

Regeringens proposition

1988/89:128

om ändring i bilavgaslagen (1986:1386),
m. m.



Prop.
1988/89:128

Regeringen förelägger riksdagen vad som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 16 mars 1989 för de åtgärder och de ändamål som framgår av föredragandens hemställan.

På regeringens vägnar

Sten Andersson

Mats Hellström

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändringar i bestämmelserna i bilavgaslagen (1986:1386) om tillverkarens ansvar för brister i fordonens avgasreningssystem. Tillverkarens ansvar gentemot bilägaren föreslås bli utvidgat till att också omfatta kostnader för reparationer som har utförts av bilmärkesobundna verkstäder. Ersättning för en sådan reparation skall av tillverkaren betalas direkt till verkstaden.

Vidare föreslås en utvidgning av tillämpningsområdet för terrängkörningslagen (1975:1313) till att omfatta motordrivna fordon över huvud taget, så att användningen av traktorer och motorredskap också kommer att regleras genom terrängkörningslagstiftningen.

Vissa ändringar föreslås också i lagen (1976:1054) om svavelhaltigt bränsle. Ändringarna innebär att alla slags svavelhaltiga bränslen kommer att omfattas av samtliga bestämmelser i lagen.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 1989.

Lagförslagen i denna proposition har granskats av lagrådet. Propositionen innehåller därför tre huvuddelar: lagrådsremissen (s. 6), lagrådets yttrande (s. 40) och föredragande statsrådets ställningstagande till lagrådets synpunkter (s. 42).

Den som vill ta del av samtliga skäl för lagförslagen måste därför läsa alla tre delarna.

1 Förslag till

Lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386);

Härigenom föreskrivs att det i bilavgaslagen (1986:1386) skall införas en ny paragraf, 6 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 a §

Om bilägaren låter någon annan än tillverkaren avhjälpa brist som omfattas av åtagande enligt 6 § och därvid anlitar någon som yrkesmässigt utför bilreparationer, är tillverkaren skyldig att betala skälig ersättning för reparationen till den som har utfört arbetet. Denne har inte rätt att få betalning för reparationen från bilägaren och får inte heller gentemot bilägaren göra gällande åtgärder som kan komma i fråga vid bristande betalning.

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

Om tillverkaren har betalat ersättning som avses i första stycket, får han därefter inte gentemot bilägaren åberopa brist i reparationen som sådan omständighet som avses i 6 § andra stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1989.

Lag om ändring i terrängkörningslagen (1975:1313);

Härigenom föreskrivs att 1 § terrängkörningslagen (1975:1313) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

1 §

Körning i terräng med *terrängfordon och motorfordon* är förbjuden i hela landet

1. på barmark,
2. på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog, om det *ej* är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen.

Inom de delar av fjällområdet som regeringen bestämmer är körning i terräng med *terrängfordon och motorfordon* förbjuden även på annan mark än som anges i första stycket.

Körning i terräng med *motordrivet fordon* är förbjuden i hela landet

1. på barmark,
2. på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog, om det *inte* är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen.

Inom de delar av fjällområdet som regeringen bestämmer är körning i terräng med *motordrivet fordon* förbjuden även på annan mark än som anges i första stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1989.

Lag om ändring i lagen (1976:1054) om svavelhaltigt bränsle;

Härigenom föreskrivs att 3, 5 och 7 §§ lagen (1976:1054) om svavelhaltigt bränsle skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

3 §

Regeringen eller *förvaltningsmyndighet* som regeringen bestämmer får föreskriva att den som driver handel med eller importerar *fossilt* bränsle skall lämna uppgift om svavelhalten i bränslet.

Regeringen eller *den myndighet* som regeringen bestämmer får föreskriva att den som driver handel med eller importerar bränsle skall lämna uppgift om svavelhalten i bränslet.

5 §

Tillsynsmyndighet har rätt att *efter anfordran* erhålla de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen *enligt denna lag*.

Tillsynsmyndighet äger tillträde till lokal eller område där *fossilt* bränsle förvaras och får där göra undersökning och *taga* prov på bränsle eller rökgas. För uttaget prov *utgår ej* ersättning.

Om *skyldighet att ersätta tillsynsmyndighet* kostnader för *provtagning och undersökning av prov* föreskriver regeringen eller *förvaltningsmyndighet* som regeringen bestämmer.

Tillsynsmyndigheten har rätt att *på begäran* få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten har rätt till tillträde till lokal eller område där bränsle förvaras och får där göra undersökning och *ta* prov på bränsle eller rökgas. För uttaget prov *betalas inte* ersättning.

Regeringen eller *den myndighet* som regeringen bestämmer får föreskriva om *skyldighet att ersätta en tillsynsmyndighets kostnader* för *provtagning och undersökning av prov*.

7 §

Till böter eller fängelse i högst ett år *dömes* den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreskrift som har meddelats med stöd av 1 §, om *ej* gärningen är ringa.

Till böter *dömes* den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att lämna uppgift eller lämnar oriktig uppgift i fall då uppgiftsskyldighet har föreskrivits med stöd av 3 §.

Ansvar enligt första eller andra stycket inträder ej, om ansvar för gärningen kan ådömas enligt brottsbalken.

Om ansvar för import av *fossilt* bränsle i strid mot föreskrift som har meddelats med stöd av 1 § och försök därtill finns bestämmelser i

Till böter eller fängelse i högst ett år *döms* den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreskrift som har meddelats med stöd av 1 §, om *inte* gärningen är ringa.

Till böter *döms* den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att lämna uppgift eller lämnar oriktig uppgift i fall då uppgiftsskyldighet har föreskrivits med stöd av 3 §.

Till ansvar enligt denna lag döms inte, om ansvar för gärningen kan ådömas enligt brottsbalken.

Om ansvar för import av bränsle i strid mot föreskrift som har meddelats med stöd av 1 § och försök därtill finns bestämmelser i lagen

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Prop. 1988/89:128

lagen (1960:418) om straff för varusmuggling.

(1960:418) om straff för varusmuggling.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1989.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 23 februari 1989

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Hjelm-Wallén, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Hellström, Johansson, Hulterström, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist, Thalén, Nordberg, Engström, Freivalds, Wallström

Föredragande: statsrådet Dahl

Lagrådsremiss om ändring i bilavgaslagen (1986:1386), m. m.

1 Inledning

Regeringen lade i prop. 1985/86:61 fram förslag till riktlinjer för skärpta avgasreningskrav för personbilar. Riktlinjerna godtogs av riksdagen (JoU 1985/86:11, rskr. 101). Riksdagen har därefter beslutat (prop. 1986/87:56, JoU 7, rskr. 106) om en bilavgaslag (1986:1386). Genom bilavgaslagen och bilavgasförordningen (1987:586) har i enlighet med dessa riktlinjer avgaskrav införts för personbilar. Dessa krav innebär bl.a. att biltillverkarna för att få ett s.k. avgasgodkännande skall gentemot bilägarna åta sig att kostnadsfritt avhjälpa vissa brister i fordonens avgasrenings-system.

Jordbruksutskottet har i sitt betänkande (JoU 1987/88:23) med anledning av prop.(1987/88:85) om miljöpolitiken inför 1990-talet anført att det tillverkarättagande som gäller för närvarande innebär en allvarlig risk för inskränkning av konkurrensen inom bilreparationsmarknaden. Riksdagen har gett regeringen till känna vad utskottet har hemställt om förslag till en sådan ändring av bilavgaslagen, att bilägaren kan få reparationerna utförda även av andra verkstäder än de som anvisas av tillverkaren (JoU 1987/88:23 sid. 93 ff, rskr. 373). Jag kommer nu att närmare redogöra för de allmänna utgångspunkterna för en sådan ändrad ordning (2.1.1) samt lämna förslag till ändringar i fråga om tillverkarens ansvar (2.1.2) och bilägarens rättigheter (2.1.3).

I samband med beredningen av förslaget till ändring i bilavgaslagen har överläggningar ägt rum med företrädare för den bilmärkesobundna sektorn. Bilindustriföreningen, Motorbranschens riksförbund (MRF), konsumentverket, näringsfrihetsombudsmannen och statens naturvårdsverk.

År 1985 redovisade regeringen i en skrivelse (skr. 1984/85:203) till riksdagen en översyn av terrängkörningslagstiftningen. Statens naturvårdsverk har därefter i en framställning den 14 januari 1987 till regeringen föreslagit vissa ändringar i lagstiftningen. Förslaget avser bl. a. en utvidgning av terrängkörningslagens (1975:1313) tillämpningsområde så att det

omfattar samtliga motordrivna fordon, dvs. även traktorer och motorredskap. Jag kommer i det följande att redovisa utgångspunkterna för en sådan utvidgning (2.2.1) och lämna förslag till ändring i terrängkörningslagen (2.2.2). Mitt förslag överensstämmer med naturvårdsverkets. Därutöver har verket föreslagit vissa ändringar i terrängkörningsförordningen. Naturvårdsverkets framställning bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*. Framställningen har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna och en sammanställning av yttrandena bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Jag kommer slutligen att lämna förslag till vissa mindre ändringar i lagen (1976:1054) om svavelhaltigt bränsle (2.3).

2 Allmän motivering

2.1 Bilavgaslagen

2.1.1 Allmänna utgångspunkter

Enligt bilavgaslagen kan tillverkaren genom beslut av myndighet åläggas att rätta brister i avgasreningssystemet ända tills en bil är fem år gammal eller har körts 80 000 km, om fel framkommer vid s. k. nybilskontroll eller hållbarhetskontroll. Därutöver har tillverkaren en skyldighet gentemot bilägaren att kostnadsfritt avhjälpa brister som framkommer i andra sammanhang, t. ex. vid den årliga kontrollbesiktningen. Beträffande bakgrunden till kontrollsystemet samt den närmare utformningen av detta hänvisar jag till prop. 1986/87:56 om bilavgaslag, sid. 8-14.

Tillverkarens ansvar gentemot bilägaren har utformats som en skyldighet att lämna ett åtagande att kostnadsfritt avhjälpa uppkomna brister i avgasreningssystemet. Ett sådant åtagande är en förutsättning för att ett s. k. avgasgodkännande skall ges. Bestämmelserna om åtagandet återfinns i 6 § bilavgaslagen. Skyldigheten gäller inte beträffande fordon som är äldre än fem år eller som har körts mer än 80 000 km och inte heller fordon som vid registrerings- eller typbesiktning betecknats som 1988 eller tidigare års modell. Brister som beror på fordonets ägare eller brukare eller på en olyckshändelse eller därmed jämförlig omständighet omfattas inte heller. Bilägaren är enligt 13 § bilavgasförordningen skyldig att låta bilen genomgå den underhållsservice som behövs. Han måste enligt bestämmelsen också använda blyfri bensin och får inte vid utbyte av delar använda sådana som är sämre från miljösynpunkt än de som bilen var utrustad med när den var ny. Enligt 12 § andra stycket bilavgasförordningen gäller beträffande åtagandet att tillverkaren inte får föreskriva att bilen under alla omständigheter måste repareras av en viss verkstad eller att reservdelar av ett visst fabrikat måste användas.

Vid riksdagsbehandlingen av förslaget till bilavgaslag utgick jordbruksutskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande från att regeringen skulle meddela föreskrifter om en rätt för bilägare att vid fel på avgasystemet lämna in sina bilar för reparation hos den märkesobundna sektorn.

Verkstaden borde därvid enligt utskottet ha rätt till ersättning av billeverantören för sådana reparationer.

Mellan konsumentverket och Bilindustriföreningen har, i överensstämmelse med bilavgaslagen och bilavgasförordningen, den 19 oktober 1987 träffats en överenskommelse om tillverkarens åtagande. Överenskommelsen omfattar, förutom de regler jag nu redovisat, vissa preciseringar och utvidgningar av tillverkarens ansvar. Som framgår av det följande ger överenskommelsen inte den bilmärkesobundna sektorn någon rätt att utföra reparationer som omfattas av åtagandet annat än i fall då det aktuella felet inte har blivit avhjälpt av tillverkaren inom skälig tid.

Enligt åtagandet gäller som huvudregel att reparation skall ske på av tillverkaren anvisad verkstad. Tillverkaren skall dock låta avhjälpa felet på annan verkstad än den han normalt anvisar om det finns särskilda skäl. Sådana särskilda skäl är att tillverkaren inte kan avhjälpa felet inom sådan tid som enligt myndighets föreläggande gäller för bilägaren eller att avståndet mellan den av tillverkaren anvisade verkstaden och bilägarens bostad är mer än 50 kilometer.

Bilägaren är enligt åtagandet skyldig att följa de av tillverkaren föreskrivna och för avgasgodkännandet godtagna anvisningarna för nödvändig service och underhåll av bilen och skall på begäran kunna visa att bilen har genomgått angiven underhållsservice.

Om fel för vilket tillverkaren ansvarar inte har blivit avhjälpt inom skälig tid enligt åtagandet, har ägaren rätt att på tillverkarens bekostnad avhjälpa felet på annan verkstad. I sådana fall skall tillverkaren genast betala ersättning till ägaren för reparationen.

I de fall körförbud inträder för bilen och detta beror på omständighet för vilken tillverkaren ansvarar skall han enligt åtagandet ersätta ägaren för kostnader på grund av körförbudet. Tillverkaren skall också svara för kostnaden för en sådan ombesiktning av bilen som föranleds av anmärkningen mot bilens avgasreningssystem.

Som jag har anmält inledningsvis har jordbruksutskottet tagit upp frågan om tillverkarens åtagande i samband med behandlingen av prop. 1987/88:85 om miljöpolitiken inför 1990-talet. Enligt utskottet bör åtagandet utformas så att det skall avse antingen skyldighet att kostnadsfritt avhjälpa eventuella brister genom en av tillverkaren anvisad verkstad eller skyldighet att i rimlig utsträckning ta det ekonomiska ansvaret för "garantireparationer" utförda av en obunden verkstad som anlåtts av bilägaren. Kunden skall enligt utskottet åtnjuta full säkerhet att hållas skadeslös enligt garantiklausulen, om han inte har brustit i sina åligganden enligt 13 § bilavgasförordningen. Tillverkarens ansvar gentemot den obundna sektorn bör dock enligt utskottet inte vara obegränsat. Det bör sålunda inte omfatta mer än skäliga kostnader för reparationer, varvid skälighetsbedömningen i första hand bör grundas på vad motsvarande reparation skulle ha kostat på en auktoriserad verkstad. Vidare måste reparationen uppfylla även högt ställda krav på fackmannamässigt utförande.

Utskottet säger sig vara medvetet om att den föreslagna utformningen av garantiåtagandet i något fall kan leda till tvist mellan tillverkaren och den obundna verkstaden. Det är enligt utskottet därför angeläget att de

berörda branschorganisationerna kan utforma ett frivilligt system för att lösa sådana tvister.

För att skydda bilägarnas – konsumenternas – intressen bör enligt jordbruksutskottet i de föreskrifter som regeringen enligt 6§ kan komma att utfärda även ingå krav på en försäkringslösning för de bilmärkesobundna verkstädernas och bildelsleverantörernas ansvar enligt bilavgaslagen vid reparationer och leveranser av reservdelar. Bilägaren bör således hållas skadeslös om den enskilda verkstaden eller någon av branschorganisationerna skulle råka i obestånd eller upphöra att existera.

Inledningsvis vill jag framhålla att reglerna om tillverkarens skyldighet att lämna ett åtagande gentemot bilägaren beträffande avgasreningssystemets funktion inte har någon motsvarighet i Europa i övrigt. Det finns därför inte anledning att i detta sammanhang diskutera frågan om en EG-anpassning av regelsystemet.

Jag skall nu närmare redogöra för mina förslag till ändringar i bilavgaslagen, som föranleds av riksdagens beslut.

2.1.2 Tillverkarens ansvar

Mitt förslag: Bilägaren skall ha rätt att lämna sin bil till en obunden verkstad för att åtgärda en brist i avgasreningssystemet som omfattas av tillverkarens åtagande. Tillverkaren skall vara skyldig att betala ersättning till verkstaden för en sådan reparation, om bilägaren har anlitat någon som yrkesmässigt utför bilreparationer. Tillverkaren har rätt att kräva utredning i fråga om en reparation som har utförts av en obunden verkstad om ett sådant krav framställs inom två veckor från det att tillverkaren mottog ersättningsanspråket. Han måste ta ställning till anspråket inom fyra veckor. Sedan betalning skett får tillverkaren inte åberopa felaktigheter i reparationen gentemot bilägaren, om åtagandet blir aktuellt igen.

Skälen för mitt förslag: Det tillverkaråtagande som har överenskommit mellan konsumentverket och Bilindustriföreningen ingår i de rättigheter som tillkommer den som köper en personbil. Även om tillverkaren anvisar en utomstående verkstad för att avhjälpa ett fel som omfattas av åtagandet är det tillverkaren som är bilägarens motpart och som han kan rikta anspråk mot. Under förutsättning att det rör sig om ett konsumentköp, framgår det av konsumentköplagen (1973:877) att bilägaren dessutom kan åberopa åtagandet mot säljaren av bilen, om denne är en annan än tillverkaren och om åtagandet kan anses lämnat för säljarens räkning.

Om en bilägare utnyttjar den ordning som riksdagen har förordat och direkt vänder sig till en märkesobunden verkstad för att få en reparation av det aktuella slaget utförd, blir förhållandet ett annat. Bilägaren kommer i detta fall att ingå ett självständigt avtal med verkstaden om reparation. Reglerna i konsumenttjänstlagen (1985:716) blir i huvudfallet tillämpliga. Sålunda kan den obundna verkstadens skyldigheter mot bilägaren inte till

någon del bestämmas av innehållet i tillverkarens åtagande. Föreskrifter måste därför meddelas som ingriper i det avtal om reparation som träffas mellan den oberoende verkstaden och bilägaren. I motsats till vad som normalt gäller skall ju i enlighet med jordbruksutskottets uttalande, om det är fråga om en reparation som omfattas av åtagandet, tillverkaren och inte bilägaren vara skyldig att ersätta verkstaden för reparationskostnaderna.

Lagteknisk utformning

När det gäller den lagtekniska utformningen av det utvidgade tillverkaransvaret i enlighet med riksdagens beslut ligger det nära till hands att anknyta till systemet med ett åtagande som en förutsättning för avgasgodkännande. Bestämmelserna i bilavgaslagen och i bilavgasförordningen om vad åtagandet skall innehålla skulle kunna utvidgas till att omfatta skyldigheten att ersätta en obunden verkstads kostnad för reparation. Genom en överenskommelse liknande den som träffats mellan Bilindustriföreningen och konsumentverket skulle de närmare villkoren för ersättningsskyldigheten kunna regleras. Vid de överläggningar med berörda myndigheter och organisationer som har förekommit under beredningen av ärendet har det dock framkommit att några förutsättningar för en sådan överenskommelse i praktiken inte föreligger. Mot den bakgrunden måste såväl skyldigheten att ersätta en obunden verkstads kostnad för en reparation som de närmare villkoren för betalningsskyldigheten regleras direkt i författningstext. Däremot är det inte nödvändigt att frångå konstruktionen med ett tillverkaråtagande gentemot bilägaren. Åtagandet måste dock kompletteras med en hänvisning till bestämmelserna om ersättningsskyldighet avseende arbete som utförs av annan. Även på vissa andra punkter måste den gällande lydelsen av åtagandet ändras med hänsyn till de regler jag här föreslår. Det blir därför nödvändigt att komplettera de bestämmelser om åtagandets innehåll som med stöd av riksdagens bemyndigande har meddelats i bilavgasförordningen. Jag kommer senare att föreslå regeringen att sådana ändringar vidtas.

Eftersom bilägaren inte skall ansvara för reparationskostnaden gentemot den som utför reparationen, bör — som jordbruksutskottet anför — tillverkarens betalningsskyldighet gälla direkt gentemot den obundna verkstaden. Om bilägaren föredrar att betala verkstaden, t. ex. i samband med en större reparation som bara delvis skall ersättas enligt tillverkaråtagandet, och att sedan själv framställa anspråk mot tillverkaren på ersättning enligt åtagandet bör något hinder inte möta mot detta. Han måste då givetvis vara beredd att uppfylla de villkor för ersättning som, enligt vad som framgår av det följande, i annat fall gäller för verkstaden.

För att utvidga tillverkarens ansvar i enlighet med vad riksdagen har förordat krävs att sådana föreskrifter meddelas som rör enskilda personers ekonomiska förhållanden inbördes. Sådana civilrättsliga föreskrifter skall enligt 8 kap. 2 § regeringsformen meddelas genom lag. Jag föreslår därför att de nya bestämmelserna tas in i bilavgaslagen.

Jag vill ta upp ytterligare en fråga av principiell karaktär innan jag övergår till den närmare utformningen av de nya reglerna. I jordbruksutskottets betänkande anförs att en förutsättning för ersättningskyldighet bör vara att den verkstad som utför reparationen övertar ansvaret enligt tillverkarens åtagande i den del som den aktuella reparationen omfattar.

Detta ligger i linje med strävandena att åstadkomma största möjliga konkurrens mellan olika bilverkstäder. Det ligger för bilägaren närmast till hands att vända sig till tillverkaren vid fel på avgasreningssystemet. För att de obundna verkstäderna skall kunna konkurrera fullt ut med tillverkarna krävs att konsumenterna har samma trygghet vid kontakter med obundna verkstäder som när de anlitar en av tillverkaren anvisad verkstad.

Ett övertagande av tillverkarens åtagande tillsammans med en av den obundna verkstaden tecknad försäkring skulle i och för sig uppfylla kraven på fri konkurrens och konsumentskydd. En ordning som innebär att det framtida ansvaret enligt åtagandet delas mellan flera parter kan dock enligt min mening medföra avsevärda praktiska tillämpningsproblem. Ansvarsfördelningen kan framstå som oklar för bilägaren, särskilt om bilen bytt ägare sedan reparationen utfördes. Komponenterna i bilarnas avgasreningssystem samverkar på ett komplicerat och ofta svårförutsägbart sätt. Om ansvaret enligt åtagandet är fördelat mellan flera och det efter en tid uppkommer ett nytt fel på avgasreningssystemet, kan det vara mycket svårt att avgöra vem som skall stå för reparationskostnaden. Den situationen kan uppkomma att varken tillverkaren eller den verkstad som utförde den tidigare reparationen anser sig ansvarig, vilket medför att bilägaren kan komma i ett besvärligt läge. Därtill krävs att ett system för registrering av i vilken utsträckning ansvaret har överlåtits byggs upp hos tillverkarna. Ytterligare komplikationer kan uppstå om flera obundna verkstäder har avhjälpt brister som omfattas av åtagandet, så att ansvaret enligt detta blir än mer fördelat.

Enligt min mening kan sådana olägenheter i stor utsträckning undvikas om ansvaret enligt åtagandet blir kvar hos tillverkaren även efter det att en reparation av avgasreningssystemet har utförts av någon annan. Detta förutsätter bl. a. att tillverkaren ges en reell möjlighet att bedöma om den utförda reparationen har gett det önskade resultatet innan ersättning betalas. I och med att betalning erlagts bör dock tillverkaren inte kunna ifrågasätta reparationen om det i framtiden uppkommer en ny brist som omfattas av åtagandet. Det faktum att tillverkaren behåller sitt ansvar enligt åtagandet bör inte medföra någon inskränkning i det ansvar som enligt vanliga civilrättsliga regler åvilar den obundna verkstad som har utfört en reparation av det aktuella slaget. Bilägaren kan komma i en situation då han måste vända sig till denne med anledning av det utförda arbetet. Vid beredningen av detta lagstiftningsärende har presenterats två olika utkast till försäkringslösningar som i en sådan situation kan komplettera det skydd bilägaren åtnjuter enligt konsumenttjänstlagen. MRF är inne på ett utökad kundskydd, kompletterat med en återförsäkring. I det andra utkastet, som har utarbetats av den bilmärkesobundna sektorn,

tänker man sig en lagfäst försäkringsplikt för en obunden verkstad. Denna försäkring tar främst sikte på reklamationer med anledning av en reparation som har utförts på avgasreningssystemet och är inte direkt avhängig av att verkstaden övertar tillverkarens åtagande.

De utkast som sålunda presenterats är såvitt jag kan finna lämpliga både från konsument- och konkurrenssynpunkt. De torde kunna utformas och tillämpas utan stöd i någon lagstiftning.

För egen del anser jag det olämpligt att lagstifta om en sådan försäkring om det åsyftade resultatet kan uppnås utan en lagreglering. Det är snarast en fördel från konsumentens synpunkt med flera med varandra konkurrerande försäkringslösningar. Behovet av en sådan lösning blir också mindre om ansvaret enligt åtagandet inte överförs från tillverkaren.

Jag anser sammanfattningsvis att tillverkarens betalningsansvar gentemot en obunden verkstad kan genomföras utan att åtagandet överförs på den obundna verkstaden och utan en obligatorisk försäkringslösning. Genom den av mig förordade ordningen begränsas utrymmet för oklarheter när det gäller ansvaret enligt åtagandet, vilket bör förbättra möjligheten för bilägaren att vid eventuella framtida reparationsfall fritt välja till vem han vill vända sig för att få arbetet utfört.

Tillverkarens betalningsskyldighet

Jag övergår nu till att närmare behandla utformningen av tillverkarens betalningsskyldighet gentemot den obundna verkstaden.

Frågan om tillverkarens skyldighet att svara för kostnaderna aktualiseras när bilägaren vänder sig till en märkesobunden verkstad för att få reparationen utförd när bilen vid myndighets kontroll visar sig inte uppfylla avgasreningsskraven för fordon i bruk i bilavgasförordningen. Oftast sker detta i samband med den årliga kontrollbesiktningen. Som framgår av 12 § första stycket bilavgasförordningen skall fordonet genom reparationen bli satt i ett sådant skick att det kan lämnas utan anmärkning vid kontrollbesiktning eller vid en flygande inspektion eller någon annan myndighetskontroll. Det är endast för detta slag av reparationer som betalningsskyldigheten för tillverkaren blir aktuell. Tillverkaren bör inte vara skyldig att lämna betalning för åtgärder som inte är adekvata i den meningen att de är mer omfattande och därmed mer kostsamma än vad som behövs för att ställa fordonet i sådant skick att det uppfyller avgaskraven. Betalningen bör i sådana fall begränsas till kostnaden för en reparation som gör att bilen kommer i ett sådant skick. Någon betalningsskyldighet uppkommer givetvis inte om det skulle visa sig att tillverkarens åtagande överhuvud taget inte är tillämpligt, exempelvis beroende på omständighet som avses i 6 § andra stycket bilavgaslagen.

Det torde i normalfallet inte vara oklart vilken åtgärd som behöver vidtas för att avhjälpa bristen. När bilägaren vänder sig till en i förhållande till tillverkaren obunden verkstad för att få reparationen utförd, kan verkstaden därför oftast direkt avgöra att det är fråga om en reparation som omfattas av tillverkarens åtagande och vad som bör göras för att avhjälpa felet. Tillverkaren kan därefter debiteras kostnaden när arbetet är klart.

Om det är oklart hur bristen skall avhjälpas bör den verkstad som skall utföra arbetet rådgöra med tillverkaren eller den verkstad som denne anvisar, innan reparationen utförs. Annars finns en risk att tillverkaren helt eller delvis vägrar att betala den begärda ersättningen. Som jag tidigare nämnt bör den obundna verkstaden inte kunna vända sig till bilägaren med krav på betalning i den situationen.

Vad jag nu har sagt om begränsningarna i tillverkarens ansvar följer av de redan nu gällande kraven på utformningen av åtagandet. Betalningsskyldigheten bör vidare begränsas till en kostnad som framstår som rimlig i förhållande till de åtgärder som vidtas beträffande fordonet. I likhet med vad riksdagen har uttalat anser jag att tillverkaren inte skall vara skyldig att ersätta mer än en skäligen kostnad för den utförda reparationen.

Som riksdagen anför bör skälighetsbedömningen i första hand grundas på vad motsvarande reparation skulle ha kostat om en av tillverkaren auktoriserad verkstad hade anlåtits.

Med hänsyn till intresset av en effektiv konkurrens bör några särskilda krav på kompetens när det gäller reparationer av avgasreningssystemet inte ställas på den verkstad som utför arbetet. Det är inte minst från konsumentens synpunkt dock rimligt att kräva att den som begär ersättningen yrkesmässigt bedriver bilreparationsverksamhet. Detta krav bör anses uppfyllt om verkstaden är registrerad enligt lagen (1968:430) om mervärdeskatt. Registreringsskyldighet till mervärdeskatt gäller om verksamheten bedrivs yrkesmässigt med en årlig omsättning överstigande 30 000 kr.

Till grund för tillverkarens bedömning av ersättningsyrkandet från den obundna verkstaden bör företets protokoll eller någon liknande handling som upprättats vid den myndighetskontroll då bristen upptäcktes. Tillverkaren bör vidare om han så önskar få möjlighet att kontrollera de delar som har bytts ut i samband med reparationen. Han bör även ha rätt att få del av protokoll som har upprättats i samband med ny kontrollbesiktning efter denna. I vilken utsträckning en sådan ny besiktning skall företas regleras i fordonskungörelsen (1972:595). Enligt kungörelsen kan brister som endast är av ringa betydelse leda till ett påpekande i stället för underkännande vid kontrollbesiktning och flygande inspektion. I sådana fall behöver en ny besiktning inte ske. Jag utgår dock från att de myndighetsföreskrifter som kommer att utfärdas rörande kontrollen av de aktuella fordonen ges en sådan utformning att ny besiktning i normalfallet blir obligatorisk. I vart fall bör enligt min mening tillverkaren kunna göra anspråk på att en ombesiktning sker.

Tillverkaren bör, som näringsfrihetsombudsmannen har påpekat i samband med beredningen av detta ärende, vara skyldig att inom en bestämd tid ta ställning till verkstadens betalningsanspråk. Denna tidsfrist bör anges i lagtext. Jag återkommer i specialmotiveringen till den närmare utformningen av en sådan bestämmelse.

Riksdagen påpekar att det i något fall kan uppstå tvist angående betalningen mellan tillverkaren och den märkesobundna verkstaden. Som riksdagen påpekar skulle det vara en fördel om berörda branschorganisationer kunde komma överens om ett frivilligt system för konfliktlösning. Det finns enligt min mening inget skäl att lägga fram lagförslag angående ett sådant system. I sista hand finns givetvis möjligheten för parterna att lösa uppkomna tvister vid allmän domstol.

Mitt förslag: Om en obunden verkstad utför en reparation som omfattas av tillverkarens åtagande, får betalning inte utkrävas av bilägaren.

Skälen för mitt förslag: Jag övergår nu till att behandla bilägarrens ställning i förhållande till den obundna verkstaden och hans möjligheter att framställa anspråk om en reparation som omfattas av åtagandet har utförts av en obunden verkstad.

Beträffande en sådan reparation gäller i normalfallet konsumenttjänstlagens regler, som med några undantag är tvingande till konsumentens förmån. Om bilägaren är missnöjd med verkstadens arbete kan han åberopa konsumenttjänstlagens bestämmelser i tillämpliga delar, när han vänder sig till verkstaden för att få rättelse. Enligt de grundläggande bestämmelserna i 4 § konsumenttjänstlagen skall en reparation som nu är i fråga utföras fackmässigt. Näringsidkaren skall med tillbörlig omsorg ta till vara konsumentens intressen och samråda med denne i den utsträckning som det behövs och är möjligt. Konsumenttjänstlagen gäller dock inte om bilägaren inte betraktas som konsument i lagens mening, t. ex. då en taxiägare träffar avtal om reparation av en bil som används i rörelsen.

När den obundna verkstaden åtar sig att utföra en reparation som omfattas av tillverkaråtagandet bör, i motsats till vad som normalt gäller och med hänsyn till vad jordbruksutskottet uttalat, kostnaden för arbetet inte betalas av bilägaren utan av den tillverkare som har lämnat det med avgasgodkännandet förbundna åtagandet. Bilägarrens ställning liknar den som skulle uppkomma om han som full betalning för en vanlig reparation till verkstaden hade överlätit en fordran på en utomstående. Genom en tvingande regel bör därför slås fast att den verkstad som har åtagit sig reparationen inte kan vända sig mot bilägaren med krav på ersättning, t. ex. i fall då tvist om betalningen har uppkommit mellan verkstaden och tillverkaren.

Bestämmelsen i 4 § konsumenttjänstlagen att tjänsten skall utföras fackmässigt omfattar även de reservdelar som används vid reparationen. Tjänsten anses enligt 9 § konsumenttjänstlagen felaktig om reservdelar och övrigt material inte svarar mot vad bilägaren har anledning att kräva med hänsyn till de krav på fackmässighet och omsorg som ställs i lagen. Vid en ny kontrollbesiktning som sker efter reparationen görs en viss bedömning av det utförda arbetet. Därtill kommer den kontroll som tillverkaren kan sägas utöva genom sin bedömning av om ersättningskravet från verkstaden är berättigat. Mot bakgrund av det skydd som bilägaren således åtnjuter anser jag det inte nödvändigt att införa ytterligare regler angående kvaliteten på den obundna verkstadens arbete eller på det material som används.

Jag återkommer i specialmotiveringen till frågan om i vilken utsträckning reglerna i konsumenttjänstlagen blir tillämpliga på förhållandet mellan bilägaren och den obundna verkstaden.

Tillverkarens ansvar för avhjälpandet av den aktuella bristen bör vara begränsat till betalningsskyldigheten. Bilägaren bör således inte kunna vända sig till tillverkaren och med stöd av åtagandet kräva att denne skall avhjälpa felet, om han är missnöjd med verkstadens arbete. Däremot kan tillverkaren ha skyldigheter enligt åtagandet som inte har direkt samband med själva reparationsarbetet. Exempelvis bör även i fortsättningen enligt åtagandet gälla att tillverkaren skall svara för kostnaden för en eventuell ny kontrollbesiktning av bilen. Om det i framtiden uppkommer en ny brist som omfattas av tillverkaråtagandet, har bilägaren som nämnts full frihet att välja om han vill vända sig till tillverkaren eller till en obunden verkstad för att få felet avhjälpd.

2.2 Terrängkörningslagen

2.2.1 Allmänna utgångspunkter

Terrängkörningslagen trädde i kraft den 1 januari 1976 (prop. 1975/76:67, JoU 28, rskr. 130). Lagen syftar främst till att skydda mark och vegetation mot skador. Den innehåller bl. a. ett generellt förbud mot körning i terräng med terrängfordon och motorfordon på barmark samt på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen. Inom de delar av fjällområdet som regeringen bestämmer är körning i terräng med terrängfordon och motorfordon förbjuden även på annan mark.

Med stöd av lagen har regeringen i terrängkörningsförordningen (1978:594) helt förbjudit terrängkörning inom tolv större fjällområden. Länsstyrelsen har dessutom möjlighet att lokalt för visst område meddela förbud mot terrängkörning eller meddela villkor för sådan körning om det behövs från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt. Förbuden är dock inte utan undantag. Enligt förordningen gäller undantag för körning bl. a. i räddningstjänst och i samband med näringsutövning.

Trafikreglerna för tillåten terrängkörning finns i terrängtrafikkungörelsen (1972:594), där också de tekniska kraven på terrängfordon anges. Kommunerna har enligt kungörelsen möjlighet att meddela lokala föreskrifter om trafik i terräng. Sådana föreskrifter får bl. a. avse förbud mot trafik med fordon av visst slag samt färdhastighet. I områden som omfattas av naturvårdslagens (1964:822) särskilda skyddsformer kan föreskrifter meddelas som förbjuder körning i terräng.

Vid tidpunkten för terrängkörningslagens tillkomst utgick man från att traktorer och motorredskap enbart utnyttjades för nyttoändamål inom bl. a. jordbruks- och skogsnäringarna. Dessa fordon kom därför inte att omfattas av de generella förbuden mot terrängkörning i lagen, vilka gäller för terrängfordon och motorfordon. Med terrängfordon avses terrängmotorfordon och terrängsläp, exempelvis snöskotrar. Begreppet motorfordon innefattar övriga motordrivna fordon som ej är att anse som traktorer eller motorredskap. Till denna kategori hör bilar, motorcyklar och mopeder. Förbudet mot körning i de av regeringen avgränsade fjällområdena omfattar samma fordonsslag. De förbud mot terrängkörning inom visst område

som länsstyrelsen kan besluta om med stöd av 5§ terrängkörningsförordningen får dock avse alla slag av motordrivna fordon, dvs. även traktorer och motorredskap. I detta sammanhang bör nämnas att det inom kommunikationsdepartementet för närvarande bereds ett förslag om en ändrad gruppering av traktorer och motorredskap. Förslaget berörs i samband med andra förslag om vissa ändrade bestämmelser om motorredskap och traktorer som nyligen överlämnats till lagrådet för yttrande.

Av naturvårdsverkets framställning framgår att det under senare år har blivit alltmer vanligt att olika typer av terränggående fordon registreras som framför allt traktorer trots att de inte används som nyttofordon. Utvecklingen av nya typer av fordon av detta slag och användningen av dem har, särskilt i fjällområdet, ökat betydligt under senare år. Körning med s. k. terränghjulingar (t.ex. minitraktorer) på barmark sker i allt större utsträckning. I motsats till vad som tidigare har antagits byggs det för närvarande upp en marknad för speciella barmarksfordon, som i stor utsträckning inte omfattas av terrängkörningslagens regler. En slagkraftig marknadsföring kan komma att leda till en fortsatt kraftig uppgång av antalet sådana fordon.

En sådan utveckling leder enligt naturvårdsverket till olägenheter av olika slag. Tidigare genomförda undersökningar tyder på att fjälltrakterna är särskilt känsliga för slitage, bl. a. beroende på vegetationens låga produktionsförmåga och den stora arealen med känsliga vegetationstyper. Under de senaste åren har också skador på mark och vegetation observerats på många håll längs fjällkedjan, bl. a. på kalfjäll. En ökad trafik med motordrivna fordon under barmarkssäsongen kan också komma att leda till att tidigare svåråtkomliga områden lättare nås med ökade risker för störningar på olika häckande eller ynglande djurarter som följd. Konflikterna med traditionellt friluftsliv ökar genom att vandringslederna även utnyttjas av barmarksfordonen. Möjligheterna till illegal jakt underlättas också.

Det är mot denna bakgrund som jag nu behandlar naturvårdsverkets förslag om en utvidgning av terrängkörningslagens tillämpningsområde till att omfatta samtliga motordrivna fordon. Förslaget har i huvudsak mottagits positivt av remissinstanserna. Jag delar bedömningen att åtgärder måste vidtas i syfte att begränsa den nuvarande utvecklingen av barmarkstrafiken i terräng och därmed motverka skador på naturmiljön.

2.2.2 Utvidgning av terrängkörningslagens tillämpningsområde

Mitt förslag: Terrängkörningslagens tillämpningsområde utvidgas till att omfatta motordrivna fordon över huvud taget.

Naturvårdsverkets förslag: Överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser är positiva till eller lämnar förslaget utan erinran.

Skälen för mitt förslag: De problem som naturvårdsverket tar upp i sin

skrivelse har redan tidigare uppmärksamrats. I den redovisning rörande terrängkörningslagens tillämpning som regeringen år 1985 lämnade till riksdagen diskuterades en utvidgning av lagens tillämpningsområde på det sätt som naturvårdverket nu föreslår. En sådan ändring avvisades dock av huvudsakligen praktiska skäl. Därvid påpekades att större delen av de aktuella fordonen används för nyttoändamål och därför måste undantas från lagens tillämpningsområde genom administrativa föreskrifter, varvid besvärliga avgränsningsproblem skulle uppkomma. I stället hänvisades till redan existerande möjligheter att reglera trafiken med fordonen. Riksdagen lämnade dessa synpunkter utan erinran.

Som naturvårdverket anför har det därefter blivit allt vanligare att terrängkörningslagens bestämmelser kringgås genom att olika typer av terränggående fordon som i stor utsträckning inte används för nyttobruk registreras som traktorer eller motorredskap. Denna utveckling bestyrks av remissinstanserna. Länsstyrelsernas möjligheter att meddela förbud för visst område mot körning med sådana fordon och naturvårdslagens bestämmelser om skydd av naturmiljön kan mot bakgrund av denna utveckling inte längre anses tillräckliga för att komma till rätta med de problem som användandet av fordonen medför.

En möjlig åtgärd som föreslås i skogsstyrelsens remissyttrande skulle vara att införa skärpta bestämmelser för registrering av s.k. allterrängfordon som traktorer eller motorredskap. Därmed uppnår man dock inte någon begränsning i användningen av utpräglade nyttofordon för ändamål för vilka de inte är avsedda. Jag ansluter mig i stället till naturvårdverkets förslag att förbudet i terrängkörningslagen mot barmarkskörning nu bör utvidgas till att omfatta motordrivna fordon över huvud taget.

Som jag tidigare har nämnt har i terrängkörningsförordningen meddelats undantag från terrängkörningslagens förbud när det gäller utpräglad nyttokörning. Således får enligt 1 § förordningen körning på barmark ske i jordbruk eller skogsbruk samt i direkt samband med renskötsel. Vidare undantas bl. a. körning av personal i räddningstjänst, sjukvårdspersonal och veterinär i trängande fall samt statlig eller kommunal tjänsteman i tjänsteärende. Liknande undantag finns för de fjällområden där regeringen helt har förbjudit terrängkörning samt i enstaka fall även för körning i skogsföringringar. Dessa undantag bör enligt min mening gälla även för de traktorer och motorredskap som enligt mitt förslag kommer att ingå i terrängkörningslagens tillämpningsområde. De existerande undantagen tillgodoser i huvudsak de behov av nyttotrafik med sådana fordon som föreligger. Som framgår av naturvårdverkets skrivelse och av remissyttrandena kommer dock vissa kompletteringar och följdändringar att behöva göras i terrängkörningsförordningen. Undantag från förbuden mot terrängkörning måste meddelas för vissa ytterligare användningsområden, där traktorer och motorredskap används som arbetsfordon. Jag avser att senare föreslå regeringen att vidta dessa ändringar.

Mitt förslag: Lagen (1976:1054) om svavelhaltigt bränsle ändras så att samtliga bestämmelser i lagen omfattar alla slags svavelhaltiga bränslen.

Skälen för mitt förslag: Enligt lagen (1976:1054) om svavelhaltigt bränsle (svavellagen) får regeringen i fråga om fossilt bränsle som innehåller svavel meddela föreskrifter som gäller förbränning, handel, överlåtelse eller import och som är påkallade från miljöskyddssynpunkt eller annan allmän synpunkt. Regeringen får överlåta åt förvaltningsmyndighet eller kommun att meddela sådana föreskrifter. Med stöd av lagen har regeringen utfärdat förordningen (1976:1055) om svavelhaltigt bränsle. Förordningen innehåller bl. a. regler om högsta tillåtna svavelhalt i fossila bränslen.

Det har ibland ifrågasatts om torv omfattas av svavellagen. För att undanröja allt tvivel om att lagen gäller alla slags svavelhaltiga bränslen föreslog jag en principiell förändring av lagen i prop. 1987/88:85 om miljöpolitiken inför 1990-talet. Mitt förslag innebar att ordet "fossilt" utmönstras ur uttrycket "fossilt bränsle" i lagens 1 §. Förslaget antogs av riksdagen (JoU 1987/88:23, rskr. 373) och lagändringen träder i kraft den 1 juli 1989.

Enligt min mening bör emellertid samtliga bestämmelser i svavellagen kunna tillämpas i fråga om alla slags svavelhaltiga bränslen. Jag anser därför att ordet "fossilt" helt bör utmönstras ur lagen. Utöver det nämnda lagrummet (1 §) förekommer uttrycket i 3, 5 och 7 §§.

3 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom miljö- och energidepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386),
2. lag om ändring i terrängkörningslagen (1975:1313),
3. lag om ändring i lagen (1976:1054) om svavelhaltigt bränsle.

Förslagen bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 3*.

4 Specialmotivering

4.1 Förslaget till lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386)

De i den allmänna motiveringen förordade bestämmelserna har tagits in i bilavgaslagen i två nya paragrafer, 6 a och 6 b §§.

6 a §

I paragrafens första stycke regleras tillverkarens skyldighet att ersätta kostnaden för en reparation av avgassystemet som har utförts av en obun-

den verkstad. För att betalningsskyldighet skall föreligga krävs dels att tillverkaren har lämnat ett sådant åtagande som avses i 6 §, dels att det är fråga om avhjälpande av en brist som omfattas av åtagandet. Betalningsskyldighet uppkommer således inte i fall som avses i 6 § andra stycket. Av den nämnda paragrafen framgår vidare att en förutsättning för att en brist av det aktuella slaget skall anses föreligga är att fordonet vid myndighets kontroll inte visar sig uppfylla avgaskraven. Enligt 12 § andra stycket bilavgasförordningen skall bilen genom reparationen bli satt i sådant skick att den kan lämnas utan anmärkning vid en kontrollbesiktning eller vid en flygande inspektion eller någon annan myndighetskontroll. Tillverkaren är inte skyldig att betala reparationen om den inte har gett ett sådant resultat. Betalningsskyldigheten är vidare begränsad till skäligen kostnader. Vad som avses med begreppet skälig har behandlats i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.2).

Som en förutsättning för betalningsskyldighet gäller vidare att den som utför arbetet skall utföra bilreparationer yrkesmässigt. Om han är registrerad enligt lagen (1968:430) om mervärdeskatt och enligt registreringsbevis bedriver sådan verksamhet bör detta krav anses uppfyllt. I normalfallet bör det vara tillräckligt att verkstaden anger sitt registreringsnummer till mervärdeskatt på den faktura som sänds till tillverkaren.

Andra stycket i paragrafen reglerar de närmare villkoren för tillverkarens betalningsskyldighet. Anspråket på ersättning skall åtföljas av en utredning som visar att reparationen har gett det önskade resultatet. Om bilen har blivit godkänd vid en sådan förnyad kontrollbesiktning som föranleds av anmärkningen mot avgasreningssystemet, är det tillräckligt att protokollet från besiktningen bifogas. Om en ny kontrollbesiktning i något fall inte skulle vara obligatorisk, bör verkstaden komplettera ersättningsanspråket med en redogörelse för vilka åtgärder som har vidtagits och vad dessa har gett för resultat. Parterna har också möjlighet att på frivillig väg föranstalta om en ombesiktning av fordonet. Den verkstad som utför arbetet bör när avtal om reparation träffas med bilägaren försäkra sig om att denne ställer bilen till förfogande för en sådan besiktning. Det finns givetvis inte något som hindrar att tillverkaren kommer överens med verkstaden om ett förenklat ersättningsförfarande, om en sådan utredning som avses i paragrafen bedöms som onödig.

För att tillverkaren i tveksamma fall skall kunna bedöma om den begärda ersättningen är skälig, kan han inom två veckor kräva att få se de delar som har bytts ut vid reparationen, under förutsättning att han står för kostnaden för översändandet av delarna. Den som har utfört reparationen måste därför behålla utbytta delar under denna tid. Om tillverkaren helt eller delvis vill bestrida betalningsanspråket, måste han göra detta inom fyra veckor från det att han erhölet delarna.

När tillverkaren har erlagt betalning för den reparation som den obundna verkstaden har utfört, kan han enligt tredje stycket inte åberopa reparationen som en sådan omständighet som avses i 6 § andra stycket, om det i framtiden uppkommer en ny brist som omfattas av åtagandet. Tillverkaren kan således inte hävda att åtagandet vid det senare tillfället inte är

tillämpligt, beroende på någon felaktighet i samband med den tidigare reparationen.

Prop. 1988/89: 128

Om tvist uppkommer i fråga om betalningsskyldigheten enligt paragrafen, får denna i sista hand prövas av allmän domstol i vanlig ordning.

6 b §

Paragrafen reglerar förhållandet mellan bilägaren och verkstaden. Konsumenttjänstlagen är i normalfallet tillämplig på det avtal om en reparation som dessa ingår. Redan när avtal träffas mellan verkstaden och bilägaren om en reparation som omfattas av åtagandet bör denne vara försäkrad om att arbetet fullgörs även i de fall en tvist om betalningen uppstår mellan verkstaden och tillverkaren. I bestämmelsen stadgas därför att betalning för reparationen inte kan krävas av ägaren. Därav följer att det faktum att betalning inte har erhållits inte heller kan åbropas gentemot honom. Bristande betalning från tillverkaren utgör således inte grund för den som utför arbetet att exempelvis häva avtalet om reparation, inställa arbetet eller vägra lämna ut fordonet till ägaren. I och med att verkstaden har åtagit sig att utföra reparationen är den också i normalfallet skyldig att slutföra arbetet.

Om fordonet efter reparationen fortfarande inte uppfyller avgaskraven, måste den utförda reparationen anses felaktig, varför bilägaren kan kräva att felet avhjälpas av verkstaden. Om felet ändå inte avhjälpas, kan han välja att häva reparationsavtalet, eftersom syftet med reparationen i huvudsak måste anses förfelat i en sådan situation (21 § andra stycket konsumenttjänstlagen). Någon ersättningsskyldighet för tillverkaren har då i allmänhet inte uppkommit, eftersom bristen ännu inte har blivit avhjälpd. Bilägaren kan vidare ha rätt till ersättning för kostnader som han får vidkännas i samband med avhjälpandet och vara berättigad till skadestånd.

Om det skulle framkomma att tillverkarens åtagande inte gäller beroende på omständighet som avses i 6 § andra stycket, t. ex. att bilägaren inte har fullgjort vad som åligger honom enligt 13 § bilavgasförordningen, blir de nya bestämmelserna inte tillämpliga. Frågan om ersättning för eventuella reparationskostnader får då göras upp mellan bilägaren och verkstaden enligt vanliga regler.

Ikraftträdande

De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli 1989. Detta innebär att det utvidgade tillverkaransvaret kommer att avse brister som har framkommit efter detta datum och som gäller bilar för vilka åtagande som avses i 6 § har lämnats av tillverkaren. Bestämmelserna kan därför bli tillämpliga på redan avgasgodkända personbilar av 1989 års modell om tillverkaren frivilligt ändrar det åtagande han tidigare lämnat. Annars gäller de nya bestämmelserna endast för bilar för vilka avgasgodkännande lämnats efter den 1 juli 1989. Någon särskild bestämmelse om detta behövs inte.

4.2 Förslaget till lag om ändring i terrängkörningslagen (1975:1313)

Prop. 1988/89: 128

1 §

Tillämpningsområdet för de förbud mot körning i terräng som avses i paragrafen har ändrats till att avse motordrivna fordon i stället för terrängfordon och motorfordon. Av 3 § fordonskungörelsen (1972:595) framgår att begreppet motordrivet fordon innefattar motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon. Genom ändringen kommer således traktorer och motorredskap att omfattas av lagen. I övrigt görs en redaktionell ändring av lagtexten.

4.3 Förslaget till ändring i lagen (1976:1054) om svavelhaltigt bränsle

Ändringarna i svavellagen, som har berörts i avsnitt 2.3, innebär att samtliga bestämmelser i lagen i fortsättningen kan tillämpas i fråga om alla slags svavelhaltiga bränslen. I övrigt görs vissa redaktionella ändringar i lagtexten.

3 §

Paragrafen innehåller ett bemyndigande för regeringen eller förvaltningsmyndighet att meddela föreskrifter om skyldighet för den som driver handel med eller importerar bränsle att lämna uppgift om svavelhalten i bränslet. Ändringen innebär att sådana föreskrifter kan meddelas i fråga om alla slags svavelhaltiga bränslen.

5 §

Ändringen innebär att tillsynsmyndighetens rätt att få tillträde till lokal eller område och göra undersökningar m.m. utvidgas till lokaler eller utrymmen där alla slags svavelhaltiga bränslen förvaras.

7 §

I fjärde stycket erinras om att lagen (1960:418) om straff för varusmuggling innehåller bestämmelser om ansvar för import av bränslen i strid mot föreskrift som har meddelats med stöd av svavellagen. Ändringen innebär att upplysningen numera omfattar alla slags svavelhaltiga bränslen.

5 Hemställan

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över förslagen till

1. lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386),
2. lag om ändring i terrängkörningslagen (1975:1313),
3. lag om ändring i lagen (1976:1054) om svavelhaltigt bränsle.

6 Beslut

Prop. 1988/89: 128

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

Regeringen
Miljö- och energidepartementet

Förslag till ändring av terrängtrafiklagstiftningen

Bakgrund

Genom beslut den 4 mars 1982 uppdrog regeringen åt statens naturvårdsverk att företa den översyn av erfarenheterna av terrängkörningslagen (1975:1313) som riksdagen (riksdagens skrivelse 1981/82:75) funnit motiverad. Som en följd av uppdraget redovisade naturvårdsverket i skrivelse till regeringen 1984-03-09 med tillhörande PM sin erfarenhet av terrängtrafiklagstiftningen. De bedömningar som verket gjorde ledde bl. a. till vissa förslag till ändringar i terrängkörningslagen, i terrängkörningsförordningen (1978:594) och förordningen (1979:973) om biluthyrning. Efter sedvanlig behandling av verkets redovisning beslutade regeringen (Skr 1984/84:203) bereda riksdagen tillfälle att ta del av regeringens ställningstagande i frågan om terrängtrafiken. Riksdagen beslöt sedermera enligt regeringens förslag, vilket bl. a. innebar att de av naturvårdsverket framförda förslagen om ändringar i lagstiftningen lämnades utan åtgärd.

Även om således terrängtrafikens utformning varit föremål för behandling nyligen anser naturvårdsverket att det finns starka skäl att ånyo pröva vissa former av densamma.

Framför allt är det den nuvarande och framtida utvecklingen av barmarkstrafiken i terräng, främst inom fjällområdet som väcker stora farhågor. I bifogad PM (*här utelämnad*) ges en beskrivning av bakgrunden till den nuvarande lagstiftningen och de problem av olika slag som följer med dagens situation.

I korthet vill verket erinra om följande av betydelse i sammanhanget.

Huvudsyftet med det generella förbudet mot körning på barmark var att förhindra de olägenheter som praktiskt taget alltid uppkommer i form av skador på mark och vegetation. Föredragande i regeringen delade även den av många framförda uppfattningen att en marknad för speciella barmarksfordon borde motverkas.

Som framgår av PM:n har ökningen av barmarksfordonen varit mycket stor. Ökningstakten har markant överskridit den som flera remissinstanser tidigare förmodat varit trolig. Till största delen beror ökningen på att antalet motorcyklar i rennärningen ökat.

Den nuvarande terrängtrafiklagstiftningen är bl. a. uppbyggd på antagandet att traktorer och motorredskap endast nyttjas i olika näringar som arbetsfordon. Vid överläggningar mellan naturvårdsverket och trafiksäkerhetsverket har det framkommit att det blir alltmer vanligt att olika typer av terränggående fordon registreras som framför allt traktor, vilket får till följd att dessa fordon då inte omfattas av terrängkörningslagen. Fordonen får då även av allmänheten framföras fritt i terrängen under

förutsättning att inte marken skadas. En sådan utveckling kan naturvårdsverket inte acceptera.

Prop. 1988/89: 128
Bilaga 1

Naturvårdsverkets bedömning

Naturvårdsverket anser att ändringar i gällande författningar behövs vad gäller barmarkstrafiken av följande skäl.

1. Körning på barmark i terräng kan knappast ske någonstans utan att orsaka skador på mark och vegetation. Särskilt i fjällområdet finns flera vegetationstyper som lätt påverkas och behöver lång tid att läka.
2. Den nuvarande utvecklingen beträffande barmarkstrafiken strider mot de av regering och riksdag fastlagda syftena med terrängtrafiklagstiftningen.
3. Samernas körning på barmark sker med stöd av en bestämmelse som enbart avsåg att underlätta den snöskoterkörning som erfordrades inom näringen under vårvintern.
4. I motsats till vad som åsyftats byggs för närvarande en marknad för speciella barmarksfordon upp. En slagkraftig marknadsföring, i kombination med de ovan påtalade bristerna i lagstiftningen kommer enligt verket att leda till en fortsatt kraftig uppgång av antalet fordon och därmed ökade olägenheter av olika slag.
5. I dag är det allmänt accepterat att varje näring skall ta hänsyn till naturvårdens intressen. Genom förändringar i lagstiftningen har detta bekräftats för såväl jordbrukets som skogsbrukets verksamhet. Mot denna bakgrund anser verket det vara orimligt att acceptera en förändring inom rennäringsnäringen som innebär så påtagliga olägenheter för naturvården som barmarkskörningen gör. Verket menar att denna utveckling aktualiserar behovet av hänsynsregler även inom rennäringslagstiftningen.
6. Verket vill i sammanhanget också erinra om de diskussioner som föregick de restriktiva bestämmelser som i dag gäller för svävarfarkoster. Ur ett snävt närings- och nöjesinriktat perspektiv kan ett mer allmänt bruk av dessa farkoster förefalla acceptabelt. Från allmän synpunkt har emellertid bruket av svävarare ansetts vara förenat med så många olägenheter att användningen begränsats kraftigt. Svävararna tilläts i dag i huvudsak enbart i samband med vissa nyttotransporter. Det faktum att dessa bestämmelser infördes i ett tidigt skede har lett till att användningen av svävarare i dag inte vållar olägenheter. Verket anser att samma synsätt bör tillämpas beträffande barmarksfordonen.
7. Naturvårdsverket önskar också peka på de olägenheter, förutom direkta skador på mark och vegetation, som följer med en ökad barmarkstrafik. En ökad trafik med motordrivna fordon under barmarkssäsongen leder till att tidigare svåråtkomliga områden lättare nås, med ökade risker för störningar på olika häckande eller ynglande djurarter som följd. Möjligheterna till illegal jakt underlättas också. Vidare kommer konflikter mellan motoriserat och icke motoriserat friluftsliv att öka. Vad avser övervakningen vill verket i sammanhanget hänvisa till sin skrivelse till regeringen 1984-11-16 vari åtgärder föreslås för att förbätt-

ra tillsynen i fjällområdet. Det finns således enligt verkets uppfattning flera skäl varför en allmän motorisering av fjällområdet bör förhindras.

Prop. 1988/89: 128
Bilaga 1

Naturvårdsverkets förslag

Naturvårdsverkets förslag till ändring i terräntrafiklagstiftningen framgår nedan. Som kommentar till ändringarna vill verket nämna följande.

Av skäl som verket redovisat tidigare föreslås att inte bara terrängfordon och motorfordon utan även övriga motordrivna fordon (traktorer och motorredskap) omfattas av terrängkörningslagen. Ändringsförslaget är identiskt med det som framfördes av verket i skrivelsen till regeringen 1984-03-09.

Huvudskälet till denna förändring är att barmarksfordonen alltmer klasas på ett sådant sätt att de inte omfattas av terrängkörningslagens förbud mot barmarkskörning. Verket vill peka på att denna utveckling även får konsekvenser för rätten att köra på olika vägar.

Föreslagna ändringar i 1 § 1 terrängkörningsförordningen innebär att statliga och kommunala tjänstemäns rätt till barmarkskörning begränsas till att inte längre omfatta kalfjällsområdena. Samma begränsning jämfört med nuvarande förhållanden föreslås för körning i samband med renskötseln, se punkt 6. Länsstyrelsen i Västerbottens län har i skrivelse till regeringen 1984-09-12 föreslagit att ett förbud mot barmarkskörning i samband med renskötseln införs i områden där skogsbruk inte bedrivs, dvs på fjällområdet och inom fjällnära barrskogar där skogsbruk ej kommer att ske. Verket anser att länsstyrelsens avgränsningsförslag är lämpligt. Begränsningarna i statliga och kommunala tjänstemäns färdselrätt motiveras av att även dessa kategorier bör omfattas av strävan att minska barmarkskörningen i fjällområdet och speciellt då på kalfjället.

Behovet av undantag från barmarkskörningsförbudet i kalfjället bör prövas av länsstyrelsen. Undantag bör kunna ges om särskilda skäl föreligger och då i första hand längs angivna stråk till särskilda mål, t. ex. till anläggningar för renskötseln.

Av bilagda karta framgår den ungefärliga utbredningen av kalfjäll i landet. Det finns dock kartor som ger en exakt bild av kalfjällens utbredning i olika delar av landet. Verket är berett att förse berörda myndigheter, samebyar m. fl. med dessa kartor.

I samband med främst älgjakt används olika motordrivna fordon för transporter i terrängen av fällt vilt. Utan särskild dispens kan i dag motorredskap och traktor användas för detta ändamål. Därutöver har länsstyrelserna i ett flertal län lämnat generell dispens för användningen av terrängfordon vid uttransporter av älg till närbelägen väg. Naturvårdsverket anser att dessa transporter bör accepteras och att de bör kunna ske med valfritt motordrivet fordon. Även hjort och vildsvin bör i detta sammanhang jämföras med älg. Den föreslagna kompletteringen under 1 § 7 terrängkörningsförordningen täcker enligt verkets bedömning behovet av ovan nämnda transporter. Bestämmelsen innebär att fordonet inte får köras i terrängen förrän djuret fällts och inte heller användas för transporter

av personer t. ex. mellan olika jaktområden. Markägarens samtycke till körningen erfordras.

Inom landet finns ett flertal vilthägn av varierande storlek inom vilka kommersiell uppfödning av främst hjortdjur sker. Något generellt undantag från förbudet att köra på barmark i samband med den verksamheten finns inte eftersom den inte kan betecknas som skogsbruk eller jordbruk. Verket anser dock att praktiska skäl talar för att undantag från förbudet medges vid t. ex. anläggning och underhåll av vilthägn och i samband med utfordring samt transport av fällda djur. Förslaget om tillägg under 1 § 7 tillgodoser detta behov.

Alla motordrivna fordon som används inom jord- och skogsbruk blir enligt förslaget helt undantagna från förbudet att köra på barmark. Några dispenser för verksamheten inom dessa näringar behöver således inte utfärdas. På sätt som vägverket tidigare föreslagit i sitt yttrande vid översynen av terränglagstiftningen bör terrängkörningsförordningen kompletteras med ett undantag från förbudet mot barmarkskörning vid vägarbete och vägbyggnadsarbete. För att förhindra en onödig och tidsödande dispensgivning för körning av motorredskap är det viktigt att körning i direkt samband med skötsel- och anläggningsarbeten inom park, idrotts- eller friluftsområden undantas från barmarksförbudet. Det komplement som anges under punkten 8 täcker in behovet av undantag för motorredskap som används för nyttoändamål.

Ändringarna under 4 § är följdändringar och klargör att den körning på snötäckt mark som i vissa fall får ske inom de av regeringen beslutade förbudsområdena, också är tillåten på kalvfjäll.

Naturvårdsverket vill slutligen erinra om de regler som gäller i samband med transport av jaktvapen. Grundinställningen har varit och är fortfarande att sådana vapen inte utan särskilda skäl får medföras vid motoriserad färd i terräng. Eftersom terrängfordon, dvs. i praktiken snöskoter, sedan lång tid varit de enda fordon som i större omfattning använts för persontransporter i terräng har förbudet mot att medföra jaktvapen endast gällt vid färd med dessa fordon (11 § 3 mom jaktstadgan). Den pågående kraftiga ökningen av terrängkörningen med andra motordrivna fordon leder därför till att jaktvapen i allt större omfattning kan medföras vid färd i terrängen med dessa fordon. Denna utveckling står i strid med lagstiftningens syfte. Under förutsättning att de ovan föreslagna ändringarna i terrängtrafiklagstiftningen genomförs kommer emellertid automatiskt en begränsning av rätten att medföra jaktvapen vid färd i terräng med sådana fordon att ske. Detta är önskvärt med hänsyn till naturvårdens intressen.

Beslut i detta ärende har fattats av, förutom undertecknad generaldirektör, styrelseledamöterna Andersson, Bergnér, Granstedt, Mattisson, Montgomery och Tengberg. Vid handläggningen av ärendet har i övrigt närvarit avdelningschef Esping, byråchef Frisé, avdelningsdirektörerna Weinberg och Zettersten samt byrådirektörerna Nilsson och Larsson, den senare föredragande.

Valfrid Paulsson

Torsten Larsson

Författningsförslag

Terrängkörningslagen (1975:1313)

Nuvarande lydelse

Körning i terräng med *terrängfordon och motorfordon* är förbjuden i hela landet

1. på barmark,
2. på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog, om det ej är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen.

Inom de delar av fjällområdet som regeringen bestämmer är körning i terräng med *terrängfordon och motorfordon* förbjuden även på annan mark än som anges i första stycket.

Föreslagen lydelse

1 §

Körning i terräng med *motordrivet fordon* är förbjuden i hela landet

1. på barmark,
2. på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog, om det ej är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen.

Inom de delar av fjällområdet som regeringen bestämmer är körning i terräng med *motordrivet fordon* förbjuden även på annan mark än som anges i första stycket.

Körning på barmark

Bilaga 1

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Utan hinder av 1 § första stycket 1 terrängkörningslagen (1975:1313) får *terrängfordon och motorfordon* användas

1. av statlig eller kommunal tjänsteman i tjänsteärende,

2. av läkare, distriktssköterska, barnmorska eller veterinär i yrkesutövning eller för att föra sjuk person till sjukvårdsanstalt eller i annat jämförligt trängande fall,

3. av statlig brandkår eller kommunal brandstyrka vid räddningstjänst,

4. vid installation eller reparation av elektrisk ledning eller radio- eller teleanläggning,

5. i jordbruk eller skogsbruk,

6. i direkt samband med renskötseln,

7. på enskild utfartsled eller annan sådan enskild led i terräng som är avsedd för motorfordonstrafik,

8. inom tomt, järnvägs- eller fabriksområde eller annan arbetsplats, särskilt anordnat tävlings- eller annat liknande område.

Utan hinder av 1 § första stycket 1 terrängkörningslagen får fordon ställas upp eller parkeras i anslutning till väg.

Utan hinder av 1 § första stycket 1 terrängkörningslagen (1975:1313) får *motordrivet fordon* användas

1. *på annan mark än kalffjäll* av statlig eller kommunal tjänsteman i tjänsteärende,

2. av läkare, distriktssköterska, barnmorska eller veterinär i yrkesutövning eller för att föra sjuk person till sjukvårdsanstalt eller i annat jämförligt trängande fall,

3. av statlig brandkår eller kommunal brandstyrka vid räddningstjänst,

4. vid installation eller reparation av elektrisk ledning eller radio- eller teleanläggning,

5. i jordbruk eller skogsbruk,

6. *på annan mark än kalffjäll* i direkt samband med renskötseln,

7. *för hämtning av fjäll älg, hjort eller vildsvin till lämpligast belägna bilväg samt vid arbete inom vilt-hägn i direkt samband med djur-uppfödning.*

8. *i direkt samband med vägarbete, vägbyggnadsarbete samt skötsel- och anläggningsarbeten inom park, idrotts- eller friluftsområden.*

9. på enskild utfartsled eller annan sådan enskild led i terräng som är avsedd för motorfordonstrafik,

10. inom tomt, järnvägs- eller fabriksområde eller annan arbetsplats, särskilt anordnat tävlings- eller annat liknande område.

Utan hinder av 1 § första stycket 1 terrängkörningslagen får fordon ställas upp eller parkeras i anslutning till väg.

4 §

Utan hinder av 3 § får *terrängfordon och motorfordon* användas av den som är bosatt inom området eller i fall som avses i 1 § första stycket 1–6.

Utan hinder av 3 § får *motordrivet fordon* användas av den som är bosatt inom området eller i fall som avses i 1 § första stycket 1–8. *Förbudet att köra på kalffjäll gäller dock ej när marken är snötäckt.*

Sammanställning av remissyttranden över statens naturvårdsverks förslag om ändring i terrängkörningslagstiftningen

Remissinstanserna

Efter remiss har yttranden över förslaget avgetts av rikspolisstyrelsen, televerket, vägverket, trafiksäkerhetsverket, generaltullstyrelsen, lantbruksstyrelsen, skogsstyrelsen, Sveriges geologiska undersökning, domänverket, statens vattenfallsverk, länsstyrelserna i Gotlands, Kristianstads, Hallands, Skaraborgs, Kopparbergs, Gävleborgs, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, Svenska kommunförbundet, Svenska naturskyddsföreningen, Lantbrukarnas riksförbund, Svenska jägareförbundet, Jägarnas Riksförbund-Landsbygdens jägare, Svenska samernas riksförbund, Svenska turistföreningen, Friluftsrämjandet, Skogsbrukets motortransportkommitté och Svenska cellulosa- och pappersbruksföreningens trafikkommitté med gemensamt yttrande och Sveriges snöfordonleverantörer.

Lantbruksstyrelsen har bifogat yttranden från lantbruksnämnderna i Jämtlands (med yttranden från vissa samebyar) och Västerbottens län samt länsstyrelsen i Norrbottens län.

Några länsstyrelser har bifogat yttranden av kommuner, länsorgan m. m. Svenska jägareförbundet har bifogat yttranden från åtta jaktvårdsförbund.

Därutöver har särskilda skrivelser kommit in från Jokkmokks Skoterförening, Handikappsinstitutet och Svenska turistföreningen.

Förslaget innebär att det nuvarande förbudet i terrängkörningslagen mot körning med terrängfordon och motorfordon i terräng utvidgas till att omfatta alla motordrivna fordon. Dessutom innebär förslaget vissa begränsningar i terrängkörningsförordningen (TKF) när det gäller körning inom kalfjällsområdet.

Naturvårdsverkets förslag till ändringar i terrängkörningslagstiftningen accepteras av flertalet remissinstanser. Ett par remissinstanser är negativa till förslaget om utvidgning av terrängkörningslagens tillämpningsområde. Skogsstyrelsen och Lantbrukarnas riksförbund avstyrker förslaget i denna del. Några remissinstanser däribland lantbruksstyrelsen och svenska samernas riksförbund är negativa till förslaget om ändring i terrängkörningsförordningen om begränsning av barmarkskörning i direkt samband med renskötseln så att sådan körning inte tillåts på kalfjäll.

Rikspolisstyrelsen: Enligt rikspolisstyrelsens uppfattning är det angeläget att begränsa antalet barmarksfordon i syfte att skydda miljön samt att minska skador på mark och vegetation.

Televerket: — — — Då enligt terrängkörningslagens 1 §, motordrivna fordon får användas vid installation och underhåll av teleanläggningar tillstyrks ändringar av laginnehållet — — —.

Vägverket: — — — Inom vägverket används olika motordrivna fordon både terrängfordon, traktorer och andra motorfordon i terräng under barmarksförhållanden främst för projektering, vid anläggning av väg i ny

sträckning samt vid underhåll av broar. Verket anlitar ofta konsulter t. ex. för undersökningar i terrängen. Konsulterna använder i regel motordrivna fordon då de utför sina uppdrag.

Under förutsättning att undantaget i § 1 punkt 1 terrängkörningsförordningen justeras så att det även omfattar en konsult som arbetar på uppdrag av en myndighet — jämför motsvarande konstruktion i § 34 väglagen (1971:948) — bedöms de föreslagna ändringarna inte medföra några hinder i vår verksamhet. — —

Trafiksäkerhetsverket: — — — tillstyrker förslaget. Den föreslagna ändringen av TKL innebär att information om gällande bestämmelser underlättas och att möjligheten att utan hinder av TKL kunna färdas i terräng genom val av "rätt" fordonsslag försvinner. De undantagsmöjligheter för olika verksamheter som ges i TKF tillgodoser enligt verkets uppfattning i huvudsak de behov som föreligger. Möjligen kan övervägas om även arbeten med vatten- och avloppsledningar samt gasledningar skall medtagas bland de verksamheter som undantas från förbudet.

Generaltullstyrelsen: — — — inte har något att erinra mot föreslagen ändring av terrängtrafiklagstiftningen.

Lantbruksstyrelsen: — — — Renskötelsen behöver liksom andra näringar utvecklas genom användande av modern teknik. Staten stödjer medvetet en sådan utveckling (prop 1971:51 s 111 f). Rätten att under yrkesutövning färdas i terräng är dock inte endast en fråga om rationella arbetsmetoder utan gäller också kraven på en god arbetsmiljö. För att arbetsförhållandena inom renskötelsen skall förbättras och bli jämförbara med vad som numera anses normalt inom arbetslivet måste motordrivna fordon även användas inom renskötelsen.

— — — föreslår lantbruksstyrelsen att naturvårdsverkets förslag inte förverkligas.

Skogsstyrelsen: — — — delar naturvårdsverkets uppfattning att åtgärder bör vidtas för att motverka möjligheterna att kringgå terrängtrafiklagstiftningen. Enligt skogsstyrelsens uppfattning bör dock olägenheterna åtgärdas genom en ändrad registrering av de s. k. allterrängfordonen inte genom en utvidgning av terrängkörningslagens tillämpningsområde. Skogsstyrelsen avstyrker därför naturvårdsverkets förslag om ändring av terrängtrafiklagstiftningen. — — —

Sveriges geologiska undersökning: — — — inga invändningar mot den föreslagna förändringen av terrängtrafiklagstiftningen.

Domänverket: — — — tillstyrker naturvårdsverkets förslag i sin helhet.

Statens vattenfallsverk: Ändringen av det generella förbudet mot barmarkskörning i terrängkörningslagen 1 § förefaller välmotiverad. Vi har inget att erinra mot förslaget.

När det gäller terrängkörningsförordningen föreslår vi följande:

1 § 1 p. Nuvarande lydelse bör behållas. Vi delar inte naturvårdsverkets farhågor att statliga och kommunala tjänstemän i någon väsentlig grad kommer att utöka användningen av barmarksfordon i fjällområdet. Begränsningen är därför onödig.

1 § 4 p. Skrivningen under denna punkt bör formuleras om för att bättre anpassas till den anläggningsverksamhet som byggande av större kraftled-

ningar innebär. Viktigt är också att ett rationellt underhåll av redan byggda ledningar och ledningsgator kan bedrivas under hela året. Dessutom bör punkt 4 även omfatta gasledningar. Vi föreslår följande lydelse: "vid projektering, byggande och reparation av kraftledning, gasledning eller radio- eller teleanläggning samt vid underhåll av ledning och ledningsgator".

Av terrängkörningsförordningen bör också tydligt framgå att motordrivna fordon får användas i samband med projektering och byggande av anläggningar för energiproduktion, vid torvprospektering och liknande. Detta kan eventuellt skrivas in under antingen punkt 4 eller 10 eller under en egen, ny punkt.

I övrigt har vi inga synpunkter på naturvårdsverkets förslag.

Länsstyrelsen i Gotlands län: Länsstyrelsen har med oro noterat de senaste årens snabba ökning av motorfordon konstruerade för att kunna framföras i terräng. Eftersom vissa av dessa fordon klassas som traktor, omfattas de inte av nu gällande terrängkörningslag och får följaktligen av allmänheten framföras fritt i terrängen.

På Gotland är speciellt sandstränder och klapperstensfält samt alvar- och hällmarksområden känsliga för skador orsakade av terrängkörning. —

— —

Länsstyrelsen i Kristianstads län: Länsstyrelsen anser att det är hög tid att reformera terrängtrafiklagstiftningen så att en allmän och stark minskning av terrängkörningen kommer till stånd och så att en effektiv kontroll kan åstadkommas. — — —

Länsstyrelsen vill framhålla att det finns andra områden än fjällen där utvecklingen av barmarkstrafiken väcker farhågor. Som exempel på sådana områden önskar länsstyrelsen nämna kustområdena vid såväl länets östra som västra kust. Terrängen är här i stort sett lättframkomlig och vegetationen består av känsliga ängar och hedar samt tallskogar där markskador lätt uppstår.

När det gäller huvudsyftet med det generella förbudet mot körning på barmark vill länsstyrelsen utöver vad naturvårdsverket sammanfattningsvis framhåller — trycka på de allvarliga störningar på djurlivet, som terrängkörningen direkt och indirekt medför. — — —

— — —

Utökningen av terrängkörningsförbudet att omfatta alla motordrivna fordon tillstyrkes. Här bör direkt skrivas ut att förbudet gäller även mopeder.

1 § 2 (Terrängkörningslagen 1975:1313) bör ändras enligt följande: "på snötäckt mark, om det ej är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skador."

1 § 5 (Terrängkörningsförordningen 1978:594) bör ändras enligt följande: "i direkt samband med marks ändamålsenliga nyttjande för jordbruk eller skogsbruk."

1 § 7 tillägget " samt ... djuruppfödning" kan utgå då det här rör sig om en tillåten verksamhet inom de arella näringarna. Tillståndet följer alltså av 1 § 5.

Länsstyrelsen i Hallands län: — — — har inget att erinra mot naturvårdsverkets författningsförslag. — — —

Länsstyrelsen i Skaraborgs län: — — — De skäl som naturvårdsverket anför till stöd för en ändrad lagstiftning förefaller övertygande. — — —

Länsstyrelsen i Kopparbergs län: Statens naturvårdsverks förslag om att även motordrivna fordon ska omfattas av terrängkörningslagen, är enligt länsstyrelsens mening ett väl motiverat förslag. I länet har det konstaterats en ökad terrängtrafik med den kategorin fordon som enligt förslaget skulle komma att omfattas av terrängkörningslagen. Verksamheten kan orsaka svårläkta skador på vegetationen. Vissa av dessa fordon, t. ex. de trehjuliga motorcyklarna, används ofta på myrmark. Vid uttransport av fällda älgar användes ibland snöskotrar. Dessa tar lätt skada om de körs på bar fastmark, medan det går bra att framföra dem exempelvis på myrmark. De då uppkomna skadorna är ofta så svåra att den tidigare vegetationen inte återkommer, utan nya växtsamhällen utbildas. Av denna anledning vill länsstyrelsen väcka frågan om inte de föreslagna undantagen för barmarkskörning enligt 1 § terrängkörningsförordningen, punkt 1, 4, 5, 6, 7 inte ska gälla för våtmarker.

Länsstyrelsen är medveten om de svårigheter som kan uppstå då våtmark ska definieras. Det bör erinras om hur skogsvårdslagens hänsynsregler har utformats. I föreskrifterna står: "På särskilt ömtåliga terrängpartier skall skogstransporter undvikas eller så långt som möjligt utföras så att bestående skador på marken inte uppkommer". En liknande aktsamhetsregel för barmarkskörning är helt nödvändig för att inte många våtmarker skall skadas.

Punkt 4 under 1 § terrängkörningsförordningen bör kompletteras så att även andra ledningar, t. ex. vatten- och avloppsledning omfattas.

De inskränkningar som förslaget innebär för samerna finner länsstyrelsen motiverat. — — —

Länsstyrelsen i Gävleborgs län: — — — anser att de ändringsförslag i terrängtrafiklagstiftningen som redovisas är välmotiverade.

Länsstyrelsen i Jämtlands län: Länsstyrelsen tillstyrker naturvårdsverkets förslag innebärande att terrängkörningslagens 1 § skall omfatta alla motordrivna fordon och inte enbart terrängfordon och motorfordon. En sådan lagändring innebär att man automatiskt skulle komma till rätta med de problem som uppkommer efter hand som allt fler terrängfordon registreras som traktorer och därmed inte omfattas av terrängkörningslagen. Efter som motordrivna fordon som används inom bl. a. jord- och skogsbruk (d. v. s. huvudsakligen traktorer och motorredskap) enligt förslaget blir generellt undantagna från barmarksförbudet, kommer lagändringen inte att i praktiken medföra någon handläggning av dispensärenden för motordrivna fordon som används inom jord- och skogsbruk eller i samband med vägarbete eller vid skötsel- och anläggningsarbeten inom park-, idrotts- eller friluftsområden. (Jfr föreslagna undantagsbestämmelser i terrängkörningsförordningen punkt 5 och 8).

1 § punkt 1

Länsstyrelsen tillstyrker förslaget att även statliga och kommunala tjänstemän skall omfattas av förbudet att framföra motordrivna fordon på kalfjäll.

1 § punkt 6

Sett från naturvårdssynpunkt vore det naturligtvis önskvärt om också den körning som sker i samband med renskötseln kunde förbjudas på kalfjäll, och i berörda skogs- och myrområden nedanför kalfjällsregionen. Vid en samlad bedömning av problemet anser dock länsstyrelsen att det är omöjligt att kräva av just rennäringen att man inte skall få möjlighet att i viss utsträckning nyttja motordrivna fordon i direkt samband med renskötseln. Man kan från rennäringens sida med visst fog hävda att man bör ges samma möjligheter som exempelvis skogsnäringen att rationalisera sin verksamhet. För att om möjligt inskränka den körning som sker i samband med renskötseln till minsta möjliga nivå och samtidigt få bort all "onödig" barmarkskörning, krävs dock vissa preciseringar av de renskötselens rättigheter att nyttja motordrivna fordon. Framförallt gäller det vid sådana tillfällen när man kan ersätta dyra helikopterflygningar med några motorfordon.

Länsstyrelsen föreslår därför att texten under punkt 6 i 1 § terrängkörningsförordningen utformas så att det klart framgår att motordrivna fordon får användas endast vid drivning/samling av ren inför omedelbart förestående slakt eller märkning av ren. All barmarkskörning i övrigt i samband med exempelvis fiske, jakt, bärplockning, transporter till renvaktarstugor etc, bör samtidigt i klartext förbjudas med motiveringen att dessa körningar inte är att betrakta som körningar i direkt samband med renskötseln.

1 § punkt 7

Länsstyrelsen tillstyrker föreslagen ändring.

1 § punkt 8

För att så långt som möjligt minska antalet enskilda dispensärenden är det angeläget att så många arbetsföretag som möjligt ryms inom ramen för de generella undantagsbestämmelserna. Därför bör punkt 8 kompletteras med exempelvis täktverksamhet, ledningsgrävning, schaktning av skidnedfarter, brunnsgrävning och andra liknande verksamheter. Det finns således anledning att fundera över vilka ytterligare arbetsföretag som skall vara generellt undantagna från barmarksförbudet.

4 §

Länsstyrelsen tillstyrker föreslagen ändring.

Länsstyrelsen i Västerbottens län: Länsstyrelsen tillstyrker föreliggande förslag. — — —

Som naturvårdsverket påpekat har sedan en tid antalet terränggående barmarksfordon ökat starkt. Även nya typer av fordon har tillkommit, i sammanhanget kan nämnas de "fyrhjuliga motorecyklarna". Antalet for-

don torde fortsätta att öka, bl. a. beroende på den intensiva marknadsföringen.

Tillkomsten av nya fordonstyper har gjort det möjligt för de rörelsehindrade att själva ta sig ut i naturen. Hittills har önskemålen rört sig om dispens för körning i samband med älgjakt och fiske, men även andra ändamål. Det har då rört sig om körningar på kronans mark, egen mark eller marker som disponerats av jaktlag.

Nu har emellertid kraven blivit starkare och önskemålen mera generella. De kan exempelvis avse önskemål om tillstånd till körning i terräng inom en radie av upp till fem mil från bostaden.

Länsstyrelsen anser att de rörelsehindrades krav i många fall är berättigade bl. a. från social synpunkt och föreslår därför att dessa frågor behandlas i det fortsatta arbetet med att revidera terrängkörningsbestämmelserna. Genomarbetade anvisningar skulle underlätta en likformig och rättvis tolkning av dessa i många fall svåra frågor.

Länsstyrelsen i Norrbottens län: Vi konstaterar att naturvårdsverkets förslag till ändring av terrängtrafiklagstiftningen är identiskt med det förslag som lades fram till regeringen i mars 1984. Vi tillstyrkte i 1984 års remissyttrande naturvårdsverkets förslag utom den del som berörde körning på barmark för renskötselns behov. Vi ville följa utvecklingen ytterligare några år samtidigt som körning på barmark i renskötselarbetet inte var av sådan omfattning att en ändring av lagtexten då var motiverad.

Vi kommer därför att nu enbart belysa förslaget om förbud mot all barmarkskörning på kalfjäll eftersom förslaget i övrigt kan tillstyrkas.

— — —

Det är ytterst angeläget att onödigt barmarkskörning inom kalfjällsområdet hindras och att känsliga områden från rennäringens-, naturvårds- och friluftslivsynpunkt skyddas.

Länsstyrelsen anser mot denna bakgrund att ett förbud mot barmarkskörning på kalfjäll kan tillstyrkas under förutsättning att dispens för näringar kan meddelas efter de olika förhållanden som råder inom olika delar av fjällområdet. Länsstyrelsen förutsätter att naturvårdsverket utformar råd och anvisningar och att länsstyrelserna med dessa som grund kan ge nödvändiga dispenser.

Svenska kommunförbundet: — — — tillstyrker styrelsen förslaget till ändring av terrängkörningslagens 1 § och de därmed sammanhängande förslagen till tillägg och ändringar i terrängkörningsförordningen.

Svenska naturskyddsföreningen: — — — delar således verkets uppfattning att en skärpning av terrängkörningslagstiftningen är absolut nödvändig. Föreningen instämmer i de förslag till författningsändringar som verket föreslår — — —.

Som naturvårdsverket visar leder barmarkskörningen till mycket allvarliga och svåriläkta vegetationsskador av typ rivskador. Dessa har visserligen än så länge en areellt sett ringa utbredning. Lokalt kan dock skadorna bli stora. — — —

Lantbrukarnas riksförbund: — — — Den slagkraftiga marknadsföringen av olika typer av allterrängfordon är mycket oroande. En oro som förstärks när det framkommer att dessa fordon kan registreras som traktorer för att

inte omfattas av terrängkörningslagen. Innebär detta även att allmänheten fritt får framföra dessa fordon i terrängen, är risken uppenbar att jord- och skogsbruket får samma problem med nöjeskörningen under barmarkspe-rioden som med oreglerad snöskoterkörning på vintern. En sådan utveck-ling kan under inga omständigheter accepteras. Det är därför mycket tillfredsställande att naturvårdsverket har uppmärksammat problemet och vill sätta in motåtgärder innan allterrängfordonens antal blir så stort att statsmakterna, i likhet med snöskoterproblemen, ej vågar åtgärda detsam- ma.

I princip kan LRF instämma i de skäl som naturvårdsverket åberopar för ändring av gällande författningar i ärendet. Däremot avstyrkes försla- get till ändring av terrängkörningslagens första paragraf till att omfatta motordrivet fordon.

Jord- och skogsbruk har i naturresurslagen 2 kap 4 § angetts som näring- ar av nationell betydelse. I motiven till denna lag har det framhållits att dessa näringar vid avvägning mot andra intressen, skall jämsställas med riksintressen. Mot den bakgrunden ter det sig underligt att annan lagtext utformas så att jord- och skogsbrukets praktiska utövande blir i lag förbju- det. Detta innebär att dessa näringar endast kan bedrivas på ett rationellt sätt som en följd av en undantagsparagraf i terrängkörningsförordningen. LRF kan därför inte acceptera ett så svagt lagskydd för ett par av landets viktigaste basnäringar.

Anledningen till naturvårdsverkets förslag om ändring i terrängkör- ningslagen är att allt fler allterrängfordon registreras som traktorer. Då detta synes bero på brister i fordonsklassificeringen är det mera angeläget att rätta till dessa i den översyn av fordonsklassificeringen som pågår inom kommunikationsdepartementet. Enligt LRF:s uppfattning skall inte dessa lätta och snabbgående terrängfordon få klassas som traktorer utan som terrängmotorfordon. Därmed skulle också problemet kunna lösas utan föreslagen ändring i terrängkörningslagen. Om naturvårdsverkets förslag till ändring av terrängkörningslagen ändå kommer till stånd, måste verkets förslag att undanta alla motordrivna fordon som används inom jord- och skogsbruk införas i lagen. Detta är nödvändigt för att näringarnas prak- tiska utövande skall få ett fullgott lagskydd. — — —

Svenska jägareförbundet: — — — Svenska jägareförbundet delar — — — de av naturvårdsverket redovisade synpunkterna och tillstyrker förslagen till ändring av terrängkörningslagen och terrängkörningsförordningen.

Jägarnas Riksförbund — Landsbygdens jägare: Betr. 1 § Terrängkörnings- lagen. Med de ändringar som SNV föreslagit behöver inget tvivel om tolkningen uppstå. Riksförbundet ansluter sig till förslaget.

Betr. 1 § Terrängkörningsförordningen. Riksförbundet ansluter sig till de föreslagna ändringarna i punkterna 1, 6, 7 och 8. Med den distinkta skrivning som föreslås i nämnda punkter, underlättas tolkningen av Ter- rängkörningsförordningen.

— — —

Betr. 4 §. Ändringen är en direkt följd av de ändringar som föreslås under 1 §. Riksförbundet har inget att invända emot den nya lydelsen.

— — —

Landsmötet finner vidare att Naturvårdsverkets förslag till förbud mot barmarkskörning i rensköteln på kalvfjäll måste avvisas. Det statliga rationaliseringskravet och näringens behov av att kunna utvecklas med användande av ny teknik kan inte åsidosättas av förslag utan dokumentation av vilka skador barmarkskörning har medfört eller kan medföra. Landsmötet konstaterar att förslaget bygger på förmodanden och lösa antaganden samtidigt som landsmötet slår fast att användande av barmarksfordon i rensköteln måste ske under ansvar; ett ansvar renskötaren har och känner av det uppenbara skälet att rensköteln bygger på att inte föröda den naturrenen och rensköteln är beroende av. — — —

Svenska turistföreningen: — — — delar därvid naturvårdsverkets åsikt att ytterligare åtgärder som förhindrar konflikter mellan motoriserat och icke motoriserat friluftsliv skall vidtagas. Enligt förslaget skall undantag från barmarkskörningsförbudet i kalvfjället prövas av länsstyrelsen. I den mån exempel på undantag bör nämnas — remissen tar upp ”till anläggningar för rensköteln” — anser STF det befogat att även nämnda — till byggarbetsplatser och turistanläggningar. — — —

För att förhindra onödig och tidsödande dispensgivning ges en rad exempel på körningar som skall undantas från förbudet. Enligt STF:s mening får alltså inte lagstiftningen göras såsom att drift och underhållsarbete på byggnader i fjällregionen försvåras eller omöjliggörs. I samma syfte anser STF att transporter till fjällanläggningar skall undantas från kvar på särskild dispensgivning.

Friluftsfämjandet: — — — Det nuvarande förbudet mot körning på barmark med motordrivet fordon håller på att urholkas. — — — Friluftsfämjandet har tagit del av föreslagna ändringar och ger härmed sitt fulla stöd till naturvårdsverkets krav på ändring av nuvarande terrängtrafiklagstiftning. — — —

Skogsbrukets motortransportkommitté och Svenska Cellulosa och Pappersbrukets förenings trafikkommitté: — — — Då det rimligtvis ej får finnas tvivel om det berättigade i att få driva mekaniserat jordbruk och skogsbruk får Skogsbrukets Motortransportkommitté och Svenska Cellulosa och Pappersbrukets förenings Trafikkommitté föreslå att detta skall framgå redan av terrängkörningslagen och att första meningen i 1 § i denna får följande lydelse. ”Körning i terräng med motordrivet fordon är förbjuden i hela landet utom då fordonet används för jordbruk eller skogsbruk...”. Om så sker kan Terrängkörningsförordningens 1 § första stycke p. 5 utgå.

Under denna förutsättning stöds förslaget att terrängkörningslagen och terrängkörningsförordningen skall omfatta alla motordrivna fordon.

Sveriges snöfordonleverantörer: — — — har inget att erinra mot förslaget.

1 Förslag till

Lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386);

Härigenom föreskrivs att det i bilavgaslagen (1986:1386) skall införas två nya paragrafer, 6 a och 6 b §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 a §

Om bilägaren låter någon annan än tillverkaren, som yrkesmässigt utför bilreparationer, avhjälpa brist som avses i 6 §, är tillverkaren skyldig att betala skälig ersättning för en sådan åtgärd till den som har utfört arbetet.

Anspraak på ersättning som avses i första stycket skall åtföljas av utredning om resultatet av reparationen. Tillverkaren har rätt att inom två veckor från det att han fick del av ersättningsanspråket kräva att de delar som har bytts ut vid reparationen på hans bekostnad tillställs honom. Betalningsskyldigheten får inte ifrågasättas sedan fyra veckor har förflutit efter det att han fick del av ersättningsanspråket eller erhöll de utbytta delarna.

Om tillverkaren har betalat ersättning som avses i första stycket, får han därefter inte åberopa reparationen som sådan omständighet som avses i 6 § andra stycket.

6 b §

Om fordonets ägare träffar avtal med någon annan än tillverkaren om att avhjälpa brister som omfattas av åtagande som avses i 6 §, har den som utför arbetet inte rätt till betalning för åtgärden från ägaren.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1989.

2 Förslag till

Lag om ändring i terrängkörningslagen (1975:1313);

Prop. 1988/89: 128

Bilaga 3

Härigenom föreskrivs att 1 § terrängkörningslagen (1975:1313) skall ha följande lydelse.

1 §

Körning i terräng med *terrängfordon och motorfordon* är förbjuden i hela landet.

1. på barmark,
2. på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog, om det *ej* är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen.

Inom de delar av fjällområdet som regeringen bestämmer är körning i terräng med *terrängfordon och motorfordon* förbjuden även på annan mark än som anges i första stycket.

Körning i terräng med *motordrivet fordon* är förbjuden i hela landet.

1. på barmark,
2. på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog, om det *inte* är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen.

Inom de delar av fjällområdet som regeringen bestämmer är körning i terräng med *motordrivet fordon* förbjuden även på annan mark än som anges i första stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1989.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1976:1054) om svavelhaltigt bränsle;

Prop. 1988/89: 128

Bilaga 3

Härigenom föreskrivs att 3, 5 och 7 §§ lagen (1976:1054) om svavelhaltigt bränsle skall ha följande lydelse.

3 §

Regeringen eller *förvaltningsmyndighet* som regeringen bestämmer får föreskriva att den som driver handel med eller importerar *fossilt* bränsle skall lämna uppgift om svavelhalten i bränslet.

Regeringen eller *den myndighet* som regeringen bestämmer får föreskriva att den som driver handel med eller importerar bränsle skall lämna uppgift om svavelhalten i bränslet.

5 §

Tillsynsmyndighet har rätt att *efter anfordran erhålla* de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen *enligt denna lag*.

Tillsynsmyndighet äger tillträde till lokal eller område där *fossilt* bränsle förvaras och får där göra undersökning och *taga* prov på bränsle eller rökgas. För uttaget prov *utgår ej* ersättning.

Om skyldighet att ersätta tillsynsmyndighet kostnader för provtagning och undersökning av prov föreskriver regeringen eller förvaltningsmyndighet som regeringen bestämmer.

Tillsynsmyndigheten har rätt att *på begäran få* de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten har rätt till tillträde till lokal eller område där bränsle förvaras och får där göra undersökning och *ta* prov på bränsle eller rökgas. För uttaget prov *betalas inte* ersättning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om skyldighet att ersätta en tillsynsmyndighets kostnader för provtagning och undersökning av prov.

7 §

Till böter eller fängelse i högst ett år *dömes* den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreskrift som har meddelats med stöd av 1 §, om *ej* gärningen är ringa.

Till böter *dömes* den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att lämna uppgift eller lämnar oriktig uppgift i fall då uppgiftsskyldighet har föreskrivits med stöd av 3 §.

Ansvar enligt första eller andra stycket inträder ej, om ansvar för gärningen kan ådömas enligt brottsbalken.

Om ansvar för import av *fossilt* bränsle i strid mot föreskrift som har meddelats med stöd av 1 § och försök därtill finns bestämmelser i lagen (1960:418) om straff för varusmuggling.

Till böter eller fängelse i högst ett år *döms* den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreskrift som har meddelats med stöd av 1 §, om *inte* gärningen är ringa.

Till böter *döms* den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att lämna uppgift eller lämnar oriktig uppgift i fall då uppgiftsskyldighet har föreskrivits med stöd av 3 §.

Till ansvar enligt denna lag döms inte om ansvar för gärningen kan ådömas enligt brottsbalken.

Om ansvar för import av bränsle i strid mot föreskrift som har meddelats med stöd av 1 § och försök därtill finns bestämmelser i lagen (1960:418) om straff för varusmuggling.

Närvarande: f. d. regeringsrådet Bengt Wieslander, regeringsrådet Ulla Wadell, justitierådet Staffan Magnusson.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 23 februari 1989 har regeringen på hemställan av statsrådet Birgitta Dahl beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386), m. m.

Förslagen har inför lagrådet föredragits av kammarrättsassessorn Per Bergman.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet* :

Förslaget till lag om ändring i bilavgaslagen

I lagrådsremissen föreslås att bilavgaslagen skall förse med två nya paragrafer, 6 a och 6 b §§. Bestämmelserna tar sikte på fall då en bilägare låter någon annan än tillverkaren avhjälpa en brist som omfattas av åtagande enligt 6 § bilavgaslagen. Enligt 6 a § första stycket är tillverkaren då skyldig att betala skälig ersättning för reparationen till den som har utfört arbetet. Bestämmelsen kompletteras av 6 b §, där det sägs att den som utför arbetet inte har rätt till betalning från bilägaren.

Enligt lagrådets mening underlättas läsningen av lagtexten, om regeln om att bilägaren inte är betalningsskyldig tas in som en sista mening i 6 a § första stycket. Regeln bör därvid byggas ut, så att det uttryckligen anges att den som har utfört reparationen inte har rätt att gentemot bilägaren göra gällande åtgärder som kan komma i fråga vid bristande betalning. Till sådana åtgärder hör bl. a. kvarhållande av bilen (49 § konsumenttjänstlagen).

6 a § första stycket bör även i övrigt förtydligas i vissa avseenden.

I 6 a § andra stycket första meningen har tagits in en regel om att den som vill ha ersättning för utfört reparationsarbete är skyldig att ge in utredning om resultatet av reparationen. Den som gör anspråk på betalning bör rimligtvis också ha en principiell skyldighet att lämna en redogörelse för de åtgärder som har vidtagits. Tillverkaren bör emellertid, som har anförts i specialmotiveringen, kunna komma överens med verkstaden om ett förenklat ersättningsförfarande.

Vad som nu har sagts bör komma till uttryck i lagtexten. 6 a § andra stycket första meningen bör alltså förse med ett par tillägg. I övrigt bör vissa jämkningar göras i 6 a § andra och tredje styckena, så att innebörden blir klarare.

Lagrådet förordar att 6 b § i det remitterade förslaget utgår och att 6 a § får följande lydelse:

6 a § Om bilägaren låter någon annan än tillverkaren avhjälpa brist som omfattas av åtagande enligt 6 § och därvid anlitar någon som yrkesmässigt

utför bilreparationer, är tillverkaren skyldig att betala skälig ersättning för reparationen till den som har utfört arbetet. Denne har inte rätt att få betalning för reparationen från bilägaren och får inte heller gentemot bilägaren göra gällande åtgärder som kan komma i fråga vid bristande betalning.

Anspraak på ersättning som avses i första stycket skall, om inte tillverkaren medger annat, åtföljas av en redogörelse för de åtgärder som har vidtagits och en utredning om resultatet av reparationen. Tillverkaren har rätt att inom två veckor från det att han fick del av ersättningsanspråket kräva att den som har utfört arbetet tillställer tillverkaren på dennes bekostnad de delar som har bytts ut vid reparationen. Tillverkaren får inte ifrågasätta betalningsskyldigheten sedan fyra veckor har förflutit efter det att han fick del av ersättningsanspråket och, om han har krävt att erhålla utbytta delar, dessa delar tillställdes honom.

Om tillverkaren har betalat ersättning som avses i första stycket, får han därefter inte gentemot bilägaren åberopa brist i reparationen som sådan omständighet som avses i 6 § andra stycket.”

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 mars 1989

Närvarande: statsrådet S. Andersson, ordförande, och statsråden Göransson, Gradin, R. Carlsson, Hellström, Johansson, Hulterström, Lindqvist, G. Andersson, Thalén, Nordberg, Engström, Freivalds, Wallström, Löow, Persson

Föredragande: statsrådet Hellström

1 Anmälan av lagrådsyttrande

Föredraganden anmäler lagrådets yttrande (beslut om lagrådsremiss fattat vid regeringssammanträde 1989-02-23) över förslag till

1. lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386),
2. lag om ändring i terrängkörningslagen (1975:1313),
3. lag om ändring i lagen (1976:1054) om svavelhaltigt bränsle.

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

Lagrådet har inte haft några principiella invändningar mot de remitterade lagförslagen. Beträffande förslaget till ändring i bilavgaslagen har lagrådet förordat att vissa ändringar görs i lagtexten samt att de föreslagna två nya paragraferna sammanförs till en paragraf. Bl. a. föreslår lagrådet att det i lagtexten skall anges att den som gör anspråk på betalning skall lämna en redogörelse till tillverkaren för de åtgärder som har vidtagits. Jag delar uppfattningen att en sådan skyldighet direkt bör slås fast i lagtexten. Även i övrigt kan jag ansluta mig till vad lagrådet har anfört. Således bör den i lagrådsremissen föreslagna 6 b § utgå och ersättas av ett tillägg av motsvarande innebörd till 6 a § första stycket. Vidare föreslår jag att några redaktionella ändringar görs i de remitterade lagförslagen.

I förslaget till ändring i bilavgaslagen behandlas inte frågan om de ersättningsdelar som används vid reparationer av avgasreningsystemet kan vara av annat slag än de som bilen var utrustad med då den var ny. Jag vill i detta sammanhang närmare beröra denna fråga. För närvarande gäller att en avgasrelaterad ersättningsdel måste överensstämja med en del som tillverkaren har angett i samband med certifieringen för avgasgodkännande. Om delar som inte är certifierade används finns en risk för att dessa är av sämre kvalitet än de ursprungliga delarna eller på annat sätt avviker från dem, vilket i sin tur kan medföra att bilen inte kommer att uppfylla de uppställda emissions- och hållbarhetskraven. Denna begränsning i fråga om vilka ersättningsdelar som får användas vid reparationer gäller givetvis oberoende av om arbetet utförs av en obunden verkstad eller en märkesverkstad.

Den gällande ordningen kan innebära en risk för konkurrensbegränsningar på reservdelsmarknaden. Ett sätt att minska denna risk kan vara att

införa ett system för certifiering även av andra delar än de som omfattas av det ursprungliga avgasgodkännandet. En sådan ordning tillämpas i USA. Naturvårdsverket har på regeringens uppdrag utrett hur ett sådant system skulle kunna utformas. Med hänsyn främst till kostnadsaspekten anser verket i sin rapport att ett certifieringssystem som omfattar samtliga avgasrelaterade komponenter inte bör införas. Däremot anser verket att man i framtiden bör överväga ett sådant system för vissa vitala komponenter, främst katalysatorer.

Frågan om ett certifieringssystem för ersättningsdelar hänger bl. a. samman med frågan om hur avgaskontrollen för fordon i trafik i framtiden kommer att utformas. Även denna fråga behandlas i naturvårdsverkets rapport. Rapporten har remissbehandlats och de angivna frågorna bereds för närvarande inom regeringskansliet. Den utvidgning av tillverkarens ansvar enligt bilavgaslagen som jag nu föreslår kan genomföras oberoende av ställningstagandet till frågan om en certifiering av ersättningsdelar. Det finns därför inte skäl att avvakta med att låta riksdagen ta ställning till förslaget om ett utvidgat tillverkaransvar.

2 Övriga frågor

2.1 Skärpta avgaskrav för lastbilar och bussar m. m.

Min bedömning: Skärpta avgaskrav för lastbilar och bussar bör införas enligt de riktlinjer som tidigare har redovisats för riksdagen. För de tunga fordonen bör avgasgodkännande avse en viss motortyp. Förfarandet bör i övrigt vara detsamma som i dag tillämpas för personbilarna.

Skälen för min bedömning: Miljö- och energiministern har i prop. 1987/88:85 om miljöpolitiken inför 1990-talet redovisat riktlinjer för införandet av skärpta avgaskrav för lastbilar och bussar. Enligt riktlinjerna, som har lämnats utan erinran av riksdagen (se JoU 1987/88:23, rskr. 373), bör för de lätta lastbilarna och bussarna nya regler införas obligatoriskt fr. o. m. 1992 års modeller och frivilligt fr. o. m. 1990 års modeller. För de tyngre fordonen bör skärpta krav kunna införas obligatoriskt fr. o. m. 1994 års modeller och frivilligt fr. o. m. 1992 års modeller. Jag vill i detta sammanhang lämna en redovisning för det arbete som pågår för att införa de skärpta avgaskraven för lastbilar och bussar och ta upp några frågor med anknytning till detta.

De nya avgaskraven för *lätta* lastbilar och bussar bör som angetts i prop. 1987/88:85 motsvara de krav som fr. o. m. 1990 års modeller i USA gäller för sådana fordon. Grunderna för detaljföreskrifter som motsvarar dessa krav har i samarbete med flera andra europeiska länder under hösten 1988 utarbetats inom den s. k. Stockholmsgruppen. Statens naturvårdsverk har fått i uppdrag att utarbeta de föreskrifter för avgascertifiering m. m. som behövs. I bilavgasförordningen (1987:586) bör, i likhet med

vad som gäller för personbilarna, införs de föreskrifter om provmetod och högsta tillåtna utsläpp från fordonen som behövs. De gränsvärden för utsläpp som blir aktuella är desamma som tidigare har redovisats för riksdagen i den miljöpolitiska propositionen.

Den period inom vilken tillverkaren av myndighet kan åläggas att avhjälpa bristerna om avgaskraven inte uppfylls i godtagbar utsträckning är i USA längre för lätta lastbilar och bussar än motsvarande period för personbilar. För de senare gäller att tillverkaren kan åläggas att avhjälpa brister på fordon av en viss typ som inte har körts mer än fem år eller 80 000 km. För de lätta lastbilarna och bussarna är motsvarande period enligt bestämmelserna i USA elva år resp. 200 000 km. De föreskrifter om kontroll och tillsyn av hållbarhetskravet som med stöd av 3 § 3 bilavgaslagen meddelas i bilavgasförordningen måste därför för lätta lastbilar och bussar omfatta angiven period och körsträcka. De strängare kraven kan införas utan att bestämmelserna i bilavgaslagen ändras.

I fråga om tillverkarens åtagande gentemot bilägarna gäller däremot i USA att åtagandet för de lätta lastbilarna och bussarna skall omfatta samma period som för personbilarna, dvs. fem år eller 80 000 km. Detsamma bör gälla i Sverige. Någon ändring av bilavgaslagens regler behövs således inte heller i denna del.

I prop. 1987/88:85 har översiktligt redovisats de avgaskrav som bör gälla för *tunga* lastbilar och bussar. Jag vill här nämna något ytterligare om innebörden av dessa krav.

I de länder som redan har infört avgasreningskrav för tunga fordon har man, till skillnad från vad som gäller för de lätta fordonen, riktat kraven mot motorerna i stället för mot fordonen som sådana. De krav som införs i Sverige bör också avse utsläpp från motorer som skall användas i tunga fordon. Detta innebär att avgasgodkännande meddelas för en viss motortyp. Förfarandet bör i övrigt vara detsamma som i dag tillämpas för personbilarna och som också kommer att gälla för de lätta lastbilarna och bussarna. Till grund för bedömningen av om godkännande skall ges ligger uppgifter som tillverkaren lämnar i sin ansökan om avgasgodkännande.

Riktlinjer för de gränsvärden för utsläpp av gasformiga föroreningar som bör tillämpas för de tunga fordonen har tidigare redovisats i prop. 1987/88:85.

Beträffande utsläpp av partiklar bör som har nämnts i propositionen, som ett första steg gälla en begränsning som motsvarar vad nyproducerade fordon släpper ut i dag. Den provmetod som bör användas för de tunga fordonen, och som motsvarar den som kommer att tillämpas inom EG, innehåller ännu inte någon metod att mäta partikelutsläpp. En sådan mätmetod måste därför specificeras för bl. a. de svenska föreskrifterna. Det kan mot den bakgrunden ännu inte anges vilket gränsvärde för utsläpp av partiklar som bör tillämpas. Inom Stockholmsgruppen pågår för närvarande ett arbete med att utarbeta underlag för detaljerna i föreskrifterna för tunga lastbilar och bussar, bl. a. metoder för provtagning av partikelutsläpp. En utsläppsnivå i intervallet 0,35–0,45 g/kWh har under detta arbete angetts motsvara den som uppnås av moderna tunga motorer.

I likhet med vad som gäller för övriga fordonskategorier enligt bilavgas-

lagen bör avgaskraven för motorer i tunga fordon avse sericproducerade enheter och innefatta hållbarhetskrav. Motorer till tunga fordon har en betydligt längre livslängd än den som gäller för personbilar. Fordonen används också på ett helt annat sätt. I USA har därför motorerna till de tunga fordonen indelats i tre grupper efter fordonens användningsområde. Den definierade livslängden, dvs. den period för vilken hållbarhetskraven gäller, anges för respektive grupp till 8 år eller 200 000 km, 8 år eller 350 000 km samt 8 år eller 500 000 km. Tillverkarens åtagande gentemot bilägaren skall i dessa fall gälla tills motorn har körts i 160 000 km eller har blivit fem år.

Även om således kraven för de tunga fordonen bör bestämmas med utnyttjande av den tekniska utvecklingen i USA bör betydelsefulla delar – främst provmetoderna – anpassas till utvecklingen i Europa. Därigenom skapas förutsättningar för att i framtiden få gemensamma stränga avgaskrav i en större del av Europa, vilket är nödvändigt för att de storskaliga miljöproblemen skall kunna lösas.

Tillämpningen av de skärpta avgaskraven för lastbilar och bussar bör stimuleras genom att ett *investeringsbidrag* utbetalas till köparen av en avgasrenad lastbil eller buss under den period då de nya kraven inte är obligatoriska. Utformningen av bidragssystemet har tidigare behandlats i prop. 1987/88:85. Riksdagen har också lämnat utan erinran vad som anförts i denna fråga i prop. 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet (TU 23, rskr. 324). Arbetet med att utforma regler för utbetalningen av bidragen pågår nu inom regeringskansliet. Beträffande lätta lastbilar och bussar är avsikten att bidrag skall utgå med 6 000 kr per fordon som i förtid uppfyller avgaskraven. Bidraget kommer att administreras och utbetalas av trafiksäkerhetsverket.

Riksdagen har anfört att regeringen bör låta utfärda regler om ett stöd med 1 000 kr till bilägare som på *äldre bilar* låter installera reningsutrustning som medför en 40-procentig minskning av utsläppen (JoU 1987/88:23 sid. 90 f, rskr. 373). Naturvårdsverket har av regeringen fått i uppdrag att göra erforderliga undersökningar och utarbeta förslag till bidragsregler. Uppdraget skall redovisas i sådan tid att reglerna kan börja tillämpas den 1 juli 1989.

När det gäller bidragen har jag samrått med chefen för kommunikationsdepartementet. Jag har erfarit att chefen för miljö- och energidepartementet och chefen för kommunikationsdepartementet avser att återkomma till regeringen med förslag till beslut i de frågor som jag nu har redogjort för.

2.2 Tillsynen av terrängkörningslagstiftningen m. m.

Naturvårdsverket har i sin framställning till regeringen om förslag till ändring av terrängkörningslagstiftningen också föreslagit att terrängkörningsförordningen (1978:594) ändras så att undantaget i 1 § första stycket 6 för användning i direkt samband med renskötsel begränsas till att avse annan mark än kalvfjäll. Motsvarande ändring föreslås beträffande 1 § första stycket 1. Frågor som bl. a. rör användningen av olika metoder för renskötselns utövande i nationalparker och andra naturskyddade områden

behandlas inom ramen för den nu pågående utredningen (ME 1988:04) om en översyn av naturvårdslagen (1964:822). Jag har erfårit att chefen för miljö- och energidepartementet anser det lämpligt att ta ställning till naturvårdsverkets förslag i denna del först sedan utredningen har fullgjort sitt uppdrag, vilket kommer att ske senast den 1 april 1990.

För riksdagens information vill jag ta upp några frågor som berör tillsynen av terrängkörningen samt utbildningen av skoterförare m. m.

Naturvårdsverket har under år 1986 föreslagit regeringen att vidta vissa ändringar i naturvårdslagen och terrängkörningslagen för att förbättra möjligheterna till övervakning av naturskyddade områden och av terrängkörningslagstiftningens tillämpning. Den nu arbetande utredningen som ser över naturvårdslagen har också i uppdrag att pröva om möjligheterna till bevakning och tillsyn av terrängkörningen behöver förbättras.

För att förbättra utbildningen av skoterförare har trafiksäkerhetsverket i samarbete med naturvårdsverket samt frivilliga organisationer och skoterbranschen tagit fram underlag till utbildningsmaterial som avses att användas av bl. a. skoterklubbar i den frivilliga utbildningen av skoterförare.

Terrängskotrar framförs oftast i skogs- och fjälltrakter där motorljudet av många som vistas i naturen upplevs som störande. Med hänsyn till de bullerproblem som uppstår i samband med användningen av terrängskotrar är det angeläget att åtgärder vidtas för att minska bullerimmissionerna. Jag har fått veta att trafiksäkerhetsverket har för avsikt att se över gränsvärdet för ljudnivå från terrängskotrar i syfte att eventuellt skärpa bullerimmissionsnormen. För närvarande är den högsta tillåtna ljudnivån 85 dB(A).

Naturvårdsverket har år 1988 av regeringen fått i uppdrag att utarbeta ett nytt handlingsprogram mot luftföroreningar och försurning. I uppdraget ingår att utreda och överväga åtgärder avseende utsläppsminskningar för traktorer och motorredskap m. m.

3 Hemställan

Jag hemställer att regeringen

- dels* föreslår riksdagen att anta de av lagrådet granskade förslagen till
1. lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386) med vidtagna ändringar,
 2. lag om ändring i terrängkörningslagen (1975:1313),
 3. lag om ändring i lagen (1976:1054) om svavelhaltigt bränsle,
- dels* bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad jag nu har anfört om
4. skärpta avgaskrav för lastbilar och bussar m. m.,
 5. tillsynen av terrängkörningslagstiftningen m. m.

4 Beslut

Prop. 1988/89:128

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition förelägga riksdagen vad föredraganden har anfört för de åtgärder och de ändamål som föredraganden har hemställt om.

Innehåll

Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Propositionens lagförslag	2
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 23 februari 1989 ..	6
1 Inledning	6
2 Allmän motivering	7
2.1 Bilavgaslagen	7
2.1.1 Allmänna utgångspunkter	7
2.1.2 Tillverkarens ansvar	9
2.1.3 Bilägarens ställning	14
2.2 Terrängkörningslagen	15
2.2.1 Allmänna utgångspunkter	15
2.2.2 Utvidgning av terrängkörningslagens tillämpningsområde	16
2.3 Lagen (1976:1054) om svavelhaltigt bränsle	18
3 Upprättade lagförslag	18
4 Specialmotivering	18
4.1 Förslaget till lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386)	18
4.2 Förslaget till lag om ändring i terrängkörningslagen (1975:1313) ..	21
4.3 Förslaget till ändring i lagen (1976:1054) om svavelhaltigt bränsle	21
5 Hemställan	21
6 Beslut	22
Bilaga 1 Naturvårdsverkets förslag till ändring av terrängtrafiklagstiftningen	23
Bilaga 2 Sammanställning av remissyttrandena över naturvårdsverkets förslag	29
Bilaga 3 Lagrådsremissens lagförslag	37
Utdrag ur lagrådets protokoll den 10 mars 1989	40
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 mars 1989 ...	42
1 Anmälan av lagrådsyttrande	42
2 Övriga frågor	43
2.1 Skärpta avgaskrav för lastbilar och bussar m. m.	43
2.2 Tillsynen av terrängkörningslagstiftningen m. m.	45
3 Hemställan	46
4 Beslut	47