

LAGRÅDET

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2010-12-06

Närvarande: F.d. regeringsrådet Rune Lavin, regeringsrådet Carina Stävberg och justitierådet Ella Nyström.

Nya lagar om avgasrening och drivmedel

Enligt en lagrådsremiss den 18 november 2010 (Miljödepartementet) har regeringen beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

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

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av departementssekreteraren Johan Pettersson.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

I lagrådsremissen föreslås att två nya lagar, avgasreningslagen och drivmedelslagen, ska ersätta lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Bortsett från att förslaget till drivmedelslag har tillförts vissa nya bestämmelser innehåller lagarna i övrigt inte några direkta nyheter i förhållande till gällande rätt utan utgör huvudsakligen en omarbetning och modernisering av språket och en ändrad struktur av lagarna. Lagförslagen medför också att följdändringar måste göras i vissa anslutande lagar.

I de nya lagarna förekommer dels konstruktionen ”föreskrifter som meddelats med stöd av lagen”, dels uttryckssättet ”föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen”. Lagrådet förordar det sistnämnda uttryckssättet. Anledningen härtill är att förvaltningsmyndigheters föreskrifter kommer att ha stöd av den förordning som regeringen senare utfärdar och således inte av den ifrågavarande lagen. Vidare förekommer i lagtexterna att ordet föreskrifter försetts med bestämningen ”gällande” eller ”tillämpliga”. Båda bestämmelserna framstår i allmänhet som onödiga och kan därför slopas.

Förslaget till avgasreningslag

1 §

Lagens syfte är, enligt första stycket, att förebygga att föroreningar från bränslen i motorfordon ”skadar miljön eller orsakar olägenheter för människors hälsa”. I lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen har syftet i motsvarande del angetts som ”skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller miljön”. Enligt Lagrådets mening har orden olägenhet och skada inte riktigt samma innebörd. Det kan räcka med en negativ påverkan av en förorening

för att rekvisitet orsaka olägenhet ska anses uppfyllt. I allmänhet krävs det dock mer än så för att en skada ska anses föreligga. Av lagrådsremissen framgår inte att någon saklig ändring är avsedd med den nya formuleringen. Lagrådet föreslår därför att den nuvarande lydelsen ”skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller miljön” tas in i den föreslagna lagen. Jfr 1 kap. 1 § andra stycket 1 miljöbalken.

6 §

I paragrafen används termen motorbensin. I 2 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen anges vad denna term är avsedd att beteckna. Förslaget till avgasreningslag innehåller dock inte någon liknande förklaring. Däremot finns det i förslaget till drivmedelslag en definition på begreppet bensin i 2 §. Denna definition är densamma som den för motorbensin i den nuvarande lagen. Ordet motorbensin i 6 § bör därför bytas ut mot ordet bensin. Detsamma gäller uttrycket alternativt motorbränsle. I förslaget till drivmedelslag finns begreppet alternativt bränsle, vilket då också bör användas här.

7 §

Lagrådet föreslår att paragrafen efter viss omformulering ges följande lydelse:

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

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

8 §

I paragrafen används termen fordon i viss sammansättning. Enligt 3 § har termer och uttryck samma betydelse som i bl.a. lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, om inte annat följer av bl.a. 8 §. Av sistnämnda lag framgår att beteckningen fordon omfattar även andra fordon än motorfordon, t.ex. cyklar. Termen motorfordon bör därför användas i den föreslagna lagen för att inte bestämmelserna ska få en vidare tillämpning än vad som avses.

10 §

Syftet med bestämmelsen är att informera om att EU-förordningarna innehåller regleringar i liknande frågor som de som regleras i lagen. Bestämmelsen bör dock i vissa hänseenden kompletteras eller förtydligas. I likhet med lagförslagets 7 § innehåller förordningarna inte bara regler om typgodkännande av motorfordon och motorer utan också regler om typgodkännande av system, komponenter och separata tekniska enheter. Detta bör åtminstone framgå på så sätt att uttrycket "med mera" läggs till i punkten 1. I punkten 2 bör för fullständighetens skull efter ordet motorfordon läggas till "och motorer". Jfr art. 5.2 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009. Vidare bör punkten 5 förtydligas så att det därav framgår att förbudet avser användningen av manipulationsanordningar som försämrar effekten hos system eller utrustning för kontroll av utsläpp. Se art. 5.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 och art. 5.3 i förordning (EG) nr 595/2009.

11 §

Det saknas språklig överensstämmelse mellan orden motor och försett (punkten 1) samt fordonet och typgodkänd (punkten 3). För att

komma till rätta med dessa brister kan punkterna förslagsvis ges följande lydelse:

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

1. ska, i den omfattning som följer av denna lag eller föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen, ha utsläppsbegränsande anordningar som fungerar,
2. får typgodkännas enligt denna lag eller föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen, och
3. ska anses uppfylla de utsläppskrav som följer av denna lag eller föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen, om fordonet eller motorn omfattas av ett typgodkännande och annat inte följer av 15 § om bilägarens ansvar eller 19 och 20 §§ om brister i typgodkännandeförfarandet.

12 §

Punkten 2 – vilken egentligen borde lyda: ”förebygga att utsläpp skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller miljön” – borde placeras i 36 § där andra bemyndiganden av liknande art finns upptagna. Därvid borde övervägas om inte bemyndigandet i 36 § 1 har samma tillämpningsområde som bemyndigandet i punkten 2.

16 §

Med hänsyn till vad som föreskrivs i 11 § 2 och 3 framstår den föreslagna bestämmelsen i 16 § som obehövlig.

17 §

Enligt punkten 1 ansvarar en tillverkare, som har ansökt om eller fått ett typgodkännande enligt denna lag, inför godkännandemyndigheten för alla aspekter av typgodkännandeprocessen. För Lagrådet framstår punkten som nästintill obegriplig. Vad som menas med uttrycket ”för alla aspekter av typgodkännandeprocessen” är således höljt i

dunkel. Menas med processen detsamma som förfarandet? Jfr "typgodkännandeförfarande" i 40 §. Ska ordet "aspekter" läsas som synpunkter och i så fall vad är prepositionen "för" avsedd att uttrycka? Av författningskommentaren framgår att den som ansöker om eller har fått ett typgodkännande är skyldig att underkasta sig viss kontroll för produktionsöverensstämmelse och kontroll av fordon i bruk i enlighet med vad som anges i paragrafen. Om det skulle vara något åt det hållet som punkten 1 är avsedd att uttrycka, måste den formuleras om så att innebörden blir tydlig för en läsare.

19, 21 och 22 §§

I 19 § regleras möjligheten för godkännandemyndigheten att återkalla typgodkännandet, om fordonet, motorn, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten eller konverteringssatsen inte längre stämmer överens med den typ som myndigheten har godkänt. I författningskommentaren hänvisas till uttalanden i kommentaren till 11 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen om att myndigheten i första hand ska verka för att en åtgärdsplan upprättas och att rättelse sker genom tillverkarens försorg innan den mer drastiska åtgärden att återkalla typgodkännandet tillgrips. Endast om det är uppenbart att felet inte kommer att kunna åtgärdas bör ett återkallande ske utan att föregås av andra åtgärder.

Möjligheten för godkännandemyndigheten att förelägga tillverkaren att utarbeta en åtgärdsplan för att avhjälpa bristerna regleras först i 21 § och följs i 22 § av en bestämmelse om myndighetens prövning och godkännande av denna plan. För att underlätta läsbarheten bör nämnda paragrafer tas upp i samma ordning som i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen, dvs. bestämmelserna om åtgärdsplaner och godkännandet av planerna bör föregå bestämmelsen om återkallelse. Paragraferna bör betecknas 19, 20 och 21 §§.

Om avsikten är att en återkallelse ska föregås av en åtgärdsplan och på det sätt som i övrigt beskrivits i författningskommentaren bör detta komma till tydligare uttryck i lagtexten. Av bestämmelserna bör då framgå att godkännandemyndigheten får återkalla typgodkännandet om ett föreläggande enligt 19 § inte följs av tillverkaren och att sådan återkallelse också får ske om tillverkaren inte följer en godkänd åtgärdsplan. Det behövs möjligen också en bestämmelse om att återkallelse får ske utan att tillverkaren dessförinnan har beretts tillfälle att utarbeta en åtgärdsplan, om det är uppenbart att felet inte kommer att kunna avhjälpas. Kompletterande bestämmelser i nämnda avseenden bör övervägas i det fortsatta lagstiftningsarbetet.

Termen tillverkaren förekommer i ett stort antal paragrafer i den föreslagna lagen. I vissa fall är den som tillverkar t.ex. en komponent sannolikt en annan än den som tillverkar motorfordonet eller motorn. Vanligtvis är det tillverkaren av en produkt som är adressaten för ett eventuellt bevis om att produkten är godkänd. Mot bakgrund av de föreslagna bestämmelserna om bl.a. tillverkarens ansvar, åtgärdsplaner och förfarandet vid återkallelse av typgodkännanden uppkommer fråga om det, i fall med olika tillverkare av motorfordon och särskilda produkter, är tillverkaren av motorfordonet eller tillverkaren av produkten som är adressaten för ett typgodkännande och en eventuell återkallelse av ett sådant godkännande. Frågan behöver klargöras i den fortsatta beredningen av lagstiftningsärendet.

I fråga om termen fordon i 19 och 21 §§ hänvisas till vad Lagrådet anfört under 8 §.

20 §

I paragrafen föreskrivs att ett typgodkännande av fordon upphör att gälla när tillverkningen av den godkända fordonstypen, varianten eller versionen slutgiltigt och frivilligt har upphört eller när giltighetstiden för godkännandet har gått ut. Lagrådet ifrågasätter om inte "varianten eller versionen" och orden "och frivilligt" i punkten 1 kan utgå. Det kan vidare ifrågasättas om inte typgodkännanden av motorer, system, komponenter, separata tekniska enheter och konverteringssatser också bör upphöra i de situationer som anges i paragrafen. Med den föreslagna lydelsen omfattas inte dessa fall. Frågan bör övervägas i det fortsatta lagstiftningsarbetet. När det gäller termen fordon hänvisas till vad Lagrådet anfört under 8 §.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan bör paragrafen placeras efter bestämmelsen om återkallelse och betecknas 22 §.

Rubriken till 23 §

Lydelsen av rubriken är missvisande och innefattar även tillverkarens ansvar gentemot det allmänna, vilket regleras i föregående paragrafer. Lagrådet föreslår att rubriken ges lydelsen Tillverkares ansvar gentemot en enskild bilägare.

23 §

Den föreslagna paragrafen tycks ha fått ett missvisande innehåll. Som Lagrådet uppfattat saken är avsikten att uttrycka att tillverkaren är ansvarig endast om fordonet är yngre än fem år och inte har körts längre än 80 000 kilometer.

Detta kan förslagsvis formuleras på följande sätt:

Bestämmelserna i 24–30 §§ gäller endast i fråga om personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar som inte är äldre än fem år och inte har körts längre än 80 000 kilometer.

24 §

Lagrådet föreslår att begreppet "EU-förordningarna" placeras före "denna lag".

25 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 17 § i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen men har när det gäller punkten 1 fått en annorlunda utformning. Med den nya skrivningen kan ifrågasättas om inte formuleringen om bilägarens bristande underhåll omfattar även "vanvård" i punkten 5. Frågan bör övervägas i det fortsatta lagstiftningsarbetet.

26 §

Bestämmelsen är i första punkten en s.k. rättighetsregel. I den andra punkten anges inte någon rättighet utan tvärtom avsaknaden av en sådan. Den andra punkten klargör i själva verket en viktig begränsning av första punkten. Enligt Lagrådets mening är det olämpligt att slå ihop de två reglerna till en enda regel. Rättighetsregeln i första punkten bör bilda en egen regel och regeln i andra punkten – liksom är fallet i 18 § nuvarande lag – bör bli en självständig kompletterande regel.

29 §

Liksom i 26 § har två bestämmelser i nuvarande lag (19 §) slagits ihop till en bestämmelse. Detta leder till att vad som föreskrivs i andra punkten inte passar in på vad som föreskrivs inledningsvis. Om dessa båda partier läses i en följd skulle innebörden bli att i fråga om en tillverkarens skyldigheter den som för tillverkarens räkning yrkesmässigt för in bilar till Sverige ansvarar solidariskt med tillverkaren. Enligt Lagrådets mening borde punkten 1 bilda en regel och punkten 2 en annan.

30 §

Lagrådet föreslår att paragrafen förenklas och förslagsvis får följande lydelse:

I fråga om bilar som har ändrats med en konverteringssats ska skyldigheterna enligt 23–26, 28 och 29 §§ gälla den som tillverkat eller för tillverkarens räkning yrkesmässigt för in konverteringssatser, om felet beror på konverteringssatsen.

34 §

Enligt paragrafen ska föreskrivas att klassificeringen enligt 31–33 §§ görs av den myndighet som regeringen bestämmer. Någon motsvarighet till bestämmelsen finns inte i nuvarande lag. Det framgår inte av författningskommentaren vad syftet med regeln egentligen är. Regeringen äger inom ramen för sin s.k. restkompetens enligt 8 kap. 13 § första stycket 2 regeringsformen utse den myndighet som ska vara klassificeringsmyndighet, varför regeln inte kan vara avsedd att utgöra en kompetensregel. Om regeln är tänkt att innehålla en viss information för läsaren, kommer denne ändå inte att få reda på vilken denna myndighet är utan får i stället gå till den ifrågavarande förord-

ningen för att få kunskap härom. Med hänsyn till det anförda finner Lagrådet att bestämmelsen knappast fyller någon uppgift.

35 §

Eftersom det i bestämmelsen avsedda föreläggandet får förenas med vite, bör bestämmelsen utformas så att föreläggandena kommer att uppfylla sedvanerättsliga krav på vitesförelägganden. Bestämmelsen innebär att godkännandemyndigheten får förelägga en tillverkare att fullgöra sin skyldighet enligt vissa artiklar i EU-förordningar. I praxis har inte godtagits sådana vitesförelägganden som enbart sanktionerar adressatens skyldighet att iaktta vad som föreskrivs i en författningsbestämmelse. Lagrådet vill därför föreslå att första meningen i paragrafen formuleras om på följande sätt:

Godkännandemyndigheten får förelägga en tillverkare att tillhandahålla sådan information om reparation och underhåll av fordon som följer av artiklarna 6 och 7 i förordning (EG) nr 715/2007 eller artikel 6 i förordning (EG) nr 595/2009.

36 §

Under 12 § har närmare angetts hur 36 § borde justeras.

38 §

I paragrafens första punkt föreskrivs bl.a. en skyldighet för den som saluför viss utrustning att lämna tillträde till utrustningen och slutna utrymmen i utrustningen. Enligt Lagrådets mening är innebörden av denna regel oklar. I författningskommentaren anges att paragrafen har sin förebild i 5 kap. 3 b § fordonslagen (2002:574). Lagrådet föreslår att paragrafen ges en formulering som närmare anknyter till hur förebilden i fordonslagen är utformad. Följande lydelse föreslås:

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

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

2. lämna de upplysningar och tillhandahålla de handlingar, varu-prover och liknande som behövs för tillsynen.

40 §

För att bättre avspegla gången i förfarandena bör den angivna ordningen i punkten 1 vara "ett typgodkännandeförfarande, ett genomförande av en åtgärdsplan eller ett återkallandeförfarande".

42 §

Enligt första stycket får en förvaltningsmyndighets beslut i enskilda fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Om avsikten med formuleringen "i enskilda fall" är att normbeslut – dvs. beslut om att meddela föreskrift – inte ska få överklagas, förefaller det mer ändamålsenligt att i stället ha en uttrycklig överklaganderegul som gäller sådana beslut. Lagrådet föreslår att första stycket får följande lydelse:

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

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna

Enligt andra punkten gäller avgasreningskraven enligt den upphävda lagen för motorfordon och motorer som typgodkänts och registrerats före den nya lagens ikraftträdande. Lagrådet ifrågasätter om kravet på registrering ska finnas med. Vidare kan det övervägas om inte äldre avgasreningskrav ska gälla även för system, komponenter, tekniska enheter och konverteringssatser som typgodkänts före den nya lagens ikraftträdande.

Förslaget till drivmedelslag

1 §

I fråga om formuleringen av lagens syfte hänvisar Lagrådet till det som anförts under 1 § förslaget till avgasreningslag.

2 §

Vad gäller definitionen av begreppet drivmedel är det från språklig synpunkt att märka att orden "bränsle" och "energi" har olika genus. Detta får betydelse för böjningen av verbet avse i bisatsen. En möjlig utväg är att skriva: "ett bränsle som är avsett för motordrift eller energi i annan form som också är avsedd för motordrift".

Begreppet leverantör finns redan i den juridiska terminologin. Det används nämligen i lagen (2007:1091) om offentlig upphandling med den innebörden att härmed menas den som på marknaden tillhandahåller varor eller tjänster eller utför byggentreprenader (se 2 kap. 11 § i lagen). Se också de på upphandlingsområdet tillämpliga författningarna lagen (2008:962) om valfrihetssystem och lagen (2010:536) om valfrihet hos Arbetsförmedlingen. Det är aldrig lyckat om ett

juridiskt begrepp ges olika betydelser i rättstillämpningen. Genom att ändra benämningen i den föreslagna lagen skulle man kunna göra det möjligt att särskilja begreppen åt. Således skulle man kunna benämna ifrågavarande begrepp ”drivmedelsleverantör” och på så sätt markera en skillnad till upphandlingslagens leverantörsbegrepp.

Definitionerna av begreppen sommar och vinter bör förbättras från språklig synpunkt. Således bör båda definitionerna inledas med ordet ”tiden”. Vidare bör i sommardefinitionen inskjutas ordet ”den” framför 1 maj.

4–6 §§

Paragraferna innehåller specifikationer över vilka tekniska krav som gäller för bensin i olika miljöklasser. Enligt författningskommentaren har specifikationerna överförts från bilaga 2 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Vissa ändringar har dock gjorts i specifikationerna. Lagrådet anser att det av författningskommentaren tydligare bör framgå vilka ändringar som har gjorts och skälen till ändringarna.

8–10 §§

Specifikationerna över vilka tekniska krav som gäller för dieselbränsle i olika miljöklasser har enligt författningskommentaren överförts från bilaga 3 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Beträffande de ändringar som har gjorts hänvisar Lagrådet till vad som anförts vid 4–6 §§.

11 §

Subjektet i första meningen bestäms som den som yrkesmässigt tillhandahåller ett alternativt bränsle. Enligt författningskommentaren skulle i paragrafen anges den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in ett alternativt motorbränsle. I vissa tidigare paragrafer i förslaget (3 och 7 §§), som nära ansluter till den förevarande, har använts samma formulering som den i kommentaren. Lagrådet föreslår att regeln inleds på det sätt som egentligen tycks vara avsett.

I andra stycket anges att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer prövar om bränslet uppfyller kraven. Lagrådet ifrågasätter om frågor av denna art bör tillhöra regeringens prövningsområde. Antagligen är avsikten att vederbörande tillsynsmyndighet ska fullgöra uppgiften. Regeln bör formuleras på ett sådant sätt att det klart framgår att detta är själva syftet med densamma.

Rubriken till 12 §

Etanolbränsle i miljöklass 1 finns för två olika typer av motorer (12 och 14 §§). I likhet med rubriken till 14 § bör den aktuella rubriken kompletteras med vilken motortyp paragrafen avser. Rubriken kan förslagsvis ges lydelsen Etanolbränsle i miljöklass 1 för gnisttända motorer.

13 §

Termen "motorbränsle" i inledningen av paragrafen bör bytas ut mot "bränsle" för att lagens terminologi ska bli enhetlig.

I förhållande till specifikationen i bilaga 5 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen, som paragrafen är avsedd att

ersätta, saknas en punkt angående korrosiv inverkan på koppar. Beträffande denna och övriga ändringar i förhållande till bilaga 5 hänvisar Lagrådet till vad som anförts vid 4–6 §§.

16 §

I andra stycket hänvisas till kravet i 6 § 5 b. Någon punkt 5 b finns dock inte i 6 §. Möjligen avses 6 § 1 och 2.

17 §

I paragrafen föreskrivs att den som tillverkar bensin eller yrkesmässigt för in bensin till Sverige själv eller tillsammans med andra ska se till att det på marknaden finns tillgång till bensin med låga halter av syre och etanol. Regeln har tillkommit för att genomföra kravet i artikel 1.3.3 i det s.k. bränslekvalitetsdirektivet (direktiv 98/70/EG, senast ändrat genom direktiv 2009/30/EG) på att medlemsstaterna ska kräva att det fortsatt på marknaden släpps ut bensin med låg syre- och etanolhalt. Enligt Lagrådets mening medför orden ”själv eller tillsammans med andra” att paragrafen blir svårtolkad. Orden framstår som onödiga och bör kunna utgå. Vad nu anförts innebär att motsvarande uttryck i 21 § också bör utgå.

18 §

Av bestämmelsen framgår att ett drivmedel ska uppfylla kraven enligt drivmedelslagen i vissa avseenden. Det är för Lagrådet oklart om det också kan finnas motsvarande krav i föreskrifter som kan komma att meddelas i anslutning till lagen. Om så skulle vara fallet bör bestämmelsen kompletteras. Den risk som kommer till uttryck i bestämmelsen är ofullständigt angiven och bör formuleras om på det sätt Lagrådet föreslagit under 1 § förslaget till avgasreningslag.

19 §

Enligt den föreslagna regeln ska den ifrågavarande rapporterings-skyldigheten åvila den som yrkesmässigt saluför bensin eller dieselbränslen i Sverige. Av författningskommentaren framgår att denna skyldighet skulle ankomma på leverantörerna. En leverantör är enligt definitionen i 2 § den som levererar ett drivmedel, vilken således inte är densamme som saluför drivmedlet. Om avsikten är att rapporteringsskyldigheten ska åvila leverantörerna, bör detta klart anges i lagtexten.

Vidare bör den myndighet som ska ta emot rapporterna anges som tillsynsmyndigheten, vilken beteckning framgår av 23 och 24 §§.

20 §

Genom paragrafen avses att genomföra bränslekvalitetsdirektivets krav i artikel 7 a på rapportering av växthusgasutsläpp från drivmedel. I paragrafen används formuleringen att det ska rapporteras vilka utsläpp av växthusgaser som drivmedlen ger upphov till under drivmedlens hela livscykel. Av den exemplifierande uppräknings framgår att avsikten är att utsläppen även under den process som lett fram till att drivmedlen framställts ska rapporteras. Lagrådet föreslår att paragrafen omformuleras och ges följande lydelse:

En leverantör ska i en rapport till tillsynsmyndigheten en gång per år lämna uppgifter om

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

22 §

I förslaget till drivmedelslag används termerna leverantör av en bensin, den som saluför en bensin, den som tillverkar en bensin och den som yrkesmässigt för in bensin till Sverige. I punkten 1 i paragrafen regleras möjligheten att meddela föreskrifter om vissa skyldigheter för den som tillhandahåller bränsle och enligt punkten 2 får föreskrifter meddelas om skyldigheten att enligt 17 § tillhandahålla bensin. Med den som tillhandahåller en bensin torde enligt sistnämnda paragraf menas den som tillverkar eller yrkesmässigt för in bensinen. När det gäller punkten 1 har vid föredragningen uppgetts att det bl.a. är innehavaren av en bensinstation som åsyftas. Mot bakgrund av de olika termer som används i lagen, bör det i författningens kommentaren klargöras vilka tillhandahållare som avses i punkterna 1 och 2.

Punkten 2 bör omformuleras för att närmare anknyta till lydelsen av 17 §. Lagrådet föreslår följande lydelse:

2. skyldighet enligt 17 § att se till att det finns tillgång till sådan bensin som avses i paragrafen,

I punkten 3 bör ordet bränsle ersättas av drivmedel.

I punkten 5 bör närmare anges vilka slags undantag som åsyftas. Vid föredragningen uppgavs att det var fråga om undantag från kraven i 6 §. Vidare upplystes om att punkten 5 inte skulle komma att omfatta driften av motorer ombord på fartyg. Punkten 7 bör tydligare anknyta till de åtgärder som avses i 21 §, varvid beräkningen av växthusgasutsläpp också kommer att innefattas bland åtgärderna. Lagrådet föreslår att punkterna 5–7 ges följande lydelse:

5. undantag från kraven i 6 § för bensin som är avsedd endast för drift av kolmotorer i luftfartyg,
6. rapportering enligt 19 och 20 §§ och undantag från rapporterings-skyldighet, och
7. åtgärder som ska vidtas enligt 21 §.

24 §

I lagtext brukar termen föreläggande omfatta både påbud (positivt föreläggande) och förbud. Det bör därför vara tillräckligt om endast ordet föreläggande används i andra och tredje styckena. Jfr 39 § i förslaget till avgasreningslag.

27 §

Lagrådet hänvisar till vad som anförts under 42 § förslaget till avgasreningslag.

Övergångsbestämmelsen

I andra punkten förekommer en regel som i själva verket är en ordinär regel och som därför borde ha tagits in i lagtexten. Regeln har visserligen gjorts tidsbegränsad men den kommer i och med lagens ikraftträdande att gälla i stället för tre andra regler i lagen. Dessa tre regler bör föras in i lagen först i samband med att de blir tillämpbara och då de med andra ord i praktiken kommer att träda i kraft. Det är således diskutabelt om man över huvud kan säga att de tre reglerna träder i kraft den 1 mars 2011. En läsare av lagtexten räknar troligtvis inte heller med att vissa regler ännu inte gäller och därför är ersatta med en övergångsbestämmelse.

Bestämmelsen i punkten 2 innehåller för övrigt också ett sakfel. Hänvisningen till 4 § 16 ska vara 4 § 12.

Förslaget till lag om ändring i lagen om skatt på energi

Övergångsbestämmelsen

Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Denna övergångsbestämmelse kommenteras över huvud taget inte i lagrådsremissen. Enligt Lagrådets mening bör i det fortsatta lagstiftningsarbetet övervägas om övergångsbestämmelsen kan preciseras. I vart fall bör i författningsskommentaren utvecklas när äldre bestämmelser ska tillämpas, förslagsvis genom en exemplifiering.

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.