



Efterkonvertering av personbilar för alternativbränslen, m.m.

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2007/08:46 Efterkonvertering av personbilar för alternativbränslen, m.m. Regeringen föreslår att det i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen införs bestämmelser om att system för ändring av ett fordon från drift med motorbensin eller dieselbränsle till drift med ett alternativt motorbränsle (konverteringssatser) kan typgodkännas i fråga om avgasrening. Även regler om ansvar vid fel på konverteringssatsen omfattas av lagförslaget.

Vidare föreslås – till följd av krav i vissa EG-direktiv – att regeringen ska få meddela vissa föreskrifter om krav på utrustning m.m. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2008.

I tre motioner (s, v, mp) som väckts med anledning av propositionen föreslås bl.a. att ekonomiskt stöd ska lämnas för att stimulera utnyttjandet av efterkonvertering. Utskottet tillstyrker propositionen; samtliga motioner avstyrks.

Två reservationer (s, v, mp) har fogats till betänkandet.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	5
Utskottets överväganden	6
Lagförslaget	6
Ekonomiskt stöd till efterkonvertering	7
Klassning av en efterkonverterad bil såsom miljöbil	8
Ändrade krav vid efterkonvertering m.m.	9
Reservationer	12
1. Ekonomiskt stöd till efterkonvertering, punkt 2 (s, v, mp)	12
2. Ändrade krav vid efterkonvertering m.m., punkt 4 (mp)	13
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	15
Propositionen	15
Följdmotionerna	15
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	17

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Lagförslaget

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Därmed bifaller riksdagen proposition 2007/08:46.

2. Ekonomiskt stöd till efterkonvertering

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T3 av Ibrahim Baylan m.fl. (s),

2007/08:T4 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 1 och

2007/08:T5 av Per Bolund m.fl. (mp) yrkande 2.

Reservation 1 (s, v, mp)

3. Klassning av en efterkonverterad bil såsom miljöbil

Riksdagen avslår motion

2007/08:T4 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 2.

4. Ändrade krav vid efterkonvertering m.m.

Riksdagen avslår motion

2007/08:T5 av Per Bolund m.fl. (mp) yrkandena 1 och 3–7.

Reservation 2 (mp)

Stockholm den 4 mars 2008

På trafikutskottets vägnar

Ibrahim Baylan

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ibrahim Baylan (s), Ulla Löfgren (m), Christina Axelsson (s), Margareta Cederfelt (m), Sven Bergström (c), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Sten Nordin (m), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänerlöv (kd), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Sten Bergheden (m).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Uppdrag till Vägverket

Regeringen gav Vägverket år 2005 i uppdrag att, i samråd med Naturvårdsverket, utreda förutsättningarna för att underlätta s.k. efterkonvertering av personbilar med konverteringssatser i syfte att möjliggöra drift med alternativt drivmedel.

Vägverket har härefter samrått med Statens räddningsverk samt haft kontakter med representanter för företag som genomför eller som kan tänkas genomföra konverteringar av personbilar till gas- eller etanoldrift och med branschorganisationer som ENGVA (European Natural Gas Vehicle Association), Svenska gasföreningen, Svenska Petroleuminstitutet och företrädare för bilindustrin.

Den 1 oktober 2005 överlämnade Vägverket sin slutrapport till Regeringskansliet (Näringsdepartementet). Rapporten har remissbehandlats.

Anmälan till Europeiska gemenskapernas kommission m.m.

Ett förslag till lagtext anmäldes den 13 mars 2007 till Europeiska gemenskapernas kommission enligt direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter om informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034), ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 98/48/EG (EUT L 217, 5.8.1998, s. 18, Celex 31998L0048). Det anmälda lagförslaget överensstämmer med propositionens förslag i den del som rör *konverteringssatserna*. I propositionen föreslås att möjligheten att typgodkänna en konverteringssats uttryckligen anges i lagtexten (7 §). Den lagtexten fanns inte med i det anmälda förslaget, men att det anmälda lagförslaget syftade till att möjliggöra typgodkännande av konverteringssatser framgick tydligt av anmälan. Inga synpunkter har kommit in avseende konverteringssatserna.

I propositionen föreslås också att bemyndigandet i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen anpassas så att det blir möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om dels *skyldighet för tillverkare att tillhandahålla information och dokumentation* i samband med försäljning av motorfordon, motorer eller motorers utrustning, dels *ibruktagande och försäljning av motorfordon, motorer eller motorers utrustning*. Syftet med ändringen är att underlätta genomförandet av vissa EG-direktiv. Förslaget har beretts med berörda myndigheter.

Lagrådet

Lagförslagen har granskats av Lagrådet, som föreslagit vissa ändringar i utformningen av 19 a och 20 §§. Regeringen har i allt väsentligt följt Lagrådets förslag.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att det i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen införs bestämmelser om att system för ändring av ett fordon från drift med motorbensin eller dieselbränsle till drift med ett alternativt motorbränsle (konverteringssatser) kan typgodkännas i fråga om avgasrening. Vidare föreslås att det ansvar som tillverkaren av motorfordon och motorer har för uppfyllandet av gällande avgasreningskrav inte ska gälla fel som beror på att ett fordon eller en motor har ändrats med en konverteringssats. Om felet beror på en typgodkänd konverteringssats ska ansvaret ligga på den som har tillverkat konverteringssatsen eller fört in den till Sverige.

Regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, föreslås få meddela föreskrifter dels om skyldighet för tillverkare att tillhandahålla information och dokumentation om motorfordon, motorer och motorers utrustning, dels om ibruktagande och försäljning av motorfordon, motorer och motorers utrustning.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2008.

Utskottets överväganden

Lagförslaget

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Bakgrund

Efterkonvertering innebär att ett fordon, som drivs med konventionella drivmedel som motorbensin eller dieselbränsle, med hjälp av en särskild konverteringssats byggs om så att fordonet kan drivas med ett alternativt drivmedel, t.ex. etanol E 85 eller fordonsgas.

Lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen har till syfte att förebygga att bränsle till motorfordon eller utsläpp av förbrukat bränsle från motorfordon skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller miljön.

Propositionen

Regeringen föreslår att ett system för ändring av ett fordon från drift med motorbensin eller dieselbränsle till drift med ett alternativt motorbränsle (konverteringssatser) ska kunna typgodkännas i fråga om avgasrening. Det ansvar som tillverkaren av motorfordon och motorer har för uppfyllandet av gällande avgasreningskrav gäller inte fel som beror på att ett fordon eller en motor har ändrats med en konverteringssats. Om felet beror på konverteringssatsen ligger ansvaret på den som har tillverkat konverteringssatsen eller fört in den till Sverige.

I propositionen föreslås vidare att regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, får meddela föreskrifter om krav för tillverkare att tillhandahålla information och dokumentation om motorfordon, motorer och motorers utrustning samt får meddela föreskrifter om ibruktagande och försäljning av motorfordon, motorer och motorers utrustning.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2008.

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening är det angeläget att underlätta användningen av alternativa drivmedel för personbilar. Utskottet välkomnar därför regeringens förslag om att konverteringssatser ska kunna typgodkännas i fråga om avgasrening. Propositionsförslaget omfattar även fördelningen av ansvar för eventuella fel på konverteringssatsen. Likaså föreslås bemyndigande

för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om dels krav för tillverkare att tillhandahålla bl.a. information, dels ibruktagande och försäljning av motorfordon m.m.

Utskottet tillstyrker propositionen.

Ekonomiskt stöd till efterkonvertering

Utskottets förslag i korthet

Motioner (s, v, mp) om bl.a. att ekonomiskt stöd ska lämnas för efterkonvertering av fordon för drift med alternativa bränslen avslås av riksdagen.

Jämför reservation 1 (s, v, mp).

Motionerna

I motion 2007/08:T3 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) föreslås att regeringen återkommer med förslag till dels stimulansåtgärder för att öka efterkonvertering av bilar till alternativa bränslen, dels åtgärder som förenklar och förbilligar besiktningssproceduren av efterkonverterade bilar. I takt med att allt fler bilister vill ta sitt ansvar för konsekvenserna av klimatförändringarna ökar intresset för miljöbilar som drivs med alternativa bränslen, anför motionärerna. De anser att det är få personer som – trots regeringens miljöbilspremie på 10 000 kr – kan köpa en ny bil. För många låg- och medelinkomsttagare är det inte möjligt att investera närmare en kvarts miljon kronor i en ny bil. Risken är därför stor att regeringens miljöbilspremie framför allt går till bilköpare med höga inkomster.

Peter Pedersen m.fl. (v) föreslår i motion 2007/08:T4 att regeringen återkommer med ett konkret budgetförslag till ekonomiskt stöd för efterkonvertering av fordon med drift för motorbensin eller dieselbränsle för drift med ett alternativt motorbränsle. Stödet bör dras av mot fordonsskatten (yrkande 1).

Ett bidrag motsvarande 30 % av konverteringskostnaden förespråkas i motion 2007/08:T5 av Per Bolund m.fl. (mp). Att konvertering blir laglig är bara ett första steg, anser motionärerna. För att få till en storskalig övergång från fossila till förnybara bränslen måste någon form av ekonomiska incitament för konvertering inrättas (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening är det värdefullt att efterkonvertering nu möjliggörs, men utskottet vill samtidigt betona vikten av att den äldre bilparken ersätts med moderna och miljöklassade fordon. Ett system med ekonomiskt stöd till efterkonvertering skulle snarast fördröja en sådan förnyelse av bilparken samtidigt som det skulle innebära en tyngande administration.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet här behandlade motionsförslag.

Klassning av en efterkonverterad bil såsom miljöbil

Utskottets förslag i korthet

Ett motionsförslag (v) om att även efterkonverterade bilar kan klassas som miljöbilar i enlighet med förordningen om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar avslås av riksdagen.

Motionen

Peter Pedersen m.fl. (v) föreslår i motion 2007/08:T4 att regeringen bör tillse att även efterkonverterade bilar kan klassas som miljöbilar i enlighet med förordningen om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar (yrkande 2).

Vissa kompletterande uppgifter

I förordningen (2004:1364) om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar finns bestämmelser om sådan verksamhet. Med miljöbil avses enligt förordningen en personbil som är utrustad med teknik för drift helt eller delvis med annat drivmedel än gasol och som tillhör miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen samt uppfyller kraven i 3–7 §§. I dessa paragrafer anges bl.a. följande krav avseende utsläppen.

Om en personbil är utrustad med teknik för drift endast med bensen, eller är utrustad med teknik för drift endast med diesel, får, enligt uppgift i vägtrafikregistret, utsläppet av koldioxid vid blandad körning inte överstiga 120 gram per kilometer.

Om en personbil är utrustad med teknik för drift helt eller delvis med annat bränsle än bensen eller diesel (alternativt bränsle), får, enligt uppgift i vägtrafikregistret, bränsleförbrukningen per 100 kilometer vid blandad körning inte överstiga 9,2 liter bensen, 8,4 liter diesel eller 9,7 kubikmeter gas. Om det i vägtrafikregistret finns uppgift om att personbilen kan drivas med två olika bränslen, gäller det för personbilen mest fördelaktiga värdet.

Om fordonet inte är typgodkänt för det alternativa bränslet ska det genom uppgifter från tillverkaren eller generalagenten säkerställas att fordonet vid drift även med sådant bränsle motsvarar kraven enligt miljöklass 2005 och, om fordonet har en kompressionständ motor, att utsläppet av partiklar är lägre än 5 milligram per kilometer.

Utskottets ställningstagande

Utskottet erinrar om bestämmelserna i förordningen (2004:1364) om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar syftar till att öka andelen miljöanpassade bilar i den statliga förvaltningen. Enligt vad utskottet har inhämtat medger förordningen att en efterkonverterad bil klassas som miljöbil. Motionsförslaget torde därmed vara tillgodosett, varför motionen avstyrks i berörd del.

Ändrade krav vid efterkonvertering m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag (mp) som går ut på att ytterligare underlätta att metoden med efterkonvertering utnyttjas.

Jämför reservation 2 (mp).

Motionen

I motion 2007/08:T5 av Per Bolund m.fl. (mp) föreslås en rad åtgärder för att ytterligare underlätta att metoden med efterkonvertering utnyttjas. Motionärerna anser sålunda att utsläppskraven bör utformas så att kraven reglerar utsläppens effekt på människors hälsa snarare än mängden kolväten totalt (yrkande 1). Vidare begärs att lagstiftningen även ska reglera olika konverteringsmöjligheter såsom fordon som drivs med gas och etanol, liksom andra möjliga kombinationer (yrkande 3). Motionärerna anser också att det konverterade fordonet bör uppfylla minst 1993 års avgaskrav (yrkande 4). De finner också att en högre motoreffekt med upp till 25 % bör kunna tillåtas vid efterhandskonvertering till förnybara bränslen (yrkande 5). Efterhandskonverterade etanolbilar ska utrustas med motorvärmare, precis som fabriksstillverkade etanolbilar (yrkande 6). Slutligen för motionärerna fram krav på certifiering av företag som efterkonverterar personbilar för förnybara bränslen och hänvisar till att Naturvårdsverket i sitt remissvar lyft fram krav på registrering eller godkännande av företag som efterkonverterar personbilar för alternativa bränslen (yrkande 7).

Utskottets ställningstagande

I motionen har en rad förslag presenterats som går ut på att införa ändrade krav vid efterkonvertering m.m. Inledningsvis vill utskottet hänvisa till sin i det föregående redovisade ståndpunkt, nämligen att det är värdefullt att efterkonvertering möjliggörs men inte stimuleras på bekostnad av förnyelse av en äldre bilpark.

Såvitt gäller förslaget om att utforma utsläppskraven så att de avser effekterna på människors hälsa i stället för mängden kolväte kan utskottet konstatera att detta inte är möjligt då utsläppsreglerna är beslutade på EG-nivå.

Vad härefter gäller kravet på att tillåta olika konverteringsmöjligheter vill utskottet hänvisa till att lagändringen syftar till att underlätta konvertering av bilar för alternativa bränslen såsom E 85 och biogas. Det föreslagna regelverket är alltså i lagen inte begränsat till vissa alternativa bränslen. En anpassning till nya alternativa bränslen kan enkelt göras genom föreskrifter som regeringen eller, efter bemyndigande från regeringen, berörd myndighet utfärdar.

Motionärerna har också begärt att de konverterade fordonen bör uppfylla minst 1993 års avgaskkrav. Från 1993 års modell placerades bilarna i någon av miljöklasserna 1, 2 eller 3. Kraven har härefter skärpts i omgångar, och från år 2002 gäller de nya miljöklasserna 2000, 2005, 2008, EEV och El och Hybrid. Enligt vad utskottet har inhämtat kommer en efterkonverterad bil att bli miljöklassad i enlighet med de regler som gäller för bilens årsmodell. Det innebär t.ex. att en efterkonverterad bil från år 1993 klassas enligt reglerna för detta.

Vidare föreslås att man bör tillåta en högre motoreffekt, nämligen upp till 25 % för efterkonverterade motorer. Utskottet konstaterar att reglerna innebär att motoreffekten inte ändras med mer än 5 %. Eftersom motoreffekten ökar såväl bränsleförbrukningen som avgasutsläppen, skulle en effekthöjning motverka syftet med efterkonverteringen.

När det gäller kravet på motorvärmare kan utskottet konstatera att det inte råder något förbud mot att installera sådana; ett lagstadgat krav skulle emellertid fördyra efterkonverteringen och torde därmed motverka syftet med lagförslaget.

I fråga om kravet på certifiering anser utskottet att det – såväl för bilens säkerhet som för uppfyllandet av avgaskraven – är viktigt att installationen av konverteringssatsen utförs fackmannamässigt. Som regeringen anför säkerställs detta genom att bilägaren vid registreringsbesiktningen kan visa att konverteringssatsen är typgodkänd, vilket innefattar såväl komponenter som installationsanvisningar. Genom registreringsbesiktningen kontrolleras att installationen utförts korrekt. I propositionen påpekas vidare att allmänna krav på kompetens och fackmannamässighet kan meddelas i föreskrifter av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Utskottet delar således regeringens bedömning att krav på for-

mell auktorisation eller liknande därför inte är nödvändiga. En sådan reglering skulle även avvika från vad som är brukligt i det svenska fordonsregelverket.

Utskottet avstyrker sammanfattningsvis här behandlade motionsförslag.

Reservationer

- 1. Ekonomiskt stöd till efterkonvertering, punkt 2 (s, v, mp)**
av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T3 av Ibrahim Baylan m.fl. (s),

2007/08:T4 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 1 och

2007/08:T5 av Per Bolund m.fl. (mp) yrkande 2.

Ställningstagande

I takt med att allt fler bilister vill ta sitt ansvar för konsekvenserna av klimatförändringarna ökar intresset för miljöbilar som drivs med alternativa bränslen.

Förra året var etanolförsäljningen den högsta sedan introduktionen, men det krävs mer för att Sverige ska komma bort från oljeberoendet. Nyligen infördes en s.k. miljöbilspremie på 10 000 kr vid köp av en ny miljöklassad bil. Trots detta bidrag är det många, framför allt låg- och medelinkomsttagare, som saknar möjligheter att investera närmare en kvarts miljon kronor i en ny bil. Risken är därför stor att regeringens miljöbilspremie framför allt går till bilköpare med höga inkomster.

Vi tycker det är bra att det nu blir möjligt att efterkonvertera sin bil till drift med alternativa bränslen, och vi vill påminna om att det var den socialdemokratiska regeringen som, med stöd av Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna, gav utredningsuppdraget om efterkonvertering till Vägverket.

Att konvertering görs laglig är emellertid bara ett första steg. Eftersom efterkonvertering är dyrt, är det stor risk att en låg- eller medelinkomsttagare inte har råd att köra miljövänligt. Dessutom är det viktigt att få till stånd en storskalig övergång från fossila till förnybara bränslen. Det är uppenbart att det behövs någon form av ekonomiskt incitament för konvertering. Därför föreslår vi att bilägare som vill efterkonvertera sina bilsinbilar till mer miljövänliga alternativ får statligt stöd. Storleken på stödet kan diskuteras liksom konstruktionen, men vi anser att det måste vara ett tillräckligt högt belopp så att betydligt fler bilägare än det antal som regeringen räknar med låter efterkonvertera sina bilar.

Sammanfattningsvis vill vi framhålla de stora miljövinster som finns att göra på efterkonvertering. Vad som behövs är politisk vilja för att ge incitament så att många kan nyttja systemet. Vi föreslår alltså att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till stimulansåtgärder för att öka efterkonvertering av bilar till alternativa bränslen. I detta bör även ingå förslag om en förenklad besiktningssprocedur för efterkonverterade bilar, så att det även blir billigare att besiktiga dem.

Detta bör ges regeringen till känna.

2. Ändrade krav vid efterkonvertering m.m., punkt 4 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08:T5 av Per Bolund m.fl. (mp) yrkandena 1 och 3–7.

Ställningstagande

Miljöpartiet de gröna har under lång tid arbetat för att underlätta konvertering till förnybara bränslen.

Den befintliga bilparken var under år 2006 till 98 % beroende av fossila bränslen. Svenskarna behåller sina bilar längre än man gör i andra länder, vilket gör att Sverige har Europas äldsta bilpark. Dagens fordonspark kommer därför att dominera trafiken långt in på 2010-talet. De bilar som redan rullar kan inte byggas om för att minska bränsleförbrukningen. Den åtgärd som snabbt kan minska bilparkens utsläpp är därför en ombyggnad till drift med förnybara bränslen, framför allt etanol och biogas.

Såväl bilföretag som återförsäljare som i dag inte har någon miljöbil i sitt sortiment får en ny möjlighet att erbjuda sina kunder miljöbilar genom att en bensindriven bilmodell före försäljning konverteras till etanol- eller gasdrift. Vi tror alltså att fabriksnya bilar kan bli ett huvudområde för efterhandskonverteringen, vilket på ett positivt sätt utökar miljöbilsmarknaden i Sverige. På detta sätt kan t.ex. en etanoldriven småbil komma ut på marknaden, eller en hybridbil som drivs med el tillsammans med etanol eller biogas.

Enligt vår uppfattning bör lagstiftningen ligga ett steg före genom att även reglera olika kombinationsmöjligheter, t.ex. fordon som drivs med gas och etanol men också andra möjliga kombinationer. Även konvertering till kommande bränslen såsom E 100 bör regleras i lag redan nu. På så sätt sätter inte lagstiftningen hinder för den tekniska utvecklingen.

De organiska kolväten som släpps ut från en bensinbil är betydligt farligare än de som släpps ut från en etanolbil, vilka till över 95 % består av oförbränd etanol i gasform. Detta borde regeringen ha tagit hänsyn till då den utformade utsläppskraven, så att kraven reglerade utsläppens effekt på människors hälsa snarare än mängden kolväten totalt. Regeringen bör därför ställa krav på EU att i lagstiftning som berör luftkvalitet ta hänsyn till detta förhållande.

För att minska bränsleförbrukningen de första milen och möjliggöra starter med E 85 vid låga temperaturer ska efterhandskonverterade etanolbilar utrustas med motorvärmare, precis som fabriksstillverkade etanolbilar.

Att inte tillåta någon effekthöjning alls, eller endast 5 %, innebär att etanolen inte utnyttjas effektivt, och detta kan leda till sämre förbränning och högre utsläpp. Av denna anledning bör en högre motoreffekt med upp till 25 % kunna tillåtas vid efterhandskonvertering till förnybara bränslen.

Fordonet som konverterats ska enligt förslaget i lagrådsremissen uppfylla samma avgaskrav som ursprungsfordonet. Detta möjliggör en fortsatt körning med gamla bilar som bidrar oproportionerligt mycket till luftföroreningar. Kravet bör därför skärpas så att det konverterade fordonet måste uppfylla minst 1993 års avgaskrav. På så sätt minimeras risken att fordon utan katalysator och med dåliga avgasvärden konverteras och fortsätter rulla på våra vägar.

I Vägverkets remissvar finns en avisering om att man tillsammans med Räddningsverket ytterligare kommer att utreda säkerhetsfrågorna kopplade till efterhandskonvertering. Vi anser att det är av största vikt att deras slutsatser integreras i det fortsatta arbetet.

Naturvårdsverket lyfter i sitt remissvar fram krav på registrering eller godkännande av företag som efterkonverterar personbilar för alternativa bränslen. Vi anser att ett sådant krav om certifiering bör ingå i lagförslaget.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2007/08:46 Efterkonvertering av personbilar för alternativbränslen, m.m.:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Följdmotionerna

2007/08:T3 av Ibrahim Baylan m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av stimulansåtgärder för att öka efterkonvertering av personbilar för alternativa bränslen.

2007/08:T4 av Peter Pedersen m.fl. (v):

1. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett konkret budgetförslag till ekonomiskt stöd för efterkonvertering från ett fordon med drift för motorbensin eller dieselbränsle till drift med ett alternativt motorbränsle.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör tillse att efterkonverterade bilar kan klassas som miljöbilar i enlighet med förordningen om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar.

2007/08:T5 av Per Bolund m.fl. (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utsläppskraven utformas så att de reglerar utsläppens effekt på människors hälsa snarare än mängden kolväten totalt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett bidrag motsvarande 30 % av konverteringskostnaden ska ges till den som konverterar sin bil till drift med förnybart bränsle.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagstiftningen även bör reglera olika konverteringsmöjligheter såsom drift med gas och etanol, liksom andra möjliga kombinationer.

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det konverterade fordonet bör uppfylla minst 1993 års avgaskrav.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en högre motoreffekt med upp till 25 % bör kunna tillåtas vid efterhandskonvertering till förnybara bränslen.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att efterhandskonverterade etanolbilar ska utrustas med motorvärmare, precis som fabriksstillverkade etanolbilar.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om krav på certifiering av företag som efterkonverterar personbilar till drift med förnybara bränslen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen
(2001:1080) om motorfordons avgasrening
och motorbränslen

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen

dels att 2, 5, 7 och 20 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas två nya paragrafer, 5 a och 19 a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §²

I denna lag avses med

ramdirektiv: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/40/EG, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2005/30/EG,

ramdirektiv: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon³, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2007/37/EG⁴, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG⁵, senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG⁶,

särdirektiv: direktiv som antagits med stöd av bestämmelserna i något av ramedirektiven,

typgodkännande: det förfarande genom vilket det intygas att en typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning,

tillverkare: den som inför den ansvariga myndigheten ansvarar för samtliga delar av förfarandet vid typgodkännande och för produktionsöverensstämmelse, även om denne inte varit direkt engagerad i samtliga

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034), ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18, Celex 31998L0048).

² Senaste lydelse 2007:219.

³ EGT L 42, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

⁴ EUT L 161, 22.6.2007, s. 60 (Celex 32007L0037).

⁵ EGT L 124, 9.5.2002, s. 1 (Celex 32002L0024).

⁶ EUT L 363, 20.12.2006, s. 81 (Celex 32006L0096).

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser,

utsläpps begränsande anordningar: de komponenter i en bil som styr eller begränsar utsläpp av avgaser och andra föroreningar,

fordonstyp: fordon som inte skiljer sig från varandra i fråga om tillverkare, tillverkarens typbeteckning och väsentliga konstruktions- eller formgivningsaspekter som chassi, bottenplatta eller motor,

motortyp: en kategori av motorer som inte skiljer sig från varandra i fråga om tillverkare, tillverkarens typbeteckning eller väsentliga konstruktionsaspekter,

fordonssystem: ett sådant tekniskt fordonssystem som omfattas av kraven i något av särdirektiven,

komponent: anordning som är avsedd att vara en del av ett fordon och som kan typgodkännas separat oberoende av fordonet, om ett sådant förfarande uttryckligen är tillåtet enligt något av särdirektiven,

separat teknisk enhet: anordning som är avsedd att vara en del av ett fordon men som kan typgodkännas separat men då endast i samband med en specificerad fordonstyp, förutsatt att ett sådant förfarande uttryckligen är tillåtet enligt något av särdirektiven,

motorbensin: bensin som är avsedd för motordrift och som omfattas av nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan⁷,

dieselbränsle: bränsle som omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 25 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87 och som är avsett att användas i sådana motorfordon som avses i rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/76/EG, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG av den 28 september 2005 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressions-tändning som används i fordon

dieselbränsle: bränsle som omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 25 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87 och som är avsett att användas i sådana motorfordon som avses i rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon⁸, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/76/EG⁹, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG av den 28 september 2005 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressions-tändning som används i fordon

⁷ EGT L 256, 7.9.1987, s. 1 (Celex 31987R2658).

⁸ EGT L 76, 6.4.1970, s. 1 (Celex 31970L0220).

⁹ EUT L 206, 15.8.2003, s. 29 (Celex 32003L0076).

Nuvarande lydelse

samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnisttändning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2006/51/EG, och

alternativt motorbränsle: för motordrift avsett motorbränsle som inte är motorbensin eller dieselbränsle som till övervägande del har sitt ursprung i råolja.

I övrigt har beteckningarna i denna lag samma innebörd som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Föreslagen lydelse

samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnisttändning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon¹⁰, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2006/51/EG¹¹, *alternativt motorbränsle*: för motordrift avsett motorbränsle som inte är motorbensin eller dieselbränsle som till övervägande del har sitt ursprung i råolja, och

konverteringssats: ett system för ändring av ett fordon från drift med motorbensin eller dieselbränsle till drift med ett alternativt motorbränsle.

5 §

Tillverkare av motorfordon eller motorer till fordon ansvarar för att fordonen uppfyller gällande avgasreningskrav.

Första stycket gäller inte fel som beror på att ett fordon eller en motor har ändrats med en konverteringssats.

5 a §

Om ett motorfordon eller en motor som har ändrats med en konverteringssats inte uppfyller gällande avgasreningskrav, ansvarar tillverkaren av konverteringssatsen för felet om det beror på konverteringssatsen.

7 §

En fordonstyp, en motortyp, ett fordonssystem, en komponent eller en separat teknisk enhet kan typgodkännas i fråga om avgasrening. Ett sådant godkännande förutsätter att relevanta krav enligt särdirektiv eller enligt denna lag eller före-

En fordonstyp, en motortyp, ett fordonssystem, en komponent, en separat teknisk enhet eller *en konverteringssats* kan typgodkännas i fråga om avgasrening. Ett sådant godkännande förutsätter att relevanta krav enligt särdirektiv eller

¹⁰ EUT L 275, 20.10.2005, s. 1 (Celex 32005L0055).

¹¹ EUT L 152, 7.6.2006, s. 11 (Celex 32006L0051).

Nuvarande lydelse

skrifter som har meddelats med stöd av lagen är uppfyllda.

Ett typgodkännande som har meddelats i en annan medlemsstat i Europeiska unionen med stöd av ramdirektiven eller särdirektiven gäller utan särskild prövning i Sverige.

Föreslagen lydelse

enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen är uppfyllda.

19 a §

Om ett fordon har ändrats med en konverteringssats, ska

1. det som sägs om tillverkarens ansvar i 16–18 §§ gälla för tillverkaren av konverteringssatsen, om felet beror på konverteringssatsen, och

2. det som sägs om ansvar för ett utomlands tillverkat fordon i 19 § gälla i fråga om konverteringssatsen, om den har tillverkats utomlands.

20 §

I fråga om utsläpp av avgaser och andra föroreningar från motorfordon får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om

1. begränsning av utsläpp av avgaser och andra föroreningar från motorfordon,

2. motorfordons och motorers utrustning, hållbarhet, funktion, installation eller beskaffenhet i övrigt,

3. skyldighet att underhålla utrustning som begränsar utsläpp,

4. skyldighet att använda visst bränsle,

5. tillsyn och annan kontroll,

6. förfarandet i samband med typgodkännande och godkännande av förslag till åtgärdsplaner,

7. ibruktagande och försäljning av fordon och motorer till dessa samt

7. ibruktagande och försäljning av motorfordon, motorer och motorers utrustning,

8. skyldighet för tillverkaren att tillhandahålla information och dokumentation om motorfordon, motorer och motorers utrustning, och

8. förfarandet i samband med miljöklassindelning av bilar.

9. förfarandet i samband med miljöklassindelning av bilar.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.