

Regeringens proposition

2005/06:16

Skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel

Prop.
2005/06:16

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 13 oktober 2005

Göran Persson

Lena Sommestad
(Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en ny lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel. Skyldigheten skall gälla näringsidkare som i sin verksamhet på bensinstation eller annat försäljningsställe tillhandahåller allmänheten konventionella bränslen (motorbensin eller dieselbränsle avsett för vägburna transporter) genom en eller flera bränslepumpar avsedda för tankning direkt i det fordon där bränslet är avsett att förbrukas. Skyldigheten skall från och med den 1 februari 2006 gälla de volymmässigt största försäljningsställena för att därefter årligen fram till år 2009 vidgas till att gälla de försäljningsställen som årligen tillhandahåller 1 000 kubikmeter konventionella bränslen eller mer. Avgörande för om ett försäljningsställe under ett visst år (säljåret) träffas av kravet på att tillhandahålla förnybara drivmedel är försäljningsvolymen av motorbensin eller dieselbränsle under kalenderåret två år före säljåret. Vägverket föreslås bli central tillsynsmyndighet för den nya lagen. Den eller de kommunala nämnder som fullgör tillsynsuppgifter inom miljöområdet föreslås ansvara för den lokala tillsynen. Tillsynsmyndigheterna föreslås få meddela de förelägganden som behövs för att se till att lagen efterlevs och förena sådana förelägganden med viten. Det skall vara möjligt att ge dispens från kravet för enskilda säljställen om det finns särskilda skäl för detta. Lagen föreslås träda i kraft den 1 februari 2006.

Vidare föreslås att det vägledande målet för användningen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel i Sverige från och med 2010 skall vara att sådana drivmedel skall utgöra minst 5,75 procent av den totala användningen av bensin och diesel för transportändamål beräknat på energiinnehåll.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	3
2	Förslag till lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.....	4
3	Ärendet och dess beredning.....	6
4	Bakgrund	7
5	Lagkrav.....	8
6	Ökad tillgänglighet av förnybara drivmedel.....	12
6.1	Förnybara drivmedel.....	12
6.2	Kraven riktas mot bensinstationer där konventionella bränslen säljs.....	12
6.3	Successivt ökad tillgänglighet.....	13
7	Märkning	15
8	Tillsyn.....	16
9	Viten	16
10	Dispenser	17
11	Överklagande.....	19
12	Konsekvenser	19
13	Nytt nationellt mål för 2010	21
14	Författningskommentar	21
Bilaga 1	Promemorians lagförslag.....	23
Bilaga 2	Remissinstanserna	25
Bilaga 3	Lagrådsremissens lagförslag	26
Bilaga 4	Lagrådets yttrande	28
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 13 oktober 2005.....	30
	Rättsdatablad.....	31

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. antar regeringens förslag till lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel,
2. godkänner att det vägledande målet för användningen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel i Sverige från och med 2010 skall vara att sådana drivmedel skall utgöra minst 5,75 procent av den totala användningen av bensin och diesel för transportändamål beräknat på energinnehåll.

2 Förslag till lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel

Härigenom föreskrivs följande¹.

1 § Denna lag syftar till ökad tillgänglighet av förnybara drivmedel.

Definitioner

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 el², 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 fördragen³,

motorbensin eller dieselbränsle: motorbensin eller dieselbränsle enligt definitionerna i 2 § lagen (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,

säljår: kalenderår under vilket en bränslesäljare tillhandahåller motorbensin eller dieselbränsle,

basår: kalenderåret två år före säljåret.

Skyldighet att tillhandahålla förnybart drivmedel

3 § En bränslesäljare skall på säljställe som ingår i bränslesäljarens verksamhet genom en eller flera bränslepumpar eller på annat likvärdigt sätt tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel

1. från och med den 1 februari till och med den 31 december säljåret 2006, om säljstället under basåret haft en försäljningsvolym överstigande 3 000 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle,

¹ Jfr 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).

² EGT L 283, 27.10.2001, s. 33 (Celex 32001L0077).

³ EUT L 236, 23.9.2003, s. 586 (Celex 12003TN02/12/A).

2. från och med den 1 januari till och med den 31 december säljåret 2007, om säljstället under basåret haft en försäljningsvolym överstigande 2 500 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle,

3. från och med den 1 januari till och med den 31 december säljåret 2008, om säljstället under basåret haft en försäljningsvolym överstigande 2 000 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle, och

4. från och med den 1 januari säljåret 2009 och varje därefter följande säljår, om säljstället under basåret haft en försäljningsvolym överstigande 1 000 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle.

4 § Bränslesäljaren skall se till att de pumpar eller andra anordningar genom vilka det förnybara drivmedlet tillhandahålls är tydligt märkta så att de inte förväxlas med pumpar eller anordningar för andra drivmedel.

Tillsyn m.m.

5 § Vägverket utövar den centrala tillsynen över efterlevnaden av denna lag. Den eller de nämnder som fullgör uppgifter inom miljöområdet utövar den lokala tillsynen inom kommunen.

Regeringen får meddela föreskrifter om att den lokala tillsynen i stället skall utövas av Vägverket.

6 § Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden som behövs för att lagen skall efterlevas.

Beslut om föreläggande får förenas med vite. I beslutet får det förordnas att beslutet skall gälla omedelbart.

Dispens

7 § Vägverket får i det enskilda fallet ge dispens från skyldigheterna i 3 § om det finns särskilda skäl. En sådan dispens skall vara tidsbegränsad.

Överklagande

8 § Beslut av Vägverket och annan tillsynsmyndighet får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2006.

3 Ärendet och dess beredning

Regeringen tillkallade den 3 juli 2003 en särskild utredare med uppgiften att föreslå mål och strategier för en fortsatt introduktion av förnybara fordonsbränslen (dir. 2003:89). I uppdraget ingick bland annat att utreda frågan om skyldighet för bensinstationer att tillhandahålla minst ett förnybart fordonsbränsle 2005. Vidare ingick att analysera möjligheten att införa någon form av drivmedelscertifikat för att främja introduktion av förnybara fordonsbränslen och presentera författningsförslag till ett sådant system.

Utredaren presenterade i delbetänkandet *Förnybara fordonsbränslen – nationellt mål för 2005 och hur tillgängligheten av dessa bränslen kan ökas* (SOU 2004:4) ett lagförslag som innebär en skyldighet för bensinstationer att tillhandahålla minst ett förnybart fordonsbränsle från den 1 juli 2005. Utredaren undersökte möjligheterna att genom överenskommelser om frivilliga åtgärder från oljebranschens sida åstadkomma en ökad distribution av rena eller höginblandade förnybara drivmedel men konstaterade att det saknades förutsättningar för en sådan överenskommelse. Utredningen föreslog därför en generell skyldighet för bensinstationsinnehavare att på av denne ägd bensinstation i mer betydande omfattning tillhandahålla förnybart fordonsbränsle. Betänkandet remitterades men förslaget resulterade inte i någon proposition. Regeringen diskuterade därefter med oljebranschen möjligheterna att åstadkomma ett ökat tillhandahållande av förnybara drivmedel. Den vägen visade sig inte framkomlig.

I Regeringskansliet togs därför en promemoria med ett lagförslag som bygger på utredningens förslag fram. Lagförslaget finns i *bilaga 1*. Promemorian har remitterats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Som ett led i remissförfarandet hölls ett remissmöte den 29 april 2005. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet (M2005/2459/Mk).

Regeringskansliet uppdrog åt Kommerskollegium att anmäla förslaget till Europeiska gemenskapernas kommission i enlighet med 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). Anmälan skickades till kommissionen den 6 juli 2005. Varken kommissionen eller någon av EU:s medlemsstater har lämnat något detaljerat utlåtande med anledning av notifieringen. Kommissionen har dock lämnat vissa synpunkter på förslaget. Dessa redovisas i avsnitt 5.

Den 12 januari 2005 överlämnade utredaren slutbetänkandet *Introduktion av förnybara fordonsbränslen* (SOU 2004:133) med förslag bland annat till ett nationellt vägledande mål för 2010. Förslaget har remissbehandlats. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet (dnr M2005/493/Mk).

Förslagen i denna proposition bygger på en överenskommelse mellan den socialdemokratiska regeringen och Miljöpartiet de Gröna.

Regeringen beslutade den 16 juni 2005 att inhämta Lagrådets yttrande över lagförslaget. Lagrådsremissens lagförslag finns i *bilaga 3*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 4*. Lagrådet har avstyrkt förslaget, bl.a. mot bakgrund av bristande konsekvensanalys. I propositionen har Lagrådets synpunkter beaktats i den mån det varit möjligt. Framför allt avsnitt 5 har utvecklats.

4 Bakgrund

Transportsektorn orsakar stora utsläpp av koldioxid genom användning av fossila bränslen. Transportsektorn står för cirka 40 procent av de totala utsläppen av koldioxid i Sverige. Utsläppen av koldioxid från transporter har, både per capita och som andel av de totala utsläppen, ökat under de senaste 25 åren medan utsläppen från flera andra sektorer minskat. Det finns en tydlig koppling mellan ökade inkomster och ökade koldioxidutsläpp från transporter i alla industriländer. Åtgärder behöver vidtas för att transportsektorn skall kunna bidra till att uppfylla Sveriges åtagande enligt Kyotoprotokollet (Kyotoprotokollet till Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar) och det nationella klimatmålet att de svenska utsläppen av växthusgaser som ett medelvärde för perioden 2008–2012 skall vara minst fyra procent lägre än utsläppen 1990. Miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan innebär att halten av växthusgaser i atmosfären skall stabiliseras på en nivå lägre än 550 ppm (parts per million). År 2050 bör därför utsläppen för Sverige vara mindre än 4,5 ton koldioxidekvivalenter per år och invånare för att därefter ytterligare minska. Regeringens transportpolitiska etappmål för en god miljö innebär bland annat att utsläppen av koldioxid från transporter år 2010 bör ha stabiliserats på 1990 års nivå (prop. 1997/98:56 och prop. 2001/02:20).

I propositionen Sveriges klimatstrategi (prop. 2001/02:55), som riksdagen tagit ställning till (bet. 2001/02:MJU10, rskr. 2001/02:163), anger regeringen att en viktig åtgärd för att begränsa transportsektorns klimatpåverkan är en politik som främjar introduktion och ökad användning av alternativa drivmedel.

Även inom EU pågår arbete för att minska beroendet av fossila bränslen. Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/30/EG av den 8 maj 2003 om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel (EUT L 123, 17.5.2003, s. 42, Celex 32003L0030) har till syfte att främja användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel som kan ersätta diesel eller bensen för transportändamål. Medlemsstaterna skall se till att en minsta andel biodrivmedel släpps ut på marknaden och skall även rapportera om vilka åtgärder som vidtagits för att främja användningen av biodrivmedel. Kommissionen har i sin grönbok "Mot en europeisk strategi för trygg energiförsörjning" ställt upp som mål att alternativa drivmedel senast 2020 skall ha ersatt 20 procent av de konventionella drivmedlen inom vägtransportsektorn.

Genom lagförslaget vill regeringen säkerställa en ökad tillgänglighet till förnybara drivmedel inom transportsektorn. Detta kommer i sin tur att underlätta introduktionen av fordon som kan köras på dessa drivmedel.

5 Lagkrav

Regeringens bedömning: I syfte att säkerställa en ökad tillgänglighet av förnybara drivmedel bör det införas en lagstadgad skyldighet för näringsidkare som på s.k. bensinstationer säljer konventionella motorbränslen att också tillhandahålla ett eller flera förnybara drivmedel.

Promemorians bedömning överensstämmer i stort med regeringens.

Remissinstanserna: *Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Jönköpings län, Kemikalieinspektionen, Banverket, Norrköpings kommun, Malmö kommun, Skövde kommun, Bioalcohol Fuel Foundation* och *Svensk Etanol kemi AB* har tillstyrkt det lagförslag som presenterades i promemorian.

Andra remissinstanser som *Länsstyrelsen i Hallands län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Dalarnas län, Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Konsumentverket* och *Svenska Naturskyddsföreningen* anser att det är bra med en strategi för införande av förnybara drivmedel men är tveksamma till om ett sådant lagförslag som presenterades i promemorian är rätt väg att gå, bl.a. därför att det riskerar att låsa marknaden vid en produkt och därmed hämma utvecklingen av bättre bränslen. *Länsstyrelsen i Örebro län* har anfört att lagstiftning kan vara en del av lösningen men att de förslag som förs fram i betänkandet *Introduktion av förnybara fordonsbränslen* (SOU 2004:133) kan vara väl så intressanta och att en eventuell lagreglering bör göras i samband med behandlingen av den utredningens förslag. *Länsstyrelsen i Kronobergs län* är tveksam till att statsmakterna ålägger näringsidkare att tillhandahålla en viss produkt men har inte motsatt sig förslaget. *Länsstyrelsen i Blekinge län* har förklarat sig inte ha någon erinran mot förslaget men förutsätter att statens intresse av att satsa på olika förnybara bränslen inte minskar. *Kungl. Tekniska högskolan KTH* har anfört att åtgärder som gör det mer attraktivt att köpa fordon som kan köras på förnybara bränslen är av godo, men har inga synpunkter på huruvida lagstiftning eller frivilliga överenskommelser är det bästa sättet att uppnå en ökad tillgänglighet till förnybara bränslen. *Agroetanol AB* anser att en utökad låginblandning är det effektivaste sättet att introducera biodrivmedel och att det inte finns något motiv för samhället att särskilt premiera E85 och E95. *Kommerskollegium* har rekommenderat att förslagets överensstämmelse med EG-rätten utreds närmare.

Ekonomistyrningsverket, Statskontoret, Lunds tekniska högskola, Naturvårdsverket, Vägverket, Statens energimyndighet, Sveriges Kommuner och Landsting SKL, Svensk Handel, Svenska Petroleuminstitutet, Chemrec AB, Fordonsgasforum, Föreningen Lantbygdshandelns Främjande, Motormännens riksförbund, Swedac, Svensk Bensinhandel, Svenska Biogasföreningen, Svenska Gasföreningen, Svenskt Gastekniskt Center AB, Sveriges Åkeriföretag samt *Bio Mil AB* har avstyrkt lagförslaget.

Skälen för regeringens bedömning: Eftersom de totala utsläppen av koldioxid på sikt måste minska betydligt och utsläppen från transportsektorn ökar kontinuerligt är det angeläget att med kraftfulla styrmedel främja en långsiktig hållbar utveckling. Introduktionen av fordon som kan drivas med förnybara drivmedel behöver underlättas. En viktig åtgärd är då att göra förnybara drivmedel tillgängliga i så stor utsträckning att utbudet av förnybara drivmedel inte gör det oattraktivt att äga fordon som drivs med sådana drivmedel. Förnybara drivmedel bör finnas tillgängliga där konventionella drivmedel säljs. Det bör inte vara svårare att få tag på förnybara drivmedel än konventionella bränslen. Därför bör det införas en lagstadgad skyldighet för näringsidkare som på s.k. bensinstationer säljer konventionella motorbränslen att också tillhandahålla ett eller flera förnybara drivmedel.

Flertalet remissinstanser har invänt mot remissförslaget. Några har anfört att ett lagstadgat tvång att tillhandahålla en särskild produkt som det inte finns några verkliga avsättningsmöjligheter för är ett oproportionellt stort ingrepp i den grundlagsskyddade näringsfriheten.

Även *Lagrådet* har pekat på att det finns anledning att närmare belysa förslaget förenlighet med Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen) och regeringsformens bestämmelser med avseende på vilka åligganden som får belasta enskilda personer. Det faktum att bedrivandet av näringsverksamhet av olika skäl kan behöva förenas med villkor som måste uppfyllas av näringsidkaren kan enligt regeringens bedömning i och för sig inte anses oförenligt med näringsfriheten. Den föreslagna lagstiftningsåtgärden handlar om att öka tillgängligheten av förnybara drivmedel och att sådana drivmedel bör finnas tillgängliga där motortrafikanter normalt tankar sina fordon. Krav på ökad tillgänglighet av förnybara drivmedel bör träffa de som i sin yrkesmässiga verksamhet ägnar sig åt att förse motortrafikanterna med drivmedel. Ett villkor om att sådana näringsidkare skall ha viss kvalitet på sitt drivmedelsutbud är enligt regeringens bedömning både logiskt och rimligt. Lagstiftningsåtgärden är också berättigad med hänsyn till att den syftar till att uppnå ett angeläget allmänt intresse. Någon annan bedömning finns det inte heller stöd för i praxis från Europeiska domstolen för mänskliga rättigheter. Tvärtom har domstolen i flera fall slagit fast att staten har ett stort utrymme att bedöma vilka inskränkningar i egendomsskyddet som är rimliga med hänsyn till ett allmänt intresse. Endast verkligt oproportionerliga inskränkningar av ägarens rättigheter har bedömts stå i strid med det skydd för egendom som slås fast i det första tilläggsprotokollet till Europakonventionen. Sådana inskränkningar är det inte fråga om i detta fall.

Lagrådet har vidare rest frågan om förslaget är godtagbart från gemenskapsrättslig synpunkt. I det avseendet har Kommerskollegium påpekat att förslaget kan komma i konflikt med det direktiv om fri rörlighet på tjänstemarknaden som för närvarande förhandlas inom EU.

Europeiska kommissionen har ifrågasatt om den aktuella tidsplanen ger de ekonomiska aktörerna tillräckligt med tid för anpassning till de föreslagna bestämmelserna på ett sätt som inte blir alltför betungande för deras verksamhet. Vidare har kommissionen erinrat om det pågående arbetet inom EU med att förbättra reglerna både på EU-nivå och nationell nivå och att administrativa eller ekonomiska bördor som läggs på ekono-

miska aktörer eller medborgare bör minimeras och ställas i proportion till det eftersträvade målet.

De grundläggande bestämmelserna om den fria etableringsrätten och den fria rörligheten för tjänster inom EU finns i artiklarna 43, 49 och 50 i EG-fördraget. Den fria etableringsrätten och den fria rörligheten för tjänster är två av fördragets grundläggande rättigheter. Enligt artikel 43 i EG-fördraget innebär den fria etableringsrätten rätt att starta och utöva verksamhet som egenföretagare samt rätt att bilda och driva företag och att upprätta kontor, filialer och dotterbolag. Enligt artikel 49 i EG-fördraget innebär fri rörlighet för tjänster rätt för medborgare i en medlemsstat att tillhandahålla tjänster till medborgare i annan medlemsstat. Att all diskriminering på grund av nationalitet är förbjuden följer direkt av EG-fördraget (artiklarna 43 och 49). Under senare år har EG-domstolen gjort en vidare tolkning av diskrimineringsförbudet och i vissa fall ansett hinder mot den fria rörligheten föreligga oavsett om diskriminering förekommer eller inte. I avgörandet Gebhard (mål C-55/94 Gebhard, REG 1995 s. I-4165) hävdade EG-domstolen att alla nationella åtgärder som kan hindra eller göra det mindre attraktivt att utöva de grundläggande friheterna är otillåtna såvida de inte uppfyller vissa krav. Nationella åtgärder som kan hindra eller göra det mindre attraktivt att utöva de grundläggande friheter som garanteras av fördraget skall uppfylla fyra förutsättningar. De skall vara tillämpliga på ett icke-diskriminerande sätt, de skall framstå som motiverade med hänsyn till ett trängande allmänintresse, de skall vara ägnade att säkerställa förverkligandet av den målsättning som eftersträvas genom dem och de skall inte gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå denna målsättning.

I artikel 15 i kommissionens förslag till direktiv om tjänster på den inre marknaden (KOM (2004) 2 slutlig) anges att ett krav på att en tillhandahållare av tjänster vid sidan av sin tjänst skall utföra andra specifika tjänster bara skall tillåtas under förutsättning att kravet är icke-diskriminerande, nödvändigt och proportionellt. Det innebär enligt förslaget till direktiv att kravet inte får vara direkt eller indirekt diskriminerande på grund av nationalitet eller i fråga om företagets säte, att det är objektivt motiverat av ett tvingande allmänintresse samt att det bidrar till uppfyllandet av det mål som eftersträvas och inte sträcker sig längre av vad som är nödvändigt för att målet skall uppfyllas och mindre begränsande åtgärder inte skulle ge samma resultat.

Det är riktigt att den som vill etablera sig på marknaden för detaljhandel med drivmedel i Sverige enligt den föreslagna lagen kommer att åläggas strängare krav på sitt utbud än vad som är fallet i andra EU-länder. Enligt regeringens mening är dock det föreslagna kravet icke-diskriminerande, motiverat av tvingande hänsyn till allmänintresset och proportionellt i den meningen att det bidrar till uppfyllandet av det eftersträvade målet, nämligen att uppfylla Sveriges åtaganden under Kyoto-protokollet. Mindre ingripande åtgärder skulle enligt regeringens bedömning inte ge samma resultat. Flera åtgärder som syftar till att främja introduktionen av icke-fossila drivmedel tillämpas redan i Sverige. Bland dessa kan nämnas skattebefrielse för koldioxidneutrala drivmedel, låginblandning av förnybara drivmedel i konventionella drivmedel, lägre förståmsbeskattning av tjänstebilar som är miljöbilar, miljöpolicy för statliga tjänstebilar, efterkonvertering av personbilar samt olika investerings-

forsknings- och utvecklingsprogram. Enligt regeringens bedömning räcker dessa åtgärder inte till för att nå det klimatmål som riksdagen har beslutat. Genom ett tvingande lagkrav kommer en konsument att kunna tanka sitt fordon med förnybart drivmedel i större utsträckning än i dag. Farhågor om att inte kunna hitta tankställen för exempelvis etanol eller biogas behöver undanröjas så att efterfrågan av fordon som kan köras på etanol eller biogas inte hämmas.

Enligt flera remissinstanser är förslaget i praktiken inte teknikneutralt eftersom det ensidigt kommer att gynna etanol som är det enda förnybara drivmedel som i dagsläget är tillgängligt i större skala i Sverige. Detta har anförts i sin tur kunna innebära att Sverige bygger fast sig i en infrastruktur baserad på etanol, vilket kommer att hämma utvecklingen av andra förnybara drivmedel. Vidare är det enligt remissinstanserna svårt att bedöma om etanolen är ett långsiktigt hållbart alternativ från miljö- och klimatsynpunkt. Det finns farhågor om att den enskilda bränslesäljaren kommer att välja det billigaste alternativet vilket inte nödvändigtvis innebär att det också är det miljömässigt bästa alternativet på lång sikt. Därför borde det, enligt Lunds tekniska högskola, göras en ordentlig livscykelanalys av olika förnybara drivmedel innan beslut fattas om en genomgripande omställning av distributionssystemen för sådana drivmedel. Svensk Bensinhandel har varnat för att många små företag riskerar att gå omkull om förslaget genomförs. Konsumentverket och Föreningen Lantbygdshandelns Främjande har också pekat på att förslaget riskerar att medföra sämre tillgänglighet och service för det fall flera mindre säljställen tvingas slå igen. Statens energimyndighet, Svenska Petroleuminstitutet och Svenska Gasföreningen har kritiserat förslagets bristande konsekvensanalys.

I sammanhanget måste framhållas att riksdagens beslut om en nationell klimatstrategi bl.a. innebär att de svenska utsläppen av växthusgaser skall, som ett medelvärde för perioden 2008–2012, vara minst fyra procent lägre än utsläppen 1990. Utsläppen från transportsektorn har under senare år ökat kontinuerligt. Remissinstansernas farhågor om vilka förnybara drivmedel som kommer att gynnas eller missgynnas som en följd av ett lagstadgat krav rör osäkerheter som är svåra att förutse. Alternativet att avstå från att kräva ökad tillgänglighet till förnybara drivmedel skulle inte minska osäkerheterna om vilka förnybara drivmedel som kan tänkas bli gångbara i framtiden. Det skulle däremot innebära att man avstår från en viktig faktor för den omställning från konventionella bränslen som behövs för att uppfylla det av riksdagen fastställda klimatmålet. Det står också klart att EU:s ambitiösa mål inte enbart kan uppnås genom låginblandning utan det krävs en ökad användning av rena eller höginblandade förnybara drivmedel.

Ett tvingande krav på ökad tillgänglighet bör vara teknikneutralt till sin utformning. Vid tidpunkten för lagens införande kan det visserligen vara så att etanol är det mest kostnadseffektiva och tillgängliga förnybara drivmedlet på marknaden. Detta behöver dock inte innebära att utvecklingen för all framtid är fastlåst enbart vid etanol. Tvärtom bör infrastrukturen relativt lätt kunna ställas om till andra förnybara drivmedel som visar sig gångbara i framtiden. Regeringen vill också understryka att ett krav på ökad tillgänglighet måste ses som en del av en samlad politik för förnybara drivmedel.

6 Ökad tillgänglighet av förnybara drivmedel

6.1 Förnybara drivmedel

Regeringens förslag: Krav på ökad tillgänglighet av förnybara drivmedel skall gälla sådana förnybara drivmedel som avses 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. Kraven skall inte gälla elektricitet.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorians förslag undantog inte drivmedel som utgörs av elektricitet.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser, bl.a. *Svenska Petroleuminstitutet*, *Konsumentverket*, *Motormännens riksförbund*, *Svensk Bensinhandel* och *Svenska Gasföreningen*, har påpekat att promemorians definition av förnybara bränslen omfattar s.k. grön el och att det därför skulle vara möjligt att uppfylla lagkravet genom att tillhandahålla sådan el.

Skälen för regeringens förslag: Kravet att tillhandahålla förnybara drivmedel bör i möjligaste mån vara teknikneutralt med avseende på de drivmedel som skall främjas. Definitionen bör vara så vid att alla nu tänkbara drivmedel som kan betecknas som förnybara omfattas. 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 finns en definition av vad som där avses med förnybara energikällor. Förnybart drivmedel bör definieras som drivmedel som framställs från förnybara energikällor enligt definitionen i direktiv 2001/77/EG och som används för transportändamål. Ett viktigt undantag från definitionen bör dock göras. Teoretiskt sett skulle tillhandahållandet av s.k. grön el medföra att lagens skyldigheter uppfylls om bränslesäljaren kan visa att elen verkligen härrör från en förnybar källa. Mot bakgrund av att syftet med lagstiftningen är att öka tillgängligheten av förnybara drivmedel och att marknaden för elbilar i princip är försumbar riskerar syftet att förfelas om skyldigheten att tillhandahålla ett förnybart drivmedel skulle kunna fullgöras enbart genom att tillhandahålla grön el.

6.2 Kraven riktas mot bensinstationer där konventionella bränslen säljs

Regeringens förslag: Skyldigheten att tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel skall gälla näringsidkare som i sin verksamhet på bensinstation eller annat försäljningsställe tillhandahåller allmänheten konventionella bränslen (motorbensin eller dieselbränsle avsett för vägburna transporter) genom en eller flera bränslepumpar avsedda för tankning direkt i det fordon där bränslet är avsett att förbrukas.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Svenska Petroleuminstitutet* har anfört att det finns oklarheter i promemorians definitioner av säljställe och bränslesäljare. *Petroleuminstitutet* har anfört att det enligt promemorian är oklart om särskilda slutna tankställen för exempelvis lastbilar och bussar, s.k. ”truck-stops”, skall omfattas eller inte. Enligt *Petroleuminstitutet* framgår det inte tydligt av promemorians förslag vem som skall vara juridiskt ansvarig för skyldighetens fullgörande. *Svensk Bensinhandel* har anfört att det är orimligt att rikta skyldigheten mot enskilda bensinstationsinnehavare eftersom de aldrig kommer att kunna bära de investeringskostnader förslaget medför.

Skälen för regeringens förslag: Förnybara drivmedel bör finnas tillgängliga där konsumenterna vanligtvis tankar sina fordon. Det är alltså utbudet på konventionella s.k. bensinstationer som behöver utökas. Eftersom lagens syfte är att öka tillgängligheten av förnybara drivmedel bör skyldigheten gälla bensinstationer som är öppna för allmänheten. Slutna tankställen, för t.ex. enbart vissa lastbilar, bussar, skogsmaskiner eller försvarsmaktens fordon, behöver således inte omfattas.

Krav på att tillhandahålla förnybara drivmedel bör gälla säljställen för konventionella bränslen. Användningen av naturgas som drivmedel är så begränsad att naturgas inte kan betraktas som ett konventionellt bränsle. Kravet bör därför inte omfatta stationer där enbart naturgas tillhandahålls.

Skyldigheten att tillhandahålla förnybara drivmedel bör riktas mot näringsidkare som i sin verksamhet tillhandahåller motorbensin eller dieselbränsle på en bensinstation eller motsvarande. Olika typer av ägar- och driftsförhållanden för landets bensinstationer saknar alltså betydelse. Det avgörande är att det i den verksamhet som näringsidkaren bedriver ingår att på bensinstation eller på liknande försäljningsställe tillhandahålla konventionella bränslen på ett sätt som innebär att bränslet tankas direkt i det fordon som förbrukar bränslet.

6.3 Successivt ökad tillgänglighet

Regeringens förslag: Skyldigheten att tillhandahålla förnybara drivmedel skall från och med den 1 februari 2006 gälla de volymmässigt största bensinstationerna eller motsvarande försäljningsställen för att därefter årligen fram till år 2009 vidgas till att gälla de försäljningsställen som årligen tillhandahåller 1 000 kubikmeter konventionella bränslen eller mer. Avgörande för om ett försäljningsställe under ett visst år (säljåret) träffas av kravet på att tillhandahålla förnybara drivmedel skall vara den sammanlagda försäljningsvolymen av motorbensin och dieselbränsle under kalenderåret två år före säljåret (basåret).

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. Enligt promemorians förslag skulle skyldigheten börja gälla den 1 januari 2006.

Remissinstanserna: *Svensk Handel*, *Svenska Petroleuminstitutet*, *Motormännens riksförbund* och *Svenska Gasföreningen* är kritiska till tidsplanen. Även *Europeiska gemenskapernas kommission* har ifrågasatt det lämpliga i tidsplanen. Flera remissinstanser, bl.a. *Statens Energimyndighet*, *Naturvårdsverket*, *Vägverket*, *Kungl. Tekniska högskolan KTH* och

Svensk Bensinhandel har också ifrågasatt de volymgränser som föreslogs i promemorian. Det är enligt remissinstanserna uteslutet att de säljställen som berörs av kravet skulle hinna vidta nödvändiga åtgärder till den 1 januari 2006. Förutom ombyggnation krävs tillstånd och finansiering m.m. Kungl. Tekniska högskolan och Statens energimyndighet är tveksamma till den undre gränsen på 1 000 kubikmeter sålt konventionellt bränsle per år. *Länsstyrelsen i Kronobergs län* anser att den undre gränsen inte borde understiga 1 000 kubikmeter. *Naturvårdsverket* och *Vägverket* anser att den undre gränsen i stället borde ligga på 2 500 kubikmeter per år. *Svensk Bensinhandel* har anfört att om säljställen med en årlig försäljningsvolym under 2 000 kubikmeter träffas av skyldigheten att tillhandahålla förnybara drivmedel för vilka det knappt finns någon efterfrågan så kommer detta att medföra att många små bensinhandlare tvingas lägga ner sin verksamhet. *Kungl. Tekniska högskolan KTH* har också påpekat att det år som skall ligga till grund för beräkningen av försåld volym konventionellt bränsle inte bör vara året närmast före eftersom det tar viss tid att kontrollera de exakta mängderna. *Svenska Petroleuminstitutet* har särskilt påpekat att eftersom promemorians lagtext endast talar om att förnybart drivmedel skall tillhandahållas genom ”bränslepumpar” är det oklart om tillhandahållandet av förnybara drivmedel som inte går att tanka via pump, t.ex. s.k. grön el och biogas, skall medföra att kravet anses tillgodosett.

Skälen för regeringens förslag: Det kan antas att de försäljningsställen som har de största försäljningsvolymerna också har de bästa förutsättningarna att anpassa sig till det nya kravet på att tillhandahålla förnybara drivmedel. Inledningsvis bör därför skyldigheten avgränsas till de största försäljningsställena. Den centrala bestämmelsen i förslaget syftar till en ökad tillgänglighet av förnybara drivmedel. Genom bestämmelsen avgränsas vilka säljställen som kommer att omfattas av skyldigheten att tillhandahålla förnybara drivmedel samt när denna skyldighet inträder. Säljställen med en årlig försäljningsvolym konventionellt bränsle överstigande 3 000 kubikmeter bör omfattas från och med den 1 februari 2006. Från och med den 1 januari 2007 bör säljställen med en försäljningsvolym över 2 500 kubikmeter omfattas, från och med den 1 januari 2008 bör säljställen med en försäljningsvolym över 2 000 kubikmeter omfattas och slutligen bör säljställen med en årlig försäljningsvolym konventionella bränslen överstigande 1 000 kubikmeter omfattas från och med den 1 januari 2009. För att undvika att de riktigt små försäljningsställena drabbas av investeringskostnader som inte står i rimlig proportion till försäljningsvolymerna bör inte säljställen med försäljningsvolym under 1 000 kubikmeter konventionellt bränsle vara skyldiga att tillhandahålla förnybara drivmedel. Förslaget bör konstrueras så att det kalenderår då skyldigheten inträder kallas *säljår* och det år vars försäljningsvolym konventionellt bränsle skall ligga till grund för beräkningen kallas för *basår* och är det kalenderår som inföll två år före säljåret.

Den bedömning som låg till grund för förslaget i SOU 2004:4 var att det i landet finns drygt 4 000 säljställen. Om de säljställen som årligen säljer mindre än 1 000 kubikmeter konventionellt bränsle undantas från lagens tillämpningsområde återstår cirka 2 400 säljställen. Svenska Petroleuminstitutet, vars medlemsföretag innehar cirka 80 procent av landets säljställen, har beräknat att vid en volymgräns på 3 000 kubik-

meter omfattas ungefär 600 säljställen. Vid en volymgräns på 2 500 kubikmeter omfattas ytterligare knappt 300 säljställen, vid 2 000 kubikmeter 300 säljställen till och vid den slutliga volymgränsen 1 000 kubikmeter sålt konventionellt bränsle omfattas ytterligare 1 000 säljställen, vilket överensstämmer i stort med de siffror utredningen haft som utgångspunkt. Den 1 februari 2006 kommer alltså ungefär en femtedel av det totala antalet säljställen i landet att vara skyldiga att tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel och 2009 kommer andelen säljställen som skall erbjuda förnybara drivmedel att vara uppe i cirka 60 procent.

Regeringen är medveten om de praktiska svårigheter som är förenade med att låta skyldigheten börja gälla redan den 1 februari 2006. Regeringen anser trots detta att lagstiftningen är så angelägen att det datumet bör gälla. Det är inte heller önskvärt eller nödvändigt att ändra volymgränserna så som vissa instanser har föreslagit. Flera säljställen som kommer att omfattas av skyldigheten den 1 februari 2006 erbjuder redan i dag förnybara drivmedel.

De eventuella problem som kan uppstå i det enskilda fallet bör i stället kunna lösas genom möjlighet till dispens. Frågan om dispens utvecklas mer utförligt i avsnitt 10.

7 Märkning

Regeringens förslag: Pumpar eller likvärdiga anordningar för tillhandahållande av förnybara drivmedel skall genom märkning eller på annat sätt särskiljas från andra pumpar så att det tydligt framgår att pumpen eller anordningen distribuerar förnybara drivmedel.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Kommerskollegium* har framfört att ett märkningskrav kan utgöra en teknisk specifikation enligt artikel 1.3 i direktiv 98/34/EG om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter, om det är så att märkningen måste sitta på pumpen eller anordningen från början. För det fall märkningen på ett enkelt sätt kan sättas dit av bränslesäljaren behövs dock ingen anmälan eftersom kravet på märkning inte fastställer en egenskap som krävs av en produkt utan snarare utgör ett informationskrav som uppfylls av en tillhandahållare av tjänster.

Skälen för regeringens förslag: Från konsument synpunkt är det viktigt att pumpar och andra anordningar för distribution av förnybara drivmedel tydligt särskiljs från andra anordningar så att de inte förväxlas. Annars kan en köpare tanka fel sorts drivmedel och därigenom riskera skada på fordonets motor. Risken för förväxling torde i synnerhet gälla för pumpar för konventionell motorbensin eller dieselbränsle och pumpar för flytande förnybara drivmedel som etanol. Det bör därför införas en informationsplikt. Särskiljandet bör kunna ske på enklast möjliga sätt och det saknas anledning att särskilt reglera hur sådan särskiljning skall gå till.

Med anledning av förslagets anmälan enligt direktiv 98/34/EG har Europeiska kommissionen haft några synpunkter som redovisas i avsnitt 5.

8 Tillsyn

Regeringens förslag: Vägverket skall vara central tillsynsmyndighet för efterlevnaden av den nya lagen. Den eller de kommunala nämnder som fullgör uppgifter inom miljöskyddsområdet skall utöva den lokala tillsynen. Regeringen får meddela föreskrifter om att den lokala tillsynen i stället skall utövas av Vägverket.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslogs att Naturvårdsverket skulle vara central tillsynsmyndighet.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har inte haft några synpunkter på förslaget. *Naturvårdsverket* och *Statens energimyndighet* har förordat att Vägverket skall vara central tillsynsmyndighet eftersom huvudansvaret för avgas- och drivmedelsfrågor har flyttats över från Naturvårdsverket till Vägverket. *Norrköpings kommun* har påpekat att kommunernas utökade ansvar måste vara finansierat.

Skälen för regeringens förslag: För att säkerställa efterlevnaden av den föreslagna lagen krävs en väl fungerande och effektiv tillsynsverksamhet. De kommunala nämnderna föreslås ansvara för den lokala tillsynen inom kommunen. Av förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening framgår att Vägverket skall utöva tillsynen över efterlevnaden av lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen samt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Vägverket bör även utöva den centrala tillsynen över efterlevnaden av den föreslagna lagen. De ekonomiska konsekvenserna av förslaget i denna del redovisas i avsnitt 12.

9 Viten

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten skall få meddela de förelägganden som behövs för att lagen skall efterlevas. Föreläggandena skall få förenas med vite.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Svensk Bensinhandel* har framfört att eventuella viten som meddelas med stöd av lagen måste ta hänsyn till företagets storlek.

Skälen för regeringens förslag: För att säkerställa att lagen efterlevs bör tillsynsmyndigheten kunna meddela förelägganden och vid behov förena dessa med vite. Dessa viten kommer att omfattas av lagen (1985:206) om viten. Av 3 § lagen om viten framgår att vitet skall fastställas till ett belopp som med hänsyn till vad som är känt om adressatens ekonomiska förhållanden och till omständigheterna i övrigt kan antas förmå adressaten att följa föreläggandet. På så sätt kan även företagets storlek beaktas.

10 Dispenser

Regeringens förslag: Vägverket får i det enskilda fallet ge dispens från skyldigheten att tillhandahålla förnybart drivmedel.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens. Enligt promemorian skulle Naturvårdsverket vara dispensmyndighet.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har inte haft några synpunkter på förslaget. *Statskontoret*, *Länsstyrelsen i Norrbottens län*, *Länsstyrelsen i Stockholms län* och *Naturvårdsverket* har tillstyrkt att en dispenserregel införs. *Länsstyrelsen i Stockholms län* har anfört att riskfrågan bör beaktas vid beslut om dispenser så att både säkra och miljövänliga försäljningslägen eftersträvas. *Naturvårdsverket* har förutsett ett stort antal dispensärenden och mot den bakgrunden anfört att det vore rimligt att i största möjliga utsträckning använda generella undantag. *Svensk Bensinhandel* har framfört att dispens måste kunna ges på orter med många bränslesäljare om försörjningen av förnybara drivmedel kan anses tryggad av andra samt att en bränslesäljare som planerar att avsluta sin verksamhet inom fem år bör kunna få dispens. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* och *Statens Energimyndighet* har avstyrkt delar av förslaget. Länsstyrelsen har anfört att möjligheten att meddela dispens med hänvisning till bristande efterfrågan eller klimatförhållanden kan komma att äventyra syftet med lagen. Enligt Energimyndigheten är det olämpligt att i lagtext exemplifiera olika dispensgrunder.

Skälen för regeringens förslag: Den som yrkesmässigt tillhandahåller motorbränsle avsett för vägburna transporter skall fr.o.m. den 1 februari 2006 tillhandahålla ett förnybart drivmedel. Detta krav kommer att omfatta en stor mängd säljställen som drivs under skilda förutsättningar. För att uppnå en tillämpning av lagen som är anpassad till lokala förhållanden och till förutsättningarna i det enskilda fallet bör det införas en möjlighet för tillsynsmyndigheten att under vissa begränsade förutsättningar ge dispens. Majoriteten av de remissinstanser som har yttrat sig i dispenserfrågan delar denna bedömning. För att uppnå den avsedda tillämpningen av dispenserregeln är det olämpligt att i lagtext i detalj ange under vilka förutsättningar som dispens kan ges. En allmänt utformad dispensmöjlighet är en bättre lösning. Dispens bör kunna ges när det finns särskilda skäl. Sådana skäl bör exempelvis anses finnas om det inte framstår som ekonomiskt försvarbart att kräva att bränslesäljaren fullgör skyldigheten vid den tidpunkt då den börjar gälla. Så kan vara fallet om en bränslesäljare redan planerat en ombyggnad av säljstället och det framstår som lämpligt att samtidigt genomföra den ombyggnad som kan behövas till följd av lagen. Bränslesäljaren bör dock kunna redovisa en tidsplan för när skyldigheten kan fullgöras och denna tidsplan bör inte överstiga ett år.

Som Länsstyrelsen i Stockholms län har påpekat bör hänsyn kunna tas till riskbedömningar vid dispenserprövningen. Om förutsättningarna i det enskilda fallet är sådana att ett fullgörande av skyldigheten innebär risk

för skada eller olägenhet på människors hälsa eller miljön bör dispens kunna ges.

Dispens bör även kunna ges om det p.g.a. omständigheter som bränslesäljaren inte råder över vore oskäligt att kräva att skyldigheten fullgörs. Så kan t.ex. vara fallet om det uppstår en sådan brist på förnybara drivmedel att bränslesäljaren får svårt att skaffa drivmedlen. Även det förhållandet att bränslesäljaren inte fått de tillstånd som behövs för att kunna fullgöra skyldigheten, exempelvis bygglov, bör kunna anses utgöra särskilda skäl för dispens. Så kan vara fallet om en bränslesäljare fått avslag på sin tillståndsansökan eller om tillståndsmyndigheten inte hunnit ta ställning till en sådan ansökan.

I den remitterade promemorian angavs som lämpliga dispensgrunder dels att det inte finns en rimlig efterfrågan på förnybart drivmedel på den ort där bränslesäljaren är verksam, dels att klimatförhållanden kan medföra att det inte framstår som rimligt att förnybart drivmedel tillhandahålls. Länsstyrelsen i Jönköpings län har ifrågasatt om inte dessa dispensgrunder motverkar lagens syfte. Som tidigare redovisats syftar lagen till att åstadkomma ett nationellt och heltäckande distributionssystem för förnybara drivmedel. Samtidigt är det viktigt att lagen utformas på ett sätt som medger en nyanserad tillämpning. Det bör inte uteslutas att ett säljställes lokala avsättningsmöjligheter undantagsvis kan beaktas vid bedömningen av vad som skall anses utgöra särskilda skäl för dispens. Så skulle exempelvis kunna vara fallet när en bränslesäljare har ett avsevärt mindre kundunderlag än andra försäljningsställen i samma storleksklass (dvs. antalet kunder är så litet i förhållande till försäljningsmängden att den potentiella efterfrågan på förnybara drivmedel kan anses vara avsevärt mindre än på andra säljställen av motsvarande storlek). Regeringen delar dock bedömningen att klimatförhållanden inte bör kunna utgöra skäl för dispens. Lagens föreslagna definition av förnybara drivmedel möjliggör val av drivmedel som inte är klimat känsliga.

Svensk Bensinhandel har anfört att dispens måste kunna ges på orter med många bränslesäljare om försörjningen av förnybara drivmedel kan anses tryggad av andra. En självklar utgångspunkt för en enhetlig och rättvis tillämpning av den nya lagstiftningen är givetvis att skyldigheten att tillhandahålla ett förnybart drivmedel gäller samtliga de bränslesäljare som uppnår de i 3 § angivna nivåerna. Det förhållandet att andra bränslesäljare uppfyller sina skyldigheter bör således inte kunna läggas till grund för dispens. Svensk Bensinhandel har vidare anfört att en bränslesäljare som planerar att avsluta sin verksamhet inom fem år bör kunna få dispens. Inte heller detta förhållande bör kunna anses utgöra en dispensgrund. Lagen föreslås träda i kraft den 1 februari 2006 och skyldigheten att tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel inträder därefter stegvis; för de största bränslesäljarna fr.o.m. den 1 februari 2006. Denna skyldighet bör gälla alla bränslesäljare med tillräckligt stora försäljningsvolymerna oavsett om det finns planer på att i framtiden lägga ned verksamheten.

För att dispensmöjligheten inte skall motverka lagens syfte bör dispenser tidsbegränsas och normalt inte ges för längre tid än ett år.

Såsom tidigare angetts skall Vägverket utöva den centrala tillsynen över efterlevnaden av lagen. Vägverket bör även pröva dispensfrågor.

11 Överklagande

Regeringens förslag: Beslut av Vägverket och annan tillsynsmyndighet får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd skall krävas vid överklagande till kammarrätten.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte haft några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Tillsynsmyndigheternas beslut enligt den föreslagna lagen kan få stora konsekvenser för den enskilde bränslesäljaren. Beslut bör därför kunna överklagas. Instansordningen bör överensstämma med det som gäller för överklagande av förvaltningsärenden, dvs. 22 a § förvaltningslagen (1986:223). Besluten kan överklagas till länsrätt och därefter, om prövningstillstånd meddelas, till kammarrätt. Mot bakgrund av lagens begränsade tillämpningsområde finns inte tillräckliga skäl för några särskilda bestämmelser om rättegångskostnader.

12 Konsekvenser

Konsekvenser för företag

Det finns drygt 4 000 säljställen i landet. För att undvika att små företag, som oftast har begränsade resurser, träffas av alltför omfattande investeringskostnader har säljställen med en årlig försäljningsvolym av fossila drivmedel under 1 000 kubikmeter undantagits från den föreslagna skyldigheten att tillhandahålla förnybara drivmedel. Enligt regeringens bedömning kommer därmed cirka 2 400 säljställen att omfattas av lagens krav. Det innebär att ungefär 1 600 säljställen helt undantas från lagens krav. De stora oljebolagens nät av säljställen skiljer sig åt när det gäller storlek på säljställen. Därför gör regeringen bedömningen att något eller några av oljebolagen kommer att ha ett jämförelsevis större antal säljställen som omfattas av lagen än vad konkurrenterna kommer att ha.

Beträffande de ekonomiska konsekvenserna visar tillgängliga data att de förnybara drivmedlen skiljer sig åt i investeringskostnad. Kostnaden för att uppföra ett tankställe för biogas uppgår till 2–4 miljoner kronor. Kostnaden för att uppföra ett tankställe för etanol (E85-pump) eller rapsmetylester (RME-pump) uppgår till 200 000–300 000 kronor. I flera fall bör dock befintliga tankar kunna användas vilket minskar kostnaderna betydligt. De flesta tankar i Sverige är i dag förberedda för korrosiva drivmedel såsom etanol och metanol. Mot bakgrund av dels att företagen kan förväntas välja det billigaste alternativet, dels att avsättningsmöjligheterna är avsevärt större för etanol än för biogas (det finns betydligt fler etanolbilar än biogasbilar på marknaden), bedömer regeringen att investeringsmedlen i ett inledande skede kan komma att styras mot etanol.

Av totala antalet fordon i Sverige utgjordes vid årsskiftet 2004/05 cirka 0,5 procent av fordon som kan drivas med förnybara drivmedel. Marknaden för denna typ av fordon växer dock och flera fordonstillverkare har aviserat att de kommer att introducera bilmodeller som kan köras på förnybara drivmedel. I september 2005 fanns det i landet ungefär 300 säljställen för förnybara drivmedel av vilka majoriteten tillhandhåller etanol. Flera oljebolag har aviserat att de kommer att installera fler etanolpumpar. År 2009 skall 60 procent av tankställena kunna erbjuda förnybara drivmedel.

EG-regler (Bränsleförbrukningsdirektivet 80/1269/EEG) för typgodkännande finns endast för bensen-, diesel- och gasdrivna fordon. För etanoldrivna fordon finns varken EG-regler eller nationella regler. I dag typgodkänns etanolfordon för drift med bensen. Regeringen har gett Vägverket i uppdrag att se över frågan om typgodkännanden av fordon avsedda för enbart etanoldrift.

Konsekvenser för myndigheterna

Den kommunala nämndens tillsynsuppgift blir framför allt att dels kontrollera vilka bränslesäljare som omfattas av lagen, dels kontrollera att de berörda bränslesäljarna tillhandahåller förnybara drivmedel. Av förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd framgår att det krävs en anmälan till den kommunala nämnden för att driva eller inrätta en tankstation där mer än 1 000 kubikmeter flytande motorbränslen eller 1 miljon normalkubikmeter gas avsett som motorbränsle hanteras per år. De kommunala nämnderna har således redan i dag en god kontroll över de lokala tankstationer som kommer att omfattas av lagen. Förslaget bedöms därför inte medföra några mer betungande arbetsuppgifter för de kommunala nämnderna.

Vägverkets uppgift blir framför allt att hantera dispensansökningarna. Mot bakgrund av vad många remissinstanser anfört och det förhållandet att omkring 2 400 företag kommer att omfattas av den nya lagen gör regeringen bedömningen att lagen kommer att ge upphov till en stor mängd dispensärenden. Vägverket kan således komma att behöva utökade resurser. Regeringen gör bedömningen att Vägverket kommer att behöva anställa två jurister på heltid med uppgift att handlägga dispensärenden och överklaganden av myndighetens beslut i förvaltningsdomstolen. Den totala kostnaden för detta uppskattas till 1,5 miljoner kronor per år. Kostnaden skall finansieras inom ramen för nuvarande budget.

Beslut i dispensärenden och vitesförelägganden får överklagas till förvaltningsdomstol. Domstolsväsendet kan därför komma att behöva hantera en ökad mängd ärenden. Kostnaderna för detta uppskattar regeringen till knappt en miljon kronor om året. Dessa merkostnader skall finansieras inom ramen för utgiftsområde 20.

13 Nytt nationellt mål för 2010

Regeringens förslag: Det vägledande målet för användningen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel i Sverige från och med 2010 skall vara att sådana drivmedel skall utgöra minst 5,75 procent av den totala användningen av bensin och diesel för transportändamål beräknat på energiinnehåll.

Utredningens förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser delar utredningens uppfattning att det nationella målet för användning av förnybara fordonsbränslen kan sättas till 5,75 procent för 2010.

Skälen för regeringens förslag: I Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/30/EG av den 8 maj 2003 om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel ges allmänna riktlinjer innebärande att varje medlemsland skall sätta nationella, vägledande mål för introduktionen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel utifrån referensvärden gällande för gemenskapen som helhet. Referensnivån är satt till 5,75 procent för 2010 beräknat som andel energiinnehåll av på marknaden ersatt bensin och dieselolja för transporter.

Förutsättningarna att nå målet 2010 kräver att 5 procents inblandning av etanol tillämpas för all bensin och att 5 procents inblandning av fett-syrametylestrar (FAME) tillämpas för all diesel. Vidare fordras det att 200 etanolbussar och 300 biogasbussar tillkommer till 2010 samt att användningen av etanol- och biogasdrivna personbilar kraftigt ökar.

Det är viktigt att det tydliggörs vilka mål Sverige kan och skall sträva mot och vilka medel som krävs för att nå dit. Ett nytt nationellt mål för 2010 i enlighet med regeringens förslag bör därför godkännas av riksdagen.

14 Författningskommentar

Lagen syftar till en ökad tillgänglighet av förnybara drivmedel. Genom lagen åläggs näringsidkare som i rörelse tillhandahåller motorbränsle avsett för vägburna transporter att tillhandahålla förnybart drivmedel fr.o.m. den 1 februari 2006. Antalet försäljningsställen där det förnybara drivmedlet skall tillhandahållas ökas successivt fram till den 1 januari 2009 på så sätt att ju större årlig försäljningsvolym av konventionellt motorbränsle ett säljställe har, desto tidigare skall säljstället kunna tillhandahålla förnybart drivmedel.

2 §

Tydliga definitioner behövs för att kunna avgöra vilka bensinstationer eller motsvarande som omfattas av lagens krav. I paragrafen definieras vad som avses med förnybart drivmedel, motorbensin och dieselbränsle, säljställe, bränslesäljare, säljår och basår.

Förnybart drivmedel är sådant drivmedel som framställs från förnybara energikällor enligt definitionen i direktivet 2001/77/EG och som används för transportändamål. Förnybart drivmedel omfattar både förnybart drivmedel i ren form eller i kombination med annat bränsle. Blandbränslet skall dock till övervägande del bestå av förnybart drivmedel. Det betyder att mer än hälften av drivmedlet, räknat på energiinnehållet, skall utgöras av förnybart drivmedel. Exempel på blandbränslen som enligt definitionen är förnybara drivmedel är M85 och E85. El som framställs från förnybara energikällor, s.k. grön el, skall inte anses vara ett förnybart drivmedel i lagens mening.

Termerna motorbensin och dieselbränsle definieras i 2 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, senast ändrad genom lagen (2004:1079) om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Med säljställe avses det som i normalt språkbruk förstås med en benstation eller bensinmack, dvs. bemannade eller obemannade försäljningsställen för motorbensin eller dieselbränsle avsett för i första hand vägburna transporter. Detta innebär att s.k. sjömackar och tankställen för enbart naturgas är undantagna. För att vara ett säljställe i lagens mening skall det vara fråga om ett säljställe där allmänheten har tillträde, dvs. där drivmedel tillhandahålls var och en som söker sig dit för att skaffa drivmedel. Det betyder att olika typer av slutna tankställen, t.ex. s.k. ”truckstops” för vissa lastbilsflottor, särskilda tankställen för bussar, skogsmaskiner eller försvarsmakten inte omfattas.

3 §

I paragrafen anges den successiva ökningen av antalet säljställen där förnybart drivmedel skall tillhandahållas. Huruvida ett säljställe under ett visst säljår omfattas av lagen eller inte bestäms av den försäljningsvolym motorbensin eller dieselbränsle säljstället har haft under basåret. Av fjärde punkten framgår att t.ex. att ett säljställe omfattas av lagens krav år 2013 om de sålda volymerna motorbensin och dieselbränsle sammanlagt uppgått till mer än 1 000 kubikmeter under år 2011.

7 §

Vad som kan anses vara särskilda skäl utvecklas i avsnitt 10.

Förslag till lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara motorbränslen;

utfärdad den

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Denna lag syftar till att åstadkomma ett nationellt och heltäckande distributionssystem för förnybart fordonsbränsle.

Definitioner

2 § I denna lag avses med

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

bränslesäljare: den som yrkesmässigt tillhandahåller motorbensin eller dieselbränsle på ett eller flera säljställen,

förnybart fordonsbränsle: bränsle avsett för transportändamål som 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, samt motorbränsle som till övervägande del består av sådant bränsle.

annat bränsle: motorbensin eller dieselbränsle avsett för vägburna transporter.

Skyldighet att tillhandahålla förnybart fordonsbränsle

3 § En bränslesäljare skall på säljställe som ingår i bränslesäljarens verksamhet genom en eller flera bränslepumpar tillhandahålla minst ett förnybart fordonsbränsle

1. från och med den 1 januari 2006, om säljstället under 2005 haft en försäljningsvolym överstigande 3 000 kubikmeter annat bränsle,

2. från och med den 1 januari 2007, om säljstället under 2006 haft en försäljningsvolym överstigande 2 500 kubikmeter annat bränsle,

3. från och med den 1 januari 2008, om säljstället under 2007 haft en försäljningsvolym överstigande 2 000 kubikmeter annat bränsle, och

4. från och med den 1 januari 2009, om säljstället under det närmast föregående kalenderåret haft en försäljningsvolym överstigande 1 000 kubikmeter annat bränsle.

4 § Bränslesäljaren skall se till att den pump eller de pumpar genom vilka det förnybara fordonsbränslet tillhandahålls är tydligt märkta så att de inte förväxlas med pumpar för annat bränsle.

Prop. 2005/06:16
Bilaga 1

Tillsyn m.m.

5 § Naturvårdsverket utövar den centrala tillsynen över efterlevnaden av denna lag.

Den eller de nämnder som fullgör uppgifter inom miljöområdet utövar tillsynen inom kommunen om regeringen inte särskilt föreskriver att tillsynen skall utövas av Naturvårdsverket.

6 § Tillsynsmyndighet får meddela de förelägganden som behövs för att lagen skall efterlevas.

Beslut om föreläggande får förenas med vite. I beslutet får förordnas att beslutet skall gälla omedelbart.

Dispens

7 § Naturvårdsverket får i det enskilda fallet ge dispens från skyldigheterna i 3 § om

1. bränslesäljaren i stället tillhandahåller det förnybara bränslet på ett eller flera säljställen som vid tiden för tillhandahållandet inte omfattas av skyldigheten,

2. bränslesäljaren redovisar en tidplan för när skyldigheten kan fullgöras och det inte vore ekonomiskt försvarbart att kräva ett tidigare fullgörande,

3. det på grund av omständigheter som bränslesäljaren inte råder över vore oskäligt att kräva ett fullgörande, eller

4. det annars finns synnerliga skäl.

Överklagande

8 § Beslut av Naturvårdsverket och annan tillsynsmyndighet får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2006.

Remissinstanserna

Prop. 2005/06:16

Bilaga 2

Kammarrätten i Stockholm, Kommerskollegium, Försvarsmakten, Ekonomistyrningsverket, Skatteverket, Statskontoret, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Uppsala län, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Länsstyrelsen i Östergötlands län, Länsstyrelsen i Jönköpings län, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Länsstyrelsen i Kalmar län, Länsstyrelsen i Gotlands län, Länsstyrelsen i Blekinge län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Hallands län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Värmlands län, Länsstyrelsen i Örebro län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Dalarnas län, Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Stockholms universitet, Institutet för tillämpad miljöforskning, Kungl. Tekniska högskolan KTH, Karolinska institutet, Institutet för miljömedicin, Lunds tekniska högskola, Umeå universitet, Institutionen för folkhälsa och klinisk medicin, Chalmers tekniska högskola, Statens jordbruksverk, Konsumentverket, Konkurrensverket, Naturvårdsverket, Kemikalieinspektionen, Banverket, Vägverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Statens Energimyndighet, Verket för innovationssystem, AB Svensk Bilprovning, SP Sveriges Provnings- och Forskningsinstitut AB, Stockholms stad, Växjö kommun, Kristianstads kommun, Malmö stad, Göteborgs stad, Mjölby kommun, Skövde kommun, Kommunätverket för miljöfordon, Kungliga Skogs- och Lantbruksakademien, Svenska kommunförbundet, Svenska Naturskyddsföreningen, Svensk Handel, Svenskt Näringsliv, Lantbrukarnas riksförbund, Svensk Energi, Svenska Petroleuminstitutet, Agroetanol AB, Astma- och Allergiförbundet, AVL MTC, Motortestcenter AB, BIL Sweden, Bioalcohol Fuel Foundation, Bussbranschens Riksförbund, Chemrec AB, Fordonsgasforum, Föreningen Gröna Bilister, IVL Svenska Miljöinstitutet AB, Kungliga automobilklubben, Maskinentreprenörerna, Motorbranschens riksförbund, Motormännens riksförbund, Oroboros AB, Saab Automobile Powertrain, Scania CV AB, Skogsindustrierna, Swedac, Svensk Etanol kemi AB, Svenska Bioenergiföreningen, Svenska Biogasföreningen, Svenska Ekobränsle AB, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Åkeriförbundet, Svenskt Gastekniskt Center AB, Sveriges Transportindustriförbund, TPS Termiska Processer AB, Volvo AB, Volvo Personvagnar AB, FordonsGas Väst AB, Statens räddningsverk, Sydkraft Gas AB, Petroleumhandelns riksförbund, Norrköpings kommun, Sveriges Åkeriföretag, Daimler-Chrysler Sverige AB, Lunds Energi AB, Föreningen Lantbygdshandelns Främjande, Kemetyl AB, Sveriges lantbruksuniversitet, Sametinget, Sveriges Konsumentråd, Sveriges Konsumenter i samverkan, Konsumentvägledarnas förening, Svenska Gasföreningen, Saab Automobile AB.

Förslag till lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Denna lag syftar till ökad tillgänglighet av förnybara drivmedel.

Definitioner

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 el¹, 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 fördragen²,

motorbensin eller dieselbränsle: motorbensin eller dieselbränsle enligt definitionerna i 2 § lagen (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,

säljår: kalenderår under vilket en bränslesäljare tillhandahåller motorbensin eller dieselbränsle,

basår: kalenderåret två år före säljåret.

Skyldighet att tillhandahålla förnybart drivmedel

3 § En bränslesäljare skall på säljställe som ingår i bränslesäljarens verksamhet genom en eller flera bränslepumpar eller på annat likvärdigt sätt tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel

1. från och med den 1 januari till och med den 31 december säljåret 2006, om säljstället under basåret haft en försäljningsvolym överstigande 3 000 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle,

2. från och med den 1 januari till och med den 31 december säljåret 2007, om säljstället under basåret haft en försäljningsvolym överstigande 2 500 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle,

¹ EGT L 283, 27.10.2001, s. 33 (Celex 32001L0077).

² EUT L 236, 23.9.2003, s. 586 (Celex 12003TN02/12/A).

3. från och med den 1 januari till och med den 31 december säljåret 2008, om säljstället under basåret haft en försäljningsvolym överstigande 2 000 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle, och

4. från och med den 1 januari säljåret 2009 och varje därefter följande säljår, om säljstället under basåret haft en försäljningsvolym överstigande 1 000 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle.

4 § Bränslesäljaren skall sätt se till att de pumpar eller andra anordningar genom vilka det förnybara drivmedlet tillhandahålls är tydligt märkta så att de inte förväxlas med pumpar eller anordningar för andra drivmedel.

Tillsyn m.m.

5 § Vägverket utövar den centrala tillsynen över efterlevnaden av denna lag. Den eller de nämnder som fullgör uppgifter inom miljöområdet utövar den lokala tillsynen inom kommunen.

Regeringen får meddela föreskrifter om att den lokala tillsynen i stället skall utövas av Vägverket.

6 § Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden som behövs för att lagen skall efterlevas.

Beslut om föreläggande får förenas med vite. I beslutet får det förordnas att beslutet skall gälla omedelbart.

Dispens

7 § Vägverket får i det enskilda fallet ge dispens från skyldigheterna i 3 § om det finns särskilda skäl. En sådan dispens skall vara tidsbegränsad.

Överklagande

8 § Beslut av Vägverket och annan tillsynsmyndighet får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2006.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2005-09-09

Närvarande: f.d. justitierådet Lars K Beckman, justitierådet Leif Thorsson och regeringsrådet Lars Wennerström.

Skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel

Enligt en lagrådsremiss den 16 juni 2005 (Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av departementsrådet Egon Abresparr, biträdd av departementssekreteraren Johan Pettersson.

Förslaget föranleder följande yttrande av Lagrådet:

Det remitterade förslaget syftar till att främja tillgången på förnybara drivmedel i Sverige. Det har sin bakgrund i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/30/EG om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel. Direktivet syftar i sin tur till att bidra till bl.a. att uppfylla åtaganden som rör klimatförändringar, att på ett miljövänligt sätt trygga tillgången på drivmedel och att främja förnybara energikällor.

Sammanfattningsvis innebär förslaget att näringsidkare som i sin verksamhet tillhandahåller konventionella bränslen till allmänheten åläggs en skyldighet att även tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel. En motsvarande skyldighet för någon på marknaden verksam aktör att tillhandahålla sådant drivmedel till detaljistledet föreslås dock inte.

Det svenska utredningsarbetet har bedrivits skyndsamt. Det är anmärkningsvärt att utredningen själv konstaterar att dess förslag är behäftat med en rad brister och nackdelar. Överhuvudtaget synes förslaget inte ha beaktat samverkan mellan tillgång på drivmedel och fordon, distributionen och prissättningen; förslaget riskerar att medföra att ett stort distributionssystem byggs upp utan att det finns förnybara drivmedel, leverantörer i grossistledet eller fordon som använder förnybara drivmedel. Vidare kan konstateras att på kort sikt etanol är det enda realistiska drivmedelsalternativet och att förslaget, fast det i sig är teknikneutralt, därför riskerar att gynna etanolbaserad teknik framför annan teknik.

Förslaget framstår mot nu angiven bakgrund som mindre väl ägnat att ligga till grund för lagstiftning utan ytterligare beredning.

Förslaget – som innebär ett åläggande för vissa näringsidkare att inom ramen för sin nu pågående ordinarie verksamhet försälja andra varor än dem som tidigare ingått i verksamheten utan att detta direkt är betingat av miljö- och säkerhetsaspekter kopplade till den egna verksamheten eller av en monopolliknande ställning – har vidare karaktären av sådan skyldighetslagstiftning att det funnits anledning att närmare belysa förslagets förenlighet med Europakonventionens och regeringsformens be-

stämmelser med avseende på vilka åligganden och skyldigheter som får belasta enskilda.

Förslaget väcker även frågan om det i alla avseenden är godtagbart från gemenskapsrättslig synpunkt. Som påtalades i den departementspromemoria som låg till grund för remissarbetet innebär förslaget ett avsteg från EG-rättens princip om fri rörlighet för varor och tjänster. Kommerskollegium har i sitt remissyttrande över det bearbetade förslaget också påpekat att förslaget väcker åtminstone två gemenskapsrättsliga frågor av betydelse. Kravet på märkning av pumpar kan utgöra en teknisk specifikation enligt artikel 1.3 i direktiv 98/34/EG om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter. Skulle så vara fallet kan märkningskravet vara ogiltigt om inte bestämmelserna i direktivet följs. Det föreslagna kravet har anmälts till Europeiska kommissionen men, enligt vad som upplysts vid föredragningen, blir dess ståndpunkt inte känd förrän tidigast i mitten av oktober 2005. Denna ståndpunkt borde ha ingått i bedömningsunderlaget. Vidare erinrar Kommerskollegium om att EG-domstolens praxis föranleder att ett krav på vilket utbud ett tjänsteföretag – till vilka säljställen för drivmedel räknas – skall hålla, måste kunna motiveras gemenskapsrättsligt med avseende på hänsyn till tvingande allmänintresse, proportionalitet och nödvändighet. I detta hänseende innehåller det remitterade förslaget inte någon utredning. Förslaget förefaller således också i detta avseende vara otillräckligt berett. Enligt Lagrådets mening är förslaget även av dessa skäl inte ägnat att nu läggas till grund för lagstiftning.

Med hänsyn till det anförda avstyrker Lagrådet på förevarande underlag den föreslagna lagstiftningen.

Mot bakgrund av Lagrådets nu redovisade ställningstagande saknas anledning för Lagrådet att närmare beröra enskildheter i det framlagda lagförslaget. Lagrådet vill ändå i detta sammanhang peka på det förhållandet att omställningstiden för de i första hand berörda omkring 600 säljställen skulle bli synnerligen kort. Många anläggningar, som idag inte säljer förnybara drivmedel, uppges i motiveringen vara så utrustade att befintliga tankar och pumpar enkelt kan ställas om. Några närmare uppgifter i dessa hänseenden finns emellertid inte och vid de säljställen som saknar sådan utrustning krävs rätt avsevärda investeringar. Åtgärderna kräver bl.a. myndighetstillstånd, men måste också praktiskt kunna verkställas. Enligt vad Räddningsverket upplyst i sitt remissvar får nya installationer utföras endast av en mycket begränsad grupp företag. Det får anses uppenbart att den tid som återstår till det föreslagna ikraftträdandet den 1 januari 2006 inte är tillräcklig och att därför det föreslagna dispensförfarandet kommer att behöva utnyttjas i stor utsträckning. Det framstår inte som en lämplig ordning att genom lag besluta om ett åläggande som sedan i praktiken kommer att uppskjutas genom ett dispensförfarande.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 13 oktober 2005.

Närvarande: Statsministern Persson, statsråden Ringholm, Sahlin, Pagrotsky, Östros, Messing, Y Johansson, Bodström, Sommestad, Karlsson, Nykvist, Andnor, Nuder, Hallengren, Jämtin, Österberg, Orback, Baylan.

Föredragande: Sommestad

Regeringen beslutar proposition Skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
Lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel	5 §	
