



Avgasrening, m.m.

Sammanfattning

I betänkandet behandlas regeringens proposition 2001/02:31 Avgasrening, m.m. jämte 3 följdmotioner och 16 motioner från den allmänna motionstiden 2001. I propositionen föreslås en ny lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Förslaget föranleds främst av behovet att anpassa den svenska lagstiftningen om bilavgaser till de nya EG-rättsliga regler som numera gäller på området. De nuvarande reglerna i miljöbalken om motorbränslens indelning i miljöklasser och förbud mot saluförande av sådana bränslen som inte uppfyller baskraven inom EU överförs till den nya lagen. Dessa regler ändras inte i sak. Eftersom systemet med miljöklasser är kopplat till skattelagstiftningen föreslås följdändringar i fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (1994:1776) om skatt på energi på grund av de nya beteckningarna och på grund av att specifikationerna för miljöklasserna för motorbränslen förs över från miljöbalken till den nya lagen.

Ett nytt EG-direktiv om buller från utrustning som används utomhus skall tillämpas från den 3 januari 2002. För att genomföra direktivet görs vissa ändringar i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag samt föreslår vissa ytterligare följdändringar i fordonsskattelagen (1988:327). Samtliga motionsyrkanden avstyrks med hänvisning till bl.a. vad som redovisas i propositionen och till pågående arbete på området.

I betänkandet finns 7 reservationer och 5 särskilda yttranden.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning.....	2
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Redogörelse för ärendet.....	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Bakgrund.....	6
Propositionens huvudsakliga innehåll.....	7
Utskottets överväganden.....	8
Miljöklasser för bilar, m.m.....	8
Tillverkaransvar och myndighetskontroll, m.m.....	12
Det civilrättsliga tillverkaransvaret – kostnadsansvaret vid fel på bilars avgasreningssystem.....	13
Regler om motorbränslen, m.m.....	15
Reservdelar och tilläggsutrustning, m.m.....	18
Anpassning av lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner, m.m.....	19
Reservationer.....	22
1. Vägtrafiken och miljön (punkt 3).....	22
2. Vidareutveckling av typgodkända motorer (punkt 5).....	22
3. Det civilrättsliga tillverkaransvaret (punkt 6).....	23
4. Det civilrättsliga tillverkaransvaret (punkt 6).....	24
5. Miljöklassning av bränsle, m.m. (punkt 9).....	24
6. Miljövänliga drivmedel (punkt 10).....	25
7. Dispenser för trimning och amatörbyggen (punkt 11).....	25
Särskilda yttranden.....	26
1. Mål för avgasfria bilar (punkt 2).....	26
2. Dispens för fordon utan katalysator (punkt 4).....	26
3. Miljöklassning av bränsle, m.m. (punkt 9).....	27
4. Miljöklassning av bränsle, m.m. (punkt 9).....	27
5. Miljövänliga drivmedel (punkt 10).....	27
Bilaga 1 Förteckning över behandlade förslag.....	29
Propositionen.....	29
Följdmotioner.....	29
Motioner från allmänna motionstiden.....	30
Bilaga 2 Regeringens lagförslag.....	33
1 Förslag till lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen.....	33
2 Förslag till lag om ändring i miljöbalken.....	44
3 Förslag till lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327).....	46
4 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	47

5	Förslag till lag om ändring i lagen (1988:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner	48
Bilaga 3	Utskottets lagförslag	50
	Förslag till lag om ändring i fordonskattelagen (1988:327).....	50
Bilaga 4	Reservanternas lagförslag	51
	Reservanternas (res. 3) förslag till ändring av 15 § i regeringens förslag till lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen.....	51
	Reservantens (res. 4) förslag till ändring av 15 § i regeringens förslag till lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen.....	51

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Ett utvecklat miljöklasssystem

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:MJ408 och 2001/02:MJ411.

2. Mål för avgasfria bilar

Riksdagen avslår motion 2001/02:MJ223.

3. Vägtrafiken och miljön

Riksdagen avslår motion 2001/02:T345.

Reservation 1 (m)

4. Dispens för fordon utan katalysator

Riksdagen avslår motion 2001/02:MJ2 yrkande 2.

5. Vidareutveckling av typgodkända motorer

Riksdagen avslår motion 2001/02:MJ342 yrkande 1.

Reservation 2 (m, kd, c, fp)

6. Det civilrättsliga tillverkaransvaret

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen såvitt avser 15 §. Därmed bifaller riksdagen proposition 2001/02:31 punkt 1 i denna del samt avslår motionerna 2001/02:MJ1 yrkandena 1 och 2, 2001/02:MJ2 yrkande 5 och 2001/02:MJ3 yrkandena 1 och 2.

Reservation 3 (kd, fp)

Reservation 4 (c)

7. Lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen i den mån förslaget inte omfattas av vad utskottet föreslagit ovan. Därmed bifaller riksdagen proposition 2001/02:31 punkt 1 i denna del.

8. Fordonsskattelagen

a) Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327). Därmed bifaller riksdagen proposition 2001/02:31 punkt 3.

b) Riksdagen antar utskottets förslag (bilaga 3) till lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327).

9. Miljöklassning av bränsle, m.m.

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:MJ2 yrkande 4, 2001/02:MJ319, 2001/02:MJ328, 2001/02:MJ334, 2001/02:MJ361, 2001/02:MJ445 och 2001/02:MJ510.

Reservation 5 (c, fp)

10. Miljövänliga drivmedel

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:MJ318, 2001/02:MJ521 yrkande 14 och 2001/02:T470 yrkande 2.

Reservation 6 (fp)

11. Dispenser för trimning och amatörbyggen

Riksdagen avslår motion 2001/02:MJ2 yrkandena 1 och 3.

Reservation 7 (kd)

12. Bidrag till eftermontering av aggregat för avgasrening

Riksdagen avslår motion 2001/02:MJ378.

13. Arbetsmaskiners avgasutsläpp

Riksdagen avslår motion 2001/02:MJ234 yrkande 1.

14. Tomgångsregler för arbetsmaskiner

Riksdagen avslår motion 2001/02:MJ234 yrkande 2.

15. Övriga lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till

- a) lag om ändring i miljöbalken,
- b) lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
- c) lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2001/02:31 punkterna 2, 4 och 5.

Stockholm den 22 november 2001

På miljö- och jordbruksutskottets vägnar

Ulf Björklund

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulf Björklund (kd), Sinikka Bohlin (s), Göte Jonsson (m), Inge Carlsson (s), Jonas Ringqvist (v), Ingvar Eriksson (m), Alf Eriksson (s), Ingemar Josefsson (s), Ann-Kristine Johansson (s), Kjell-Erik Karlsson (v), Per-Samuel Nisser (m), Maria Wetterstrand (mp), Eskil Erlandsson (c), Harald Nordlund (fp), Lars Lindblad (m), Carina Ohlsson (s) och Ester Lindstedt-Staaf (kd).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I proposition 2001/02:31 föreslår regeringen att riksdagen antar det förslag till ny lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen som lagts fram i propositionen. Vidare föreslås att riksdagen antar förslag till lag om ändring i miljöbalken, lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327), lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi och lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner. Lagrådet har avgett yttrande över de lagförslag som framläggs i propositionen. Lagförslagen återges i *bilaga 2*.

Med anledning av förslaget till ny lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen föreslår utskottet vissa ytterligare följdändringar i fordonsskattelagen (1988:327). Lagförslaget återges i *bilaga 3*.

Med anledning av propositionen har 3 motioner med sammanlagt 9 yrkanden väckts. Utskottet behandlar dessutom 16 motioner med totalt 18 yrkanden som väckts under allmänna motionstiden 2001. Förslagen i motionerna återges i *bilaga 1*.

I ärendet har utskottet uppvaktats av representanter för Industriellt UtvecklingsCentrum i Olofström AB, Kristianstads Motorslip AB samt Svensk Turboservice AB angående möjligheterna att vidta miljöförbättrande åtgärder på typgodkända motorer. Vidare har utskottet mottagit en skrivelse från Svenska åkeriförbundet angående det civilrättsliga tillverkaransvaret m.m.

Bakgrund

Genom beslut den 24 september 1998 bemyndigade regeringen chefen för Miljödepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av den svenska bilavgaslagstiftningen. Med stöd av bemyndigandet förordnades rådmannen Gunilla Engberg Lindvall som särskild utredare. Utredningens uppdrag var främst att göra en översyn av hela bilavgaslagstiftningen med anledning av nya bestämmelser inom EU samt att se över systemet med miljöklassindelning av bilar. I utredningens uppdrag ingick även att redovisa eventuella slutsatser som kan vara av betydelse för den framtida utvecklingen av EU:s regelsystem. Utredningen, som antog namnet Avgasrening 2000, överlämnade i mars 2000 sitt betänkande Avgasrening 2000 (SOU 2000:12). I betänkandet föreslogs att den nuvarande bilavgaslagen (1986:1386) ersätts av en ny lag om motorfordons avgasrening och att en ny lag om avhjälpan av fel på bilars avgasreningssystem införs. Vidare föreslogs en följdändring i fordonsskattelagen (1988:327) med anledning av utredningens förslag till ett nytt miljöklasssystem för bilar.

Därutöver har Naturvårdsverket inkommit med en redovisning om utvecklingen av en metod för kontroll av krav på tunga fordons avgasreningsutrustning (dnr M1999/3084/Mk) samt en skrivelse med förslag om hur de EG-rättsliga skärpta avgaskraven för tunga bilar skall införas i svensk rätt (dnr M2000/1725/Mk). Förslaget om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner har upprättats inom Miljödepartementet och har beretts med Naturvårdsverket.

Förslagen i propositionen har utformats i samarbete med Miljöpartiet och Vänsterpartiet.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en ny lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Förslaget föranleds främst av behovet att anpassa den svenska lagstiftningen om bilavgaser till de nya EG-rättsliga regler som numera gäller på området.

Den föreslagna lagen innehåller förutom grundläggande bestämmelser om krav på motorfordons avgasrening även regler om typgodkännandeförfarandet samt om miljöklassindelning av bilar. I lagen införs dessutom bestämmelser om fordonsägarens ansvar för att fordonet är i godkänt skick och om tillverkarens ansvar för tillverkade fordon. Det svenska tillverkaransvaret för lätta bilar har ersatts av ett gemensamt tillverkaransvar inom EU, vilket medför att svenska myndigheter inte kan genomföra hållbarhetskontroller i samma omfattning som tidigare. Det skall dock vara möjligt att bedriva kartläggande undersökningar på frivillig basis. Tillverkarnas och deras ställföreträdarens civilrättsliga ansvar gentemot enskilda bilägare för att fel på bilars avgasreningssystem avhjälpas utan kostnad skall finnas kvar för lätta bilar. Det tillverkaransvar för tunga bilar som gäller i Sverige i dag skall finnas kvar i avvaktan på att ett sådant ansvar införs även inom EU. Det nuvarande miljöklasssystemet med tre klasser ersätts av miljöklasser vars beteckningar utgår från det år som avgaskraven tillämpas vid nya typgodkännanden inom EU, med möjlighet att införa ytterligare miljöklasser. Miljöklassindelningen skall i fortsättningen beslutas i samband med registrering av fordonen.

De nuvarande reglerna i miljöbalken om motorbränslens indelning i miljöklasser och förbud mot saluförande av sådana bränslen som inte uppfyller baskraven inom EU överförs till den nya lagen. Dessa regler ändras inte i sak. Regeringen avser dock att lämna ett uppdrag till Naturvårdsverket att se över miljöklasssystemet för bensin och dieselolja så att utvecklingen av alternativa eller mer miljövänliga drivmedel inte missgynnas.

Eftersom systemet med miljöklasser är kopplat till skattelagstiftningen föreslås följdändringar i fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (1994:1776) om skatt på energi på grund av de nya beteckningarna och på grund av att specifikationerna för miljöklasserna för motorbränslen förs över från miljöbalken till den nya lagen.

Ett nytt EG-direktiv om buller från utrustning som används utomhus skall tillämpas från den 3 januari 2002. För att genomföra direktivet görs vissa

ändringar i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner, framför allt avseende bemyndiganden för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att utfärda föreskrifter. Den nya lagstiftningen föreslås träda i kraft den 1 januari 2002.

Utskottets överväganden

Miljöklasser för bilar, m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag beträffande ett nytt miljöklasssystem för bilar. Med anledning härav föreslår utskottet vissa ytterligare följdändringar i fordonsskattelagen (1988327). I avvaktan på bl.a. Vägtrafikskatteutredningens kommande förslag avstyrker utskottet tre motioner (s, m) om den fortsatta utvecklingen av miljöklasssystemet samt vägtrafiken och miljön. Vidare föreslås att en motion (mp) om utvecklingen mot avgasfria bilar lämnas utan åtgärd med hänvisning bl.a. till den kommande uppföljningen och utvärderingen av miljömålen. Med hänvisning till rådande dispensmöjligheter avstyrks ett motionsyrkande (kd).

Gällande ordning

Bilavgaslagen (1986:1386) innehåller sedan 1993 en föreskrift om att bilar skall delas in i miljöklasser. Reglerna om miljöklassning är tillämpliga på personbilar inklusive el- och hybridbilar samt tunga dieseldrivna bilar. En bil hänförs till den miljöklass som anges av tillverkaren, om bilen uppfyller utsläppskraven för den angivna miljöklassen. Bilarna indelas i den obligatoriska miljöklass 3 om de uppfyller de grundläggande kraven i fråga om utsläpp av avgaser och andra ämnen som beslutas inom Europeiska gemenskapen. Bilar med väsentligt lägre utsläpp får efter ansökan indelas i miljöklasserna 2 eller 1, där de renaste fordonen hänförs till klass 1. Miljöklasssystemet kompletterades från den 1 juli 1996 med två nya klasser för fordon med mycket låga utsläpp, miljöklasserna 1 E och 1 H. Fordon som enbart drivs med batterier som laddas från en stationär källa och som uppfyller definitionen av bil i fordonskatalogeringen tillhör klass 1 E. Hybridbilar som drivs med förbränningsmotor i någon kombination med en elektrisk motor förs till klass 1 H. De närmare kraven för de olika miljöklasserna regleras i bilavgasförordningen. För tunga bilar finns för närvarande endast miljöklass 3 som motsvarar de obligatoriska kraven inom EU samt de avgaskrav som anges i direktiv 99/96/EG.

Propositionen

Regeringen föreslår att bilar även fortsättningsvis skall vara indelade i miljöklasser. Miljöklasserna skall vara knutna till de olika gränsvärden för avgasutsläpp som fastställs inom EU och indelas med angivande av det år då det aktuella gränsvärdet börjar tillämpas. Möjligheter skall finnas att införa skattelättnader för bilar som har bättre egenskaper i miljöhänseende. Det skall även som i dag finnas särskilda miljöklasser för el- och hybridbilar. Därutöver skall ytterligare miljöklasser kunna inrättas för bilar med särskilt låga utsläpp av föroreningar. Det nuvarande förfarandet med ansökan om miljöklassning skall förenklas och ersättas av ett beslut i samband med registreringen av bilen. Om tillsynsmyndigheten finner att en bil inte motsvarar kraven i den miljöklass den indelats, skall det finnas en möjlighet att i efterhand ändra indelningen. Enligt regeringen leder de nya beteckningarna till viss följdändring i 14 a § fordonsskattelagen (1988:327). Vägtrafikskatteutredningen utreder för närvarande frågan om huruvida miljöklasssystemet bör utvecklas så att hänsyn tas även till bilars bränsleförbrukning. I avvaktan på utredningens betänkande saknas enligt regeringen skäl att ytterligare ändra miljöklasssystemet.

Motionerna

Enligt motion MJ408 (s) är nuvarande mätmetod för att bestämma miljöklassningen inte tillfredsställande. Det borde ställas betydligt högre krav på de bilar som skall hamna i miljöklass 1. De skall klara av att rena avgaserna även vid hård belastning. Regeringen måste ge berörd myndighet i uppdrag att utarbeta hårdare krav för bilarnas miljöklassning. I motion MJ411 (m) framhålls betydelsen av att införa krav på utsläpp av koldioxid i miljöklassningssystemet för bilar.

Enligt T345 (m) behövs bilar, lastbilar och bussar för att vårt samhälle skall fungera och människor skall kunna bosätta sig och arbeta där man vill. Det är viktigt att riksdag och regering är medvetna om förhållandet mellan miljö, välbefinnande och kommunikationer och har det som vägledning i miljöarbetet (yrkande 1). Det system av skatter och regler som styr mot miljövänligare fordon och bränslen har börjat likna ett lapptäcke. Det är i dag oklart om vi har ett system som är anpassat för den teknik som finns i dag. Det är också oklart om systemet har sin utgångspunkt i den faktiska miljöpåverkan. Det skulle behövas en total översyn av systemen för att få ett helhetsgrepp. Enligt motionärerna bör riksdagens tidigare uppdrag till regeringen angående alternativa bränslen breddas. En parlamentarisk utredning bör se över hela systemet med vägtrafikens miljöstyrande skatter, miljöklasser och regler. Detta i syfte att främja teknikutveckling och skapa ett system som grundar sig på den faktiska miljöpåverkan (yrkande 2).

Enligt motion MJ223 (mp) bör man utreda möjligheterna att sätt upp mål för införandet av avgasfria bilar i Sverige, med en nollvision som slutmål. En utredning bör få i uppgift att ta fram olika delmål för när de stora tillverkarna i bilbranschen skall kunna leverera bilar som är bränslesnåla och inte släpper

ut avgaser. Strävan bör vara att nå en nollvision inom t.ex. 10 år, med stopp däremellan med delmål i procent av bilparken.

För att underlätta för entusiastbilägare bör regeringen enligt motion MJ2 (kd) yrkande 2 meddela generella undantag från avgaskraven i lagen om motorfordons avgasrening och bränslen för fordon som saknar katalysator och som har s.k. entusiastförsäkringar (fr.o.m. 1989 års modell t.o.m. 1992 års modell). Dessa fordon får endast köras begränsade sträckor och kan knappast utgöra någon miljöfara.

Utskottets ställningstagande

I likhet med regeringen anser utskottet att det nuvarande miljöklasssystemet är svårtillgängligt för allmänheten. Eftersom innehållet i de olika klasserna ändras med jämna mellanrum, men inte beteckningarna, är det svårt att vid olika tidpunkter veta vilka krav de olika klasserna motsvaras av. Systemet innebär också att man måste ändra i regelverket när nya avgasnivåer införs så att de krav som motsvaras av miljöklass 1 under en viss period vid en senare tidpunkt i stället utgör innehållet i miljöklass 3. Miljöklasserna har på samma sätt ställt till bekymmer i samband med miljözonerna. Ett system som bygger på att det finns tre klasser är dessutom svårt att tillämpa vad avser det senaste direktivet 1999/69/EG för tunga fordon, eftersom detta innehåller fyra nya kravnivåer. Såsom regeringen påpekar i propositionen bör miljöklasssystemet utvecklas enligt de ramar som ges av de inom EU beslutade kravnivåerna. Utgångspunkten för ett nytt system med miljöklasser bör vara att de skall följa de nivåer som EU beslutat om vad gäller lätta och tunga fordon. Som regeringen framhåller leder de nya beteckningarna till viss följdändring i 14 a § fordonsskattelagen (1988:327). Med det anförda tillstyrker utskottet regeringens förslag i de delar som redovisas i avsnitt 5.3 i propositionen.

Utskottet anser vidare att ytterligare två följdändringar bör göras i fordonsskattelagen (1988:327). 14 b § bör upphävas. I denna regleras det fall att skatteplikt inträtt i år eller förra året. Då skall en avräkning av skatten ske. Denna bestämmelse kommer inte att bli aktuell att tillämpa nästa år (förutom genom övergångsbestämmelsen) och kan därmed tas bort. I 14 c § bör den del av bestämmelsen som gäller när skatteplikt inträffar i år tas bort. Den blir, liksom 14 b §, inte aktuell att tillämpa nästa år. Vidare bör 14 c § ändras vad gäller det fall att skatteplikt inträder 2002. Den gamla miljöklass 1 blir den nya miljöklass 2005 i ny lydelse av 14 c §.

I propositionen Vidareutveckling av systemet med miljöklasser för fordon m.m. (prop. 1995/96:6) uttalades att det på sikt skulle vara möjligt att införa krav i fråga om bl.a. koldioxid i miljöklasssystemet. Utsläpp av koldioxid regleras inte i EU:s bilavgasdirektiv eller de svenska bilavgasreglerna, men arbete pågår inom EU i syfte att minska utsläppen av koldioxid. I kommittédirektiven (2001:12) om en översyn av vägtrafikbeskattningen anges bl.a. att utredaren skall göra en översyn av möjligheterna att differentiera fordonsskatten med hänsyn till ett fordon utsläpp av koldioxid, varvid även bilarnas transportkapacitet skall beaktas. Som framgår av propositionen har regeringen

tidigare också gett Statens naturvårdsverk i uppdrag att utveckla miljöklassystemet främst med avseende på hur parametern koldioxid skall beaktas i systemet. Naturvårdsverkets uppdrag har redovisats till regeringen den 25 juni 2001 (dnr M2001/2928/Mk). Denna rapport har överlämnats till Vägtrafikskatteutredningen. Av betydelse för utvecklingen av miljöklasssystemet är också, som regeringen framhåller, den fortsatta utvecklingen inom EU vad gäller kriterier för miljövänligare bilar. Sammanfattningsvis anser utskottet i likhet med regeringen att det i avvaktan på utredningens betänkande saknas skäl att nu ytterligare ändra i miljöklasssystemet. Därmed avstyrks motionerna MJ408 (s) och MJ411 (m).

När det gäller de i motion MJ223 (mp) redovisade synpunkterna beträffande utvecklingen mot avgasfria bilar vill utskottet anföra följande. Av budgetpropositionen för år 2001 (prop. 2000/01:1, finansplanen s. 228 f.) framgår att regeringen avser att stimulera en frivillig introduktion i förtid av fordon och arbetsmaskiner som uppfyller EU:s framtida avgaskrav med hjälp av ekonomiska och andra styrmedel. I budgetpropositionen (prop. 2001/02:1 finansplanen s. 201) presenterar regeringen mot bakgrund härav en strategi för skattenedsättning för alternativa drivmedel för motorfordon. Som huvudkomponent i strategin övervägs skattenedsättning antingen via pilotprojekt, för vilka medges befrielse från både energi- och koldioxidskatt, eller genom generell koldioxidskattebefrielse med stöd av ett beslut enligt artikel 8.4 i mineraloljedirektivet (rådets direktiv 92/81/EEG om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor). En ekonomisk ram för skattestrategin skall fastställas, och strategin skall följas upp och utvärderas. Dessutom föreslår regeringen att Naturvårdsverket ges i uppdrag att undersöka de tekniska förutsättningarna och de miljömässiga effekterna av en skattesänkning av alkylatbensin i tvåtaktsmotorer. I ett förslag (prop. 2001/02:45) som nyligen överlämnades till riksdagen föreslår regeringen vissa ändringar av reglerna om justering av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar. Bilar som drivs med elektricitet föreslås få en nedsättning av förmånsvärdet till 60 % av förmånsvärdet för närmsta jämförbara bil utan sådan mer miljöanpassad teknik. Alkohol- och gasdrivna bilar – utom de som drivs med gasol – föreslås få en nedsättning av förmånsvärdet till 80 % av förmånsvärdet för den jämförbara bilen. Ändringarna föreslås tillämpas under tre respektive fyra år. Slutligen bör uppmärksammas att riksdagen den 22 november i år ställt sig bakom regeringens förslag i propositionen Svenska miljömål (prop. 2000/01:130). I propositionen (s. 40 och 41) framhålls bl.a. att utvecklingen mot en allt bättre luftkvalitet i tätorterna har varit god de senaste decennierna. För att uppnå generationsmålet för halterna av kvävedioxid måste emellertid ytterligare åtgärder vidtas. Som utskottet tidigare framhållit (bet. 2001/02:MJU3) är det av stor vikt att konsekvenserna av samtliga de åtgärder som vidtas på detta område bevakas i samband med den kommande uppföljningen och utvärderingen av miljömålen. Utvärderingen får visa om ytterligare åtgärder behöver föreslås. Med det anförda föreslår utskottet att motion MJ223 (mp) lämnas utan vidare åtgärd.

Med hänvisning bl.a. till vad som anförts ovan om det pågående arbetet med att vidareutveckla systemet med miljöklasser, förslaget om en strategi för skattenedsättning för alternativa drivmedel för motorfordon samt i avvaktan på resultatet av Vägtrafikskatteutredningens arbete föreslår utskottet att motion T345 (m) yrkandena 1 och 2 lämnas utan vidare åtgärd.

Som framgår av propositionen skall dispenser från typgodkännanden på fordonsområdet kunna meddelas i enskilda fall. Uppgiften att i enskilda fall meddela undantag från de krav som uppställs i avgaslagstiftningen bör, som regeringen framhåller, lämpligen ligga på den myndighet som utses till typgodkännandemyndighet. Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet motion MJ2 (kd) yrkande 2.

Tillverkaransvar och myndighetskontroll, m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag beträffande tillverkarens fortsatta ansvar för att avgasreningsutrustningen för såväl lätta som tunga bilar fungerar. Mot bakgrund härav avstyrks en motion (m) om utomståendes möjligheter att vidareutveckla typgodkända motorer.

Propositionen

Enligt propositionen skall tillverkaren fortsatt ansvara för att avgasreningsutrustningen för lätta bilar fungerar sedan bilarna tagits i bruk. Reglerna anpassas till den nya EG-rättsliga regleringen så att tillverkaren skall ansvara för att fordonen uppfyller gällande avgasreningskrav avseende gränsvärden för avgasutsläpp, hållbarhet, avdunstning, vevhusventilation, omborddiagnosystem och kallstartskrav. Närmare föreskrifter om bl.a. gränsvärden för avgasutsläpp och hur länge hållbarheten hos utsläppsbegränsande anordningar skall kontrolleras skall meddelas i följdförfattningar.

I avvaktan på införandet av ett system för tillverkaransvar för tunga bilar inom EU skall den nuvarande regleringen om tillverkaransvar fortsatt gälla beträffande dessa fordon. Detta innebär att tillverkarna ansvarar för att fordonen uppfyller gällande utsläppskrav samt att de är skyldiga att medverka till kontroller utförda av svenska myndigheter. För tunga fordon som tillverkats utomlands skall den som fört in fordonen till Sverige för tillverkarens räkning svara solidariskt med tillverkaren för dennes förpliktelser enligt lagen.

Motionen

Enligt motion MJ342 (m) yrkande 1 har tillverkaransvaret konsekvensen att ingen utomstående äger rätt att vidta förädlingsarbete av typgodkända motorer utan tillverkarens tillstånd, även om en förändring skulle innebära fördelar för nyttjaren och miljön. Företag och auktoriserade motorrenoverare har ett

klart behov av att lagstiftningen förändras på ett sätt som möjliggör för företagen att medverka med sin kompetens till en positivare utveckling och återanvändning av befintliga bussar, lastbilar och entreprenadmaskiner.

Utskottets ställningstagande

Tillverkarens ansvar för att av honom tillverkade motorfordon uppfyller gällande avgasreningskrav och för hållbarheten hos avgasreningssystemet i fordonet har länge funnits i svensk lagstiftning. Som framhålls i propositionen har tillverkarens ansvar blivit ännu mer framträdande i och med att regler om uppföljning av fordon i bruk införts inom EU för lätta bilar. Ett motsvarande system är på väg att utarbetas för tunga bilar. I det gemensamma systemet för tillverkaransvar inom EU för lätta bilar har tillverkaren också fått ett större eget ansvar för uppföljningen av bilar i bruk än vad som gällt enligt det svenska tillverkaransvaret. I likhet med regeringen anser utskottet därför att det i den nya lagen bör framgå att det är tillverkaren av motorfordon som har ett ansvar för att fordonen uppfyller gällande avgasreningskrav. Eftersom det ännu inte finns några utvecklade regler om tillverkaransvar och hållbarhetskrav för tunga bilar inom EU, kan det ifrågasättas om det svenska tillverkaransvaret innebär att Sverige ställer för långtgående tekniska krav på sådana fordon. Utskottet delar dock regeringens uppfattning såsom den redovisas i propositionen och finner att ett bibehållet tillverkaransvar för tunga bilar inte kan anses strida mot typgodkännandedirektiven, eftersom det svenska tillverkaransvaret för tunga fordon inte är knutet till registreringen. Med det anförda tillstyrker utskottet regeringens förslag i de delar som redovisas i avsnitt 5.6 i propositionen. Mot bakgrund härav är utskottet inte berett att nu föreslå något uttalande från riksdagens sida med anledning av motion MJ342 (m) yrkande 1. Motionen avstyrks i berörd del.

Det civilrättsliga tillverkaransvaret – kostnadsansvaret vid fel på bilars avgasreningssystem

Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om det civilrättsliga tillverkaransvaret. Därmed avstyrks fem motionsyrkanden (kd, c, fp) om fortsatt civilrättsligt tillverkaransvar för tunga bilar.

Gällande ordning

Tillverkaren omfattas i dag av det civilrättsliga tillverkaransvaret i bilavgaslagen (1986:1386). Detta innebär en skyldighet gentemot den enskilde bilägaren att kostnadsfritt avhjälpa brister som framkommer vid myndighetskontroll eller på annat tillförlitligt sätt, t.ex. vid kontrollbesiktning eller vid kontroll hos en märkesverkstad. För bilar med en totalvikt under 3 500 kg gäller ansvaret till dess att bilen är fem år gammal eller har körts 8 000 mil. I fråga

om bilar med en totalvikt över 3 500 kg gäller ansvaret till dess bilen är fem år gammal eller har körts 16 000 mil. Enligt den nuvarande lydelsen av 6 § bilavgaslagen svarar tillverkaren gentemot ägaren för att brister kostnadsfritt avhjälps, om det vid myndighets kontroll eller på annat tillförlitligt sätt visas att fordonen inte uppfyller de krav som föreskrivits med stöd av 3 § i lagen. Enligt 8 § bilavgaslagen har den som yrkesmässigt för in fordon till Sverige för tillverkarens räkning ett solidariskt ansvar med tillverkaren för dennes skyldigheter enligt lagen. Ansvaret förutsätter också att bilägaren låtit bilen genomgå den underhållsservice som behövs för att vidmakthålla funktionerna hos bilens utsläppsbegränsande anordningar och inte använt bränsle som kan försämra funktionen hos dessa anordningar. Bilägaren får inte heller vid utbyte av utsläppsbegränsande anordningar skaffa nya delar som från miljösynpunkt är sämre än de delar som bilen var utrustad med när den var ny.

Propositionen

Regeringen föreslår att tillverkarna även i fortsättningen skall ansvara gentemot bilägarna för att fel på bilars avgasreningssystem kostnadsfritt avhjälps, så länge bilen inte överskridit en viss körsträcka eller uppnått en viss ålder. Även vissa kostnader med anledning av felen skall vara ersättningsgilla. För bilar tillverkade i utlandet skall den som yrkesmässigt för in bilar i landet för tillverkarens räkning svara solidariskt med tillverkaren för skyldigheterna enligt lagen. Ansvaret skall endast omfatta lätta bilar, dvs. personbilar, lätta lastbilar och bussar med en totalvikt av högst 3 500 kg. Ansvaret skall gälla såväl för bilar som används för enskilt ändamål som andra bilar, t.ex. tjänstebilar och taxibilar. Liksom tidigare måste vissa förutsättningar vara för handen för att ansvaret skall gälla. Utöver vad som gäller nu skall bilägaren ha använt bränsle som inte i väsentlig mån avviker från vad tillverkaren rekommenderat. För att tillverkaren skall undgå ansvar enligt lagen fordras att han gör sannolikt att någon av de omständigheter föreligger som befriar honom från hans skyldigheter.

När det gäller tunga bilar framhåller regeringen bl.a. följande. Förhållandet mellan tillverkare och kund är annorlunda för tunga bilar än för lätta. De som köper tunga bilar är nästan uteslutande näringsidkare, som har en förhållandevis stark ställning på marknaden och inte är i behov av samma skydd som köpare av lätta bilar. Ofta finns också särskilda serviceavtal mellan tillverkare och ägare av tunga fordon. Om man beaktar att ansvaret framför allt är inriktat på ett konsumenträttsligt skydd torde det inte finnas behov av att låta ansvaret omfatta även tunga bilar, dvs. bilar med en totalvikt över 3 500 kg. Det civilrättsliga tillverkaransvaret för tunga bilar bör därför falla bort.

Motionerna

I motion MJ1 (c) yrkas att riksdagen avslår propositionen i den del som rör försämringen av tillverkaransvaret för tunga fordon. Enligt motionärerna äger en stor del av landets åkeriföretag (ca 50 %) endast en lastbil. Det får anses vara ett aningslöst påstående att dessa skulle ha en stark ställning på en mark-

nad som domineras av två stora tillverkare (yrkande 1). Vidare bör tillverkaransvaret utökas till att gälla fordon som inte är äldre än fem år och som inte gått mer än 500 000 km. Detta kan motiveras från miljösynpunkt men även med hänsyn till att tillverkaråtagandet gentemot myndighet är satt till 500 000 km (yrkande 2). Även i motion MJ2 (kd) yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag om att avskaffa det civilrättsliga tillverkaransvaret för tunga bilar avgasreningssystem. Närmare 90 % av åkeriföretagen är små företag med få anställda och få fordon, som inte automatiskt har den goda förhandlingsposition gentemot tillverkaren som regeringen anför. Tillverkaransvaret skall finnas kvar till dess bilen är fem år gammal eller har körts 16 000 mil (yrkande 5). Enligt motion MJ3 (fp) yrkande 1 skall riksdagen avslå regeringens proposition i den del som innebär att fordonstillverkarnas ansvar gentemot fordonsägare att åtgärda fel på tunga fordon avgasreningssystem tas bort. Riksdagen skall besluta om sådan ändring i förhållande till regeringens förslag till lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen att 15 § erhåller följande lydelse: I fråga om fel på utsläpps begränsande anordningar på fordon gäller vad som föreskrivits i 16–19 §§ för personbilar, lätta lastbilar samt bussar med en totalvikt av högst 3 500 kilogram, om fordonen inte är äldre än fem år eller har körts mer än 80 000 kilometer, samt för tunga fordon om fordonen inte är äldre än fem år eller har körts mer än 160 000 kilometer (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Utskottet finner med hänsyn till vad regeringen anfört att övervägande skäl talar för att bibehålla den nuvarande regleringen av det civilrättsliga ansvaret för lätta bilar. Som framhålls i propositionen är förhållandet mellan tillverkare och kund annorlunda när det gäller tunga bilar. De som köper tunga bilar är nästan uteslutande näringsidkare, som har en förhållandevis stark ställning på marknaden och är inte i behov av samma skydd som köpare av lätta bilar. Ofta finns också särskilda serviceavtal mellan tillverkare och ägare av tunga fordon. Om man beaktar att ansvaret framför allt är inriktat på ett konsumenträttsligt skydd torde det inte finnas behov av att låta ansvaret omfatta även tunga bilar, dvs. bilar med en totalvikt över 3 500 kg. Det civilrättsliga tillverkaransvaret för tunga bilar bör därför falla bort. Med det anförda tillstyrker utskottet regeringens förslag i de delar som redovisas i avsnitt 5.7 i propositionen. Därmed avstyrks motionerna MJ1 (c) yrkandena 1 och 2, MJ2 (kd) yrkande 5 och MJ3 (fp) yrkandena 1 och 2.

Regler om motorbränslen, m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att föra över de berörda bestämmelserna om motorbränslen i miljöbalken till den nya lagen. Utskottet föreslår vidare att ett antal motionsyrkanden (s, m, kd, c,

fp, mp) om miljöklassningen av bensin och dieselolja samt kriterierna för de olika miljöklasserna lämnas utan vidare åtgärd med hänvisning till kommande översyn. Vidare avstyrks tre motionsyrkanden (m, kd, fp) angående miljövänliga drivmedel med hänvisning till det fortsatta arbetet inom EU.

Propositionen

Regeringen föreslår att reglerna i miljöbalken om skyldighet att indela bensin och dieselolja i miljöklasser samt förbud mot försäljning av bränslen som inte motsvarar de EG-rättsliga minimikraven förs över till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Även bestämmelserna om specifikationerna för dessa bränslen och deras indelning i miljöklasser, som i dag återfinns i två bilagor till miljöbalken, förs över till den nya lagen. Enligt regeringens bedömning skall miljöklasssystemet för bensin och dieselolja ses över så att utvecklingen av alternativa eller mer miljövänliga drivmedel inte missgynnas.

Motionerna

Enligt motion MJ2 (kd) yrkande 4 anges på flera ställen i propositionen att regeringen kommer att lämna ett uppdrag till Naturvårdsverket att se över miljöklasssystemet för fordonsbränslen i syfte att eliminera tekniska hinder för alternativa bränslen med positiv miljöeffekt. Det förvånande är att detta uppdrag inte redan har getts. Enligt motionärerna kan detta dröjsmål inte godtas. De förutsätter att regeringen snarast återkommer i frågan. Enligt motion MJ319 (m) är begreppet koldioxidneutral svårt att definiera så att det är praktiskt tillämpbart. För att avgöra om ett drivmedel är koldioxid neutralt är det troligen inte praktiskt möjligt att kräva fullständig livscykelanalys. Samtidigt måste man ändå göra en viss bedömning av koldioxidutsläpp och fossil energiåtgång för hela tillverkningskedjan och inte bara se till råvaran. I motion MJ328 (kd) framhålls nödvändigheten av att satsa på alternativa drivmedel. Enligt motionären är det hög tid att regeringen tar vara på möjligheterna som alternativa bränslen ger, t.ex. inblandning av etanol i bränslet för redan befintliga motorer. Enligt motion MJ334 (m) bör utredas huruvida miljöklassning av alternativa drivmedel, särskilt för kompressionsmotorer (diesel), kan baseras på emissionsresultaten i stället för på drivmedlens sammansättning och tekniska egenskaper. I motion MJ361 (s) efterlyses en ny miljöklassning av alternativa drivmedel samt diesel. Enligt motion MJ445 (fp, mp, c) beslutades under vårens riksmöte att regeringen skulle se över systemet med miljöklassning av drivmedel så att renare drivmedel inte missgynnades. Dagens tekniska krav på densitet och kokpunktsintervall innebär att alla producenter av alternativa dieseldrivmedel tvingas blanda i giftiga ämnen för att inte hamna i miljöklass 3. Enligt motionärerna borde ett interimistiskt beslut fattas om modifierade krav i miljöklassningen av diesel. Förslag till nya miljöklasser för bensin och diesel bör enligt motion MJ510 (mp) läggas fram för att stimulera utvecklingen av ännu renare drivmedel. I motion MJ318 (m) framhålls

betydelsen av att EU:s kommande direktiv om alternativa drivmedel utformas på ett sådant sätt att det beaktar breda definitioner av alternativa och koldioxidneutrala drivmedel. Enligt motion MJ521 (fp) bör den svenska regeringen inom EU arbeta för att samtliga länder inom unionen skall premiera användning av diesel enligt miljöklass 1 (yrkande 14). I motion T470 (kd) yrkande 2 framhålls att man bör verka för att svavelfri diesel snarast blir standard inom EU.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i de delar som redovisas i avsnitt 5.9 i propositionen.

Miljö- och jordbruksutskottet har tidigare föreslagit att regeringen utan dröjsmål genomför en översyn av miljöklassningen av bensin och dieselolja och kriterierna för de olika miljöklasserna. Översynen bör enligt utskottet inriktas på ett system som ej missgynnar utvecklingen av alternativa eller mer miljövänliga drivmedel. I den mån gällande bestämmelser inom EU motverkar en sådan utveckling förutsätter utskottet att regeringen verkar för en förändring av detta regelverk. Med anledning av utskottets betänkande har riksdagen genom beslut den 13 juni 2001 gett regeringen i uppdrag att se över miljöklassningen av bensin och dieselolja (bet. 2000/01:MJU16, rskr. 2000/01:270). Enligt vad utskottet erfarit har regeringen för avsikt att lämna ett uppdrag i denna fråga till Naturvårdsverket före årsskiftet. Mot bakgrund av det anförda föreslår utskottet att motionerna MJ2 (kd) yrkande 4, MJ319 (m), MJ328 (kd), MJ334 (m), MJ361 (s), MJ445 (c, fp, mp) och MJ510 (mp) nu lämnas utan riksdagens vidare åtgärd.

Som utskottet tidigare redovisat (bet. 2000/01:MJU16) driver regeringen aktivt frågor om mer miljövänliga drivmedel inom EU. Bland annat inriktas arbetet på den kommande revideringen av det s.k. Auto/Oil-direktivet (direktiv 98/70/EG). EG-kommissionen föreslår (KOM (2001) 241) att kraven på svavelhalten i bensin och diesel till vägfordon skärps. Svavelfritt bränsle, högst 10 ppm S, skall enligt förslaget börja införas senast år 2005 i samtliga medlemsstater för att år 2011 bli obligatoriskt. För andra ämnen än svavel föreslår kommissionen inga kravskärpningar i nuläget. Direktivet utvidgas så att det även omfattar diesel till arbetsmaskiner. För sådan diesel föreslås den högsta tillåtna svavelhalten vara 2 000 ppm fram till den 1 januari 2008, varefter kravet skärps till 1 000 ppm. Medlemsstaterna har dock rätt att begära att svavelhalten är högst 500 ppm eller samma svavelhalt som fastställts för övriga dieselbränslen. Utgångspunkten för den svenska positionen är att införandet av renare bränslen skall utgå från vad som behövs för att utnyttja den fulla potentialen hos ren och energieffektiv teknik i alla de applikationer som detta direktiv påverkar. Mot den bakgrunden bör införandet av svavelfria bränslen till vägfordon tidigareläggas till år 2008. Dieselbränslena till arbetsmaskiner bör vara de samma som till bilar. I syfte att minska utsläppen av cancerframkallande ämnen bör halten av polyaromatiska ämnen i diesel sänkas från den nuvarande nivån 11 %. Ett realistiskt värde är 5 %. Därutöver

bör Sverige verka för att den tillåtna högsta inblandningen av etanol i bensen höjs från 5 till 10 % (se 2001/02:FPM17). Vidare har EG-kommissionen den 7 november 2001 presenterat två förslag som berör alternativa drivmedel (KOM [2001] 547). Dels är det ett förslag om en strategi som förbinder medlemsländerna att kvotera in vissa andelar biobränslen. Målet är att ersätta 20 % av all bensen och diesel till år 2020. Som delmål anges 2 % år 2005 och 5,75 % år 2010. Dels är det ett förslag om gemensamma regler för beskattning (skattereduktion) av alternativa drivmedel. Med normal tidplanering beräknas dessa förslag kunna behandlas under år 2002. Med det anförda föreslår utskottet att motionerna MJ318 (m), MJ521 (fp) yrkande 14 och T470 (kd) yrkande 2 lämnas utan vidare åtgärd.

Reservdelar och tilläggsutrustning, m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet instämmer i regeringens överväganden när det gäller konkurrensen och möjligheterna för oberoende tillverkare av avgasreningsutrustning att tillhandahålla utrustning som kan förbättra avgasreningsystemen. Mot bakgrund härav avstyrks två motionsyrkanden (kd) om dispens för eftermontering av tilläggsutrustning m.m. Vidare avstyrks en motion (m) om bidrag till eftermontering av aggregat för avgasrening.

Propositionen

Enligt regeringens bedömning finns det ett behov av bestämmelser om godkännande av reservdelar och tilläggsutrustning för att öka konkurrensen och möjligheterna för oberoende tillverkare av avgasreningsutrustning att tillhandahålla utrustning som kan förbättra avgasreningsystemen. Reglerna måste dock arbetas fram inom EU, och Sverige bör i förhandlingsarbetet verka för att sådana bestämmelser kommer till stånd. I avvaktan på dessa bör det inte införas särskilda regler i Sverige. Frågor om trimning som inte godkänts av tillverkaren bör drivas inom ramen för arbetet i EU. För att begränsa kostnaderna för bilägare och för att förbättra reservdelarna från miljösynpunkt bör en fortsatt diskussion ske om certifiering av sådan utrustning och annan tilläggsutrustning, liksom för reservdelar. Inom det nuvarande systemet kan dispensförfarandet utnyttjas vid eftermontering av tilläggsutrustning som visat en inte oväsentlig potential att förbättra avgasreningen på befintliga fordon.

Motionerna

Enligt motion MJ2 (kd) bör dispenser för trimning kunna ges både för större projekt samt för en särskild bilmodell i väntan på att möjligheterna till certifiering av reservdelar och tillbehör utökas. Om testdokument kan visas som

intygar att avgasreningen inte försämrats bör dispens utan vidare ges för hela den berörda fordonsflottan. Detta förfarande bör regeringen meddela i de föreskrifter som behandlar undantagen (yrkande 1). Vidare anför regeringen, i arbetet med att implementera nya avgaskrav samt EG-direktivet 97/24, bör slå vakt om människors rätt att kunna modifiera sin motorcykel och möjligheten att fortsätta den tradition av amatörbygge som finns i Sverige (yrkande 3). I motion MJ378 (m) begärs att regeringen lägger fram förslag till utformning av bidrag till eftermontering av aggregat för avgasrening.

Utskottets ställningstagande

Utskottet instämmer i regeringens överväganden när det gäller konkurrensen och möjligheterna för oberoende tillverkare av avgasreningssystem att tillhandahålla utrustning som kan förbättra avgasreningssystemen. I proposition 1995/96:6 Vidareutveckling av systemet med miljöklasser för fordon m.m. konstaterades att ett förenklat certifieringssystem för avgasrelaterade reservdelar, tillbehör och ersättningskatalysatorer enligt ett system som tillämpas i Tyskland borde införas i avvaktan på att gemensamma regler beslutas av ECE eller inom EU. Som regeringen nu framhåller har det sedan denna proposition skrevs inte hänt något i fråga om certifiering av reservdelar utom vad avser ersättningskatalysatorer. Mot denna bakgrund och med beaktande av betydelsen av samordning inom EU finns det inte skäl att nu införa nationella regler om godkännande av reservdelar och tilläggsutrustning. I likhet med regeringen anser utskottet att Sverige, med hänsyn till intresset av en ökad konkurrens på området, inom EU-arbetet bör verka för att certifiering skall kunna ske av lämpliga komponenter. Vidare bör uppmärksammas att det även utan regler om certifiering av reservdelar och tilläggsutrustning inom det nuvarande systemet finns ett dispensförfarande som kan utnyttjas vid eftermontering av tilläggsutrustning som visat en inte oväsentlig potential att förbättra avgasreningen på befintliga fordon. Mot bakgrund av det anförda är utskottet inte berett att föreslå något uttalande från riksdagens sida med anledning av de i motion MJ2 (kd) yrkandena 1 och 3 framförda synpunkterna om dispenser m.m. Motionen avstyrks i berörda delar.

Vidare avstyrker utskottet det i motion MJ378 (m) framförda kravet om införande av bidrag till eftermontering av aggregat för avgasrening.

Anpassning av lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner, m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag till anpassning av lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner. Utskottet föreslår att ett motionsyrkande (mp) om begränsning av entreprenadmaskiners utsläpp lämnas utan vidare åtgärd

bl.a. med hänvisning till pågående arbete inom EU. Vidare avstyrks ett motionsyrkande (mp) om tomgångsregler för entreprenadmaskiner.

Propositionen

Regeringen föreslår att tillämpningsområdet för lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner utvidgas så att den kan tillämpas på all den utrustning som omfattas av EG:s bullerdirektiv. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om krav på EG-försäkran om överensstämmelse med gällande bestämmelser och om förfarandet vid bedömning av överensstämmelse. Den 8 maj 2000 beslutades Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/14/EG 31 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om buller i miljön från utrustning som används utomhus (bullerdirektivet). Direktivet innehåller även krav för viss utrustning som inte tidigare omfattats av bullerkrav. Medlemsstaterna skall tillämpa direktivet senast den 3 januari 2002.

Motionen

Enligt motion MJ234 (mp) bör entreprenadmaskiner åläggas att begränsa sina avgasutsläpp. Totalt ökade kväveoxidutsläppen i Sverige från 1950-talet till mitten av 1980-talet. Ökningen berodde nästan helt på trafiksektorn. Mellan åren 1980 och 1997 har vägtrafikens kväveoxidutsläpp minskat med 30 %, vilket i dag motsvarar 36 % av de totala utsläppen i Sverige. Entreprenadmaskiner eller arbetsmaskiner, som de också kallas, har däremot ökat sin andel av kväveutsläppen. De står i dag för 22 % av de totala utsläppen i Sverige (yrkande 1). Vidare framhålls i motionen att entreprenadmaskiner är i gång hela dagarna på den arbetsplats där de är verksamma. Maskinerna startas vanligen på morgonen och går hela dagen, även om de inte används under den tid de går. Det finns i dag inga regler för hur länge en entreprenadmaskin får gå på tomgång. För att minska utsläppen av bl.a. kväveoxider från entreprenadmaskiner vore det önskvärt att införa något slag av tomgångsregler (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i de delar som redovisas i avsnitt 6.2 i propositionen. När det gäller att begränsa avgasutsläppen från entreprenadmaskiner vill utskottet anföra följande. EU:s avgaskrav för arbetsmaskiner framgår av Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG av den 16 december 1997 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som skall monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg (arbetsmaskindirektivet). Hittills har avgaskrav endast införts för vissa större dieseldrivna arbetsmaskiner. Närmast i tur står jordbruks- och skogsbrukstraktorer, för vilka krav börjar införas under år 2001

genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/25/EG av den 22 maj 2000 om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer avsedda för jordbruks- eller skogsbrukstraktorer. I detta sammanhang bör även uppmärksammas att förslag om åtgärder mot avgasutsläpp från förbränningsmotorer som skall monteras i arbetsmaskiner och arbetsredskap togs upp vid miljörådsmötet den 29 oktober 2001. Genom förslaget införs avgaskrav i två steg för mindre, bensindrivna arbetsmaskiner. Det första steget införs med början 18 månader efter det att direktivet antagits och det andra under tidsperioden 2004–2009. Det första kravsteget innebär att utsläppen per maskin minskar i storleksordningen en tredjedel. Det andra steget minskar kraven med ytterligare 60–70 % beroende på maskintyp. Därutöver kommer grunddirektivet 97/68/EG att kompletteras på några punkter som gäller avgaskrav för större dieseldrivna arbetsmaskiner. Rådet nådde enhälligt en överenskommelse om gemensam ståndpunkt om direktivet. Vidare har utskottet, med instämmande i regeringens överväganden, nyligen (bet. 2001/02:MJU3) föreslagit att riksdagen skall godkänna regeringens förslag till strategi för effektivare energianvändning och transporter för att minska utsläppen (prop. 2000/01:130). När det gäller arbetsmaskiner och arbetsredskap innebär strategin bl.a. att ekonomiska styrmedel bör användas när så är tekniskt möjligt och att upphandlingskraven bör utvecklas. Med det anförda föreslår utskottet att motion MJ234 (mp) yrkande 1 lämnas utan vidare åtgärd.

Utskottet är inte berett att i detta sammanhang föreslå något uttalande om behovet av tomgångsregler för entreprenadmaskiner. Därmed avstyrks motion MJ234 (mp) yrkande 2.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Vägtrafiken och miljön (punkt 3)

av Göte Jonsson (m), Ingvar Eriksson (m), Per-Samuel Nisser (m) och Lars Lindblad (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 1. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T345.

Ställningstagande

Enligt vår mening behövs bilar, lastbilar och bussar för att vårt samhälle skall fungera och människor skall kunna bosätta sig och arbeta där man vill. Det är viktigt att riksdag och regering är medvetna om förhållandet mellan miljö, välstånd och kommunikationer och har det som vägledning i miljöarbetet. Detta bör ges regeringen till känna. Vidare anser vi att det system av skatter och regler som styr mot miljövänligare fordon och bränslen har börjat likna ett lapptäcke. Det är i dag oklart om vi har ett system som är anpassat för den teknik som finns i dag. Det är också oklart om systemet har sin utgångspunkt i den faktiska miljöpåverkan. Det skulle behövas en total översyn av systemen för att få ett helhetsgrepp. Enligt vår mening bör det uppdrag som riksdagen gav regeringen angående alternativa bränslen breddas. En parlamentarisk utredning bör se över hela systemet med vägtrafikens miljöstyrande skatter, miljöklasser och regler. Vissa aspekter angående förändringar av miljöklassningen av bilar och bränslen som tagits upp i några enskilda moderata motioner bör kunna beaktas i en sådan utredning. Detta i syfte att främja teknikutveckling och skapa ett system som grundar sig på den faktiska miljöpåverkan. Detta bör ges regeringen till känna.

2. Vidareutveckling av typgodkända motorer (punkt 5)

av Ulf Björklund (kd), Göte Jonsson (m), Ingvar Eriksson (m), Per-Samuel Nisser (m), Eskil Erlandsson (c), Harald Nordlund (fp), Lars Lindblad (m) och Ester Lindstedt-Staaf (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 2. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:MJ342 yrkande 1.

Ställningstagande

Enligt uppgift har tillverkaransvaret konsekvensen att ingen utomstående äger rätt att vidtaga förädlingsarbete av typgodkända motorer utan tillverkarens tillstånd, även om en förändring skulle innebära fördelar för nyttjaren och miljön. Företag och auktoriserade motorrenoverare har ett klart behov av att lagstiftningen förändras på ett sätt som möjliggör för företagen att medverka med sin kompetens till en positivare utveckling och återanvändning av befintliga bussar, lastbilar och entreprenadmaskiner. Detta bör ges regeringen till känna.

3. Det civilrättsliga tillverkaransvaret (punkt 6)

av Ulf Björklund (kd), Harald Nordlund (fp) och Ester Lindstedt-Staaf (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen, såvitt avser 15 §, med den ändringen att paragrafen skall ha den i *bilaga 4* som reservanternas (res.3) förslag betecknade lydelsen. Riksdagen bifaller därmed motionerna 2001/02:MJ2 yrkande 5 och 2001/02:MJ3 yrkandena 1 och 2, bifaller delvis proposition 2001/02:31 punkt 1 i denna del samt avslår motion 2001/02:MJ1 yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Enligt vår mening skall riksdagen avslå regeringens förslag i den del som innebär att fordonstillverkarnas ansvar gentemot fordonsägare att åtgärda fel på tunga fordons avgasreningssystem tas bort. Riksdagen skall besluta om sådan ändring i förhållande till regeringens förslag till lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen att 15 § erhåller följande lydelse: I fråga om fel på utsläpps begränsande anordningar på fordon gäller vad som föreskrivits i 16–19 §§ för personbilar, lätta lastbilar samt bussar med en totalvikt av högst 3 500 kilogram, om fordonen inte är äldre än fem år eller har körts mer än 80 000 kilometer, samt för tunga fordon om fordonen inte är äldre än fem år eller har körts mer än 160 000 kilometer. Vi föreslår därmed att riksdagen bifaller motionerna MJ2 yrkande 5 och MJ3 yrkandena 1 och 2 samt avslår motion MJ1 yrkandena 1 och 2.

4. Det civilrättsliga tillverkaransvaret (punkt 6)

av Eskil Erlandsson (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 6 borde ha följande lydelse: Riksdagen antar regeringens förslag till lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen, såvitt avser 15 §, med den ändringen att paragrafen skall ha den i *bilaga 4* som reservantens (res. 4) förslag betecknade lydelsen. Riksdagen bifaller därmed motion 2001/02:MJ1 yrkandena 1 och 2, bifaller delvis proposition 2001/02:31 punkt 1 i denna del samt avslår motionerna 2001/02:MJ2 yrkande 5 och 2001/02:MJ3 yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Enligt min mening skall riksdagen avslå propositionen i den del som rör försämringen av tillverkaransvaret för tunga fordon. En stor del av landets åkeriföretag (ca 50 %) äger endast en lastbil. Det får anses vara ett aningslöst påstående att dessa skulle ha en stark ställning på en marknad som domineras av två stora tillverkare. Tillverkaransvaret bör utökas till att gälla fordon som inte är äldre än fem år och som inte gått mer än 500 000 km. Detta kan motiveras från miljösynpunkt men även med hänsyn till att tillverkaråtagandet gentemot myndighet är satt till denna körsträcka. Riksdagen skall besluta om sådan ändring i förhållande till regeringens förslag till lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen att 15 § erhåller följande lydelse: I fråga om fel på utsläpps begränsande anordningar på fordon gäller vad som föreskrivits i 16–19 §§ för personbilar, lätta lastbilar samt bussar med en totalvikt av högst 3 500 kilogram, om fordonen inte är äldre än fem år eller har körts mer än 80 000 kilometer, samt för tunga fordon om fordonen inte är äldre än fem år eller har körts mer än 500 000 kilometer. Jag föreslår därmed att riksdagen bifaller motion MJ1 yrkandena 1 och 2 samt avslår motionerna MJ2 yrkande 5 och MJ3 yrkandena 1 och 2.

5. Miljöklassning av bränsle, m.m. (punkt 9)

av Eskil Erlandsson (c) och Harald Nordlund (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 9 borde ha följande lydelse: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 5. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:MJ445 samt avslår motionerna 2001/02:MJ2 yrkande 4, 2001/02:MJ319, 2001/02:MJ328, 2001/02:MJ334, 2001/02:MJ361 och 2001/02:MJ510.

Ställningstagande

Under vårens riksmöte beslutades att regeringen skulle se över systemet med miljöklassning av drivmedel så att renare drivmedel inte missgynnades. Da-

gens tekniska krav på densitet och kokpunktsintervall innebär att alla producenter av alternativa dieseldrivmedel tvingas blanda i giftiga ämnen för att inte hamna i miljöklass 3. Enligt vår mening borde ett interimistiskt beslut fattas om modifierade krav i miljöklassningen av diesel. Detta bör ges regeringen till känna.

6. Miljövänliga drivmedel (punkt 10)

av Harald Nordlund (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 6. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02: MJ521 yrkande 14 samt avslår motionerna 2001/02: MJ318 och 2001/02: T470 yrkande 2.

Ställningstagande

Enligt min mening bör den svenska regeringen inom EU arbeta för att samtliga länder inom unionen skall premiera användning av diesel enligt miljöklass 1. Detta bör ges regeringen till känna.

7. Dispenser för trimning och amatörbyggen (punkt 11)

av Ulf Björklund (kd) och Ester Lindstedt-Staaf (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 7. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02: MJ2 yrkandena 1 och 3.

Ställningstagande

Enligt vår uppfattning bör dispenser för trimning kunna ges både för större projekt samt för en särskild bilmodell i väntan på att möjligheterna till certifiering av reservdelar och tillbehör utökas. Om testdokument kan visas som intygar att avgasreningen inte försämrats bör dispens utan vidare ges för hela den berörda fordonsflottan. Detta förfarande bör regeringen meddela i de föreskrifter som behandlar undantagen. Frågan är angelägen för många småföretagande åkare. EU:s vidare arbete i denna fråga kan inte inväntas. Vidare anser vi när det gäller amatörbyggen och modifieringar av motorcyklar att det är väsentligt att slå vakt om rätten för människor att kunna modifiera sin motorcykel samt om möjligheten att kunna fortsätta den tradition av amatörbygge som finns i Sverige. Regeringen bör slå vakt om dessa möjligheter i arbetet med att implementera nya avgaskrav samt EG-direktiv 97/24. Detta bör ges regeringen till känna.

Särskilda yttranden

Utskottets beredning av ärendet har föranlett följande särskilda yttranden. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Mål för avgasfria bilar (punkt 2)

av Maria Wetterstrand (mp).

Vi i Miljöpartiet anser att det är av största vikt att få en förändrad sammansättning av den svenska bilparken. För att uppnå detta behövs:

- fler bilar som kan drivas med förnybara drivmedel,
- ett ökat utbud av sådana drivmedel,
- ekonomiska styrmedel som gör såväl drivmedel som fordon mer ekonomiskt lönsamma än i dag.

Vi anser att Sverige skall sätta upp ett mål för introduktion av bilar med nollutsläpp, exempelvis fordon som drivs med el eller vätgas. Med hänvisning till luftmiljösituationen är en sådan målsättning särskilt motiverad i storstadsregionerna. Det förslag som Miljöpartiet tillsammans med regeringen och Vänsterpartiet lagt fram i budgetpropositionen för år 2002 och som innebär en nedsättning av förmånsvärdet för bilar som drivs med förnybara drivmedel kommer sannolikt att innebära en kraftig ökning av sådana bilar i bilparken. Hur stor del av dessa som kommer att utgöras av bilar med nollutsläpp är i dagsläget svårt att bedöma. En målsättning för introduktionen av bilar med nollutsläpp skulle enligt vår mening ytterligare kunna bidra till att förändra sammansättningen av bilparken i riktning mot fler miljöanpassade bilar.

2. Dispens för fordon utan katalysator (punkt 4)

av Ulf Björklund (kd) och Ester Lindstedt-Staaf (kd).

Sverige har infört krav på katalytisk avgasrening på alla bilar fr.o.m. 1989 års modell. För övriga länder inom EU gäller detta krav fr.o.m. 1993 års modell. I Sverige gäller kravet på katalytisk avgasrening också begagnade bilar, som importerats i efterhand. Detta är en särregel i förhållande till övriga EU-länder. Ibland kan detta leda till absurd rigiditet vad gäller s.k. entusiastfordon, som enbart körs några hundra mil om året, och som inte utrustats med katalysatorer. Naturvårdsverket, som hanterar dessa tillståndsfrågor, har möjlighet att ge dispens vid liten miljöpåverkan. Naturvårdsverket tillämpar dock inte denna möjlighet på dessa entusiastfordon. Det finns exempel där Naturvårdsverket drivit frågan till domstol för att förhindra att en bilägare får en bil av årsmodell 1988 godkänd utan katalysator. Bilen i fråga är en exklusiv bil, som enbart körs till och från utställningar, en s.k. entusiastbil. Bilägaren har nu efter över tre års kamp vunnit i kammarrätten och fått registrera sin bil.

För att underlätta för entusiastbilägare bör regeringen meddela generella undantag för fordon med s.k. entusiastförsäkringar. Dessa fordon får endast köras begränsade sträckor och kan knappast utgöra någon miljöfara.

3. Miljöklassning av bränsle, m.m. (punkt 9)

av Ulf Björklund (kd) och Ester Lindstedt-Staaf (kd).

På flera ställen i propositionen anges att regeringen kommer att lämna ett uppdrag till Naturvårdsverket att se över miljöklasssystemet för fordonsbränslen i syfte att eliminera tekniska hinder för alternativa bränslen med positiv miljöeffekt. Det förvånande är att detta uppdrag inte redan har getts. I propositionen om avgasrening (s. 72) anges att inga problem tycks finnas beträffande beteckningssystemet för miljöklasserna för bränslen. Riksdagens beslut den 13 juni 2001 gällde just sådana problem. Riksdagen beslöt om ett tillkännagivande till regeringen i enlighet med miljö- och jordbruksutskottets förslag. Regeringen skulle utan dröjsmål genomföra en översyn av miljöklassningen av bensin och dieselolja och kriterierna för de olika miljöklasserna. Översynen skulle inriktas på ett system som inte missgynnar utvecklingen av alternativa eller mer miljövänliga drivmedel. I den mån gällande bestämmelser inom EU motverkade en sådan utveckling förutsatte utskottet att regeringen skulle verka för en förändring av detta regelverk. Kristdemokraterna godtar inte det dröjsmål som uppstått och förutsätter att regeringen snarast återkommer i frågan.

4. Miljöklassning av bränsle, m.m. (punkt 9)

av Maria Wetterstrand (mp).

Dagens system med miljöklassning av drivmedel missgynnar vissa typer av renare drivmedel. Tekniska krav på densitet och kokpunktintervall är inte nödvändigtvis kopplade till bränslets miljöbelastning, utan leder tvärtom till att producenter av alternativa drivmedel tvingas blanda i giftiga ämnen för att inte hamna i miljöklass 3. Detta är oacceptabelt och problemet behöver åtgärdas snabbt, om inte den tekniska utvecklingen på området förnybara och renare drivmedel skall avstanna. Det är viktigt att vi får generella regler för detta som kan tillämpas även på nya, i dag icke förutsägbara bränslevarianter. Därför behövs en översyn av hela systemet. En översyn av regelverket är på gång, vilket jag välkomnar, och jag vill understryka att den måste påskyndas med hänvisning till den akuta situationen.

5. Miljövänliga drivmedel (punkt 10)

av Ulf Björklund (kd) och Ester Lindstedt-Staaf (kd).

Kristdemokraterna anser att dispenser för trimning, i avvaktan på att möjligheterna till certifiering av reservdelar och tillbehör utökas, bör kunna ges både för större projekt samt för en särskild bilmodell. Ett tänkbart exempel kan vara att ett företag vill konvertera sin befintliga fordonsflotta av personbilar

till etanoldrift med s.k. E 85-bränsle. Företaget anlitar en chipstrimmingsfirma, som redan dokumenterat avgastester för berörda bilmodeller hos MTC Svensk Bilprovnings motortestcenter. Bilarna chipstrimmas, och därmed ändras avgasreningssystemet, och typintyget gäller således inte längre. Om testdokument kan visas som verifierar att avgasreningen inte försämrats bör dispens utan vidare ges för hela den berörda fordonsflottan. Detta förfarande bör regeringen reglera i de föreskrifter om undantag som kan meddelas med stöd av bemyndigandet i 21§ den nya lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Regeringen (Miljödepartementet) föreslår i propositionen att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen,
2. lag om ändring i miljöbalken,
3. lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327),
4. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
5. lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner.

Följdmotioner

2001/02: MJ1 av Eskil Erlandsson m.fl. (c):

1. Riksdagen avslår proposition 2001/02:31 Avgasrening, m.m. i den del som rör försämringar av tillverkaransvaret för tunga fordon.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utöka tillverkaransvaret till att gälla fordon som inte är äldre än 5 år och som inte gått mer än 500 000 km.

2001/02: MJ2 av Lars Gustafsson m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om dispenser för trimning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om dispenser för s.k. entusiastfordon.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om amatörbyggen och modifieringar av motorcyklar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om miljöklasssystemet.
5. Riksdagen avslår regeringens förslag om att avskaffa det civilrättsliga tillverkaransvaret för tunga bilars avgasreningssystem.

2001/02: MJ3 av Harald Nordlund (fp):

1. Riksdagen avslår regeringens förslag i den del som innebär att fordonstillverkarnas ansvar gentemot fordonsägare att åtgärda fel på tunga fordons avgasreningssystem tas bort.

2. Riksdagen beslutar om sådan ändring i förhållande till regeringens förslag till lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen att 15 § erhåller följande lydelse: I fråga om fel på utsläpps begränsande anordningar på fordon gäller vad som föreskrivits i 16–19 §§ för personbilar, lätta lastbilar samt bussar med en totalvikt av högst 3 500 kilogram, om fordonen inte är äldre än fem år eller har körts mer än 80 000 kilometer, samt för tunga fordon om fordonen inte är äldre än fem år eller har körts mer än 160 000 kilometer.

Motioner från allmänna motionstiden

2001/02: MJ223 av Barbro Feltzing (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda att mål sätts upp för införandet av avgasfria bilar i Sverige, med en nollvision som slutmål.

2001/02: MJ234 av Barbro Feltzing (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om begränsning av avgasutsläpp från entreprenadmaskiner.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utfärda tomgångsregler för entreprenadmaskiner.

2001/02: MJ318 av Catharina Elmsäter-Svärd (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att påverka EU:s kommande direktiv om alternativa drivmedel så att det beaktar breda definitioner av alternativa och koldioxidneutrala drivmedel.

2001/02: MJ319 av Catharina Elmsäter-Svärd (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om begreppet koldioxidneutral i samband med skattestrategi för alternativa drivmedel.

2001/02: MJ328 av Erling Wälivaara (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nödvändigheten av att satsa på alternativa drivmedel.

2001/02: MJ334 av Catharina Elmsäter-Svärd (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda huruvida miljöklassning av alternativa drivmedel, särskilt för kompressionsmotorer (diesel), kan miljöklassificeras baserat på emissionsresultaten i stället för på drivmedlens sammansättning och tekniska egenskaper.

2001/02:MJ342 av Carl G Nilsson (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bilavgaslagstiftningen.

2001/02:MJ361 av Reynoldh Furustrand och Elisebeht Markström (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ny miljöklassning av alternativa drivmedel samt diesel.

2001/02:MJ378 av Henrik S Järrel (m):

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till utformning av bidrag till eftermontering av aggregat för avgasrening.

2001/02:MJ408 av Karl Gustav Abramsson och Lars Lilja (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om miljöklassning av bilar.

2001/02:MJ411 av Per-Richard Molén och Tom Heyman (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av att införa krav på utsläpp av koldioxid i miljöklassningssystemet för bilar.

2001/02:MJ445 av Harald Nordlund m.fl. (fp, mp, c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nya krav i miljöklassningen av diesel.

2001/02:MJ510 av Ingegerd Saarinen och Gunnar Goude (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att lägga fram förslag till nya miljöklasser för bensin och diesel för att stimulera utvecklingen av ännu renare drivmedel.

2001/02:MJ521 av Lars Leijonborg m.fl. (fp):

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den svenska regeringen inom EU skall arbeta för att samtliga länder inom unionen skall premiera användning av diesel enligt miljöklass 1.

2001/02:T345 av Göte Jonsson m.fl. (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förhållandet mellan miljö, välbefinnande och kommunikationer som vägledning i miljöarbetet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en parlamentarisk utredning som skall se över hela systemet med vägtrafikens miljöstyrande skatter, miljöklasser och regler.

2001/02:T470 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen vad i motionen anförs om att verka för att svavelfri diesel snarast blir standard inom EU.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

- 1 Förslag till lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen

2 Förslag till lag om ändring i miljöbalken

3 Förslag till lag om ändring i fordonsskattelagen
(1988:327)

4 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776)
om skatt på energi

5 Förslag till lag om ändring i lagen (1988:1707)
om åtgärder mot buller och avgaser från mobila
maskiner

BILAGA 3

Utskottets lagförslag

Förslag till lag om ändring i fordonsskattelagen
(1988:327)

Häri genom föreskrivs i fråga om fordonsskattelagen (1988:327)
dels att 14 b § skall upphöra att gälla,
dels att 14 c § skall ha följande lydelse.

<i>Nuvarande lydelse</i>	14 c § ¹	<i>Föreslagen lydelse</i>
Om skatteplikt inträder för första gången under år 2001 för		Om skatteplikt inträder för första gången under år 2002 för
1. en sådan personbil eller buss som har en tjänstevikt överstigande 2 470 kilogram men en högsta totalvikt om 3 500 kilogram, eller		1. en sådan personbil eller buss som har en tjänstevikt överstigande 2 470 kilogram men en högsta totalvikt om 3 500 kilogram, eller
2. en sådan lastbil som har en tjänstevikt överstigande 1 275 kilogram men en högsta totalvikt om 3 500 kilogram		2. en sådan lastbil som har en tjänstevikt överstigande 1 275 kilogram men en högsta totalvikt om 3 500 kilogram
och som uppfyller kraven för miljöklass 1 enligt 2 a § bilavgaslagen (1986:1386), skall ett belopp om 3 500 kronor avräknas från fordonsskatten. Om skatteplikt inträder för första gången under år 2002 skall i motsvarande fall ett belopp om 1 500 kronor avräknas.		och som uppfyller kraven för miljöklass 2005 enligt bilaga 1 till lagen (2001:000) om motorfordonsavgasrening och motorbränslen, skall ett belopp om 1 500 kronor avräknas från fordonsskatten.

Belopp som avses i första stycket avräknas efter hand vid påförandet av fordonsskatt, dock längst till och med den 31 december 2006.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2002. Äldre föreskrifter gäller i fråga om bilar som delats in i miljöklasser före lagens ikraftträdande.

¹Senaste lydelse 2000:474.

BILAGA 4

Reservanternas lagförslag

Reservanternas (res. 3) förslag till ändring av 15 § i regeringens förslag till lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen

15 §

Regeringens förslag

I fråga om fel på utsläppsbegränsande anordningar på *personbilar, lätta lastbilar samt bussar* med en totalvikt av högst 3 500 kilogram gäller vad som föreskrivs i 16–19 §§, om fordonen inte är äldre än fem år eller har körts mer än 80 000 kilometer.

Reservanternas förslag

I fråga om fel på utsläppsbegränsande anordningar på *fordon* gäller vad som föreskrivs i 16–19 §§ för personbilar, lätta lastbilar samt bussar med en totalvikt av högst 3 500 kilogram, om fordonen inte är äldre än fem år eller har körts mer än 80 000 kilometer, *samt för tunga fordon om fordonen inte är äldre än fem år eller har körts mer än 160 000 kilometer.*

Reservantens (res. 4) förslag till ändring av 15 § i regeringens förslag till lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen

15 §

Regeringens förslag

I fråga om fel på utsläppsbegränsande anordningar på *personbilar, lätta lastbilar samt bussar* med en totalvikt av högst 3 500 kilogram gäller vad som föreskrivs i 16–19 §§, om fordonen inte är äldre än fem år eller har körts mer än 80 000 kilometer.

Reservantens förslag

I fråga om fel på utsläppsbegränsande anordningar på *fordon* gäller vad som föreskrivs i 16–19 §§ för personbilar, lätta lastbilar samt bussar med en totalvikt av högst 3 500 kilogram, om fordonen inte är äldre än fem år eller har körts mer än 80 000 kilometer, *samt för tunga fordon om fordonen inte är äldre än fem år eller har körts mer än 500 000 kilometer.*