

Lagrådsremiss

Försäljning av drivmedel till fordonsindustrin

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 1 mars 2012

Lena Ek

Egon Abresparr
(Miljödepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås några ändringar i drivmedelslagen (2011:319). Det föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela vissa föreskrifter om undantag från saluföringsförbudet för bensin och dieselbränslen som inte uppfyller gällande miljöspecifikationer. Det är fråga om undantag för försäljning till fordonsindustrins test- och forskningsverksamhet samt till industrins påfyllning av nyttillverkade fordon inför leverans. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreslås också få meddela föreskrifter om provning och kontroll av anordningar för bränslepåfyllning. Ändringar föreslås också för bättre överensstämmelse med den skattelagstiftning som hänför sig till miljöklassindelningen av drivmedel.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2012.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Förslag till lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319).....	4
3	Ärendet och dess beredning	7
4	Försäljning till fordonsindustrin	8
5	Återföring av bensingas	10
6	Miljöklassningen av drivmedel.....	11
7	Drivmedlens tekniska nomenklatur	11
8	Ikraftträdande.....	12
9	Konsekvenser.....	12
10	Författningskommentar.....	13
Bilaga 1	Promemorians lagförslag.....	15
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna	17

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319).

2 Förslag till lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319)

Härigenom föreskrivs¹ att 2, 3, 7 och 22 §§ drivmedelslagen (2011:319) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

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,

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

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

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

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

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

vinter: tiden från och med den 16 oktober till och med den 31 mars i Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens

bensin: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59 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,

dieselbränsle: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 45 i förordning (EG) nr 2031/2001,

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034), senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 81, Celex 32006L0096).

län samt tiden från och med den 1 november till och med den 15 mars i övriga Sverige.

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

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.

Om någon miljöklass inte kan anges, ska bensinen betraktas som annan bensin och den avsedda användningen ska specificeras.

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.

Om någon miljöklass inte kan anges, ska dieselbränslet betraktas som annat dieselbränsle och den avsedda användningen ska specificeras.

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 se till att det finns tillgång till sådan bensin som avses i den paragrafen,

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

4. märkning och utformning av anordningar för bränslepåfyllning, 4. märkning, utformning, provning och kontroll av anordningar för bränslepåfyllning,

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

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

7. åtgärder som ska vidtas enligt 21 §.

7. åtgärder som ska vidtas enligt 21 §, och

8. sådana undantag från saluföringsförbudet i 16 § som avser försäljning för fordonsindustrins forsknings- och testningsverksamhet eller för fordonsindustrins påfyllning av nytillverkade fordon inför leverans.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

3 Ärendet och dess beredning

EU:s bränslekvalitetsdirektiv, 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 2011/63/EG (EUT L 147, 2.6.2011, s. 15, Celex 32011L0063), genomförs i svensk rätt med drivmedelslagen (2011:319) samt förordningar och myndighetsföreskrifter som ansluter till den lagen. Direktivet gäller i fråga om bl.a. vissa typer av bensin och dieselbränslen som definieras med hänvisningar till teknisk nomenklatur i enlighet med Gemensamma tulltaxan i dess lydelse efter ändring genom kommissionens förordning (EG) nr 2031/2001 (EGT L 279, 23.10.2001, s. 1, Celex 32001R2031). I direktivet finns bl.a. en bestämmelse om att drivmedel måste uppfylla föreskrivna miljökrav för att få saluföras.

Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/126/EG av den 21 oktober 2009 om återvinning av bensinångor steg II, vid tankning av motorfordon på bensinstationer (EUT L 285, 31.10.2009, s. 36, Celex 32009L0126) ska medlemsstaterna ha system för lägsta nivå av återvinning av bensinångor samt se till att återföringsgraden kontrolleras regelbundet.

Drivmedelslagen har ersatt lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen i de delar som avser krav på motorbränslen. Drivmedelslagen innehåller bl.a. bestämmelser om att drivmedel ska indelas i miljöklasser med hänsyn till vilka tekniska miljöspecifikationer som drivmedlen uppfyller.

I fråga om drivmedel som inte uppfyller föreskrivna miljökrav har frågan om att i svensk rätt införa en möjlighet att saluföra sådana drivmedel till fordonsindustrin anmälts till Europeiska kommissionen i enlighet med direktiv 98/34/EG, dvs. Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034), senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 81, Celex 32006L0096), Regeringskansliets dnr M2011/2514/R och M2011/2584/R.

Transportstyrelsen har i en skrivelse till Regeringskansliet redogjort för hur myndigheten med föreskrifter avser att genomföra EU-direktivet om återvinning av bensinångor. I skrivelsen konstaterades att gällande normgivningsbemyndiganden inte ger en tydlig rätt att meddela föreskrifter om provning och kontroll av anordningar för bränslepåfyllning.

Vid beredningen av detta lagstiftningsärende har det uppmärksammats att det i drivmedelslagen saknas bestämmelser om vad som gäller för drivmedel som inte kan delas in i någon av de gällande miljöklasserna och att drivmedelslagen i denna del inte överensstämmer med lagen (1994:1776) om skatt på energi. Ett förslag till ändringar i drivmedelslagen har därför anmälts till Europeiska kommissionen i enlighet med direktiv 98/34/EG (Regeringskansliets dnr M2011/2514/R och M2011/2584/R).

Vid beredningen av detta lagstiftningsärende har det också uppmärksamats att drivmedelslagens definitioner av bensin och dieselbränslen inte stämmer överens med motsvarande definitioner i bränslekvalitetsdirektivet. Felen avser hänvisningarna till den tekniska nomenklaturen.

Dokumentation om beredningen finns tillgänglig i Regeringskansliet (dnr M2012/445/R). En promemoria med de förslag som beredningen resulterat i har remitterats. Promemorians lagförslag återges i *bilaga 1*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Promemorian och en sammanställning av remissvaren finns tillgängliga i Regeringskansliet (dnr M2012/445/R).

4 Försäljning till fordonsindustrin

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från förbudet att saluföra drivmedel som inte uppfyller lagens miljökrav. Sådana föreskrifter får endast avse saluföring för fordonsindustrins forsknings- och testningsverksamhet eller för fordonsindustrins påfyllning av nytillverkade fordon inför leverans.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte haft någon invändning mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Enligt EU:s bränslekvalitetsdirektiv ska det vara förbjudet att saluföra bensin och dieselbränslen som inte uppfyller de miljöspecifikationerna som anges i direktivet. Ett sådant saluföringsförbud har gällt sedan den 1 januari 2000. Direktivet genomförs i svensk rätt med drivmedelslagen (2011:319) som har ersatt den tidigare lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Såväl den nya lagen som den äldre lagen innehåller ett saluföringsförbud som motsvarar direktivets krav.

Saluföringsförbudet innebär, som det är utformat, även ett förbud mot saluföring av drivmedel till fordonsindustrin för test- och forskningsverksamhet samt för sådan påfyllning i nytillverkade fordon som i små mängder behövs för att fordonen ska kunna levereras till deras användare (fabrikspåfyllning). Efter att den nya drivmedelslagen trätt i kraft uppmärksammades Regeringskansliet på att saluföringsförbudet i praxis aldrig har uppfattats som ett hinder för fordonsindustrin att köpa drivmedel som behövs för den forsknings- och testverksamhet som fordonsindustrin bedriver för att ta fram nya motorer och nya drivmedel. Industrin behöver få tillgång till drivmedel som inte uppfyller de fastställda miljöspecifikationerna för att kunna ta fram nya och från miljösynpunkt bättre motorer och drivmedel.

Bränslekvalitetsdirektivets syfte

Bränslekvalitetsdirektivet ska säkerställa att bensin och dieselbränslen kan saluföras inom medlemsstaterna endast om de uppfyller de miljöspecifikationer som anges i direktivet.

Det framgår av skälen för direktivet att dess syfte är att motverka att föroreningar från användningen av bränslen släpps ut i stora mängder. Av skälen framgår vidare att detta ska åstadkommas med kostnadseffektiva åtgärder och att hänsyn ska tas till de kostnader och den nytta som följer av en åtgärd. Direktivet ingår i en övergripande strategi för att minska luftutsläppen på ett balanserat sätt. Av skälen framgår också att direktivets krav på bränslesammansättningen har motiverats av nödvändigheten av att särskilt i tätortsområden få till stånd en minskning av förorenande utsläpp från fordon. Det är således tydligt att direktivet syftar till att minska utsläppen från den bränsleanvändning som sker i den dagliga stora mängden fordonstrafik, mobila maskiner och båtar.

Det finns inget i skälen för direktivet som tyder på att EU-lagstiftaren haft för avsikt att motverka fordonsindustrins möjligheter att utveckla nya och bättre bränslen och motorer.

Ett undantag för forskning och fabrikspåfyllning bör vara möjligt

För att fordonsindustrin ska ha möjlighet att utveckla och testa nya motorer och nya bränsleblandningar – bland annat för att få fram motorer och bränslen som från miljösynpunkt är bättre än dagens motorer och bränslen – krävs det att industrin får tillgång till bensin och dieselbränslen med olika typer av bränsleblandningar, även sådana som inte uppfyller direktivets miljöspecifikationer.

Vidare behöver fordonsindustrin ha möjlighet att för fabrikspåfyllning använda bränslen med olika blandningar. Detta för att kunna leverera bilar till återförsäljare och slutkonsumenter för användning i olika klimathållanden i olika delar av världen.

Det är inte känt hur fordonsindustrin i andra EU-länder hanterar denna problematik. Tyskland har dock i sin nationella lagstiftning infört ett undantag från kraven i direktivet och fått EU-kommissionens godkännande av detta undantag. Det tyska undantaget gäller saluföring av drivmedel i forsknings- och testsyften vilka används internt inom respektive företag och som inte heller sätts i omlopp via allmänna bensinstationer samt inte heller förväntas medföra skadlig miljöpåverkan. I den tyska definitionen av testbränslen ingår även bränslen för fabrikspåfyllning.

Mot bakgrund av att direktivet inte kan anses ha till syfte att hindra fordonsindustrin från möjligheten att utveckla bättre motorer och bränslen och mot bakgrund av att kommissionen har accepterat Tysklands nationella regler om sådana undantag från saluförbudet som avser saluföring för forsknings- och testsyften eller avser användning internt inom industrin, bör ett sådant undantag anses vara förenligt med EU-rättens krav.

Utformningen av de svenska regler som möjliggör undantag

Det svenska regelverket bör, i likhet med det tyska, ge utrymme för den svenska fordonsindustrin att få tillgång till bensin och dieselbränslen som

industrin behöver för forskning, testverksamhet och fabrikspåfyllning. Ett sådant undantag för bränslen som inte uppfyller miljöspecifikationerna bör utformas så att det endast gäller till förmån för fordonsindustrins interna behov. Saluföring till eller på försäljningsställen där fordonsens slutanvändare, konsumenterna, köper drivmedel bör alltså inte få ske.

Ett förslag till ändring i drivmedelslagen som möjliggör försäljning av drivmedel för forsknings- och teständamål samt för fabrikspåfyllning anmäldes i juli 2011 till kommissionen i enlighet med direktiv 98/34/EG.

Kommissionen ansåg i oktober 2011 att det anmälda förslaget inte var förenligt med bränslekvalitetsdirektivet. Förslaget ändrades då för att tillgodose synpunkterna. Enligt direktiv 98/34/EG gäller en frysningsperiod i fall då kommissionen har lämnat synpunkter i ett s.k. detaljerat utlåtande. Den frysningsperioden har löpt ut. Direktiv 98/34/EG hindrar alltså inte att svenska bestämmelser i enlighet med det anmälda förslaget antas.

Resultatet av de hittills genomförda kontakterna med kommissionen har visat att en godtagbar svensk reglering bör kunna utformas enligt följande.

Trots drivmedelslagens saluföringsförbud får en bensin eller ett dieselbränsle saluföras till den som avser att använda drivmedlet för att (1) utveckla nya drivmedel, motorer eller utsläppsbegränsande anordningar, (2) anpassa drivmedel, motorer eller utsläppsbegränsande anordningar för utsläppande på marknader utanför Europeiska unionen eller (3) i en anläggning för fordonstillverkning fylla på nytillverkade fordon så att fordonen kan levereras till sina köpare. Saluföringen får inte ske där drivmedel saluförs till andra än dem som avser att använda drivmedlet för något av de tre angivna syftena. Saluföringen får alltså inte ske via benstationer eller andra återförsäljare som vänder sig till allmänheten.

Det pågår fortfarande kontakter med kommissionen för att förankra de svenska undantagsbestämmelserna så att de i sina detaljer blir utformade på ett sätt som kan anses rymmas inom ett sådant avsteg från bränslekvalitetsdirektivets ordalydelse som kommissionen har accepterat för Tysklands del och kan anses förenligt med direktivets övergripande syften. Med hänsyn till att detaljutformningen inte är klar och med hänsyn till att ett undantag bör komma på plats så snart som möjligt efter det att kontakterna med kommissionen har avslutats, bör det i lagen införas ett normgivningsbemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om undantag från drivmedelslagens saluföringsförbud.

5 Återföring av bensingas

<p>Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om provning och kontroll av anordningar för bränslepåfyllning.</p>
--

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte haft någon invändning.

Skälen för regeringens förslag: Enligt direktiv 2009/126/EG ska medlemsstaterna ha system för lägsta nivå av återvinning av bensinångor. Återföringsgraden ska kontrolleras regelbundet.

I drivmedelslagen (2011:319) finns ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om märkning och utformning av anordningar för bränslepåfyllning. Bemyndigandet bör kompletteras så att det också tydligt ger rätt att meddela föreskrifter om provning och kontroll av anordningar för bränslepåfyllning. Med stöd av bemyndigandet blir det möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela de föreskrifter om provning och kontroll som behövs.

6 Miljöklassningen av drivmedel

Regeringens förslag: Om någon miljöklass inte kan anges för en bensin eller ett dieselbränsle, ska drivmedlet betraktas som annan bensin eller annat dieselbränsle och den avsedda användningen ska specificeras.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte haft någon invändning.

Skälen för regeringens förslag: Enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi beskattas bensin och dieselbränslen med hänsyn till den miljöklass som drivmedlet är hänförligt till enligt drivmedelslagen (2011:319). Om ett drivmedel inte är hänförligt till någon miljöklass, beskattas det som ett annat drivmedel, dvs. som ett drivmedel som inte hör till någon miljöklass, och beroende på den avsedda användningen.

I drivmedelslagen saknas bestämmelser om vad som i fråga om miljöklassningen gäller för drivmedel som inte kan hänföras till någon miljöklass. Drivmedelslagen bör kompletteras så att det blir tydligt att ett drivmedel som inte kan hänföras till någon miljöklass betraktas på samma sätt i drivmedelslagen som i lagen om skatt på energi. För ett drivmedel som inte kan hänföras till någon miljöklass, bör drivmedlets avsedda användning specificeras.

Förslaget anmäldes i juli 2011 till EU-kommissionen i enlighet med direktiv 98/34/EG. Kommissionen har inte haft några synpunkter.

7 Drivmedlens tekniska nomenklatur

Regeringens förslag: Drivmedelslagens definitioner av bensin och dieselbränslen anpassas till EU:s bränslekvalitetsdirektiv genom att rätt KN-nummer enligt den tekniska nomenklaturen anges.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte haft någon invändning.

Skälen för regeringens förslag: Drivmedelslagen (2011:319) innehåller bestämmelser om samma slags bensin och dieselbränslen som

EU:s bränslekvalitetsdirektiv. Drivmedelslagens definitioner av bensin och dieselbränsle bör därför överensstämma med det som i direktivet avses med en bensin eller ett dieselbränsle. Lagens definitioner innehåller fel som inte uppmärksammades när lagen togs fram. Lagen bör ändras så att den överensstämmer med direktivet.

8 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Ändringarna träder i kraft den 1 juli 2012.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte haft någon synpunkt.

Skälen för regeringens förslag: Ändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt. Regeringen bedömer att det är den 1 juli 2012.

9 Konsekvenser

Förslaget har inga statsfinansiella konsekvenser.

Förslaget innebär att fordonsindustrin kan få tillgång till bensin och dieselbränslen med olika typer av bränsleblandningar, även sådana som inte uppfyller direktivets miljöspecifikationer, så att industrin får möjlighet att utveckla och testa nya motorer och nya bränsleblandningar – bl.a. för att få fram motorer och bränslen som från miljösynpunkt är bättre än dagens motorer och bränslen. Vidare får fordonsindustrin möjlighet att för fabrikspåfyllning använda bränslen med olika blandningar för att kunna leverera bilar till återförsäljare och slutkonsumenter för användning i olika klimatförhållanden i olika delar av världen. Bestämmelserna motsvarar det undantag från kraven i direktivet som Tyskland har infört i sin nationella lagstiftning. Bestämmelserna får därför anses konkurrensneutrala.

Det finns inte behov av speciella utbildnings- eller informationsinsatser.

Förslagen bedöms inte få några negativa konsekvenser för miljön. Saluföringsförbudet syftar till att minska de negativa miljöeffekterna av den dagliga stora mängden drivmedelsanvändning. Den föreslagna möjligheten till undantag rör drivmedel i sådan liten omfattning att det saknar betydelse.

10 Författningskommentar

2 §

I *första stycket* ändras definitionerna av bensin och dieselbränsle.

I definitionen av bensin utgår nr 2710 31 som felaktigt kommit med när definitionen togs in i lagen (jfr artikel 2 punkt 1 i bränslekvalitetsdirektivet).

I definitionen av dieselbränsle ändras nr 2710 19 25 till 2710 19 45 som är det rätta numret enligt nomenklaturen (jfr artikel 2 punkterna 2 och 3 i bränslekvalitetsdirektivet).

3 §

I paragrafen införs ett nytt *andra stycke* som förtydligar att om någon miljöklass inte kan anges, trots kravet i första stycket, ska bensinen betraktas som annan bensin. I ett sådant fall ska den avsedda användningen specificeras. På så sätt skapas en överensstämmelse med lagen (1994:1776) om skatt på energi. Där gäller att en bensin som inte kan hänföras till någon miljöklass ska beskattas som hänförlig till kategorin andra bränslen och att beskattningen är beroende av den avsedda användningen.

7 §

I paragrafen införs ett nytt *andra stycke* som förtydligar att om någon miljöklass inte kan anges, trots kravet i första stycket, ska dieselbränslet betraktas som annat dieselbränsle. I ett sådant fall ska den avsedda användningen specificeras. På så sätt skapas en överensstämmelse med lagen (1994:1776) om skatt på energi. Där gäller att ett dieselbränsle som inte kan hänföras till någon miljöklass ska beskattas som hänförligt till kategorin andra dieselbränslen och att beskattningen är beroende av den avsedda användningen.

22 §

Paragrafen innehåller ett antal bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter.

I paragrafen ändras *fjärde punkten*. Genom ändringen utökas bemyndigandet att meddela föreskrifter om anordningar för bränslepåfyllning till att även omfatta föreskrifter om provning och kontroll. Med bemyndigandet blir det möjligt att meddela föreskrifter om att anordningar för bränslepåfyllning ska provas och kontrolleras av ackrediterade certifieringsorgan samt att sådan provning och kontroll ska avse systemet för återföring av bensinångor och återföringsgraden av ångorna.

Paragrafen utökas vidare med en ny *åttonde punkt* där regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om sådana undantag från saluföringsförbudet i 16 § som avser försäljning för fordonsindustrins forsknings- och testningsverksamhet

eller för fordonsindustrins påfyllning av nytillverkade fordon inför leverans. Med fordonsindustrin avses industrin i vid bemärkelse. Undantag från saluföringsförbudet ska kunna omfatta saluföring till provningslaboratorier, testinstitut och liknande aktörer som bedriver forskning och testning för fordonsindustrins behov eller forskning och testning som på annat sätt har samband med industriell utveckling av drivmedel och motorer för fordon. Förslaget har behandlats i avsnitt 4.

Promemorians lagförslag

Förslag till lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319)

Härigenom föreskrivs att 2, 3, 7 och 22 §§ drivmedelslagen (2011:319) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

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,

bensin: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59 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,

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

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

dieselbränsle: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 45 i förordning (EG) nr 2031/2001,

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

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

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

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

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

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.

Om någon miljöklass inte kan anges, ska bensinen betraktas som annan bensin och den avsedda användningen ska specificeras.

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.

Om någon miljöklass inte kan anges, ska dieselbränslet betraktas som annat dieselbränsle och den avsedda användningen ska specificeras.

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 se till att det finns tillgång till sådan bensin som avses i den paragrafen,

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

4. märkning och utformning av anordningar för bränslepåfyllning,

4. märkning, utformning, provning och kontroll av anordningar för bränslepåfyllning,

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

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

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

7. åtgärder som ska vidtas enligt 21 §.

7. åtgärder som ska vidtas enligt 21 §, och

8. sådana undantag från saluföringsförbudet i 16 § som avser försäljning för fordonsindustrins forsknings- och testningsverksamhet eller för fordonsindustrins påfyllning av nytillverkade fordon inför leverans.

Förteckning över remissinstanserna

Naturvårdsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturskyddsföreningen, Gröna Bilister, Svenska Petroleum & Biodrivmedel Institutet (SPBI), Preem AB, Scania AB, AB Volvo och Volvo Personbilar Sverige AB