrelsens förslag att tillåta en inblandning av FAME överstigande sju procent.

### Skälen för regeringens förslag

Direktiv 2009/30/EG innebär ändringar i de tekniska specifikationer som olika bränsletyper måste uppfylla enligt bränslekvalitetsdirektivet för att få släppas ut på marknaden och användas. Ändringarna innebär också att bränslekvalitetsdirektivet omfattar även bränslen avsedda för mobila maskiner, jordbruks- och skogsbrukstraktorer samt fritidsbåtar när de inte är till havs.



### *Nya specifikationer för bensin*

En viktig nyhet som ändringarna i bränslekvalitetsdirektivet innebär är 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. Regeringen anser dock att det inte är lämpligt eller ens möjligt enligt direktivet att göra på det sättet. Direktivet är uppbyggt så att ett bränsle 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 bränslet kunna få räkna med att bränslet 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.

### *Bensin med en högsta etanolhalt om fem volymprocent ska finnas på marknaden*

Enligt det ändrade bränslekvalitetsdirektivet krävs att medlemsstaterna åtminstone fram till år 2013 säkerställer att det på marknaden släpps ut bensin med en högsta syrehalt av 2,7 viktprocent och en högsta etanolhalt av fem volymprocent (artikel 3 punkten 3).

Att bensin med en lägre etanolhalt ska finnas kvar motiveras av att det behövs för äldre bensindrivna fordon och motorer som kan ta skada av en för hög andel etanol i drivmedlet. Transportstyrelsen har gjort bedömningen att det 2013 fortfarande kommer att finnas ett relativt stort antal fordon som endast bör drivas på låginblandad bensin. Enligt uppgifter från fordonsbranschen rör det sig om ungefär tio procent av fordonsparken, då Sverige i jämförelse med andra EU-länder har en förhållandevis ålderdomlig fordonspark.

Direktivets krav på att sådan bensin ska finnas på marknaden bör i det svenska regelverket genomföras som en skyldighet för den som tillverkar en bensin eller yrkesmässigt för in en bensin till Sverige att själv eller tillsammans med andra se till att det på marknaden finns tillgång till denna bensin. Skyldigheten bör alltså inte riktas mot det enskilda tankstället. Det finns inget som talar för att skyldigheten behöver detaljregleras. Transportstyrelsen bör i egenskap av tillsynsmyndighet följa utvecklingen av hur väl bestämmelsen tillämpas i praktiken. Om det visar sig att regleringen inte fungerar på ett tillfredsställande sätt får en mer detaljerad lagstiftning bli aktuell.

### *Nya specifikationer för dieselbränslen*

En viktig nyhet som ändringarna i bränslekvalitetsdirektivet innebär är att dieselbränslen får innehålla upp till sju volymprocent biodrivmedel i form av fettsyrametylestrar, s.k. FAME. Den nuvarande specifikationen för miljöklass 1 diesel innehåller en begränsning av inblandningen till fem volymprocent FAME medan det i miljöklass 3 diesel inte finns någon sådan begränsning.

Trots direktivets specifikation anges i artikel 4 i direktivet att medlemsstaterna får tillåta att dieselbränsle med en FAME-halt överstigande sju volymprocent släpps ut på marknaden. Enligt direktivet krävs vidare att konsumenterna får lämplig information om andelen biodrivmedel i bränslet, särskilt avseende FAME. Transportstyrelsen har föreslagit att Sverige ska utnyttja möjligheten att tillåta dieselbränsle med en högre inblandning av FAME. I enlighet med krav i bränslekvalitetsdirektivet föreslog Transportstyrelsen också att konsumenter ska få lämplig information om andelen biodrivmedel i dieselbränslen. *Svenska Petroleum Institutet (SPI)* har också ställt sig bakom att en högre inblandning tillåts under förutsättning att det också finns tydliga krav på information.

Regeringen anser till skillnad från Transportstyrelsen att det i dagsläget inte bör finnas en möjlighet att i ett dieselbränsle blanda in en FAME-halt överstigande sju volymprocent. Det underlag som finns är inte tillräckligt för att på ett tillfredsställande sätt bedöma effekterna av en högre inblandning. Inblandningen av biobränslen i fossila drivmedel, som bensin och diesel, påverkar förbränningen och därmed avgasernas sammansättning. Därför är det viktigt att varje förändring i bränslespecifikationen föregås av en noggrann analys av effekterna. En hög halt av FAME kan t.ex. påverka ett fordons partikelfilter negativt vilket inte är bra för miljön. Vidare ansvarar fordonstillverkarna för att fordonen uppfyller gällande avgasreningskrav. Eftersom fordonen är godkända för dieselbränslen med högst sju volymprocent FAME innebär en högre inblandning av FAME att tillverkarnas garantier inte gäller. *Gröna bilister* har föreslagit att det ska vara ett lagkrav att blanda in sju volymprocent FAME i ett dieselbränsle. Av samma skäl som anges i avsnittet om motorbensin anser dock regeringen att det inte är lämpligt.

Direktivets krav på information till konsumenterna avseende bränslens miljöpåverkan bör kunna meddelas på förordningsnivå.

### *Undantag för lägre ångtryck*

För bensin innehåller direktivet en specifikation för s.k. ångtryck, som är ett mått på hur lätt bränslet avdunstar. Sommartid används i Sverige och andra nordiska länder en bensin som har ett något högre ångtryck än vad bensinen har i andra länder. Skälet till det är att det sommartid i kallare klimat kan vara svårare att starta motorn om bensinen har ett för lågt ångtryck.

Enligt bränslekvalitetsdirektivets tidigare lydelse får Sverige och andra s.k. arktiska länder tillämpa det högre ångtrycket utan att göra någon särskild anmälan om detta. Enligt ändringsdirektivet 2009/30/EG ska dock alla länder som har för avsikt att fortsätta tillämpa det högre ångtrycket för sommarbensinen underrätta EU-kommissionen om detta samt om de bakomliggande skälen och de konsekvenser som kan bli aktuella för det fall kommissionen inte accepterar ett fortsatt undantag. Eftersom bensin med ett högre ångtryck avdunstar lättare finns det risk för ökade utsläpp av skadliga ämnen i luften. En medlemsstat som vill använda sig av undantaget måste därför också kunna visa att den uppfyller unionens krav på luftkvalitet.

Sverige uppfyller de luftkvalitetskrav som ställs och denna typ av bensin har använts i Sverige under lång tid (dvs. även före inträdet i EU). En

omställning till produktion av bensin med ett lägre ångtryck skulle också innebära ökade kostnader för svenska raffinaderier.

En anmälan om att få tillämpa ett högre ångtryck sommartid har gjorts. Den frysningsperiod som anges i direktivet löper ut den 17 november 2010. Specifikationerna bör även i den nya lagen innebära det högre ångtryck som hittills tillämpats i Sverige.

## 5.2.2 Minskade växthusgasutsläpp

**Regeringens förslag:** De som i egenskap av bränsleleverantörer är skyldiga att betala punktskatt ska redovisa de växthusgasutsläpp som de levererade bränslena medför under hela bränslets livscykel. De ska också vidta åtgärder som leder till att dessa växthusgasutsläpp minskar med åtminstone sex procent till år 2020.

**Transportstyrelsens förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. Transportstyrelsen föreslog en mer detaljerad lagreglering, medan regeringens förslag innebär att de mer detaljerade reglerna om rapportering och åtgärder meddelas med stöd av riksdagens bemyndigande.

**Remissinstanserna:** Ett flertal remissinstanser, bl.a. *Naturvårdsverket*, *Statens energimyndighet*, *Naturskyddsföreningen* och *Svenska Petroleum Institutet (SPI)* har anfört att direktivets krav i denna behöver komma till uttryck i den svenska författningstexten. *Energimyndigheten*, *SPI* och *Shell* har även framfört synpunkten att Energimyndigheten bör vara tillsynsmyndighet för rapporteringen av växthusgasutsläpp eftersom den har en liknande uppgift enligt den nyligen beslutade lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen. Remissinstanserna har pekat på att det annars finns en risk för dubbelrapportering.

**Skälen för regeringens förslag:** Det ändrade bränslekvalitetsdirektivet innebär att medlemsstaterna ska ålägga leverantörer av motorbränslen och energi att minska utsläppen av växthusgaser (artikel 7 a).

Enligt direktivet bör utsläppen av växthusgaser minska med tio procent till 2020. Minskningen måste uppgå till åtminstone sex procent. Minskningen ska mätas mot växthusgasutsläppens storlek från fossila bränslen under 2010 och växthusgasutsläppen från bränslenas hela livscykel ska ingå i beräkningen. Beträffande det obligatoriska målet anger direktivet två delmål på två procent till 2014 och fyra procent till 2017. Leverantörerna ska årligen rapportera om växthusgasintensiteten från de levererade motorbränslena och den levererade energin till en myndighet som medlemsstaten utser. Arbetet pågår hos EU-kommissionen med att fastställa referensvärden och beräkningsmetoder. Regeringen bör få meddela föreskrifter om hur rapporteringen av växthusgasutsläpp ska gå till och om åtgärder som behöver vidtas för att minska utsläppen. Regeringen bör få delegera föreskriftsrätt till en myndighet.

Det obligatoriska kravet på en minskning på sex procent bör komma till uttryck i lagtexten. De vägledande målen på ytterligare fyra procents minskning av växthusgasutsläppen kan komma till uttryck på annat sätt. För att undvika dubbelrapportering avser regeringen att meddela föreskrifter om rollfördelningen mellan myndigheterna genom närmare föreskrifter.

### 5.2.3 De svenska miljöklasserna för motorbränslen

**Regeringens bedömning:** Systemet med miljöklasser för motorbränslen bör behållas. Den s.k. Europadieseln bör även fortsättningsvis klassas som miljöklass 3.

**Transportstyrelsens bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Naturvårdsverket, Vägverket, Konsumentverket, Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Sveriges Kommuner och lands-  
ting* har anfört att systemet med miljöklasser bör behållas och att specifikationerna för dieselbränsle i miljöklass 1 inte bör anpassas till Europadieseln. *Preem AB* har anfört att en eventuell övergång till en annan dieselkvalitet behöver utredas noggrant. *Lantbrukarnas Riksförbund* och *Statoil* har anfört att samma skattesats bör tillämpas på Europadiesel och dieselbränsle i miljöklass 1. *Lantmännen* har anfört att Europadieseln bör beskattas på samma sätt som dieselbränsle i miljöklass 1 för vissa användningsområden. *Eco Par* har anfört att det svenska miljöklasssystemet bör avvecklas åtminstone för dieselbränslen.

**Skälen för regeringens bedömning:** Till skillnad från situationen när det gäller fordon är ”miljöklass”, när det gäller bränslen, fortfarande ett lämpligt uttryck för vad det handlar om – klassificering av motorbränslets miljöpåverkan.

Sverige är ett föregångsland på området genom den miljöklassning av dieselbränsle som infördes i början av 1990-talet. Svensk diesel i miljöklass 1 har bättre hälsoegenskaper jämfört med den dieselkvalitet som används i resten av Europa (s.k. Europadiesel), reglerad genom det gällande bränslekvalitetsdirektivet och även genom standarden EN 590. Det beror främst på den lägre halten av aromatiska kolväten och polycykliska aromatiska kolväten. Europadiesel klassas i Sverige som miljöklass 3. Tidigare har miljöklass 1 även haft lägre svavelhalt än Europadiesel, men från och med 2009 gäller samma gräns för svavelhalt generellt för alla miljöklasser. Miljöklass 1-diesel beskattas på ett sådant sätt att den jämfört med miljöklass 3 (dvs. Europadiesel) är billigare för konsumenten. Enligt uppgifter från Svenska Petroleum Institutet utgör därför i Sverige miljöklass 1-diesel cirka 99 procent av det sålda dieselbränslet för vägtransporter. Det nya bränslekvalitetsdirektivet medför inte någon förändring av svavelhalten i diesel i Sverige, eftersom svenska gränsvärden redan uppfyller de kraven.

Det finns aktörer främst inom petroleumbranschen som verkar för att Europadieseln ska få samma beskattning som miljöklass 1-dieseln, på grund av att skillnaden mellan dem i dag är liten. Det skulle i så fall göras genom att specifikationen för miljöklass 1-diesel anpassas så att Europadieseln klarar den. Flera studier finns på området och resultaten varierar beroende på vilka faktorer som beaktas. Den generella bilden som ges är dock att miljöklass 1-dieseln fortfarande ger betydligt mindre negativ hälsopåverkan vid drift av fordon som saknar partikelfilter och avancerad reningsutrustning. Partikelutsläppen från sådana fordon ger med stor sannolikhet en lägre cancerrisk tack vare en lägre halt av polycykliska aromatiska kolväten i miljöklass 1-diesel jämfört med Europa-

diesel. Framför allt tunga fordon och mobila maskiner står för en stor del av utsläppen av bl.a. partiklar. Cirka tre fjärdedelar av dieselanvändningen är hänförlig till dessa otillräckligt renade fordon. Det tar tid att ställa om fordonsparken till fordon som renar utsläppen så pass bra att skillnaden mellan miljöklass 1-diesel och Europadiesel är försumbar.

I nyare fordon i avgasklass Euro 4 eller bättre verkar skillnaderna vara försumbara mellan de båda bränslena när det gäller hälsopåverkan. Det beror på att dessa motorer har en mer effektiv reningsutrustning och därmed innebär betydligt lägre partikelutsläpp.

Även när det gäller utsläpp av koldioxid finns det skillnader mellan de båda dieselkvaliteterna. Det är dock svårt att ge en generell bild av hur skillnaderna ser ut betraktat i ett livscykelperspektiv. Det är ganska tydligt i de flesta studier att koldioxidutsläppen från fordonet i allmänhet blir lägre vid drift med miljöklass 1-diesel, åtminstone för tunga fordon. Där emot genererar framställningen av miljöklass 1-diesel jämförelsevis mer koldioxid, men det finns en betydande variation mellan olika raffinaderier. Totalt sett är bilden oklar och behöver utredas ytterligare.

En förändring av specifikationen så att Europadiesel klarar specifikationen för Mk 1-diesel kan komma att kräva en utbyggd infrastruktur för bränsledistributionen. Detta eftersom Europadiesel vintertid måste anpassas till Sveriges lägre temperaturer, medan den sommartid kan användas utan anpassning och därmed blir billigare. Det kommer alltså att krävas flera bränslekvaliteter beroende på årstid, kanske upp till tre stycken beroende på det kalla klimatet. Med miljöklass 1-diesel behövs endast en kvalitet under hela året. Det är osäkert hur omfattande en sådan omställning blir, men branschen bör få långsiktiga signaler om förändringar så att en anpassning kan ske.

Det finns en del signaler om att konkurrensen på fordonbränslemarknaden i dag har en viss skevhet genom att det är få som producerar miljöklass 1-diesel. Transportstyrelsen har inte studerat detta närmare.

Vid en sammantagen bedömning anser regeringen i likhet med Transportstyrelsen att miljöklasssystemet för motorbränslen bör behållas i sin nuvarande form. Regeringen avser dock återkomma till frågan om en närmare utredning av en anpassning av dieselspecifikationerna.

#### 5.2.4 Information om felaktiga bränslen

**Regeringens förslag:** En leverantör 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.

**Transportstyrelsens förslag** överensstämmer i sak med regeringens förslag men leverantörens informationsskyldighet kom till uttryck endast indirekt genom en bestämmelse om myndighetens rätt att informera i leverantörens ställe.

**Remissinstanserna** har inte haft något att invända mot förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** I förordningen (1985:838) om motorbränslen finns en bestämmelse enligt vilken Transportstyrelsen får informera på leverantörens vägnar och dessutom kräva ersättning från leve-

rantören. Utgångspunkten för detta är att leverantören har en sådan informationskyldighet. Den informationskyldigheten bör komma till uttryck i lagen. Möjligheten för en myndighet att informera på den informationskyldiges vägnar och få ersättning för det bör regleras genom föreskrifter i en förordning med stöd av bemyndigande i lagen.

### 5.2.5 Tillsyn

**Regeringens förslag:** 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.

**Transportstyrelsens förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** har inte haft något att invända mot förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** För att kunna bedriva en effektiv tillsyn över att drivmedelslagen följs bör den ansvariga myndigheten ha tillgång till de verktyg som kan behövas.

## 6 Ändringar med anledning av Lissabonfördraget

**Regeringens förslag:** I miljöbalken och lagen om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner byts orden ”gemenskapen”, ”gemenskaperna” och ”EG-” och motsvarande till ”unionen” och ”EU-” och motsvarande.

**Skälen för regeringens förslag:** Genom Lissabonfördraget som trädde i kraft den 1 december 2009 ersätter och efterträder Europeiska unionen Europeiska gemenskapen. Detta föranleder ändringar i miljöbalken och lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner. Ordet ”gemenskapen” bör ersättas med ordet ”unionen” i motsvarande grammatiska former.

## 7 Konsekvenser

Den nu gällande svenska lagstiftningen för motorfordons avgasrening och motorbränslen är föråldrad och svårtolkad. Det finns därför ett behov av modernisering och förenkling, bl.a. av språket i författningarna.

Den föreslagna ändringarna av den svenska lagstiftningen om motorfordons avgasrening innebär inga förändringar i sak. Däremot tillkommer reglering med anledning av det nyligen ändrade bränslekvalitetsdirektivet som i förlängningen kommer att ge positiva effekter på miljön. Detta genom att växthusgasutsläppen förväntas minska som en följd av krav på minskade växthusgasutsläpp från leverantörer av bränslen och energi till

motorfordon. Denna konsekvensbeskrivning fokuserar därför främst på konsekvenser med anledning av bränslekvalitetsdirektivet.

Bränslelagstiftningen omfattar bränslen avsedda för motorfordon, mobila maskiner, jordbruks- och skogsbrukstraktorer samt fritidsbåtar när de inte är till havs. Berörda är såväl konsumenter som tillverkare av motorfordon och tillverkare och leverantörer av bränslen.

#### *Kostnadsmissiga konsekvenser*

Den gällande lagstiftningen om motorfordons avgasrening och motorbränslen har olika intressenter. Genom att del upp lagstiftningen i två olika delar – avgasrening och motorbränslen – kommer det att bli enklare för de olika företagen att hitta sitt intresseområde. Den föreslagna nya avgasreninglagen innebär inga sakliga ändringar. Kostnaden för berörda företag inte påverkas därför inte. Det kommer troligen att bli ökade kostnader för både leverantörer av bränsle och energi samt hos den myndighet som utses för tillsyn av bränslekvalitetsdirektivets krav på grund av de krav på rapportering som följer av regleringen om minskade växthusgasutsläpp men även på grund av den granskning och uppföljning av att växthusgasutsläppen verkligen minskar som ska göras. Det är i dag svårt att säga hur stora dessa kostnader kan bli.

#### *Berörda företag*

De företag som berörs av bestämmelser om motorbränslen där en förändring sker är de företag som levererar bränsle och energi till motorfordon, mobila maskiner, jordbruks- och skogsbrukstraktorer samt fritidsbåtar när de inte är till havs. Övriga företag som berörs av bestämmelser om utsläpp av avgaser och andra föroreningar är tillverkare av fordon och fordonskomponenter.

#### *Tidsåtgång och administrativa kostnader för företag*

Leverantörer av drivmedel till motorfordon, mobila maskiner, jordbruks- och skogsbrukstraktorer samt fritidsbåtar kommer att bli skyldiga att årligen rapportera in vissa uppgifter till en tillsynsmyndighet. Dessa uppgifter finns till viss del redan hos leverantörerna. Andra uppgifter som har med växthusgasutsläpp under bränslets livscykel kanske inte finns tillgängliga i alla fall. Det innebär att leverantörerna måste ta fram dessa uppgifter. Eftersom det handlar om allt från stora leverantörer av bränsle till små tillverkare av biodrivmedel så är det mycket svårt att uppskatta vilken tidsåtgång och kostnad det kommer att medföra för dessa leverantörer.

#### *Konkurrensförhållande för företag*

Bränslekvalitetsdirektivet gäller leverantörer av bränsle och energi till motorfordon, mobila maskiner, jordbruks- och skogsbrukstraktorer samt fritidsbåtar. Det kommer att krävas vissa resurser och kostnader för företag som levererar bränsle och energi för att uppfylla bränslekvalitetsdirektivets krav i fråga om växthusgasutsläpp. De nya krav som bränslekvalitetsdirektivet ställer kan komma att kräva förhöjd kompetens hos

företagen – tillsammans med ökade kostnader kan detta försvåra mindre företags möjlighet till utveckling. De nya kraven kan också bli ett hinder för nyetablering av företag som avser att leverera bränsle och energi till motorfordon, mobila maskiner, jordbruks- och skogsbrukstraktorer samt fritidsbåtar.

### *Påverkan på företag i andra avseenden*

Leverantörer av bränsle och energi till motorfordon, mobila maskiner, jordbruks- och skogsbrukstraktorer samt fritidsbåtar kommer att behöva se över hela kedjan för de bränslen och den energi som levereras för att minimera växthusgasutsläppen.

### *Konsekvenser för myndigheter*

Flertalet av de leverantörer som omfattas av rapporteringsskyldigheten avseende bränslens växthusgasutsläpp omfattas även av rapporteringsskyldighet enligt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen. I syfte att minimera den administrativa bördan för de berörda bör tillsynen över växthusgasintensitet och hållbarhetskriterier samlas hos en myndighet – Statens energimyndighet. Myndigheten kan komma att behöva ta fram nya rutiner, föreskrifter och IT-stöd. Myndigheten kommer även att behöva avsätta personalresurser för det löpande arbetet med tillsynen. Kostnaden för detta beräknas till sammanlagt 3,6 miljoner kronor per år, vilket motsvarar tre nya anställningar. Detta bedöms inte påverka Energimyndighetens totala resursbehov utan sker genom omprioritering inom myndighetens verksamhet. Tillsynsmyndighetens beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Ärendetillströmningen beräknas dock bli liten.

## 8 Författningskommentar

### 8.1 Förslaget till avgasreningslag

De bestämmelser som avser avgasrening i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen tas in i den nya avgasreningslagen.

#### **Syfte**

##### **1 §**

I *första stycket* anges lagens syfte, nämligen att förebygga att utsläpp och andra föroreningar från bränslen i motorfordon inte orsakar skada för miljön eller påverkar människors hälsa negativt. Med utsläpp och andra föroreningar från bränslen menas såväl utsläpp av farliga ämnen när bränslet förbränns i motorn som utsläpp som sker genom att bränslet avdunstar. En motsvarande bestämmelse, något annorlunda formulerad, finns i 1 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Lagen innehåller bestämmelser som behövs med anledning av EU-förordningar och EU-direktiv om avgasrening. I lagen finns också



bestämmelser i frågor som inte regleras i EU-rätten. I samtliga fall har lagens bestämmelser samma överordnade syfte.

*Andra stycket* är en upplysning om att regler om avgaser från s.k. mobila maskiner finns i en särskild lag. Av den lagen framgår att med ”mobila maskiner” avses inte motorfordon.

## **Definitioner**

### **2 §**

I paragrafen definieras vad som i den fortsatta lagtexten avses med uttrycket ”EU-förordningarna”. Det är de två EU-förordningar enligt vilka det numera är möjligt att typgodkänna vissa fordon i klasserna *Euro 5* och *Euro 6*. EU-förordningar gäller direkt i Sverige och behöver normalt inte genomföras i svensk författning på samma sätt som ett motsvarande EU-direktiv. Svenska författningar, inklusive den här föreslagna avgasreningslagen, måste dock förhålla sig till innehållet i EU-förordningarna dels i fråga om bestämmelser som är nödvändiga för att EU-förordningarna ska få fullt genomslag (t.ex. bestämmelser om straff för brott mot EU-förordningarna), dels så att de svenska reglerna inte innebär en dubbelreglering.

### **3 §**

Termer och uttryck i avgasreningslagen ska så långt det är möjligt ha samma innebörd som i andra lagar i närliggande frågor, t.ex. innebörden av ordet ”bil”. Det är bara om något annat framgår av definitionerna i 4–9 §§ som en eventuell avvikande innebörd är avsedd.

### **4 §**

Med termen utsläpp förstås enligt lagen avgaser, avdunstningar och andra föroreningar från bränslen i ett motorfordon. Utsläpp t.ex. i form av läckande motorolja omfattas således inte av lagen.

### **5 §**

I paragrafen definieras vad som i avgasreningslagen menas med ”utsläpps begränsande anordningar”. Uttrycket omfattar bl.a. avgasrör och katalysator men också system för omborrdiagnos, s.k. OBD, som styr och övervakar att avgasreningen fungerar.

### **6 §**

I paragrafen definieras vad som i avgasreningslagen menas med ”konverteringssats”. Möjligheten att låta typgodkänna konverteringssatser för efterkonvertering av fordon infördes i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen den 1 juli 2008 (jfr propositionen. Efterkonvertering av personbilar för alternativbränslen, m.m., prop. 2007/08:46).

## 7 §

I paragrafen definieras vad som i avgasreningsslagen menas med ”typgodkännande”. När termen används i lagen syftar den inte enbart på ett typgodkännande som görs enligt bestämmelserna i lagen utan även på ett typgodkännande som görs enligt någon av EU-förordningarna. Om något annat inte särskilt anges i den aktuella bestämmelsen avser alltså termen även typgodkännanden enligt EU-förordningarna.

## 8 §

I paragrafen definieras vad som i avgasreningsslagen menas med ”etappvist typgodkännande”. Uttrycket finns inte i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen men däremot i 2 kap. 2 § fordonslagen (2002:574). Eftersom ”typgodkännande” har en något annan innebörd i fordonslagen än i avgasreningsslagen, behöver även ”etappvist typgodkännande” ha en egen definition i avgasreningsslagen.

## 9 §

I paragrafen definieras vad som i avgasreningsslagen menas med ”godkännandemyndighet” och det framgår att termen avser även den myndighet som prövar frågor om typgodkännande enligt någon av EU-förordningarna.

## EU-förordningarna

### 10 §

Syftet med paragrafen är att informera om att det finns EU-förordningar i liknande frågor som de som regleras i lagen. Det ger ökade förutsättningar att se den samlade helheten av de regelverk som styr avgasrening.

## Utsläppskrav och typgodkännande enligt denna lag

### 11 §

Paragrafen tydliggör att avgasreningsslagens krav på avgasrening och dess bestämmelser om typgodkännande och typgodkännandets funktion endast gäller motorfordon och motorer som inte omfattas av någon av EU-förordningarna.

En motsvarande reglering finns delvis i 3 och 7 §§ lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

I 3 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen anges att ett motorfordon ska anses stämma överens med de avgasreningsslagens krav som följer av lagen om det godkänts enligt något av ramdirektiven och åtföljs av ett intyg från tillverkaren att fordonet stämmer överens med den godkända typen. I författningskommentaren till den paragrafen angavs vidare att en medlemsstat ska godkänna ett fordon registreras, säljs eller tas i bruk om det åtföljs av ett sådant intyg om överensstämmelse.

I 7 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen anges att en fordonstyp, en motortyp, ett fordonssystem, en komponent eller en separat teknisk enhet kan typgodkännas i fråga om avgasrening under förutsättning att relevanta krav i tillämpliga direktiv eller enligt lagen eller

föreskrifter som meddelats med stöd av lagen är uppfyllda. I författningskommentaren till den bestämmelsen anges bl.a. att nationella krav måste finnas för fordon som inte omfattas av gemensamma krav på EU-nivå.

Syftet med den nya paragrafen är att på ett tydligare sätt än tidigare ange dels att motorfordon ska vara försedda med utsläpps begränsande utrustning som fungerar, dels att de får typgodkännas enligt lagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

En bestämmelse om att motorfordon ska vara utrustade med utsläpps begränsande anordningar som fungerar finns i dag i 3 § förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening men bör för tydlighetens skull finnas med i lagen.

Med typgodkännande enligt lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen menas att typgodkännandet gjorts enligt krav i EU-direktiv, ECE-reglementen eller rent nationella bestämmelser. Vidare uttrycks en presumtion för att fordonet uppfyller gällande avgasreningsskrav om det är typgodkänt. Den presumptionen ska dock kunna brytas om fordonet inte har vårdats på rätt sätt av bilägaren eller om det framkommer att typgodkännandet inte har gått rätt till.

Paragrafen omfattar även motorer då det avseende avgasrening för tunga fordon under vissa förutsättningar är möjligt att endast låta typgodkänna en motor och inte hela fordonet.

## **12 §**

I paragrafen bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela de föreskrifter som behövs för att genomföra EU-direktiv eller ECE-reglementen eller för att förebygga att utsläpp av avgaser och andra föroreningar från bränslen i motorfordon orsakar olägenheter för människors hälsa eller miljön.

Ett motsvarande bemyndigande att meddela föreskrifter om begränsning av utsläpp av avgaser och andra föroreningar från motorfordon finns i 20 § 1 lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, men får i den nya lagen en mer framskjuten plats för att bättre tydliggöra hur systemet är uppbyggt. Det klargörs också att bemyndigandet omfattar inte bara föreskrifter om krav som följer av EU-direktiv utan också krav som finns i ECE-reglementen.

## **Ansvar för att gällande avgaskrav uppfylls**

### **13 §**

Paragrafen anger att tillverkaren av ett motorfordon eller en motor till ett fordon ansvarar för att gällande krav på utsläpp av avgaser och andra föroreningar som kan ha meddelats med stöd av 12 § uppfylls. Hänvisningen till föreskrifter som har meddelats med stöd av 12 § innebär att paragrafen inte avser ansvar för krav som ställs i EU-förordningarna.

En motsvarande bestämmelse finns i 5 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Bestämmelsen uttrycker det offentlighetsrättsliga tillverkaransvar som en tillverkare har för att de fordon tillverkaren släpper ut på marknaden har en fungerande avgasrening, såväl avseende funktion som hållbarhet över tid. Ansvaret gäller dock inte om det kan visas att fel på ett fordons utsläpps begränsande utrustning

beror på att fordonet har efterkonverterats med hjälp av en s.k. konverteringssats. Efterkonvertering är något som kan göras för att möjliggöra att fordon som är avpassade för att drivas med fossila drivmedel kan köras på alternativa drivmedel, framför allt etanol.

När det gäller fordon och motorer som omfattas av EU-förordningarna, innehåller EU-förordningarna bestämmelser som innebär ett motsvarande tillverkaransvar.

#### **14 §**

Bestämmelsen anger att den som har tillverkat en konverteringssats ska ansvara för fel på ett fordons eller en motors utsläppsbegränsande anordningar, om felet beror på konverteringssatsen.

En motsvarande bestämmelse finns i 5 a § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. I författningskommentaren till den bestämmelsen (prop. 2007/08:46) anges bl.a. att den, läst tillsammans med 5 § samma lag, innebär att när en bil har efterkonverterats med en typgodkänd konverteringssats, övergår ansvaret för uppfyllandet av gällande avgaskrav från biltillverkaren till konverteringssattillverkaren, men endast i den utsträckning som ett fel i avgasreningen beror på konverteringssatsen. Samma förhållande kan sägas gälla mellan 13 och 14 §§ i den nya lagen.

Bestämmelsen i 14 § gäller dock även när ett fordon som omfattas av någon av EU-förordningarna har konverterats med en konverteringssats. EU-förordningarna innebär ingen reglering av konverteringssattillverkarens ansvar för en fungerande avgasrening. Konverteringssattillverkarens ansvar är alltså en svensk nationell reglering utanför det EU-harmoniserade området och innebär ett särskilt skydd för fordonsägaren när denne har köpt en konverteringssats och monterat den på sin bil. Den svenska regleringen innebär alltså ett konverteringssattillverkaransvar utöver det eventuella ansvar som fordonstillverkaren kan ha enligt EU-förordningarna.

#### **15 §**

Bestämmelsen innebär att en fordonsägare är skyldig att underhålla och sköta fordon på ett sådant sätt att det – med de utsläppsbegränsande anordningar som tillverkaren har försett fordonet med – är möjligt att uppfylla gällande utsläppskrav. Misskötsel av ett fordon, t.ex. genom att ägaren på olika sätt påverkar motorn, kan leda till åtgärder i samband med kontrollbesiktning och flygande inspektion. Det kan dessutom leda till att ägarens rätt att få eventuella fel avhjälpta enligt 24–30 §§ faller bort (jfr 25 §). Bestämmelsen motsvarar 6 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

### **Typgodkännande**

#### **16 §**

Enligt paragrafen ska ett typgodkännande som görs enligt avgasreningssatslagen – och inte enligt någon av EU-förordningarna – avse uppfyllandet av sådana utsläppskrav som har meddelats med stöd av 12 §. På så sätt

klargörs att avgasreningslagen inte reglerar de typgodkännandeförfaranden som EU-förordningarna reglerar eller de avgaskrav som EU-förordningarnas typgodkännanden prövas mot. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, utan tas in i den nya lagen för att göra förhållandet till EU-förordningarna tydligare.

### **17 §**

I paragrafen anges de skyldigheter som en tillverkare har gentemot godkännandemyndigheten avseende typgodkännanden som ges enligt lagen – typgodkännanden enligt någon av EU-förordningarna omfattas inte av paragrafen. Paragrafen motsvarar delvis 9 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen men har också förtydligats i enlighet med vad som följer av 2 kap. 4 a § fordonslagen (2002:574). I författningskommentaren till 9 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen anges bl.a. att bestämmelsen avser uppföljningen av typgodkännanden meddelade av svensk typgodkännandemyndighet. Den som ansöker om eller har fått ett typgodkännande är skyldig att underkasta sig viss kontroll för produktionsöverensstämmelse och kontroll av fordon i bruk i enlighet med vad som anges i paragrafen.

### **18 §**

Bestämmelsen anger att godkännandemyndigheten ska ha rätt till tillträde till tillverkarens anläggningar i syfte att göra de undersökningar som krävs för att myndigheten ska kunna pröva en fråga om typgodkännande enligt lagen eller någon av EU-förordningarna. Bestämmelsen motsvarar delvis 9 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Innehållet i den paragrafen har i den nya avgasreningslagen för tydlighetens skull delats upp i två paragrafer eftersom den innehåller två olika adressater.

### **19 §**

Bestämmelsen anger att godkännandemyndigheten får återkalla ett typgodkännande som har getts enligt avgasreningslagen, om myndigheten finner att föremålet för godkännandet inte längre stämmer överens med den godkända typen. Detta motsvarar 11 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. I författningskommentaren till den bestämmelsen sägs bl.a. att ett typgodkännande bara får återkallas av den myndighet som utfärdat godkännandet. I första hand ska myndigheten verka för att en åtgärdsplan upprättas och att rättelse sker genom tillverkarens försorg innan den mer drastiska åtgärden att återkalla typgodkännandet tillgrips. Endast om det är uppenbart att felet inte kommer att kunna åtgärdas bör ett återkallande ske utan att föregås av andra åtgärder. Bestämmelsen gäller endast typgodkännanden som har getts enligt avgasreningslagen, dvs. inte typgodkännanden som har getts enligt någon av EU-förordningarna.

## 20 §

Paragrafen anger att ett typgodkännande även upphör att gälla när tillverkningen har upphört eller när giltighetstiden för godkännandet till följd av en särskild begränsning har gått ut. Bestämmelsen gäller endast typgodkännanden som har getts enligt avgasreningenslagen, dvs. inte typgodkännanden som har getts enligt någon av EU-förordningarna. Någon motsvarighet finns inte i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen men har utformats med modell i 2 kap. 5 a § fordonslagen (2002:574) för att få en likartad reglering.

## Åtgärdsplaner

### 21 §

I paragrafen anges att om godkännandemyndigheten har funnit att utsläpps begränsande anordningar som omfattas av ett typgodkännande enligt lagen inte uppfyller gällande krav, så har myndigheten rätt att förelägga en tillverkare att ta fram en åtgärdsplan för att avhjälpa bristerna. Detta motsvarar 10 § första stycket lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. I författningskommentaren till den bestämmelsen sägs bl.a. att om det vid kontroll av fordon i bruk har framkommit att fordonstypen inte uppfyller gällande krav, kan myndigheten förelägga tillverkaren att ta fram en plan för hur fordonen ska åtgärdas. Vidare sägs att tanken med tillverkaransvaret är i första hand att tillverkaren frivilligt ska åta sig att rätta till bilar när man konstaterat fel. Skulle tillverkaren trots detta inte ta fram en åtgärdsplan finns möjlighet för myndigheten att återkalla typgodkännandet. Bestämmelsen gäller endast typgodkännanden som har getts enligt avgasreningenslagen, dvs. inte typgodkännanden som har getts enligt någon av EU-förordningarna.

### 22 §

Bestämmelsen anger att godkännandemyndigheten ska pröva om åtgärdsplanen är tillräcklig för att avhjälpa bristerna innan den godkänns. Bestämmelsen motsvarar 10 § andra stycket lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen men har förtydligats så att den inte ska ge intrycket att myndigheten måste godkänna åtgärdsplanen oavsett hur den ser ut.

## Avhjälpan av fel på ett fordons utsläpps begränsande anordningar

### 23–30 §§

Bestämmelserna i 23–30 §§ motsvarar 15–19 a §§ lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen och avser det civilrättsliga ansvar som en tillverkare har gentemot den enskilde bilägaren för avhjälpan av fel på den utsläpps begränsande utrustningen. Detta tillverkaransvar fanns även i den tidigare bilavgaslagen (1986:1386). Någon ändring i sak avses inte. En utvecklad redogörelse för detta civilrättsliga ansvar finns i prop. 2001/02:31 s. 60–67, 93 och 94 samt, när det gäller konverteringssatser, i prop. 2007/08:46 s. 11, 12, 15 och 16.

Förutom vissa språkliga ändringar har bestämmelserna delats upp på ett större antal paragrafer i förhållande till tidigare. Syftet är att underlätta läsbarheten bl.a. mot bakgrund av att det i de tidigare bestämmelserna ibland fanns flera adressater i samma paragraf.

### **Utsläppsklasser**

Bestämmelserna i 31–34 §§ avser hur fordon ska klassificeras i utsläppsklasser med hänsyn till vilka avgaskrav de uppfyller. Motsvarande bestämmelser finns i 4 § och bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Där kallas utsläppsklasserna miljöklasser. En utvecklad redogörelse för systemet med den svenska indelningen i miljöklasser (i den nya lagen utsläppsklasser) finns i prop. 2001/02:31 s. 44–50.

En nyhet i förhållande till vad som gäller enligt lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen är att utsläppsklasserna får benämningar som bättre återspeglar de utsläppskrav som bilarna uppfyller (dvs. Euro 5 och Euro 6) inte döps om på det sätt som skedde t.ex. med den kravnivå som enligt EU-direktiv kallas Euro 4, men som i den svenska lagen blev Miljöklass 2005.

#### **31 §**

Paragrafen anger att personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar ska klassificeras i de s.k. euroklasser vars avgasreningskrav enligt EU-förordningarna de uppfyller (dvs. Euro 5 eller Euro 6).

#### **32 §**

Paragrafen anger att tunga lastbilar och tunga bussar ska klassificeras som Euro 6 om motorn uppfyller tillämpliga utsläppskrav.

#### **33 §**

Enligt paragrafen får ett fordon, utöver vad som anges i 31 och 32 §§, klassificeras i någon av utsläppsklasserna El, Elhybrid eller Laddhybrid om det uppfyller angivna förutsättningar. Med Elhybrid menas en bil som för sin framdrivning hämtar energi från två i bilen placerade källor för energi, ett förbrukningsbart bränsle (t.ex. bensin eller diesel) och elektrisk energi. I den nuvarande lagen kallas miljöklassen ”hybrid” men eftersom definitionen avser ”elhybrid” har detta klargjorts. En laddhybrid är en hybridbil med möjlighet till extern laddning av elektrisk energi.

#### **34 §**

Paragrafen anger att klassificering enligt 31–33 §§ görs av den myndighet som regeringen bestämmer. Någon sådan uttrycklig bestämmelse finns inte i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen men återspeglar hur klassificeringen går till i praktiken och har rymts inom bemyndigandet i 20 § 9 lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

## **Information om reparation och underhåll**

### **35 §**

Paragrafen anger att godkännandemyndigheten får förelägga en tillverkare att fullgöra en skyldighet enligt angivna artiklar i EU-förordningarna att tillhandahålla sådan information om reparation och underhåll som har betydelse för ett fordon avgasrening. Bestämmelsen motsvarar 26 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen och behandlades i prop. 2009/10:35 s. 27 och 37.

## **Bemyndiganden**

### **36 §**

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter. Motsvarande bemyndiganden finns i 20 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen i de delar som avser avgasrening. I författningskommentaren till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen angavs bl.a. att föreskrifter om begränsning av utsläpp kan avse högsta tillåtna utsläpp i luften av exempelvis kolmonoxid, kolväten, kväveoxider och partiklar. Vidare sades att utsläppsnivåerna som regleras i avgasdirektiven bör specificeras i förordning eller föreskrifter. Föreskrifter om tillsyn och kontroll kan, förutom den kontroll som typgodkännandemyndigheten kan göra enligt EU-rättsakter, avse tillverkarens skyldigheter att medverka till den kontroll som myndigheten bedriver.

## **Tillsyn**

### **37 §**

I bestämmelsen anges att den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för tillsynen över att såväl EU-förordningarna som lagen och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen följs. En motsvarande bestämmelse finns i 25 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen men nu anges att tillsynen även ska omfatta EU-förordningarna. För närvarande är det Transportstyrelsen som är tillsynsmyndighet.

### **38 §**

Paragrafen anger att den som saluför fordon och utrustning till fordon på tillsynsmyndighetens begäran ska lämna tillträde till fordonen, anslutande lokaler och utrymmen samt till handlingar, varuprover m.m. som kan behövas för tillsynen. Det finns ingen motsvarande bestämmelse i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen men bestämmelsen har utformats med modell i 5 kap. 3 b § fordonslagen (2002:574) för att få en likartad reglering.

### **39 §**

Bestämmelsen anger att tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden som behövs för att EU-förordningarna, lagen och föreskrifter som



meddelats med stöd av lagen ska följas. Tillsynsmyndigheten behöver ha denna möjlighet bl.a. för att kunna se till att EU-förordningarna följs.

## **Ansvar**

### **40 §**

Enligt paragrafen kan den dömas till ansvar som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot vissa artiklar i EU-förordningarna. Bestämmelsen motsvaras av 27 a § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. I författningskommentaren till den paragrafen (prop. 2009/10:35) sägs bl.a. att de gärningar som man kan göra sig skyldig till är att inom ramen för ett typgodkännandeförfarande eller genomförande av åtgärdsplan lämna falsk uppgift, förfälska testresultat, undanhålla uppgift eller använda manipulationsanordningar och manipulationsstrategier (dvs. manipulation av ett fordons system för övervakning av avgasutsläpp). Dessa gärningar kan i princip endast en tillverkare göra sig skyldig till eftersom aktörerna i typgodkännandeförfarandet eller återkallandeförfarandet är den ansvariga myndigheten och tillverkaren. Vidare ska enligt båda EU-förordningarna även en vägran att tillhandahålla oberoende reparatörer information om reparation och underhåll kunna sanktioneras. För tunga fordon gäller dessutom att enligt förordning (EG) nr 595/2009 att manipulation av system för begränsning av kvävedioxidutsläpp eller användande av ett fordon utan nödvändigt reagensämne för begränsning av kvävedioxidutsläpp ska sanktioneras och sådana gärningar omfattas därför också av straffbestämmelsen.

### **41 §**

Paragrafen motsvarar 27 b § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Enligt en allmän princip i svensk rätt bör det inte vara möjligt att ingripa med både straff och vitespåföljd mot samma förfarande.

## **Överklagande**

### **42 §**

Paragrafen motsvarar 28 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. De beslut som kan komma att överklagas är exempelvis godkännandemyndighetens beslut om att vägra godkänna en fordonstyp eller att återkalla ett godkännande, myndighetens beslut om undantag samt beslut rörande indelning i miljöklasser.

## **8.2 Förslaget till drivmedelslag**

De bestämmelser som avser motorbränslen i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen tas in i den nya drivmedelslagen. Den vidare termen drivmedel har valts i rubriken eftersom lagen även innehåller regler om elenergi som används för motordrift och i vanligt språkbruk förknippas elenergi inte med ”bränsle”.

## **Syfte**

### **1 §**

Paragrafen anger lagens syfte och motsvarar 1 § första stycket lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen i den del som avser motorbränslen.

## **Definitioner**

### **2 §**

I paragrafen definieras ett antal termer och uttryck som används i lagen. Jämfört med 2 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen har definitioner av biodrivmedel, drivmedel och leverantör tillkommit.

Definitionen av biodrivmedel är densamma som i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

En definition av drivmedel tas in mot bakgrund av att den nya lagen fått beteckningen drivmedelslag. Syftet är att skapa en enkel term som kan avse såväl bränslen i betydelsen ett drivmedel som förbräns i en motor som energi i annan form, exempelvis elenergi.

En definition av leverantör tas in för att beskriva den person som normalt levererar drivmedel. Med leverantör ska inte förstås själva säljstället som tillhandahåller ett drivmedel eller den som använder ett drivmedel.

Definitioner av termerna vintern och sommaren har betydelse för under vilka förutsättningar det är tillåtet att tillhandahålla en bensin med lägre ångtryck. Den informationen finns i fotnoter till bilaga 2 i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

## **Miljöklasser för bensin**

### **3 §**

Paragrafen anger att den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in bensin för motordrift som ska tillhandahållas är skyldig att ange bensinens miljöklass, vilken beror på de tekniska krav som framgår av efterföljande bestämmelser. Paragrafen motsvarar i den delen 23 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

### **4–6 §§**

Paragraferna innehåller specifikationer för de olika sorters bensin som finns, nämligen motorbensin i miljöklass 1, alkylatbensin i miljöklass 1 samt bensin i miljöklass 2. Specifikationerna har tidigare funnits i bilaga 2 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen men har i syfte att öka läsbarheten i stället arbetats in i författningstexten. Den viktigaste ändringen i specifikationerna för bensin är att det blir möjligt att blanda in upp till tio volymprocent etanol i bensinen till skillnad mot dagens högsta tillåtna mängd om fem volymprocent.

## **Miljöklasser för dieselbränslen**

### **7 §**

Paragrafen anger att den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in dieselbränsle för motordrift som ska tillhandahållas ska ange dieselbränslets miljöklass. Paragrafen motsvarar 23 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

### **8–10 §§**

På motsvarande sätt som för bensen anges i dessa paragrafer specificationerna för de olika miljöklasserna för dieselbränslen, nämligen dieselbränsle i miljöklass 1, 2 och 3. Specificationerna har tidigare funnits i bilaga 3 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen men har i syfte att öka läsbarheten i stället arbetats in i författningstexten. Den viktigaste ändringen i specificationerna för dieselbränsle är att det blir möjligt att blanda in upp till sju procent fettsyrametylestrar till skillnad mot dagens högsta tillåtna mängd om fem volymprocent.

## **Miljöklasser för alternativa bränslen**

### **11 §**

Paragrafen anger att den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in ett alternativt motorbränsle som ska tillhandahållas får hänföra detta alternativa motorbränsle till den miljöklass som anges i någon av de följande paragraferna om det uppfyller specificationerna. Ett bemyndigande ges till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att pröva om ett bränsle uppfyller kraven. Paragrafen motsvarar 23 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

### **12–15 §§**

I paragraferna anges specificationerna för de olika alternativa motorbränslen som finns, nämligen etanolbränsle i miljöklass 1 (s.k. E85), FAME i miljöklass 1, etanolbränsle för kompressionstånds motorer i miljöklass 1 och syntetiska dieselbränslen i miljöklass 1. Specificationerna har tidigare funnits i bilaga 4 och 5 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen men har i syfte att öka läsbarheten i stället arbetats in i författningstexten.

## **Förbud**

### **16 §**

Paragrafen anger att bensen som inte uppfyller kraven för minst miljöklass 2 och dieselbränsle som inte uppfyller kraven för minst miljöklass 3 inte får saluföras. Paragrafen motsvarar 24 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen men har förtydligats så att det framgår att bränslet ”minst” ska uppfylla respektive miljöklass för att få saluföras. Bensen i miljöklass 1 och dieselbränslen i miljöklasserna 2 och 3 får alltså saluföras.

## **Tillgång till bensin med låga halter av syre och etanol**

### **17 §**

Någon motsvarande bestämmelse finns inte i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Bestämmelsens syfte är att genomföra det krav som framgår av artikel 1.3.3 i bränslekvalitetsdirektivet (direktiv 98/70/EG, senast ändrat genom direktiv 2009/30/EG). Enligt artikeln ska medlemsstaterna kräva att det fortsatt på marknaden släpps ut en bensin med lägre etanolhalt. Bakgrunden är att äldre fordon inte lämpar sig för den bensin med en högre inblandning av etanol som nu blir möjlig. Den som tillverkar eller yrkesmässigt för in bensin till Sverige ska därför vara skyldig att se till att låginblandad bensin också finns att tillgå. Någon detaljreglering av hur kravet närmare ska utformas sker inte i lagen utan kan vid behov göras genom föreskrifter med stöd av bemyndigandet i 22 § 2.

## **Information om felaktiga drivmedel**

### **18 §**

Paragrafen innebär att en leverantör 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. Motsvarighet saknas i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen men i förordningen (1985:838) om motorbränslen finns en bestämmelse enligt vilken Transportstyrelsen får informera på leverantörens vägnar och dessutom kräva ersättning från den informationsskyldige. Utgångspunkten för detta är att leverantören har en sådan informationsskyldighet. Den informationsskyldigheten kommer nu till uttryck i lagen.

## **Rapportering om kvaliteten på bensin och dieselbränslen**

### **19 §**

Paragrafen saknar motsvarighet i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Enligt förordningen (1985:838) om motorbränslen ska tillsynsmyndigheten i enlighet med bränslekvalitetsdirektivet rapportera till EU-kommissionen om mängden sålt bränsle i de olika bränslekvaliteterna. En motsvarande rapporteringsskyldighet för leverantörerna kommer nu till uttryck i lagen.

## **Rapportering om utsläpp av växthusgaser**

### **20 §**

Paragrafen saknar motsvarighet i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Syftet är att genomföra bränslekvalitetsdirektivets krav i artikel 7 a på rapportering av växthusgasutsläpp från drivmedel. Enligt direktivet krävs att leverantörerna till en ansvarig myndighet ska tillhandahålla information om den totala mängden bränsle eller energi som levererats samt om dess ursprung. Vidare ska leverantörerna lämna information om hur stora växthusgasutsläppen från de levererade bränslena eller energin varit under hela livscykeln.

Direktivet definierar ”växthusgasutsläpp under hela livscykeln” som alla nettoutsläpp av koldioxid, metan och kvävedioxid som är att hänföra till bränslet eller till den energi som levererats, inklusive extraktion, odling, ändrad markanvändning, transport, distribution, bearbetning och förbränning, oavsett var sådana utsläpp inträffar. Närmare föreskrifter om rapporteringskravet kan lämpligen meddelas på förordningsnivå med stöd av bemyndigandet i 22 § 6.

## **Åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser**

### **21 §**

Paragrafen saknar motsvarighet i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Syftet är att genomföra bränslekvalitetsdirektivets krav i artikel 7 a på minskning av växthusgasutsläpp från drivmedel.

Enligt direktivet ska leverantörer av drivmedel se till att växthusgasutsläppen från de drivmedel som de levererar gradvis minskar. I förhållande till en referensnivå för 2010 ska en minskning på sex procent ha uppnåtts senast den 31 december 2020. Den minskningen är obligatorisk. Därutöver anger direktivet ett ”vägledande mål” om att ytterligare fyra procents minskning ska ske i syfte att den totala minskningen vid utgången av 2020 uppgår till tio procent. Enligt direktivet ska biodrivmedel som används för att minska utsläppen uppfylla särskilda hållbarhetskriterier. Sådana kriterier anges i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bibränslen.

Föreskrifter om hur skyldigheten ska genomföras kan lämpligen meddelas på förordningsnivå med stöd av bemyndigandet i 22 § 7. Bestämmelser om att biodrivmedel ska uppfylla hållbarhetskriterierna bör tas in i sådana föreskrifter.

## **Bemyndiganden**

### **22 §**

Paragrafen innehåller de bemyndiganden som behövs för att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska kunna meddela de ytterligare föreskrifter som behövs.

*Punkten 1* avser föreskrifter om skyldighet att informera konsumenter om hur stor andel biodrivmedel ett drivmedel har. Den skyldigheten framgår av artikel 3 och 4 i bränslekvalitetsdirektivet.

*Punkten 2* avser föreskrifter som närmare anger hur skyldigheten i 17 § att tillhandahålla bensin med en lägre etanolhalt ska genomföras.

Enligt *punkten 3* får föreskrifter meddelas om att den som enligt 18 § är skyldig att informera om ett felaktigt bränsle ska betala en myndighets kostnader för sådan information, om myndigheten har lämnat informationen i den informationsskyldiges ställe.

*Punkten 4* innehåller ett bemyndigande att meddela föreskrifter om märkning och utformning av anordningar för bränslepåfyllning. Sådana föreskrifter kommer att bli aktuella bl.a. för genomförande av bränslekvalitetsdirektivets krav i artikel 8 på märkning med uppgifter om bränslen som innehåller metalltillsatser samt för genomförande av EU-krav på hur bränslepumpar ska vara utformade för att minimera spill.

Enligt *punkten 5* får föreskrifter meddelas om undantag för bränslen avsedda endast för drift av kolmotorer i luftfartyg eller fartygsmotorer.

*Punkten 6* anger att närmare föreskrifter får meddelas om hur rapportering enligt 19 och 20 §§ ska gå till samt om undantag från sådan rapporteringsskyldighet.

Enligt *punkten 7* får närmare föreskrifter meddelas om de åtgärder som leverantörer enligt 21 § ska vidta för att minska växthusgasutsläppen från de drivmedel som de tillhandahåller samt hur minskningen ska beräknas.

## **Tillsyn**

### **23 §**

Paragrafen anger att tillsyn över att drivmedelslagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen följs utövas av myndighet som regeringen bestämmer. Bestämmelsen motsvarar 25 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. För närvarande ansvarar Transportstyrelsen för tillsynen över bränslelagstiftningen.

### **24 §**

Paragrafen anger att tillsynsmyndigheten har rätt att få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen och får besluta de förelägganden, förbud och villkor som behövs för att lagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen efterlevs. Paragrafen har ingen motsvarighet i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

## **Ansvar**

### **25 §**

Straffbestämmelsen motsvarar 27 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

### **26 §**

Paragrafen motsvarar 41 § avgasreningsslagen. Enligt en allmän princip i svensk rätt bör det inte vara möjligt att ingripa med både straff och vitespåföljd mot samma förfarande.

## **Överklagande**

### **27 §**

Både första och andra styckena om överklagande motsvarar 28 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

### 8.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

#### **2 kap. 5 §**

Den nuvarande hänvisningen till bilagorna till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen följdändras med anledning av att innehållet i bilagorna tas in i drivmedelslagen.

### 8.4 Förslaget till lag om ändring i miljöbalken

#### **1 kap. 6 §**

Med anledning av att Europeiska unionen har ersatt Europeiska gemenskapen ändras uttrycket ”de Europeiska gemenskaperna” till ”unionens”.

#### **7 kap. 28 §**

Hänvisningen till direktivet i *andra stycket* uppdateras med uppgift om den senaste ändringen. Med anledning av att Europeiska unionen har ersatt Europeiska gemenskapen ändras uttrycket ”gemenskapen” till ”unionen”.

#### **28 kap. 1 §**

Med anledning av att Europeiska unionen har ersatt Europeiska gemenskapen ändras uttrycket ”EG-förordningar” till ”EU-förordningar”.

#### **30 kap. 1 §**

Med anledning av att Europeiska unionen har ersatt Europeiska gemenskapen ändras uttrycket ”EG-förordningar” till ”EU-förordningar”.

### 8.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner

#### **3 a §**

Paragrafen följdändras med anledning av att innehållet i bilaga 3 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen tas in i 10 § drivmedelslagen.

#### **4 §**

I *sjätte punkten* ändras uttrycket ”EG-typgodkännande” till ”EU-typgodkännande” med anledning av att Europeiska unionen har ersatt Europeiska gemenskapen. I övrigt görs en språklig och redaktionell ändring av sammanbindningen mellan *sjunde* och *åttonde punkterna*.

## 12 §

Uttrycket ”får föreskriva” ändras till ”får meddela föreskrifter om” för att bättre överensstämja med hur normgivningsbemyndiganden numera brukar formuleras. Med anledning av att Europeiska unionen har ersatt Europeiska gemenskapen ändras uttrycket ”EG-typgodkännande” till ”EU-typgodkännande”.

## 13 §

I *första meningen* görs en språklig ändring av hänvisningen till de olika punkterna i 4 §. Hänvisningen avser föreskrifter som har meddelats med stöd av någon av de uppräknade punkterna. Hänvisningen får en formulering som återspeglar detta.

I *andra meningen* ändras uttrycket ”EG-typgodkända” till ”EU-typgodkända” med anledning av att Europeiska unionen har ersatt Europeiska gemenskapen.

## 14 §

Med anledning av att Europeiska unionen har ersatt Europeiska gemenskapen ändras uttrycket ”EG-typgodkännande” till ”EU-typgodkännande”.

## 15 §

Med anledning av att Europeiska unionen har ersatt Europeiska gemenskapen ändras uttrycket ”EG-typgodkänd” till ”EU-typgodkänd”.

## 8.6 Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

### 2 kap. 2 §

I *första stycket* ändras uttrycket ”EG-rättsakter” till ”EU-rättsakter” med anledning av att Europeiska unionen har ersatt Europeiska gemenskapen.

*Tredje stycket* följdändras med anledning av att typgodkännandereglerna i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen tas in i avgasreninglagen.

### 3 kap. 5 §

Paragrafen följdändras med anledning av att de relevanta reglerna i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen tas in i avgasreninglagen.



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

**2 §**

Definitionen av ”motorbensin eller dieselbränsle” följändras med anledning av de nya definitionerna i drivmedelslagen.

# Transportstyrelsens förslag till lagtext

## Förslag till lag om motorfordons avgasrening

### **Inledande bestämmelser**

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

**2 §** Denna lag innehåller bestämmelser om

1. motorfordons avgasrening,
2. motorfordons indelning i klasser i fråga om utsläpp av avgaser och andra föroreningar,
3. typgodkännande av motorfordon i fråga om utsläpp av avgaser och andra föroreningar, samt
4. avhjälpande av fel på motorfordons utsläppsbegränsande anordningar.

Lagen innehåller dessutom bemyndiganden att meddela föreskrifter i dessa ämnen.

**3 §** I denna lag avses med:

*utsläppsbegränsande anordningar*: de system, komponenter och separata tekniska enheter i ett motorfordon som styr eller begränsar utsläpp av avgaser och andra föroreningar,

*konverteringssats*: ett system för ändring av ett motorfordon från drift med motorbensin eller dieselbränsle till drift med ett alternativt motorbränsle.

Alternativt motorbränsle har i denna lag samma betydelse som i lagen (2010:XXXX) om motorbränslen.

I övrigt har beteckningarna i denna lag samma innebörd som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, fordonslagen (2002:574), förordning (EG) 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 fordon och förordning (EG) 595/2009 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.

**4 §** Ett motorfordon ska anses stämma överens med de krav på utsläpp av avgaser och andra föroreningar som följer av denna lag om fordonet har godkänts enligt 10 §.

### **Ansvar för att gällande krav uppfylls**

**5 §** Tillverkare av motorfordon eller motorer till fordon ansvarar för att fordonen uppfyller gällande krav med avseende på utsläpp.

Första stycket gäller inte fel som beror på att ett fordon eller en motor har ändrats med en konverteringssats. Bilaga 1

**6 §** Om ett motorfordon eller en motor som har ändrats med en konverteringssats inte uppfyller gällande krav avseende utsläpp, ansvarar tillverkaren av konverteringssatsen för felet om det beror på konverteringssatsen.

**7 §** Den som äger ett motorfordon är skyldig att underhålla och sköta fordonet på ett sådant sätt att de krav på utsläpp av avgaser och andra föroreningar som gäller för fordonet inte överskrider under brukandet av fordonet.

### **Indelning i klasser i fråga om utsläpp av avgaser och andra föroreningar**

**8 §** Bilar ska indelas i klasser i enlighet med de bestämmelser om utsläpp av avgaser och andra föroreningar som beslutas av Europeiska gemenskaperna enligt bilaga 1 till denna lag.

Ytterligare indelning får göras enligt bilaga 1 till denna lag för

1. bilar som är inrättade för att drivas enbart med elektricitet från batterier (elbilar),

2. elhybridbilar, samt

3. laddhybridbilar.

En bil hänförs till den eller de klasser som anges av tillverkaren, om bilen uppfyller kraven för den eller de angivna klasserna enligt bilaga 1.

Om en bil inte uppfyller kraven för den eller de klasser tillverkaren angett, ska bilen hänföras till den eller de klasser vars krav den uppfyller.

**9 §** Den myndighet regeringen bestämmer ska indela bilar i klasser enligt 8 §.

### **Tygodkännande**

**10 §** Ett tygodkännande i fråga om utsläpp av avgaser och andra föroreningar meddelas för en typ av fordon, motor, system, komponent, separat teknisk enhet eller konverteringssats som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. Tygodkännande kan ske i enlighet med EG-direktiv eller EG-förordning på området (EG-tygodkännande), i enlighet med överenskommelser eller ECE-reglementen upprättade inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE-tygodkännande) eller som nationellt tygodkännande.

Tygodkännande 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 utsläpp av avgaser och andra föroreningar (etappvist tygodkännande).

**11 §** Den myndighet som regeringen bestämmer är godkännandemyndighet i fråga om utsläpp av avgaser och andra föroreningar från motorfordon.

**12 §** En tillverkare

1. ansvarar inför godkännandemyndigheten för alla aspekter av typgodkännandeprocessen,

2. ansvarar för att samtliga fordon, motorer, system, komponenter, separata tekniska enheter och konverteringssats tillverkas i enlighet med den godkända typen,

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

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, samt

5. är, om han eller hon är etablerad utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), skyldig att utse en företrädare som är etablerad inom EES för att företräda honom eller henne 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 han eller hon ansvarar för, samt för komponenter eller system som redan har godkänts vid tidigare etapper och som han eller hon har ändrat.

Godkännandemyndigheten har rätt till tillträde till en fabrik eller en annan anläggning och får där göra de undersökningar som behövs i samband med typgodkännandeprocessen.

**13 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en tillverkare av fordon eller motorer ska förse en tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter med alla uppgifter som krävs för att denne ska kunna få ett EG-typgodkännande för sina komponenter eller separata tekniska enheter, eller tillstånd att sälja fordonsdelar eller fordonsutrustning som annars är förbjudna att sälja. Information som inte är allmänt tillgänglig behöver dock inte lämnas ut om inte mottagaren av informationen förbinder sig att hålla denna konfidentiell.

**14 §** Om godkännandemyndigheten finner att fordon, motorer, system, komponenter, separata tekniska enheter eller konverteringssatser inte längre stämmer överens med den typ som myndigheten har godkänt, får myndigheten återkalla godkännandet.

**15 §** Utöver vad som anges i 14 § upphör ett typgodkännande av fordon att gälla när

1. tillverkningen av den godkända fordonstypen, varianten eller versionen slutgiltigt och frivilligt har upphört, eller

2. giltighetstiden för godkännandet har gått ut till följd av en särskild begränsning.

**16 §** Om godkännandemyndigheten finner att utsläpps begränsande anordningar som omfattas av ett typgodkännande som myndigheten meddelat inte uppfyller de krav som gäller för fordons- eller motortypen, får myndigheten förelägga tillverkaren att ta fram en åtgärdsplan för att avhjälpa bristerna.

Godkännandemyndigheten ska besluta om godkännande av åtgärdsplanen.

Godkännandemyndigheten ska se till att åtgärdsplaner som beslutats av annan godkännandemyndighet inom Europeiska gemenskapen genomförs i Sverige.

### **Särskilda bestämmelser om avhjälpande av fel på fordons utsläpps begränsande anordningar**

**17 §** I fråga om fel på utsläpps begränsande anordningar på personbilar klass 1, lätta lastbilar samt lätta bussar gäller vad som föreskrivs i 18 – 22 §§, om fordonen inte är äldre än fem år eller har körts mer än 100 000 kilometer.

**18 §** Tillverkaren svarar gentemot bilägaren för att fel på bilens utsläpps begränsande anordningar kostnadsfritt avhjälpas, om det vid en myndighets kontroll eller på annat tillförlitligt sätt konstateras att anordningarna inte uppfyller de krav som följer av denna lag.

I de fall som avses i första stycket har bilägaren rätt även till ersättning för de kostnader som föranleds av ny kontrollbesiktning efter anmärkning mot de utsläpps begränsande anordningarna och de kostnader som föranleds av körförbud för bilen.

**19 §** Vad som sägs i 18 § gäller inte om det görs sannolikt att felet beror på

1. att bilägaren inte låtit bilen genomgå den underhållsservice som behövs för att bilens utsläpps begränsande anordningar ska fungera,

2. att bilägaren har använt bränsle av en kvalitet som i väsentlig mån avviker från det som tillverkaren rekommenderat för att bilens utsläpps begränsande anordningar ska fungera,

3. att bilägaren vid utbyte av utsläpps begränsande anordningar har utrustat bilen med nya delar som från miljösynpunkt är sämre än de delar som bilen var utrustad med när den var ny, eller

4. en olyckshändelse eller därmed jämförlig händelse eller på vanvård, onormalt brukande eller något annat liknande förhållande på bilägarens sida.

**20 §** Om bilägaren låter någon annan än tillverkaren avhjälpa fel på bilens utsläpps begränsande anordningarna och då anlitar någon som yrkesmässigt utför bilreparationer, är tillverkaren skyldig att betala skälig ersättning för reparationen till den som har utfört arbetet, om tillverkaren ansvarar enligt 18 §. Den som har utfört arbetet har inte rätt att kräva betalning för reparationen från bilägaren och får inte heller gentemot

bilägaren göra gällande åtgärder som kan komma i fråga vid bristande betalning.

Anspråk på ersättning som avses i första stycket ska, om inte tillverkaren medger annat, åtföljas av en redogörelse för de åtgärder som har vidtagits och en utredning om resultatet av reparationen. Tillverkaren har rätt att inom två veckor från det han fick del av ersättningsanspråket kräva att den som har utfört arbetet skickar på tillverkarens bekostnad de delar som har bytts ut vid reparationen. Tillverkaren får inte ifrågasätta betalningsskyldigheten sedan fyra veckor har förflutit efter det han fick del av ersättningsanspråket och, om han har krävt att få utbyta delar, dessa delar skickades till honom.

**21 §** I fråga om bilar som tillverkats utomlands svarar den som yrkesmässigt för in bilar i Sverige för tillverkarens räkning solidariskt med tillverkaren för de förpliktelser som tillverkaren har enligt 18 – 19 §§. Tillverkaren ansvarar endast för de bilar som förts in i Sverige av tillverkaren själv eller av någon som fört in bilen för tillverkarens räkning.

**22 §** Om en bil har ändrats med en konverteringssats, ska

1. det som sägs om tillverkarens ansvar i 18 – 20 §§ gälla för tillverkaren av konverteringssatsen, om felet beror på konverteringssatsen, och
2. det som sägs om ansvar för en i utlandet tillverkad bil i 21 § gälla i fråga om konverteringssatsen, om den har tillverkats utomlands.

## Bemyndiganden

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

1. begränsning av utsläpp av avgaser och andra föroreningar från motorfordon,
2. motorfordons och motorers utrustning och beskaffenhet,
3. skyldighet att underhålla motorfordon så att utsläpps begränsande 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, samt
10. förfarandet i samband med motorfordons indelning i klasser i fråga om utsläpp av avgaser och andra föroreningar enligt 8 §.

**24 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, om det inte är oförenligt med EG bestämmelser eller ECE-reglementen,

meddela föreskrifter om eller i enskilda fall besluta om undantag från krav enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Undantag får förenas med särskilda villkor.

Vad som sägs i första stycket gäller inte beträffande kraven i 17 – 22 §§.

### **Avgifter**

**25 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att särskilda avgifter ska tas ut för tillsyn, prövning i samband med typgodkännande samt prövning i samband med indelning i klasser i fråga om utsläpp av avgaser och andra föroreningar och meddelande av undantag. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om avgifternas storlek och beräkning.

Regeringen får föreskriva att en myndighet får bestämma att beslut om betalning av avgift enligt denna lag ska gälla omedelbart även om beslutet överklagas.

### **Tillsyn**

**26 §** Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen utövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Den som saluför fordon, motorer, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar eller annan utrustning till fordon ska på begäran av tillsynsmyndigheten

1. lämna tillträde till fordon, slutna utrymmen i fordon, lokaler eller liknande, och till områden i anslutning till dessa där fordon står uppställda, samt

2. lämna de upplysningar och tillhandahålla de handlingar, varuprover och liknande som behövs för tillsynen. Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden som behövs för att denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag ska efterlevas. Ett föreläggande enligt andra stycket får förenas med vite.

### **Överklagande**

**27 §** En förvaltningsmyndighets beslut i enskilda fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

### **Övergångsbestämmelser**

1. Denna lag träder i kraft den XX xxxx 2010, då lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen ska upphöra att gälla.

2. Avgasreningsskrav enligt de upphävda bestämmelserna ska gälla för motorfordon och motorer som typgodkänts och registrerats före lagens ikraftträdande.

3. De upphävda bestämmelserna om miljöklassindelning ska gälla för de Bilaga 1  
bilar som delats in i en miljöklass före lagens ikraftträdande.
4. I fråga om bilar som har tagits i bruk före lagens ikraftträdande gäller  
äldre bestämmelser om tillverkarens ansvar gentemot bilägaren.



## Bilaga

**Klassificering av bilar**

## A. personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar

Euro 5	Bilar som uppfyller tillämpliga utsläppskrav enligt tabell 1 i bilaga I och andra krav i förordning (EG) 715/2007.
Euro 6	Bilar som uppfyller tillämpliga utsläppskrav enligt tabell 2 i bilaga I och andra krav i förordning (EG) 715/2007.
El	Bilar som är inrättade för att drivas enbart med elektricitet från batterier.
Hybrid	Bilar som för sin framdrivning hämtar energi från de båda följande i fordonet placerade källorna för lagrad energi: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ett förbrukningsbart bränsle</li> <li>2. en anordning för lagring av elektrisk energi (t.ex. batteri, kondensator eller svänghjul/generator).</li> </ol>
Laddhybrid	Bilar som klassificeras som Hybrid med möjlighet till extern laddning av elektrisk energi.

## B. Tunga lastbilar och tunga bussar som är försedda med dieselmotor

Euro 6	Bilar vars motorer uppfyller tillämpliga utsläppskrav enligt bilaga I och andra krav i förordning (EG) 595/2009.
El	Bilar inrättade för att drivas enbart med elektricitet från batterier.
Hybrid	Bilar som för sin framdrivning hämtar energi från de båda följande i fordonet placerade källorna för lagrad energi: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ett förbrukningsbart bränsle</li> <li>2. en anordning för lagring av elektrisk energi (t.ex. batteri, kondensator eller svänghjul/generator).</li> </ol>
Laddhybrid	Bilar som klassificeras som Hybrid med möjlighet till extern laddning av elektrisk energi.

## Lag om motorbränslen

### Inledande bestämmelser

**1 §** Denna lag syftar till att förebygga att bränsle skadar miljön eller orsakar olägenheter för människors hälsa när det används till

1. motorfordon,
2. mobila maskiner som inte är avsedda för vägtransport,
3. kolvmotorer i luftfartyg, och
4. fritidsbåtar när de inte är till havs.

**2 §** Denna lag innehåller bestämmelser om bensen, dieselbränslen och alternativa motorbränslen. Lagen innehåller dessutom bemyndiganden att meddela föreskrifter i dessa ämnen.

**3 §** I denna lag avses med

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

*bensen*: bränsle som omfattas av nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan,

*biodrivmedel*: vätskeformiga eller gasformiga bränslen som framställs av biomassa och som används för transportändamål (lagen (2010:XXX) om hållbarhetskriterier)

*dieselbränsle*: bränsle som omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 25 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87,

*leverantör*: är den som yrkesmässigt

1. levererar motorbränsle eller energi för framdrivning av fordon till eget eller någon annans säljställe i Sverige,
2. använder motorbränsle eller energi för framdrivning av fordon som inte erhållits via säljställe i Sverige, eller
3. levererar motorbränsle eller energi för framdrivning av fordon till eget eller någon annans användning, samt
4. levererar el för framdrivning av fordon.

*växthusgasutsläpp under hela livscykeln*: alla nettoutsläpp av CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> och N<sub>2</sub>O som är att hänföra till motorbränslet (inklusive alla dess blandningskomponenter) eller den energi för framdrivning av fordon som levererats. Detta inkluderar alla relevanta faser från extraktion eller odling inklusive ändrad markanvändning, transport och distribution, bearbetning och förbränning, oavsett var sådana utsläpp inträffar.

*växthusgasutsläpp per energienhet*: totala massan växthusgasutsläpp i koldioxidekvivalenter som har samband med motorbränslet eller den energi för framdrivning av fordon som levererats, delat med motor-

bränslets eller den levererade energin för framdrivning av fordons totala energiinnehåll (för motorbränsle uttryckt som dess låga värmevärde). Bilaga 1

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

### **Tillsynsmyndighet**

**4 §** Den myndighet regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

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

Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden, förbud och villkor som behövs för att denna lag och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen ska efterlevas.

Förelägganden och förbud får förenas med vite.

### **Bränslen**

**6 §** Den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in bensin för motordrift som ska tillhandahållas ska

1. ange bensinens miljöklass enligt bilaga 1, och
2. även tillhandahålla bensin med en högsta syrehalt av 2,7 % och en högsta etanolhalt av 5 %.

**7 §** Den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in dieselbränsle för motordrift som ska tillhandahållas ska ange dieselbränslets miljöklass enligt bilaga 2.

**8 §** Den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in ett alternativt motorbränsle som ska tillhandahållas får hänföra detta alternativa motorbränsle till den miljöklass som anges i bilaga 3 eller 4 till denna lag, om bränslet uppfyller de krav som anges i bilagan.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer prövar om bränslet uppfyller kraven.

**9 §** Bensin som inte uppfyller kraven för minst miljöklass 2 och dieselbränsle som inte uppfyller kraven för minst miljöklass 3 får inte saluföras.

**10 §** Om bränsle för kompressionstända motorer som har en högre halt än 7 % fettsyrametylester (FAME) saluförs ska konsumenterna få lämplig information om detta.

**11 §** En leverantör eller grupp av leverantörer gemensamt ska fram till den 31 december 2020 minska växthusgasutsläppen per energienhet från motorbränslen eller energi för framdrivning av fordon under hela livscykeln med minst 6 %, jämfört med en lägsta standard baserad på växthusgasutsläppen per energienhet under hela livscykeln från fossila bränslen under 2010.

**12 §** Leverantör ska från den 1 januari 2011 till tillsynsmyndigheten en gång per år rapportera om växthusgasintensiteten hos de motorbränslen och den energi för framdrivning av fordon som levererats eller använts.

Uppgifterna i rapporten ska granskas av tillsynsmyndigheten.

### Bemyndiganden m.m.

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

1. skyldighet för den som tillhandahåller motorbränslen att informera konsumenter gällande andelen biodrivmedel i bensin och dieselbränslen,
2. märkning och utformning anordningar för bränslepåfyllning,
3. undantag för bensin som är avsedd endast för drift av kolvmotorer i luftfartyg,
4. rapportering enligt 12 § och undantag från rapporteringsskyldighet, samt
5. beräkning av växthusgasutsläppen per energienhet under hela livscykeln från fossila bränslen under 2010.

**14 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får informera om bränslens hälso- och miljörisker.

Informationen enligt första stycket bekostas av den som yrkesmässigt tillverkat, importerat, tillhandahållit eller överlåtitt bränslen i strid med denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

**15 §** Den som med uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 7 §, döms till böter eller fängelse i högst två år.

### Överklagande

**16 §** En förvaltningsmyndighets beslut i enskilda fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

Denna lag träder i kraft den XX YY 2010, då lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen ska upphöra att gälla.

## Bilaga 1

## Miljöklasser för bensin

Krav	Miljöklass 1 Motorbensin	Miljöklass 1 Alkylatbensin	Miljöklass 2
Researchoktantal, lägst	95	–	95
Motoroktantal, lägst	85	–	85
Ångtryck, högst kilopascal	70 <sup>a</sup> /95 <sup>b</sup>	65	70,0 <sup>a</sup>
Ångtryck, lägst kilopascal	45 <sup>b</sup> /65 <sup>b</sup>	50	–
Destillation:			
- Förångat vid 70°C, volymhalt procent	–	15 – 42	
- Förångat vid 100°C, lägst volymhalt procent	47 <sup>b</sup> /50 <sup>b</sup>	46,0 <sup>c</sup>	46,0
- Förångat vid 100°C, högst volymhalt procent	–	72 <sup>c</sup>	–
- Förångat vid 150°C, lägst volymhalt procent	75,0	75,0	75,0
- Förångat vid 180°C, lägst volymhalt procent	–	–	–
Slutkokpunkt, högst °C	205	200	–
Olefiner, högst volymhalt procent	13,0	1,0	18,0 <sup>d</sup>
Aromater, högst volymhalt procent	35,0	1,0	35,0
Bensen, högst volymhalt procent	1,0	0,1	1,0
Cyklohexaner, högst volymhalt procent	–	2,0	–
n-Hexan, högst volymhalt procent	–	0,5	–
Syre, högst masshalt procent	3,7	–	3,7
Oxygenater:			
- Metanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel måste tillsättas	3,0	–	3,0
- Etanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel kan vara nödvändigt	10,0	–	10,0
- Isopropylalkohol, högst volymhalt procent	12,0	–	12,0
- Etrar som innehåller fem eller flera kolatomer per molekyl, högst volymhalt per procent	22,0	–	22,0
Andra oxygenater, högst volymhalt procent	15,0	–	15,0
Svavel, högst milligram per kilogram	10,0	10,0	10,0
Bly, högst gram per liter	0,005	0,002	0,005
Metylcyclopentadienylmangantrikarbonyl (MMT), högst milligram Mn per liter	2 <sup>f</sup>	2 <sup>f</sup>	2 <sup>f</sup>
Fosfor	Inte mätbar	–	–
Densitet vid 15°C, kilogram per kubikmeter	–	680 – 720	–
Bensin i miljöklass 1 motorbensin skall uppfylla skäliga funktionskrav vad avser renhet för insugnings- respektive insprutningsventiler. Bensin i miljöklass 1 avsedd för fordon med katalytisk avgasrening får ej innehålla askbildande ämnen.			

<sup>a</sup> Avser tiden fr.o.m. den 16 maj t.o.m. den 31 augusti i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 maj t.o.m. den 15 september för övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under b är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

<sup>b</sup> Avser tiden fr.o.m. den 16 oktober t.o.m. den 31 mars i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 november t.o.m. den 15 mars för övriga län. För övrig tid än den som anges här är eller under a är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

<sup>c</sup> Om temperaturökningen i intervallet 45–72 procent förångat understiger tio celsiusgrader gäller i stället att T50-värdet (temperaturen vid volymhalten 50 procent förångat) skall ligga mellan 90°C och 150°C.

<sup>d</sup> Med undantag för blyfri bensin regular (ett minsta motoroktanttal [MON] på 81 och ett minsta researchoktanttal [RON] på 91) för vilken olefinhalten skall vara en volymhalt på högst 21 procent. Dessa gränsvärden hindrar inte att blyfri bensin med lägre oktantal än vad som anges i denna bilaga får saluföras.

<sup>e</sup> Andra primära alkoholer och etrar, vilkas destillationskokpunkt inte överstiger den destillationskokpunkt som angetts i nationella standarder, eller, där sådana saknas, i industriella specifikationer för motorbränslen.

<sup>f</sup> Till och med den 31 december 2013 tillåts högst 6 milligram Mn per liter.

<sup>f</sup> Resultaten från enskilda mätningar ska tolkas på grundval av de kriterier som anges i EN 4259:2006.

## Bilaga 2

**Miljöklasser för dieselbränsle<sup>§</sup>**

<b>Krav</b>	<b>Miljöklass 1</b>	<b>Miljöklass 2</b>	<b>Miljöklass 3</b>
Cetanindex, lägst	50	47	–
Cetantal, lägst	51,0 <sup>a</sup>	51,0 <sup>a</sup>	51,0
Densitet vid 15°C, lägst kilogram per kubikmeter	800	800	–
Densitet vid 15°C högst kilogram per kubikmeter	830,0	830,0	845,0
Destillation:			
-brynnelsekokpunkt lägst °C	180	180	–
- vid 95 procent destillat, högst °C	340,0	340,0	360,0
Aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	5	20	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	Inte mätbar <sup>b</sup>	0,1 <sup>b</sup>	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst masshalt procent	–	–	8,0 <sup>c</sup>
Svavel, högst milligram per kilogram	10,0	10,0	10,0
Fettsyrametylestrar <sup>e</sup> , högst volymhalt procent	7,0	7,0	7,0

<sup>a</sup> Gäller dieselbränslen som omfattas av nr 2710 19 41 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87.

<sup>b</sup> Enligt Svensk Standard SS 155116, utgåva 1, före inblandning av fettsyrametylestrar.

<sup>c</sup> Enligt Svensk Standard SS-EN 12916, utgåva 2.

<sup>e</sup> Fettsyrametylestrarna ska uppfylla kraven i Svensk Standard SS-EN 14214, utgåva 2 eller motsvarande.

<sup>§</sup> Resultaten från enskilda mätningar ska tolkas på grundval av de kriterier som anges i EN 4259:2006.

## Bilaga 3

**Miljöklass för alternativa motorbränslen som är avsedda att ersätta motorbensin**

För att indelas i miljöklass som anges i denna bilaga skall bränslet uppfylla följande specifikation.

**Specifikation (Etanolbränsle för gnisttända motorer)**

<b>Krav</b>	<b>Miljöklass 1</b>
Researchoktant, lägst	95
Motoroktant, lägst	85
Ångtryck, högst kilopascal	70 <sup>a</sup> / 95 <sup>b</sup>
Ångtryck, lägst kilopascal	35 <sup>a</sup> / 50 <sup>b</sup>
Etanol samt högre alkoholer, lägst volymhalt procent	75 <sup>a</sup> / 70 <sup>b</sup>
Bensin, volymhalt procent	(14-25) <sup>a</sup> / (14-30) <sup>b</sup>
Slutkokpunkt, högst °C	205
Destillationsrest, högst volymhalt procent	2
Högre alkoholer med mellan tre och åtta kolatomer per molekyl, högst volymhalt procent	2
Metanol, högst volymhalt procent	1
Etrar som innehåller fem eller fler kolatomer per molekyl, högst volymhalt procent	5,2
Vatten, högst volymhalt procent	0,3
Oorganiskt klor, högst milligram per liter	1
Svavelhalt, högst milligram per kilogram	10
Bly, högst milligram per liter	5 <sup>d</sup>
Fosfor, högst milligram per liter	0,2 <sup>d</sup>
Oxidationsstabilitet, lägst minuter <sup>e</sup>	360
Hartstal, högst milligram per 100 milliliter	5
pH <sub>7</sub> <sup>f</sup>	6,5-9,0
Korrosiv inverkan på koppar (3 timmar vid 50°C), enligt skala <sup>g</sup>	Klass 1
Syratal, högst masshalt procent eller räknat som ättiksyra, högst milligram per liter	0,005
	40

<sup>a</sup> Avser tiden fr.o.m. den 16 maj t.o.m. den 31 augusti i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 maj t.o.m. den 15 september för övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under b är gränsvärden enligt antingen a eller b tillåtna.

<sup>b</sup> Avser tiden fr.o.m. den 16 oktober t.o.m. den 31 mars i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 november t.o.m. den 15 mars i övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under a är gränsvärden enligt antingen a eller b tillåtna.

<sup>c</sup> Bensin skall uppfylla miljöklass 1.

<sup>d</sup> Inga fosfor-, järn-, mangan- eller blyhaltiga ämnen får tillsättas bränslet.

<sup>e</sup> Enligt standardiserad metod för bestämning av oxidationsstabilitet hos bensin.

<sup>f</sup> Enligt standardiserad metod för bestämning av pH-värde i etanol.

<sup>g</sup> Enligt standardiserad metod för bedömning av korrosiv inverkan på koppar.



## Bilaga 4

**Miljöklass för alternativa motorbränslen som är avsedda att ersätta dieselbränsle**

För att indelas i miljöklass som anges i denna bilaga skall bränslet uppfylla någon av följande specifikationer.

**Specifikation 1 (FAME – fettsyrametylestrar)**

Krav	Miljöklass 1
Cetantal, lägst	51,0
Esterhalt, lägst masshalt procent	96,5
Densitet vid 15°C, högst kilogram per kubikmeter	900
Densitet vid 15°C, lägst kilogram per kubikmeter	860
Viskositet vid 40°C, kvadratmillimeter per sekund	3,50–5,00
Flampunkt, lägst °C	101 <sup>c</sup>
Sulfataska, högst masshalt procent	0,02
Vattenhalt, högst milligram per kilogram	500
Svavelhalt, högst milligram per kilogram	10,0
Kolåterstod vid 10 procent destillationsåterstod, högst masshalt procent	0,30
Föreninghalt, högst milligram per kilogram	24
Korrosiv inverkan på koppar (3 timmar vid 50°C), enligt skala <sup>a</sup>	Klass 1
Oxidationsstabilitet vid 110°C, lägst timmar <sup>b</sup>	6,0
Syratal, högst milligram KOH per gram	0,50
Jodtal, högst gram jod per 100 gram	120
Linolensyrametylester, högst masshalt procent	12,0
Fleromättade metylestrar (fler än tre dubbelbindningar), högst masshalt procent	1
Metanolhalt, högst masshalt procent	0,20
Monoglyceridhalt, högst masshalt procent	0,80
Diglyceridhalt, högst masshalt	0,20
Triglyceridhalt, högst masshalt procent	0,20
Fri glycerol, högst masshalt procent	0,02
Total glycerol, högst masshalt procent	0,25
Natrium + Kalium, högst milligram per kilogram	5,0
Kalcium + Magnesium, högst milligram per kilogram	5,0
Fosfor, högst milligram per kilogram	4,0 <sup>c</sup>

<sup>a</sup> Enligt standardiserad metod för bedömning av korrosiv inverkan på koppar.

<sup>b</sup> Enligt standardiserad metod för bestämning för oxidationsstabilitet hos bränslet.

<sup>c</sup> Fettsyrametylestrarna ska uppfylla kraven i Svensk Standard SS-EN 14214, utgåva 2 eller motsvarande.

**Specifikation 2 (Etanolbränsle för kompressionstända motorer)**

<b>Krav</b>	<b>Miljöklass 1</b>
Alkohol, lägst masshalt procent varav andra alkoholer än etanol, högst masshalt procent	92,4 2
Densitet vid 15°C, högst kilogram per kubikmeter	815
Densitet vid 15°C, lägst kilogram per kubikmeter	795
Askhalt, högst masshalt procent	0,001
Flampunkt, lägst °C	10
Surhetsgrad, räknat som ättiksyra, högst masshalt procent	0,0025
Neutraliseringstal (stark syra) KOH milligram per liter högst	1
Färg, enligt skala högst <sup>a</sup>	10
Torrhalt vid 100°C, högst milligram per kilogram	15
Vattenhalt, högst masshalt procent	6,5
Fosfor, högst gram per liter	0,2
Aldehydhalt, räknat som ättiksyra, högst masshalt procent	0,0025
Svavelhalt, högst milligram per kilogram	10
Esterhalt, räknat som etylacetat, högst masshalt procent	0,1
Ett bränsle som uppfyller ovanstående krav får spädas med cetanförbättringsmedel, om spädningen uppgår till högst 10 massprocent av det ospädda bränslet. Därutöver får denaturerings- och färgämnen tillsättas	

<sup>a</sup> Enligt standardiserad metod för färgbestämmning.

**Specifikation 3 (Syntetiska dieselbränslen)**

<b>Krav</b>	<b>Miljöklass 1</b>
Bränsle som huvudsakligen består av paraffinkolväten framställda ur biomassa eller fossil råvara	
Cetantal, lägst	51
Densitet vid 15°C, högst kilogram per kubikmeter	845
Destillation: vid 95 volymprocent, högst °C	360
Aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	5
Polycykliska aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	Inte mätbar <sup>a</sup>
Svavelhalt, högst milligram per kilogram	10

<sup>a</sup> Enligt Svensk Standard SS 155116, utgåva 1.

Riksrevisionen, Svea hovrätt (Miljööverdomstolen), Kammarrätten i Stockholm, Kommerskollegium, Sveriges exportråd, Skatteverket, Statskontoret, Statistiska centralbyrån (SCB), Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Dalarnas län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, SWEDAC, Skogsstyrelsen, Statens Jordbruksverk, Institutet för jordbruks- och miljöteknik (JTI), Sveriges lantbruksuniversitet (SLU), Naturvårdsverket, Statens energimyndighet, Banverket, Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande (Formas), Transportstyrelsen, Vägverket, Statens väg och transportforskningsinstitut (VTI), Konkurrensverket, Verket för innovationssystem (Vinnova), Tillväxtverket, Energimarknadsinspektionen, Konsumentverket, SIS Miljömärkning, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Kungliga, Skogs- och Lantbruksakademien, Sveriges Kommuner och Landsting, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenskt Näringsliv, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Svensk Energi, Svensk Fjärrvärme, Svenska Petroleum Institutet (SPI), Näringslivets Regelnämnd (NNR), Bil Sweden, Agroetanol AB, Eco Par AB, Fastighetsägarna Sverige, Föreningen Sveriges energirådgivare, Föreningen Sveriges Skogsindustrier, Greenpeace, Gröna Bilister, Nordisk Etanolproduktion AB, Lantmännen, Plast- & Kemiföretagen, Skogforsk, Svensk Bensinhandel, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bioenergiföreningen (SVEBIO), Svenska Biogasföreningen, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Gasföreningen, Svenska Trädbränsleföreningen, Sveriges Energiföreningars Riksorganisation (SERO), Sveriges Tekniska Forskningsinstitut, Sveriges Åkeriföretag, Teknikföretagen, Världsnaturfonden (WWF), Preem AB, Svenska Statoil, EcoPar.