

# Regeringens proposition

## 1998/99:13

Avgaser och buller från mobila maskiner

Prop.  
1998/99:13

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 15 oktober 1998

*Göran Persson*

*Kjell Larsson*  
(Miljödepartementet)

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en ny lag om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner. I lagen regleras avgasutsläpp samt i vissa fall bullernivåer för mobila maskiner. Den nya lagstiftningen är föranledd av nya EG-regler i det s.k. arbetsmaskinsdirektivet (direktiv 97/68/EG). Den föreslagna lagen är en ramlag och har utformats för att göra det möjligt att införa avgas- och bullerkrav även på andra typer av motorer till mobila maskiner än sådana som omfattas av direktivet. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas i lagen att meddela närmare föreskrifter om bl.a. kravnivåer, tillsyn, krav på EG-typgodkännande, märkning samt miljöklassning. Den som tillverkar, importerar och saluför mobila maskiner eller motorer till dessa skall ha ansvaret för att gällande krav är uppfyllda då maskinerna eller motorerna till dessa släpps ut på marknaden. Även den som brukar en mobil maskin skall ha ett ansvar för att kraven är uppfyllda.

I propositionen föreslås även följdändringar i bilavgaslagen, så att tillämpningsområdet för den lagen begränsas till att omfatta motorfordon, dvs. bilar, mopeder och motorcyklar.

Den nya lagen och ändringarna i bilavgaslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 1999. Den nya lagen skall tillämpas på mobila maskiner som släpps ut på marknaden från och med den tidpunkten.

|       |                                                                                                                          |    |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1     | Förslag till riksdagsbeslut.....                                                                                         | 4  |
| 2     | Lagtext.....                                                                                                             | 5  |
| 2.1   | Förslag till lag om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner .....                                           | 5  |
| 2.2   | Förslag till lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386) .....                                                            | 8  |
| 3     | Ärendet och dess beredning .....                                                                                         | 9  |
| 4     | Utgångspunkterna för regeringens förslag .....                                                                           | 11 |
| 4.1   | Arbetsmaskinsdirektivets innehåll .....                                                                                  | 12 |
| 4.1.1 | Tillämpningsområde .....                                                                                                 | 12 |
| 4.1.2 | Utsläppskrav .....                                                                                                       | 12 |
| 4.1.3 | Bedömning av överensstämmelse.....                                                                                       | 14 |
| 4.1.4 | Märkning.....                                                                                                            | 14 |
| 4.1.5 | Medlemsstaternas skyldigheter.....                                                                                       | 14 |
| 4.1.6 | Ikraftträdande.....                                                                                                      | 15 |
| 4.2   | Gällande svenska bestämmelser om avgaser och buller samt arbetet inom EU.....                                            | 15 |
| 5     | Behovet av lagstiftning.....                                                                                             | 17 |
| 5.1   | En särskild lagstiftning om avgaser och buller från mobila maskiner .....                                                | 17 |
| 5.2   | Miljökrav på mobila maskiner .....                                                                                       | 20 |
| 5.3   | Ansvar för gällande krav .....                                                                                           | 22 |
| 5.4   | Tillsyn och kontroll .....                                                                                               | 23 |
| 5.5   | Styrmedel .....                                                                                                          | 27 |
| 5.5.1 | Miljöklassning och miljödeklaration .....                                                                                | 27 |
| 5.6   | Avgifter .....                                                                                                           | 30 |
| 5.7   | Straffbestämmelser.....                                                                                                  | 31 |
| 5.8   | Överklagandebestämmelser .....                                                                                           | 33 |
| 6     | Kostnader och konsekvenser .....                                                                                         | 33 |
| 6.1   | Statsbudgeten .....                                                                                                      | 33 |
| 6.2   | Maskinägare och maskintillverkare .....                                                                                  | 33 |
| 7     | Författningskommentar .....                                                                                              | 34 |
| 7.1   | Förslaget till lag om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner .....                                         | 34 |
| 7.2   | Förslaget till lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386) ....                                                           | 41 |
|       | Remissammanställning över EG-kommissionens förslag till direktiv ....                                                    | 42 |
|       | Sammanfattning av Naturvårdsverkets rapport "Renare och tystare arbetsmaskiner - del 2 .....                             | 46 |
|       | Förteckning över remissinstanserna avseende Naturvårdsverkets rapport "Renare och tystare arbetsmaskiner - del 2 " ..... | 59 |
|       | Remissammanställning över Naturvårdsverkets rapport "Renare och tystare arbetsmaskiner - del 2" .....                    | 60 |
|       | Lagrådsremissens lagförslag .....                                                                                        | 71 |
|       | Rättsdatablad .....                                                                                                      | 80 |



# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner
2. lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386).

### 2.1 Förslag till lag om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner

Härigenom föreskrivs följande.

#### **Allmänna bestämmelser**

**1 §** Denna lag syftar till att förebygga att mobila maskiner och motorer till dessa skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller för miljön genom utsläpp av avgaser och andra föroreningar samt genom buller.

Med mobila maskiner avses i denna lag traktorer, motorredskap, terrängmotorfordon, spårfordon, industriella maskiner och andra anordningar som är konstruerade för att kunna röra sig eller flyttas på marken och som är försedda med förbränningsmotorer. Med mobila maskiner avses dock inte motorfordon.

**2 §** I fråga om bullerkrav för mobila maskiner finns också särskilda föreskrifter i andra författningar.

#### **Buller- och avgaskrav**

**3 §** Mobila maskiner skall vara så konstruerade och utrustade att de inte avger mer buller eller släpper ut avgaser och andra föroreningar i större mängd än vad som kan godtas från hälso- och miljöskyddssynpunkt.

**4 §** I fråga om buller och utsläpp av avgaser och andra föroreningar från mobila maskiner får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om

1. begränsning av buller samt utsläpp av avgaser och andra föroreningar från mobila maskiner,
2. motorers utrustning, hållbarhet, funktion, installation eller beskaffenhet i övrigt,
3. skyldighet att underhålla utrustning som begränsar buller och utsläpp,
4. skyldighet att använda visst bränsle,
5. tillsyn och annan kontroll, samt
6. krav på EG-typgodkännande och märkning av motorer samt förfarandet vid utfärdande, ändring och återkallelse av ett EG-typgodkännande.

#### **Undantag**

**5 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om undantag eller i ett enskilt fall besluta om dispens från krav som har meddelats med stöd av lagen om det finns särskilda skäl för det.

**Ansvar för att gällande krav uppfylls**

**6 §** Den som tillverkar, importerar eller saluför mobila maskiner eller motorer till dessa ansvarar för att maskinerna eller motorerna uppfyller de krav som föreskrivits med stöd av 4 § 1, 2 och 6 när de släpps ut på marknaden.

Den som brukar en mobil maskin ansvarar för att maskinen uppfyller de krav som föreskrivits med stöd av 4 § 1–4.

## **Tillsyn**

**7 §** Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen utövas av den eller de myndigheter som regeringen bestämmer.

**8 §** Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och förbud som behövs i ett enskilt fall för att denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall efterlevas.

**9 §** Tillsynsmyndigheten får förelägga den som tillverkar, importerar eller saluför mobila maskiner eller motorer till dessa att utan ersättning till myndigheten lämna de upplysningar och handlingar, tillhandahålla de mobila maskiner, motorer och motordelar och utföra de undersökningar som behövs för tillsynen.

För tillsyn enligt denna lag har tillsynsmyndigheten rätt till tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, hos dem som är ansvariga enligt 6 §, och får där utföra undersökningar och provningar.

Polismyndigheten skall lämna det biträde som behövs för tillsynen.

**10 §** Beslut om förelägganden och förbud får förenas med vite.

## **Information**

**11 §** Tillsynsmyndigheten får besluta att de som är ansvariga enligt 6 § första stycket genom annonsering eller på något annat lämpligt sätt skall informera berörda användare om sådana fel som framkommit och som bör åtgärdas.

## **Avgifter**

**12 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att särskilda avgifter skall tas ut för provning för EG-typgodkännande och ansökan om undantag samt tillsyn enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

## **Straffbestämmelser**

**13 §** Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet yrkesmässigt saluför mobila maskiner eller motorer till dessa i strid mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 § 1, 2 och 6. Det sagda gäller dock inte motorer som är EG-typgodkända i en annan stat.

**14 §** Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som med uppsåt eller av grov oaktsamhet förser en motor till en mobil maskin med märke om att den överensstämmer med ett EG-typgodkännande trots att så inte är fallet.

**15 §** Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som med uppsåt eller av grov oaktsamhet ändrar eller gör ingrepp i utrustning som reglerar avgaser på en EG-typgodkänd motor till en mobil maskin på ett sådant sätt att motorn inte längre uppfyller kraven för det typgodkända utförandet.

### **Överklagande**

**16 §** Beslut av en förvaltningsmyndighet i enskilda fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1999 men tillämpas inte på mobila maskiner eller motorer till dessa som släppts ut på marknaden före ikraftträdandet.

## 2.2 Förslag till lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386)

Prop. 1998/99:13

Härigenom föreskrivs att 1, 2, 3 och 5 samt 10 §§ bilavgaslagen (1986:1386) skall ha följande lydelse

### *Nuvarande lydelse*

Denna lag syftar till att förebygga att bilar och andra *motordrivna fordon* orsakar skador på människors hälsa eller på miljön genom utsläpp i luften av avgaser och andra ämnen.

*Motordrivna fordon* skall vara så konstruerade och utrustade att de inte släpper ut avgaser och andra ämnen i större mängd än vad som kan godtas från hälso- och miljöskyddssynpunkt.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. begränsning av utsläpp i luften av avgaser och andra ämnen från *motordrivna fordon* samt om fordonens beskaffenhet, utrustning, hållbarhet och funktion för att uppfylla uppställda krav på begränsning och utsläpp,

2. skyldigheter att underhålla den utrustning på fordonen som begränsar utsläppen och att använda visst bränsle,

3. kontroll och tillsyn av att fordonen uppfyller kraven på begränsning av utsläpp,

4. utfärdande av typgodkännande, registrering, ibruktagande och försäljning av fordon och motorer,

5. de utsläppskrav och övriga tekniska villkor som skall gälla för miljöklasserna, och

6. förfarandet vid miljöklassning av fordon.

### *Föreslagen lydelse*

#### 1 §

Denna lag syftar till att förebygga att bilar och andra *motorfordon* orsakar skador på människors hälsa eller på miljön genom utsläpp i luften av avgaser och andra ämnen.

#### 2 §<sup>1</sup>

*Motorfordon* skall vara så konstruerade och utrustade att de inte släpper ut avgaser och andra ämnen i större mängd än vad som kan godtas från hälso- och miljöskyddssynpunkt.

#### 3 §<sup>2</sup>

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. begränsning av utsläpp i luften av avgaser och andra ämnen från *motorfordon* samt om fordonens beskaffenhet, utrustning, hållbarhet och funktion för att uppfylla uppställda krav på begränsning och utsläpp,

#### 5 §

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1997:1143.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1997:1143.



En tillsynsmyndighet får förelägga en tillverkare av *motor-drivna fordon* att utan ersättning lämna de upplysningar, tillhandahålla de fordon, fordonsdelar och handlingar samt utföra de undersökningar som behövs för tillsynen. Ett föreläggande får förenas med vite.

För tillsyn enligt denna lag har en tillsynsmyndighet rätt till tillträde till en fabrik eller annan anläggning och får där göra undersökningar.

Polismyndigheten skall lämna det biträde som behövs för tillsynen.

En tillsynsmyndighet får förelägga en tillverkare av *motorfordon* att utan ersättning lämna de upplysningar, tillhandahålla de fordon, fordonsdelar och handlingar samt utföra de undersökningar som behövs för tillsynen. Ett föreläggande får förenas med vite.

#### 10 §

Om undantag från meddelade föreskrifter medges för ett visst *motordrivet fordon*, eller en grupp av sådana fordon, får en avgift till staten tas ut för varje fordon som undantaget omfattar (dispensavgift).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om dispensavgiftens beräkning. Härvid skall iakttas att avgiften bör utjämna de ekonomiska fördelarna för den avgiftsskyldige av att fordonen inte uppfyller uppställda krav.

Om undantag från meddelade föreskrifter medges för ett visst *motorfordon*, eller en grupp av sådana fordon, får en avgift till staten tas ut för varje fordon som undantaget omfattar (dispensavgift).

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1999.

### 3 Ärendet och dess beredning

Genom det s.k. arbetsmaskinsdirektivet (direktiv 97/68/EG) införs gemensamma avgaskrav för dieselmotorer till vissa arbetsmaskiner inom

EU. Det kommissionsförslag som låg till grund för direktivet har remissbehandlats. En remissammanställning finns i bilaga 2.

Genom beslut av regeringen den 8 juni 1995 fick Naturvårdsverket i uppdrag att i samråd med Arbetarskyddsstyrelsen, Vägverket och övriga berörda myndigheter och organisationer utforma förslag till åtgärder för minskade emissioner av buller och luftföroreningar från arbetsmaskiner. Regeringens beslut var bl.a. föranlett av att det pågick ett arbete i EG-kommissionen med förslaget till direktiv för dieseldrivna arbetsmaskiner. I Naturvårdsverkets uppdrag ingick att utvärdera möjligheterna till nationella insatser för minskade emissioner av buller och luftföroreningar från nya arbetsmaskiner och redovisa eventuella författningsförslag. Där ingick också att ge förslag till fortsatt inriktning och vidare analyser för att främja kostnadseffektiva åtgärder inom området samt ge förslag till utformning av svenska regler som harmoniserar med EG:s kommande avgasdirektiv för olika dieselmotordrivna arbetsmaskiner.

Den 30 augusti 1996 lämnade Naturvårdsverket en delredovisning av uppdraget i rapporten "Renare och tystare arbetsmaskiner – hur då?". Den 26 juni 1997 gav Naturvårdsverket in slutredovisningen "Renare och tystare arbetsmaskiner – del två" som innehöll bl.a. förslag till författningsändringar med anledning av direktivet.

Förslaget i slutredovisningen har remissbehandlats. En sammanfattning av slutredovisningen finns i bilaga 3. Remissinstanserna finns förtecknade i bilaga 4 och en sammanställning av remissvaren finns i bilaga 5. Med anledning av de ändringar som gjorts i förhållande till lagförslaget i Naturvårdsverkets rapport har även ett utkast till lagrådsremiss beretts med vissa berörda myndigheter och organisationer (Banverket, Sjöfartsverket, Statskontoret, Riksskatteverket, Närings- och teknikutvecklingsverket, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, EMSA-Grossistförbundet, Maskinentreprenörerna, Scania, Svenska Fordons Komponentgruppen, AB Svensk Bilprovning, Svensk Maskinprovning AB och Volvo Wheel Loaders). Yttrandena över utkastet till lagrådsremiss har i huvudsak varit positiva. En del av remissinstanserna har framfört samma synpunkter som i yttrande över Naturvårdsverkets förslag till lagstiftning. De synpunkter som framförts beträffande frågan om frivillig miljöklassning behandlas nedan under 5.5.1. Remissyttrandena finns tillgängliga hos Miljödepartementet (dnr M97/2424/7).

### *Lagrådet*

Regeringen beslutade den 3 september 1998 att inhämta lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 6*. Lagrådets yttrande bifogas som *bilaga 7*. Regeringen har i huvudsak följt Lagrådets synpunkter. Bland annat har justeringar i bestämmelserna om tillsyn medfört att ytterligare en paragraf införts (10 §). Dessutom har till följd av lagrådsgranskningen vissa redaktionella ändringar gjorts i förhållande till den remitterade lagtexten. Vad Lagrådet anfört i fråga om förhållandet till bilavgaslagen kommenteras under avsnitt 4. I övrigt kommenteras Lagrådets synpunkter i författningskommentaren.

Regeringen har nyligen i propositionen 1997/98:145 Svenska miljömål - Miljöpolitik för ett hållbart Sverige, föreslagit nya nationella mål för utsläpp av föroreningar som bidrar till försurning, övergödning och hälsoeffekter. För att målen skall infrias krävs minskningar av utsläpp inom bl.a. transportsektorn. Utsläpp av kväveoxider, kolväten, kolmonoxid och partiklar från vägtrafiken kommer att minska som följd av skärpta avgaskrav. Detta är dock inte tillräckligt, utan åtgärderna måste breddas till att inkludera även andra sektorer. En betydande källa till luftföroreningar är större dieseldrivna arbetsmaskiner som används inom jord- och skogsbruket, industrin samt bygg- och anläggningsbranschen. Detta gäller främst utsläppen av kväveoxider och partiklar. Bland dieseldrivna arbetsmaskiner är det jordbrukstraktorer, hjullastare, grävmaskiner, grävlastare och skogsbruksmaskiner som beräknas bidra med de största utsläppen.

Statistiska centralbyrån (SCB) har beräknat att ca 23 % av de samlade kväveoxidutsläppen under år 1995 härrörde från arbetsmaskiner. De är därmed en källa till kväveoxidutsläpp av samma storleksordning som personbilar och deras andel av utsläppen förväntas öka i takt med att åtgärder inom andra sektorer får genomslag. Även utsläpp av partiklar, vissa kolväten samt bullerstörningar från arbetsmaskiner är betydelsefulla från arbetsmiljösynpunkt och i vissa fall även från lokal miljösynpunkt.

I juni 1993 uppmanades EG-kommissionen av medlemsländerna Danmark, Tyskland, England och Holland att utarbeta ett förslag till ett gemensamt avgasdirektiv för dieselmotorer i arbetsmaskiner. Ländernas förslag utgick ifrån ett arbete inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE) där deltagande nationer utvecklat ett ramdokument med förslag till avgasregler för nya motorer till jord- och skogsbrukstraktorer (ECE Regulation 96). Sverige deltog aktivt både i ECE-arbetet och i arbetet i den expertgrupp som tillsattes av kommissionen med anledning av arbetet med direktivförslaget. EG-kommissionen redovisade sitt förslag hösten 1995 och i juni 1996 enades miljöministrarna om en gemensam standpunkt som innehöll vissa ändringar i kommissionens förslag. Ändringarna gällde bl.a. kravnivåerna i ett andra steg som skärptes i förhållande till det ursprungliga förslaget för att underlätta en fortsatt harmonisering med USA. Dessutom togs skrivningar som begränsade medlemsländernas möjligheter att använda sig av ekonomiska styrmedel bort. Europaparlamentet delade rådets uppfattning.

Den 16 december 1997 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG 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 (EGT nr L 59, 27.2.1998, s. 1, Celex 397L0068), i fortsättningen kallat arbetsmaskinsdirektivet. Direktivet reglerar utsläpp från ett stort antal nya arbetsmaskiner, som t.ex. bygg- och entreprenadmaskiner, jord- och skogsbruksmaskiner som inte är traktorer, gaffeltruckar, mobila kranar, maskiner för flygplansstöd m.m. Undantagna är dieselmotorer i jord- och skogsbrukstraktorer och sådana motorer som arbetar med konstant hastighet samt alla bensinmotordrivna

maskiner. Undantagna från kraven enligt direktivet är även fordon som används inom försvaret. Avsikten är att direktivet i framtiden skall utvidgas till att omfatta mindre dieseldrivna motorer och bensinmotorer. För jord- och skogsbrukstraktorer har kommissionen nyligen presenterat förslag till avgaskrav, KOM (1998)472.

Vid rådsbehandlingen av direktivet har medlemsländerna åtagit sig att snabbt införliva direktivet i den nationella lagstiftningen, eftersom området anses angeläget. Typgodkännanden enligt direktivet skall kunna ske från den 1 juli 1998. Kraven i direktivet införs stegvis från den 1 januari 1999.

Regeringen har från den 1 juli 1998 utsett Naturvårdsverket att vara typgodkännandemyndighet enligt direktivet. Därutöver krävs dock en ny lagstiftning för att införa EG-kraven i Sverige. Regler om utsläppskrav på fordon finns visserligen i dag i bilavgaslagen (1986:1386), men den lagen omfattar inte mobila maskiner av det slag som regleras i direktivet.

I sitt yttrande anser *Lagrådet* bl.a. att en översyn av bilavgaslagen bör ske för att bringa den lagen i överensstämmelse med den nu föreslagna nya lagen. En sådan översyn kan göras inom ramen för de av regeringen nyligen beslutade kommittédirektiven om översyn av bilavgaslagstiftningen inför nya europeiska avgaskrav (Dir. 1998:87). Lagrådet tar vidare fasta på den bestämmelse som finns i arbetsmaskinsdirektivet om att en garanti skall lämnas till kunden att utrustning för efterbehandling av avgaserna kan förväntas fungera på ett riktigt sätt under motorns hela livslängd. Lagrådet menar att om det är en civilrättslig garanti som avses med detta yttrande måste detta regleras i lag eftersom det rör förhållandet mellan enskilda. Behovet av en sådan reglering blir dock enligt direktivets lydelse inte aktuellt förrän år 2001 då kraven enligt steg 2 skall införas. Frågan kan därför övervägas inom ramen för den ovan nämnda utredningen om översyn av bilavgaslagstiftningen.

## 4.1 Arbetsmaskinsdirektivets innehåll

### 4.1.1 Tillämpningsområde

Arbetsmaskinsdirektivet är tillämpligt på dieseldrivna motorer som installeras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg. Direktivet gäller inte vägfordon enligt definitionen i direktiv 70/156/EEG och 92/61/EEG, jordbrukstraktorer enligt definitionen i direktiv 74/150/EEG, fartyg, lokomotiv, flygplan samt generatoraggregat. I direktivet finns ytterligare begränsningar i tillämpningsområdet vad avser bl.a. motoreffekt på maskiner som omfattas samt en uppräkningslista av de maskiner som direktivet avser. Som exempel på maskiner som direktivet skall tillämpas på nämns anläggningsmaskiner, jord- och skogsbruksmaskiner, gaffeltruckar och vägunderhållsmaskiner. Uppräkningen i direktivet är inte avsedd att vara uttömmande (se bilaga 1 till direktivet).

### 4.1.2 Utsläppskrav

Kraven är uppdelade i två steg och kravnivåerna i steg I och II är beroende av motoreffekten. Tidpunkten för kravens införande är också den

beroende av motoreffekten. Varje kravskärpning sker i två steg enligt samma princip som för EG:s bilavgasdirektiv. Från en första tidpunkt tillämpas de skärpta kraven vid nya typgodkännanden och från en andra tidpunkt gäller de för samtliga nya motorer, antingen de är monterade i en maskin eller ej.

I tabellen nedan sammanfattas tidtabellen för kravens införande och utsläppskraven. Vad gäller tidpunkt för införande anges det när kraven gäller för samtliga nya motorer. Vid nya typgodkännanden gäller kraven i steg I från den 1 juli 1998 och kraven i steg II ett år innan de införande-tidpunkter som anges i tabellen.

#### Steg I

| Nettoeffekt (P)<br>(kW) | Datum för<br>införande | Kolmonoxid<br>(g/kWh) | Kolväten<br>(g/kWh) | Kväveoxider<br>(g/kWh) | Partiklar<br>(g/kWh) |
|-------------------------|------------------------|-----------------------|---------------------|------------------------|----------------------|
| 130≤P≤560               | 1999-01-01             | 5,0                   | 1,3                 | 9,2                    | 0,54                 |
| 75≤P<130                | 1999-01-01             | 5,0                   | 1,3                 | 9,2                    | 0,70                 |
| 37≤P<75                 | 1999-04-01             | 6,5                   | 1,3                 | 9,2                    | 0,85                 |

#### Steg II

|           |            |     |     |     |     |
|-----------|------------|-----|-----|-----|-----|
| 130≤P≤560 | 2002-01-01 | 3,5 | 1,0 | 6,0 | 0,2 |
| 75≤P<130  | 2003-01-01 | 5,0 | 1,0 | 6,0 | 0,3 |
| 37≤P<75   | 2004-01-01 | 5,0 | 1,3 | 7,0 | 0,4 |
| 18≤P<37   | 2001-01-01 | 5,5 | 1,5 | 8,0 | 0,8 |

Kravnivåerna i steg I och II kan enligt EG-kommissionens beräkning ge följande procentuella utsläppsreduktioner jämfört med genomsnittliga utsläpp från dagens motorer.

| <u>Förorening</u>              | <u>Steg I</u> | <u>Steg II</u> |
|--------------------------------|---------------|----------------|
| Kväveoxider (NO <sub>x</sub> ) | -23%          | -50%           |
| Kolväten (HC)                  | -11%          | -29%           |
| Partiklar (PM)                 | -27%          | -67%           |

Direktivet för motorer till arbetsmaskiner följer i stort mallen för de avgasdirektiv som tillämpas för tunga fordon. En viktig skillnad i förhållande till bilavgasdirektiven är att typgodkännandet omfattar en motorfamilj, dvs. en grupp av tekniskt närbesläktade motorer, och inte som för bilar en enda motortyp. Efter det att kraven trätt i kraft får i princip enbart typgodkända motorer släppas ut på marknaden (artikel 9.2). Medlemsstaterna har dock möjligheter att, på tillverkarens begäran, vad gäller

motorer som tillverkats före de tidpunkter som anges i tabellen ovan, skjuta upp kraven med två år för varje kategori (artikel 9.4). Enligt direktivet är även motorer som skall användas av försvaret undantagna från kraven (artikel 10.1).

I direktivet ställs vissa krav på hållbarhet. Om dieselmotorn är försedd med en utrustning för efterbehandling av avgaserna skall tillverkaren på egen hand utföra en hållbarhetsprovning i enlighet med god ingenjörssed. I samband med typgodkännandet skall tillverkaren genom protokoll från denna provning bevisa att utrustningen kan förväntas fungera på ett riktigt sätt under motorns hela livslängd (bilaga 1 punkt 4.1).

#### **4.1.3 Bedömning av överensstämmelse**

Motortillverkaren skall ansöka om ett typgodkännande hos en godkännandemyndighet i ett medlemsland. Ansökan skall åtföljas av viss teknisk dokumentation (artikel 3). Godkännandemyndigheten kan använda sig av en teknisk tjänst, dvs. en organisation eller ett organ som har utsetts att som provlaboratorium utföra provning och inspektion för en medlemsstats godkännandemyndighets räkning. Ett typgodkännande är giltigt i hela unionen och det kan enbart återkallas av den myndighet som har utfärdat det. Skälen för en sådan åtgärd kan vara underkända resultat vid stickprovskontroller på nya produktionsmotorer. Sådan provning får enbart utföras av den myndighet som utfärdat typgodkännandet (artikel 12.2). Enligt direktivet har dock varje medlemsland möjlighet att till denna myndighet framställa en begäran om att en kontroll av överensstämmelsen skall utföras om medlemslandet genom egna undersökningar har påvisat att motorer med typgodkännandenummer inte överensstämmer med den godkända motortypen/familjen. I de fall ett medlemsland gör en sådan framställan är den ursprungliga typgodkännandemyndigheten skyldig att påbörja kontrollen inom sex månader efter det att begäran gjorts (artikel 12.3).

#### **4.1.4 Märkning**

Direktivet innehåller även en bestämmelse om att tillverkaren skall märka varje enhet som tillverkats i enlighet med typgodkännandet. Märkningen skall innehålla motortillverkarens varumärke eller handelsnamn, motortyp, motorfamilj, ett unikt motoridentifikationsnummer samt typgodkännandenummer (artikel 6).

#### **4.1.5 Medlemsstaternas skyldigheter**

Efter den 30 juni 1998 får ingen medlemsstat vägra att bevilja typgodkännande för en motortyp eller en motorfamilj (artikel 9.1). Efter nämnda tidpunkt skall medlemsstaterna vägra bevilja typgodkännande för motortyper eller motorfamiljer om de inte uppfyller kraven enligt direktivet (artikel 9.2 och 9.3). Medlemsstaterna skall se till motorerna omfattas av ett typgodkännande (artikel 9.4). Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om vilka typgodkännandemyndigheter och tekniska tjänster som är ansvariga för

direktivet. De anmälda organen på detta område skall uppfylla samma krav som gäller för typgodkännandemyndigheter enligt artikel 14 i direktiv 92/53/EEG avseende typgodkännande av motorfordon (artikel 16).

Den medlemsstat som beviljar godkännande skall kontrollera att lämpliga åtgärder har vidtagits för att säkerställa en effektiv kontroll av produktöverensstämmelse innan typgodkännande beviljas och när typgodkännandet beviljats, kontrollera att varje serietillverkad motor som är typgodkänd fortsätter stämma överens med beskrivningen i typgodkännandet (artikel 11.1 och 11.2). Om en medlemsstat som har beviljat typgodkännande upptäcker att motorer inte stämmer överens med den godkända typen eller familjen skall medlemsstaten vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de serietillverkade motorerna återigen stämmer överens med den godkända typen eller familjen. Godkännandemyndigheten i den medlemsstaten skall underrätta motsvarande myndigheter i övriga medlemsstater om de vidtagna åtgärderna, som även vid behov kan omfatta indragning av typgodkännandet (artikel 12.2). Godkännandemyndigheterna i medlemsländerna skall inom en månad underrätta varandra om varje återkallelse av typgodkännanden och orsakerna härför (artikel 12.4). Om den medlemsstat som beviljade typgodkännandet bestrider den bristande överensstämmelse som anmälts till den, skall de berörda medlemsstaterna söka bilägga denna tvist. Kommissionen skall hållas underrättad och, om det är nödvändigt, inleda samråd i syfte att nå fram till en uppgörelse (artikel 12.5).

#### **4.1.6 Ikraftträdande**

Medlemsstaterna skall enligt direktivet sätta i kraft de lagar och andra bestämmelser som är nödvändiga för att följa direktivet senast den 30 juni 1998 och omedelbart underrätta kommissionen om detta (artikel 17).

## **4.2 Gällande svenska bestämmelser om avgaser och buller samt arbetet inom EU**

För närvarande ställs inga krav på avgasrening för arbetsmaskiner i Sverige. Gällande avgaskrav omfattar enbart personbilar, lastbilar och busar, som regleras genom bilavgaslagen (1986:1386) och bilavgasförordningen (1991:1481). Bilavgaslagens syfte är att förebygga att bilar och andra motordrivna fordon orsakar skador på människors hälsa eller på miljön genom utsläpp i luften av avgaser och andra ämnen. Begreppet motordrivet fordon definieras i fordonskungörelsen (1972:595) och omfattar, förutom bilar och andra motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon. Det finns alltså i dag stöd i bilavgaslagen för att införa avgaskrav för motordrivna fordon som inte är motorfordon men inte för arbetsredskap, dvs. sådana rörliga enheter som inte är självgående. I ett förslag till ändringar i bilavgaslagstiftningen som presenterades i Ds 1997:19 Vissa avgasfrågor, föreslogs att bilavgaslagen skulle inskränkas till att enbart omfatta bilar och andra motorfordon. Regeringen gjorde dock den bedömningen att lagens tillämpningsområde borde ändras i ett

senare skede, när lagstiftningsarbetet för att genomföra EG:s direktiv om arbetsmaskiner och motorcyklar m.m. nått längre (prop. 1997/98:35 s. 23).

Avgaskraven på bilavgasområdet inom EU finns reglerade dels genom det s.k. typgodkännandedirektivet, rådets direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, dels genom olika bilavgasdirektiv. De detaljerade tekniska krav som ett fordon skall uppfylla finns angivna i separata direktiv. För personbilar är det fråga om tre direktiv jämte ändringar, tillhoppa ett femtiotal direktiv.

För motorcyklar och mopeder (två- och trehjuliga motorfordon) finns krav på avgasrening i rådets direktiv 97/24/EG av den 17 juni 1997 om vissa komponenter och karakteristiska egenskaper hos två- och trehjuliga motorfordon, som träder i kraft den 18 juni 1999. För närvarande pågår arbete inom regeringskansliet med att genomföra direktivet. Den del av direktivet som reglerar avgasreningskraven kommer att införlivas genom ändringar i bilavgasförordningen (1991:1481).

När det gäller buller så finns det i dag flera särskilda direktiv och det s.k. maskindirektivet (89/392/EEG) i vilka bullernivåer från olika typer av arbetsmaskiner regleras. Dessa krav har införts i Arbetarskyddsstyrelsens föreskrifter med stöd av arbetsmiljölagen. För närvarande pågår det dessutom ett arbete inom EG-kommissionen med ett gemensamt ramdirektiv för buller som skall omfatta en rad olika typer av maskiner och annan utrustning som används utomhus som för närvarande regleras av särskilda direktiv. Ett förslag till direktiv har nyligen publicerats, KOM 98(46)slutlig. Bullerkrav finns även för traktorer och terrängmotorfordon. Dessa regleras i Vägverkets författningssamling.

Bullerkrav på snöskotrar har varit gällande i Sverige sedan årsmodell 1976. Den gällande maximala bullernivån är 85 dBA. Under 1996 har två lagförslag utarbetats som innebär införande av avgaskrav och skärpta bullerkrav på snöskotrar (terrängskotrar) samt buller- och avgaskrav för båtmotorer. Dessa områden, dvs. skärgården och fjällen anses vara särskilt känsliga och utsatta. Förslagen, som utarbetats i form av lagrådsremisser, har anmälts till EG-kommissionen enligt direktiv 83/189/EEG. Vad gäller terrängskotrar pågår för närvarande en undersökning vid Svensk Bilprovnings Motortestcenter angående en ny provmetod. I fråga om miljökrav för fritidsbåtar utarbetar EG-kommissionen för närvarande ett förslag till buller- och avgaskrav för båtmotorer avsedda för fritidsbåtar med en skrovlängd om högst 24 meter. Kommissionen avser att de nya reglerna skall ingå i Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG, det s.k. fritidsbåtsdirektivet. Förslaget beräknas kunna presenteras för parlamentet och rådet under sommaren 1998. Förslaget utformas med utgångspunkt från det i mars 1996 till EG-kommissionen anmällda svenska förslaget till lagstiftning.



## 5.1 En särskild lagstiftning om avgaser och buller från mobila maskiner

**Regeringens förslag:** En lag om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner införs. Lagen skall ge utrymme för reglering av avgasutsläpp och bullernivåer för olika mobila maskiner. Lagen skall utformas som en ramlag och innehålla de grundläggande bestämmelserna samt de bemyndiganden som behövs för att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer skall kunna meddela de föreskrifter som behövs. Till följd av den nya lagen skall tillämpningsområdet för bilavgaslagen (1986:1386) inskränkas till att avse motorfordon.

**Naturvårdsverkets förslag:** Stämmer i huvudsak överens med regeringens förslag. Enligt Naturvårdsverkets förslag skall även fartyg omfattas av den föreslagna lagen.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanserna är positiva till införandet av en ny lagstiftning om buller och avgaskrav för mobila maskiner. *Kommerskollegiet* anser att en anmälan till EG-kommissionen måste göras med hänsyn till de tidigare anmälningarna beträffande båtmotorer och terrängskotrar. *Malmö kommun* påpekar att med den föreslagna lagtekniska lösningen kommer reglerna om buller- och avgasreningskrav för arbetsmaskiner att finnas uppdelade på flera olika författningar, vilket ger ett svåröverskådligt och delvis inkonsekvent regelverk när det gäller buller- och avgaskrav på maskiner. Författningarna bör sammanföras till en lag och en förordning. *Skogsindustrierna* finner författningsförslagen komplicerade och detaljerade och att de på denna grund riskerar att snabbt bli omoderna. Det finns en risk att de därmed får en konserverande effekt samtidigt som de blir dyra att administrera i förhållande till den nytta man uppnår med dem. *Sjöfartsverket* anser att fartyg måste undantas från den föreslagna lagen tillsammans med bilar och luftfartyg. Verket anser att fartyg inte kan underordnas begreppet mobil maskin. Sjöfartsverket utfärdar föreskrifter för fartygs miljöpåverkan enligt lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Genom ändring i lagen (SFS 1996:527) som tillkommit bl.a. för att uppfylla kraven enligt artikel 212 i havsrättskonventionen omfattar lagen också miljöpåverkan i luften. Sjöfartsverket har alltså redan ett bemyndigande att utfärda föreskrifter som syftar till att begränsa avgasemissioner. Något behov av att inordna fritidsbåtar under den föreslagna lagen föreligger inte. Verket är, enligt lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar, utsett att ha tillsyn och ge ut närmare föreskrifter när det gäller att genomföra fritidsbåtsdirektivet.

**Skälen för regeringens förslag:** Arbetsmaskinsdirektivet skall genomföras i svensk lagstiftning. Som nämnts ovan i avsnitt 4.3 finns ingen befintlig lagstiftning som ger stöd för att införa kraven för alla de maskiner som omfattas av direktivet. Ytterligare direktiv är under utarbetande inom EU med krav som gäller avgaser och buller. Avgaskrav för jord- och skogsbrukstraktorer kommer inom kort att bli aktuella. Dessa krav väntas komma att utformas på ett likartat sätt som det nu aktuella arbets-

maskinsdirektivet. Det har även aviserats att det kommer avgaskrav för mindre dieseldrivna och bensinmotordrivna arbetsmaskiner. Eftersom ytterligare direktiv är under utarbetande inom EU bör detta beaktas vid överväganden om en ny lagstiftning. En ny lagstiftning bör utformas så att den ger möjlighet att införa arbetsmaskinsdirektivet och när det kommer nya avgasdirektiv, t.ex. avseende traktorer, införliva direktiven med stöd av lagen. En ny lagstiftning bör också ge möjlighet att införa avgaskrav för terrängskotrar. Lagen bör endast innehålla grundläggande bestämmelser om bl.a. tillämpningsområde, märkning, tillsyn, avgifter och straffbestämmelser. De krav och föreskrifter som finns i arbetsmaskinsdirektivet utgörs av detaljerade tekniska detaljer. Föreskriftsrätten beträffande de komplicerade tekniska detaljerna bör därför så långt möjligt delegeras till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Även möjligheten att undanta vissa motorer från uppställda krav, exempelvis motorer som skall användas av försvaret, bör delegeras.

Kraven i arbetsmaskinsdirektivet kan införas antingen genom en utvidgning av befintlig lagstiftning på avgasområdet (dvs. bilavgaslagen) eller genom skapandet av en ny lag. En möjlighet är att nu införa en gemensam motoravgaslag. Några av remissinstanserna har framfört sådana tankegångar. Önskemål om en gemensam motoravgaslag som skulle täcka alla de fordon och maskiner som påverkar omgivningen genom avgasutsläpp och bränsleångor har även framförts vid tidigare tillfälle (se prop. 1997/98:35 s. 24.). En sådan lagstiftning skulle sannolikt öka möjligheten till klarhet och överblickbarhet. Det finns dock skäl mot att i nuläget sammanföra olika regler till en gemensam lag. En orsak är att bilavgaslagen innehåller specifika regler om tillverkaransvar och hållbarhetskontroller som inte för närvarande kan införas för motorer generellt. En annan orsak är att regleringen på avgasområdet för olika motorer befinner sig på olika stadier, vilket försvårar genomförandet av en gemensam reglering. Inom en snar framtid väntas skärpta avgaskrav för personbilar, lätta lastbilar och bussar att vara slutligen antagna inom EU tillsammans med skärpta miljökrav för motorbränslen. Dessa nya krav har sin bakgrund i det s.k. Auto/Oil-programmet och skall gälla från år 2000 och framåt. De innehåller principiella nyheter, främst i form av ett gemensamt system för tillverkaransvar inom EU, som inte har någon motsvarighet i arbetsmaskinsdirektivet. Detta innebär att nya överväganden kommer att krävas om bilavgaslagstiftningens utformning.

Bilavgaslagen är i dag tillämplig på motordrivna fordon, dvs. förutom motorfordon även traktorer, terrängmotorfordon och motorredskap. Lagens tillämpningsområde skulle kunna utvidgas till att omfatta även mobila maskiner, som är ett vidare begrepp. Mot bakgrund av de överväganden som nu redovisats gör dock regeringen den bedömningen att det är lämpligast att begränsa bilavgaslagens tillämpningsområde till att omfatta motorfordon, dvs. bilar (personbilar, lastbilar och bussar) samt motorcyklar och mopeder. På så sätt kommer bilavgaslagen endast att omfatta vägfordon. Nya EG-krav på två- och trehjuliga fordon kommer därmed att inordnas under bilavgaslagen men ytterligare fordonskategorier kommer inte att regleras av den lagen.

Övriga kategorier av fordon och maskiner bör i stället regleras genom en särskild lag, som bör ges ett så vitt tillämpningsområde att den omfattar både maskiner som avses i arbetsmaskinsdirektivet och andra ut-

släppskällor som väntas bli reglerade i framtiden, t.ex. jord- och skogsbrukstraktorer.

Prop. 1998/99:13

Avgaskrav hänger nära samman med bullerkrav. En ny lagstiftning om avgaser kan även innefatta regler om buller. Det finns redan en del bullerkrav utfärdade. Med stöd av fordonskungörelsen och terrängtrafik-kungörelsen har bullerkrav utfärdats för traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon. För arbetsmaskiner finns det ett antal EG-direktiv som behandlar buller. Dessa direktiv, som huvudsakligen har avsett buller till omgivningen men delvis även reglerat den exponering för buller som operatören utsatts för, har införts i Sverige i Arbetarskyddsstyrelsens författningssamling med stöd av arbetsmiljölagen. Ett förslag till nytt ramdirektiv om buller från utrustning som används utomhus har nyligen publicerats, KOM 98(46)slutlig. Förslaget till direktiv omfattar en rad olika typer av maskiner och annan utrustning för utomhusbruk inklusive de maskiner som för närvarande regleras i särdirektiv. De tidigare direktiven kommer att utgå när ramdirektivet införs. Till skillnad från tidigare direktiv tar det nya ramdirektivet enbart sikte på maskinernas påverkan i bullerhänseende på sin omgivning. Det är därför tveksamt om detta direktiv kan genomföras med stöd av arbetsmiljölagen. Av denna anledning bör i den nya lagen införas möjlighet att reglera buller.

I arbetsmaskinsdirektivet har begreppet mobil maskin använts vid avgränsningen av direktivets räckvidd. Direktivet avser mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg. Enligt direktivets definition avses en mobil maskin, en transportabel industriell utrustning eller ett mobilt fordon med eller utan karosseri som inte är avsett att användas för transporter på väg av personer eller gods, och som drivs med hjälp av en förbränningsmotor med kompressionständning. Undantagna är vägfordon samt jord- och skogsbrukstraktorer. Även alla bensindrivna arbetsmaskiner är för närvarande undantagna. Direktivet gäller inte heller för fartyg, lokomotiv, flygplan och generatoraggregat. Begreppet mobil maskin bör enligt regeringens bedömning användas som en samlande beteckning för de kategorier som bör omfattas av en ny lag. Omfattningen bör dock vara vidare än i arbetsmaskinsdirektivet. Traktorer bör omfattas av den nya lagen eftersom avgaskrav är under utarbetande inom EU. Vidare bör sådana motorer som arbetar med konstant hastighet innefattas, t.ex. pumpar och generatoraggregat. Eftersom avgaskrav för bensinmotordrivna maskiner är att vänta inom kort bör även dessa kunna regleras enligt lagen. Även terrängmotorfordon och spårfordon bör innefattas eftersom avgaskrav för dessa fordon kan behöva regleras i framtiden.

Vad gäller luftfartyg finns regler i 3 kap. luftfartslagen om luftvärdighet och miljövärdighet. Miljökrav på luftfartyg regleras således i annan lagstiftning och skall därför undantas från den nu föreslagna ramlagen.

Beträffande fartyg finns det regler i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. I lagens 4 kap. anges bl.a. att lagen innehåller bestämmelser om åtgärder för att förebygga eller begränsa förorening från fartyg, bl.a. utsläpp i luften. Även fartyg bör därför undantas från den nya lagens tillämpningsområde.

För fritidsbåtar har inom EU antagits Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG av den 16 juni 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar, det s.k. fri-

tidsbåtsdirektivet. Miljökraven enligt direktivet, är begränsade till att omfatta förebyggande av sådana oavsiktliga utsläpp av förorenande ämnen som beror på fritidsbåtens konstruktion samt en föreskrift beträffande fritidsbåtar som är utrustade med toalett. Direktivet har genomförts i svensk lagstiftning genom lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar samt förordningen (1996:53) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar jämte Sjöfartsverkets föreskrifter. Som tidigare nämnts utarbetar EG-kommissionen för närvarande ett förslag till buller- och avgaskrav för båtmotorer avsedda för fritidsbåtar med en skrovlängd om högst 24 meter. Kommissionen avser att integrera förslaget i fritidsbåtsdirektivet. Kommande buller- och avgaskrav för fritidsbåtar bör därför regleras av lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar.

Som Kommerskollegiet påpekat har tidigare förslag till avgas- och bullerkrav på båtmotorer och terrängskotrar anmälts till EU. Tanken med den ramlag som nu föreslås är att få en så enhetlig reglering som möjligt på avgas- och bullerområdet. När det gäller båtmotorer bör buller- och avgaskrav regleras av lagen om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar. Däremot bör terrängskotrar omfattas av den nya lagen och närmare bestämmelser utfärdas i förordning vid senare tidpunkt.

Kommerskollegiet har framfört synpunkten att lagförslaget måste anmälas till EG-kommissionen med hänsyn till tidigare anmälan om fritidsbåtar och terrängmotorfordon. Eftersom den föreslagna lagen innebär ett införlivande av ett EG-direktiv i svensk lagstiftning och inte kan anses ha några handelshindrande effekter gör regeringen den bedömningen att en sådan anmälan inte behövs.

Begreppet mobil maskin finns inte tidigare i någon närliggande svensk lagstiftning. Vägverket har i december 1997 redovisat ett uppdrag angående anpassning av de nationella reglerna för motorredskap till EG:s maskindirektiv (89/392/EEG). I Vägverkets förslag föreslås att fordonskategorierna motorredskap och terrängmotorfordon ersätts med begreppet mobil maskin. Verkets förslag har varit föremål för remissbehandling. För att undvika att begreppet får olika innebörd i olika författningar kommer en samordning att ske inom regeringskansliet. I detta arbete bör även Riksskatteverket få möjlighet att delta.

Sammanfattningsvis bör en ny lag införas som avser buller och avgaser från mobila maskiner. Begreppet mobil maskin omfattar traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon, spårfordon samt sådana flyttbara industriella maskiner och andra anordningar som är konstruerade för att kunna röra sig eller flyttas på marken och som är försedda med förbränningsmotorer. Lagen bör innehålla grundläggande bestämmelser och regeringen bör ges de bemyndiganden som behövs för att meddela närmare föreskrifter bl.a. om vilka krav som skall vara uppfyllda.

## 5.2 Miljökrav på mobila maskiner

**Regeringens förslag:** I den nya lagen införs krav på att mobila maskiner skall vara så konstruerade och utrustade att de inte avger mer buller eller släpper ut avgaser och andra föroreningar i större mängd än vad som kan godtas ur hälso- och miljöskyddssynpunkt. Rege-

ringen eller den myndighet regeringen bestämmer bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om vilka krav som skall uppfyllas samt möjlighet att föreskriva om undantag från kraven.

**Regeringens bedömning:** Den möjlighet som finns enligt arbetsmaskinsdirektivet att skjuta upp tidpunkten för utsläppskraven bör tillämpas restriktivt.

**Naturvårdsverkets förslag:** Stämmer i stort överens med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Har inte haft något att invända mot förslaget.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Den nya lagen bör liksom bilavgaslagen innehålla en allmän regel att mobila maskiner skall vara så konstruerade och utrustade att de inte avger mer buller eller släpper ut avgaser och andra föroreningar i större mängd än vad som kan godtas från hälso- och miljöskyddssynpunkt. En sådan bestämmelse bör inte enbart inriktas på vilka krav som skall vara uppfyllda när motorerna släpps ut på marknaden eftersom de med stöd av lagen föreskrivna kraven bör vara uppfyllda även när motorerna är i bruk.

Den svenska bilavgaslagstiftningen är uppbyggd på det sättet att regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om de tekniska kraven. Denna ordning bör även tillämpas för arbetsmaskiner och möjligheten att meddela föreskrifter enligt den nya lagen bör utformas med bilavgaslagen som förebild.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer bör ges bemyndigande att närmare föreskriva om begränsning av buller och utsläpp av avgaser och andra föroreningar. Med stöd av ett sådant bemyndigande kan exempelvis föreskrifter om testmetoder och högsta tillåtna gränsvärden för kolmonoxid, kolväten, kväveoxider och partiklar som följer av arbetsmaskinsdirektivet införas. Vidare bör bemyndigande ges att meddela föreskrifter om motorers utrustning, hållbarhet, funktion, installation eller beskaffenhet i övrigt. Sådana bemyndiganden krävs bl.a. för genomförande av arbetsmaskinsdirektivet, där det exempelvis regleras att motorinstallationen i en mobil maskin skall uppfylla de krav som fastställts inom ramen för typgodkännandet. I direktivet ställs även vissa krav på motorers hållbarhet. Om en motor är försedd med utrustning för efterbehandling av avgaserna skall tillverkaren på egen hand utföra en hållbarhetsprovning i enlighet med god ingenjörssed. Tillverkaren skall genom protokoll från denna provning bevisa att utrustningen kan förväntas fungera på ett riktigt sätt under motorns hela livslängd. En motsvarande garanti skall lämnas till kunden. *Lagrådet* har anmärkt att om det är en civilrättslig reglering som avses med sistnämnda yttrande måste frågan regleras i lag eftersom det rör förhållandet mellan enskilda och inte kan bli föremål för normdelegation. Som tidigare nämnts kommer därför behovet av särskilda regler om detta att övervägas.

Även möjligheter att meddela föreskrifter om skyldighet att underhålla den utrustning på en mobil maskin som begränsar buller och utsläpp och att använda visst bränsle behövs. Möjligheten att meddela sådana föreskrifter som inte har en direkt koppling till arbetsmaskinsdirektivet kan behövas för att införa nationella bestämmelser exempelvis av arbetsmiljöskäl med stöd av artikel 13 i arbetsmaskinsdirektivet under förutsätt-

ning att de inte utgör ett hinder mot den fria rörligheten för varor samt för att införa nationella krav på icke harmoniserade områden.

I den nya lagen bör även finnas möjlighet att undanta vissa motorer från de föreskrivna kraven. De undantag som kan meddelas med stöd av en sådan bestämmelse kan inte gå utöver de ramar som ges av EG-direktiv. Artikel 9 i arbetsmaskinsdirektivet anger bl.a. vilka tidpunkter som gäller för registrering och utsläppande på marknaden för olika kategorier av motorer (se tabell i avsnitt 4.2). Medlemsstaterna har dock rätt att, enligt artikel 9.4 i direktivet, vad gäller motorer som tillverkats före de tidpunkter som gäller för att motorerna skall få släppas ut på marknaden, skjuta upp angivna krav med två år. Enligt direktivet skall även motorer som används inom försvaret undantas från kraven.

Entreprenadmaskinleverantörernas samarbetsorgan (EMSA) har till regeringen inkommit med en begäran om att Sverige skall utnyttja den möjlighet till undantag som medges enligt artikel 9.4 i arbetsmaskinsdirektivet. EMSA har anfört följande. Kraven i direktivet har varit kända länge och de flesta motortillverkare har anpassat sin tillverkning efter kraven. På grund av den snäva tidtabellen blir det i princip omöjligt att genomföra en certifiering av alla motorer fram till den 1 januari 1999. Därför bör Sverige, enligt EMSA, utnyttja den möjlighet som finns i artikel 9.4 arbetsmaskinsdirektivet att skjuta upp kraven med två år. Detta betyder inte sämre miljö eftersom de motorer som marknadsförs idag redan uppfyller kraven enligt steg 1.

Regeringen gör den bedömningen att möjligheten att skjuta upp tidpunkten för utsläppskraven enligt direktivet bör tillämpas restriktivt, särskilt vad gäller undantag för motorer som inte i praktiken uppfyller avgaskraven efter kravskärpningarna. Däremot bör sådana undantag kunna medges när särskilda skäl föreligger och miljöpåverkan är ringa. Sådana skäl kan exempelvis vara kapacitetsproblem hos godkännandemyndigheter och starkt specialiserade maskiner som säljs i mycket liten omfattning. De närmare förutsättningarna för undantag från kraven bör regleras i förordning och myndighetsföreskrifter. I den föreslagna lagens 5 § föreslås en bestämmelse som ger möjlighet att föreskriva om undantag eller i ett enskilt fall besluta om dispens från krav som meddelats med stöd av lagen.

### 5.3 Ansvar för gällande krav

**Regeringens förslag:** Tillverkaren, importören eller den som saluför mobila maskiner eller motorer till dessa svarar för att gällande krav är uppfyllda när maskinerna eller motorerna släpps ut på marknaden. Den som brukar maskinerna svarar för att de används och underhålls så att de uppfyller uppställda krav.

**Naturvårdsverkets förslag:** Enligt Naturvårdsverkets förslag skall tillverkaren eller tillverkarens representant, ifråga om mobila maskiner som inte omfattas av EG-typgodkännande, ha ett ansvar för att den mobila maskinen uppfyller föreskrivna krav ifråga om avgasrening och buller.

**Remissinstanserna:** Har inte haft något att invända mot förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Den nya lagen bör innehålla bestämmelser som slår fast vem som svarar för att de uppställda kraven är uppfyllda. För det första bör det av lagen framgå vem som svarar för att mobila maskiner eller motorer uppfyller uppställda krav när de släpps ut på marknaden. Om tillverkaren finns i Sverige är det naturligt att denne är ansvarig, medan det för maskiner och motorer som tillverkas i andra länder bör vara importören eller den som saluför maskinerna eller motorerna som har ansvaret. För det andra bör brukaren ha ett ansvar för att maskinen används och underhålls så att den uppfyller de uppställda kraven. Utan ett sådant ansvar skulle det t.ex. vara möjligt för brukaren att utan begränsningar ändra maskinens funktion eller utrustning på ett sätt som ökar utsläppen eller försämrar bulleregenskaperna.

I fråga om tillverkarens ansvar för maskiner som finns i bruk gör regeringen bedömningen att särskilda regler om tillverkaransvar liknande de som finns i bilavgaslagen nu inte bör införas i den nya lagen. Det kan dock i framtiden bli aktuellt med att komplettera lagen på den punkten. Innan så sker bör dock utvecklingen av EG-reglerna om tillverkaransvar för tunga vägfordon avvaktas. Sverige bör också verka inom EU för att frågan om tillverkarens ansvar tas upp när skärpta gemensamma regler för mobila maskiner arbetas fram.

## 5.4 Tillsyn och kontroll

**Regeringens förslag:** Tillsynen av att föreskrivna krav efterlevs inriktas i första hand på stickprovskontroller av nya produktionsmotorer enligt de ramar som ges i arbetsmaskinsdirektivet och på uppföljning av att nya maskiner som förs ut på marknaden är utrustade med typgodkända motorer. Tillsyn skall dessutom ske av att maskiner som är i bruk uppfyller stadgade krav. Krav på allmän registreringsplikt för arbetsmaskiner införs inte för närvarande.

**Naturvårdsverkets förslag:** Förslaget innebär att tillsynen skulle riktas mot tillverkaren eller dennes representant.

**Remissinstanserna:** *Jordbruksverket* tillstyrker ett system med stickprovskontroller. *Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac)* pekar på att det inte närmare anges vad som avses med tillsyn och menar att ansvaret för tillsynen måste alltid ligga hos myndigheten liksom ansvaret för att initiera marknadskontrollen och eventuella sanktioner. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* tillstyrker att kravens efterlevnad inriktas mot att nya dieseldrivna produktionsmotorer överensstämmer med den godkända motortypen och att ett nationellt system med regler för hållbarhetskontroller inte införs i nuläget. *Malmö kommun, Göteborgs kommun, Stockholms stad* och *Kommunförbundet* anser att efterkontroll av emissioner (periodisk kontroll och hållbarhetskontroll) från arbetsmaskiner bör införas då enbart stickprovsundersökningar inte är tillräckligt. *Skogsindustrierna* poängterar vikten av att myndigheterna inte begränsar möjligheterna till tillsyn hos tillverkaren så att man skapar monopolliknande förhållanden med begränsad konkurrens och stigande

priser. *Entreprenadmaskinleverantörernas samarbetsorgan (EMSA)* menar att det inte finns anledning misstänka att motortillverkarna skulle leverera motorer som inte uppfyller gällande krav. Det finns inte idag någon metod för att kontrollera avgasvärden på arbetsmaskiner. Det är möjligt att det i framtiden kommer mobila kontrollanläggningar och då skulle leverantören kunna ansvara för denna kontroll. *Stiftelsen Skogsbrukets Forskningsinstitut, Skogsägarnas Riksförbund* och *Stora Skog AB* anser att det inte finns något behov av myndighetskontroll. Skogsbrukets egenkontroll är tillräcklig och ger en bättre allmän begränsning av utsläppen än ett fåtal stickprovskontroller. Om ändå registrering och kontroll anses behövas bör den inte administreras av Naturvårdsverket utan av Swedac.

## Skälen för regeringens förslag

### *Allmänt*

Enligt arbetsmaskinsdirektivet är medlemsstaterna skyldiga att se till att motorerna uppfyller gällande krav och omfattas av ett typgodkännande när de släpps ut på marknaden. Det förutsätts att det finns en myndighet i varje medlemsland som kan utfärda typgodkännanden. I Sverige är Naturvårdsverket typgodkännandemyndighet vad gäller avgaskrav för fordon enligt direktiv 70/156/EEG, det s.k. typgodkännandedirektivet. Naturvårdsverket bör därför utses till typgodkännandemyndighet även för arbetsmaskinsdirektivet. Kompetensen för hantering av avgasdirektiv finns redan hos verket.

Den medlemsstat som beviljat typgodkännandet skall kontrollera att varje serietillverkad motor som är typgodkänd fortsätter att stämma överens med beskrivningen enligt godkännandeintyget. Om en medlemsstat som har beviljat typgodkännande upptäcker att motorer inte stämmer överens med den godkända typen eller familjen, skall medlemsstaten, enligt arbetsmaskinsdirektivet, vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de serietillverkade motorerna återigen stämmer överens med den godkända typen eller familjen. Direktivet förutsätter således att tillsyn och kontroll sker i varje medlemsland av de motorer som den medlemsstaten har beviljat typgodkännande för. I direktivet finns dessutom bestämmelser som innebär att om en medlemsstat påvisar att motorer med typgodkännandenummer inte överensstämmer med den godkända typen eller familjen, kan den begära att den medlemsstat som beviljade typgodkännandet skall kontrollera att de serietillverkade motorerna överensstämmer med den godkända typen eller familjen. En sådan begäran skall påbörjas inom sex månader efter det att begäran gjordes. Direktivet förutsätter således även en viss tillsyn av motorer som typgodkänts i andra medlemsländer. Tillsynen måste anpassas till om den avser motorer som typgodkänts i det egna medlemslandet eller i andra medlemsländer.



Beträffande arbetsmaskinsdirektivet bör Naturvårdsverket utses till central tillsynsmyndighet. Därutöver bör det finnas möjlighet att utse tillsynsmyndigheter på lokal nivå, framförallt för att utöva tillsyn över de som använder maskinerna.

Den tillsyn som bör ske enligt den nya lagen bör i första hand bestå av kontroll av att de motorer som ännu inte kommit konsumenterna tillhanda, dvs. de motorer som finns hos tillverkaren, importören eller den som saluför mobila maskiner eller motorer, är försedda med märkning om typgodkännande och att de därmed uppfyller kraven enligt direktivet. Tillverkaren, importören och den som saluför mobila maskiner eller motorer är ansvariga för att gällande krav är uppfyllda och bör vara skyldiga att åtgärda motorer som inte uppfyller föreskrivna krav. Rättelse bör kunna krävas även i fråga om motorer som finns ute i användning om det framkommer att motorerna inte uppfyllde kraven när de släpptes ut på marknaden. Tillverkare, importörer och de som saluför kan naturligtvis inte bli skyldiga att åtgärda fel som beror på motorens ägare eller brukare.

Tillsynen måste anpassas till vem den riktar sig till. Exempelvis bör tillsynen över de som saluför motorer framförallt avse att de motorer som säljs är typgodkända och försedda med märkning om detta.

Tillsynen kan även omfatta kontroll av att motorer i användning, dvs. hos brukaren, uppfyller gällande krav. Tillsynen mot brukaren kan exempelvis avse att den utrustning som reglerar utsläpp av avgaser inte ändras i förhållande till det typgodkända utförandet. En viktig förutsättning för att avgasutsläppen från motordrivna fordon skall vara så låga som tekniken medger är att motorn inte ändras från det typgodkända utförandet. Om motorer trimmas mot ökad effekt ökar ofta exempelvis utsläppen av kväveoxider.

I första hand bör rättelse försöka nås på frivillig väg. Om inte detta är möjligt bör tillsynsmyndigheten ha rätt att meddela de förelägganden som behövs. Förelägganden kan utformas som förbud att släppa ut mobila maskiner på marknaden om de inte uppfyller vissa krav eller som förelägganden att åtgärda maskiner så att de uppfyller kraven. Förelägganden kan även avse att förse motorer till mobila maskiner med märkning om typgodkännande. Förelägganden skall kunna förenas med vite.

För att effektivt kunna bedriva sin tillsynsverksamhet bör tillsynsmyndigheten kunna få tillgång till erforderliga upplysningar och handlingar. Tillsynsmyndigheten bör även kunna kräva att tillverkare, importörer och den som saluför mobila maskiner eller motorer till dessa skall tillhandahålla mobila maskiner, motorer och motordelar.

Som en nödvändig del av tillsynsverksamheten bör en tillsynsmyndighet ha rätt att utföra undersökningar. Undersökningar bör kunna göras exempelvis för kontroll av att motorer försedda med märkning verkligen uppfyller föreskrivna krav om det föreligger misstanke om bristande överensstämmelse. Vid tillsynen bör tillsynsmyndigheten ha tillträde till de lokaler och andra utrymmen som behövs för tillsynen, dock inte bostäder. Vidare bör polismyndigheten ha möjlighet att lämna biträde. Dessa bestämmelser bör utformas med bilavgaslagen som förebild.

En periodisk kontroll liknande den som sker för motorfordon hade varit en lämplig åtgärd för en effektiv och systematisk tillsyn av att nya motorer uppfyller kraven för att få släppas ut på marknaden och att motorer i användning fortsätter att uppfylla kraven. En periodisk kontroll förutsätter dock en allmän registreringsplikt. Arbetsmaskiner omfattas inte idag av någon generell registreringsplikt enligt bilregisterkungörelsen (1972:599). Kravet på registrering omfattar dock vissa arbetsfordon som traktorer, motorredskap med en högsta hastighet över 30 km/h (klass 1) och terrängmotorfordon vilka skall vara registrerade för att få användas. Även motorredskap klass II är registreringspliktiga om det används för transporter på allmän väg. Till motorredskap kan räknas last- och grävmaskiner, gaffeltruckar, skördetröskor och väghyvlar. Till terrängmotorfordon kan räknas snöskoter, dumprar och skogsmaskiner. Registreringsplikten gäller inte fordon som uteslutande används inom inhägnat fabriksområde eller liknande.

I Motorredskapsutredningens betänkande (SOU 1974:26) föreslogs att registreringsplikten skulle göras generell för i princip alla arbetsfordon. Registreringen skulle inte vara kopplad till ett särskilt godkännande utan endast genomföras genom att befintliga och nytillkommande fordon inventerades och numrerades i bilregistret. Förslaget genomfördes dock inte.

Vägverket har i december 1997 redovisat ett uppdrag angående anpassning av de nationella reglerna för motorredskap till EG:s maskindirektiv (89/392/EEG). Förslaget bygger på en ansvarsfördelning mellan Arbetarskyddsstyrelsen och Vägverket. Ansvaret för fordon som används på väg föreslås åvila Vägverket medan Arbetarskyddsstyrelsen skall ansvara för fordon som används i terräng. Vägverket föreslår också att fordonskategorierna motorredskap och terrängmotorfordon ersätts med ett nytt begrepp, mobil maskin. Vidare föreslås att mobila maskiner som används på väg, skall vara registrerade i fordonsregistret. De mobila maskinerna föreslås bli indelade i tre huvudgrupper nämligen terrängskoter, terrängvagn och övriga mobila maskiner. Övriga mobila maskiner delas in i fem klasser som är relaterade till maskinernas högsta konstruktiva hastighet. Vägverkets definition av mobil maskin har skett med utgångspunkt i maskindirektivet. Som framgått ovan är många av de remissinstanser som yttrade sig över Naturvårdsverkets förslag om arbetsmaskiner negativa till att på detta stadium införa en allmän registreringsplikt för dessa. Med hänsyn till att Vägverkets utredning är under remissbehandling är det enligt regeringens bedömning lämpligast att avvakta denna utredning. En eventuell utvidgning av registreringsplikten för arbetsmaskiner bör utredas närmare i ett senare skede när en viss erfarenhet av miljökrav för dessa har vunnits. I arbetet med eventuell utvidgning av registreringsplikten bör även Riksskatteverket delta. Då bör även frågan om periodisk kontroll övervägas.

Det skulle även kunna tänkas att polismyndigheten hade möjlighet att ingripa på motsvarande sätt som sker beträffande motordrivna fordon vid flygande inspektion enligt 91-96 §§ fordonskungörelsen (1972:595). Enligt dessa regler har polis rätt att göra en inspektion för kontroll av beskaffenhet och utrustning av motordrivna fordon eller släpfordon. En sådan inspektion kan leda till att polisen utfärdar körförbud om det förelig-

ger uppenbar fara för trafiksäkerheten. Om bristerna inte är så allvarliga utfärdas föreläggande om att fordonets ägare skall avhjälpa bristerna och inom viss tid inställa fordonet för kontrollbesiktning. Eftersom det inte införs någon allmän registreringsplikt eller krav på kontrollbesiktning för arbetsmaskiner för närvarande är det inte möjligt att i nuläget införa motsvarande system för arbetsmaskiner. Frågan bör dock övervägas på nytt i samband med att frågan om registreringsplikt behandlas.

## 5.5 Styrmedel

### 5.5.1 Miljöklassning och miljödeklaration

**Regeringens bedömning:** Information om arbetsmaskiners miljöpåverkan är ett viktigt styrmedel vid upphandling av maskiner eller arbetsmaskinstjänster. Regeringen bedömer att det bör utvecklas ett system med två delar som ger information om arbetsmaskiners miljöpåverkan:

- Ett frivilligt miljöklasssystem för arbetsmaskiner som ger en bild av maskinernas avgas- och bulleregenskaper. Regeringen bör meddela närmare föreskrifter om detta.

- En frivillig miljödeklaration. Regeringen avser att ge Naturvårdsverket i uppdrag att tillsammans med berörda parter nå en överenskommelse om dess utformning.

Systemet bör inledningsvis omfatta de arbetsmaskiner som täcks av arbetsmaskinsdirektivet.

**Naturvårdsverkets förslag:** Verket föreslår att det införs krav om miljödeklaration samt att det införs ett frivilligt miljöklasssystem. Beteckningen på miljöklasserna innehåller tre komponenter:

- En romersk siffra anger om motorn uppfyller steg I eller II i direktiv 97/68/EG.

- Bokstaven A anger om tillverkaren accepterat ett frivilligt åtagande för hållbarheten, B om ett sådant åtagande saknas.

Beteckningarna "lågbullrande" eller "mycket lågbullrande" indikerar om maskinen uppfyller någon nivå av beslutade skärpningar av bullerkraven.

Enligt förslaget bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om skyldighet för tillverkare av vissa mobila maskiner att i en miljödeklaration redogöra för maskinens miljöegenskaper, vilka uppgifter en sådan deklaration skall innehålla och skyldighet att lämna information vid överlåtelse av sådana maskiner. En uppgift om maskinens avgasklass och bullernivå finnas på en skylt på varje ny maskin. Det skall också anges vid annonsering och förfrågan i samband med upphandling etc. Även uppgift om bränsleförbrukning och återvinningsgrad kan ingå i deklarationen.

**Remissinstanserna:** Merparten av remissinstanserna tillstyrker att ett system för frivillig miljöklassning av arbetsmaskiner införs. Beteckningarna bör dock i huvudsak överensstämma med systemen för fordon och bränslen. *Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac)* anser att eftersom regeln om miljödeklaration är begränsad till skyldighet för

tillverkare av vissa mobila maskiner att redovisa för maskinens miljöegenskaper, får tillverkare i utlandet och importörer av maskiner en fördel framför svenska tillverkare. Det bör därför analyseras om det är förenligt med gemenskapsrätten att införa nationella krav på miljödeklaration som förutsättning för att få marknadsföra en maskin. *Svenska Åkeriförbundet* har tillstyrkt förslaget om krav på miljödeklaration. Åkeriförbundet har länge drivit denna fråga och använder sedan en tid tillbaka en branschpassad miljövarudeklaration för nya och begagnade fordon. Förbundet framhåller att det gärna samarbetar för en vidareutveckling av sådan miljövaruinformation för fordon. *SIS Miljömärkning* är negativa till införandet av miljödeklarationer på grund av risken att förvirra kunderna genom att skapa för många miljömärkningssystem.

## Skälen för regeringens bedömning

### *Allmänt*

Bra utformad miljöinformation kan vara ett effektivt styrmedel då det finns ett betydande intresse för att utnyttja miljökriterier vid upphandling av arbetsmaskinstjänster. Regeringen har erfarit att Vägverket tillsammans med branschföreträdare håller på att ta fram kriterier för sin upphandling. Vägverket arbetar enligt förutsättningen att kriterierna för avgasutsläpp för nya maskiner skall anknyta till arbetsmaskinsdirektivet samtidigt som miljöegenskaperna även hos befintliga maskiner bedöms. Därutöver har de tre storstadskommunerna informerat regeringen om sina gemensamma kriterier (dnr M97/4282/7).

För att kunder enkelt skall kunna formulera relevanta krav krävs att de har tillgång till lättillgänglig information om varans eller tjänstens miljöegenskaper. För bränslen och bilar ger systemen med miljöklasser en god vägledning om bilarnas utsläppsegenskaper. Erfarenheterna från miljöklasssystemet för bilar visar dock att systemet inte bör inkludera för många egenskaper. Syftet med en miljödeklaration är i detta fall att ge en sammanfattande bild av de miljöegenskaper som inte bör vägas in i ett miljöklasssystem. Till dessa hör bränsleförbrukning, materialåtgång samt återvinning.

Naturvårdsverket föreslår i sin rapport att ett frivilligt miljöklasssystem införs för arbetsmaskiner utan koppling till ekonomiska styrmedel. Regeringen delar denna uppfattning. Det bör ankomma på regeringen att beskriva hur systemet skall vara utformat. Miljöklassning bör utföras av tillsynsmyndigheten eller dess tekniska tjänst. Något krav på miljöklassning bör dock inte finnas.

Naturvårdsverkets föreslog andra beteckningar i miljöklasssystemet än för bränslen och bilar. Flertalet av de remissinstanser som har berört frågan tillstyrker att ett system för frivillig miljöklassning införs, men anser att uppläggningsen bör överensstämma med den för fordon och bränslen eller med vad som kallas "EU:s system". Det är dock inte möjligt att utnyttja "EU:s system", beteckningarna "Euro I" m.fl. är inte förankrade i EU-rätten utan populärbeteckningar som ibland är tvetydiga. Regeringen bedömer mot denna bakgrund att beteckningarna i ett frivilligt miljöklasssystem i huvudsak bör stämma överens med de för bilar och bränslen.

Swedac som yttrat sig över utkastet till lagrådsremiss, har framfört att även ett frivilligt miljöklasssystem kan ha handelshindrande effekter. Vidare har Maskinentreprenörerna ansett att inrättande av miljöklasser är en nationell företeelse som kan vara svår att hantera då många maskiner på den svenska marknaden importeras eller tillverkas i landet för export och då i första hand är anpassade till internationella krav, t.ex. EG-direktiv. Eftersom det föreslagna systemet för miljöklassning är frivilligt och inte kopplat till ekonomiska styrmedel är det dock regeringens uppfattning att systemet inte kan ha några handelshindrande effekter.

### *Utsläppskriterier*

Som Naturvårdsverket föreslår, bör kravnivåerna i EU:s arbetsmaskinsdirektiv utgöra grunden för ett frivilligt miljöklasssystem. I förslaget vägs utsläpps- och bulleregenskaper samman. Det torde främst vara aktuellt att miljöklassa arbetsmaskiner som uppfyller EU:s kommande skärpta avgaskrav. Eftersom motorerna till dessa maskiner skall omfattas av EU-typgodkännanden finns goda möjligheter att säkerställa att motorn uppfyller utsläppskraven för miljöklassen. Någon faktisk provning utöver typgodkännandet förutsätts ej ske.

Utgångspunkten bör vara att arbetsmaskiner som godkänts enligt EU:s lägsta tillåtna avgaskrav förs till miljöklass 3 och att miljöklass 2 reserveras för beslutade men ännu ej obligatoriska EU-krav. En komplikation är dock att dieselmotorer till arbetsmaskiner är indelade i fyra effektklasser. Avgaskraven enligt steg II i arbetsmaskinsdirektivet införs vid olika tidpunkter för de olika effektklasserna. Eftersom systemet syftar till att vägleda kunder vid en upphandling bör det finnas ett strikt samband mellan miljöklassen och kravnivån som är oberoende av effektklassen. Kravnivån för en miljöklass bör därför ändras först när kraven skärpts för samtliga effektklasser. Under en period när kravskärpning pågår kan därför kraven i miljöklass 2 vara de lägsta krav som tillåts för vissa effektklasser.

Miljöklass 1 bör inledningsvis lämnas utan kravnivå. Det finns olika möjligheter att komplettera systemet. Av särskilt intresse är att EG-kommissionen arbetar med ett förslag om en än mer långtgående kravnivå än steg II. Enligt arbetsmaskinsdirektivets artikel 13 har medlemsländerna dessutom rätt att ställa särskilda krav på vissa maskiner om detta är motiverat av arbetsmiljöskäl.

Naturvårdsverket föreslog att tillverkaren frivilligt skall kunna åta sig ett ansvar för utrustningens hållbarhet och att aktivt delta i eventuella program för hållbarhetsprovning. Sådana maskiner skulle särbehandlas i miljöklasssystemet. Rutinerna bör enligt verkets förslag baseras på det regelverk som verket utarbetat för motorer till tunga vägfordon (A70-regulationen). Regeringens bedömning är att förslaget är intressant, men att det för närvarande stöter på praktiska hinder. Bland annat är metoderna för kontroll av motorer komplicerade.

### *Bullerkriterier*

Naturvårdsverket föreslår att maskiner som i förtid uppfyller EU:s kommande bullerkrav i ett frivilligt miljöklasssystem skall kunna förses med beteckningen "lågbullrande" och eventuellt "mycket lågbullrande". Kriterierna föreslås baseras på kravnivåer angivna i rådets direktiv 86/662/EEG av den 22 december 1986 om begränsning av buller från hydrauliska grävmaskiner, lin-grävmaskiner, schaktmaskiner, lastmaskiner och grävlaster senast ändrat genom direktiv 95/27/EG.

Såväl av arbetsmiljöskäl som med hänsyn till den yttre miljön bör bulleremissionerna från arbetsmaskiner minska. Regeringen bedömer mot denna bakgrund att bullerkriterier, i enlighet med Naturvårdsverkets förslag, bör vara en del av ett frivilligt miljöklasssystem.

### *Miljödeklaration*

En miljödeklaration kan som ovan anförts ge en mer utförlig bild av fordonets miljöegenskaper än uppgiften om miljöklassen. Naturvårdsverkets förslag innebär ett bemyndigande att meddela föreskrifter om krav på miljödeklaration. Ett sådant krav uppställs inte i arbetsmaskinsdirektivet och frågan uppkommer om ett sådant krav skulle stå i strid mot gemenskrävtliga bestämmelser.

Regeringen anser dock att en ändamålsenlig miljödeklaration kan bidra till att minska arbetsmaskinernas miljöpåverkan. Regeringen avser därför att uppdra åt Naturvårdsverket att initiera överläggningar mellan berörda parter om att utveckla ett system för frivilliga miljödeklarationer för arbetsmaskiner. På sikt bör dock ett gemensamt system för miljödeklarationer för arbetsmaskiner etableras inom EU. Regeringen avser därför att ta upp frågan i samband med att arbetsmaskinsdirektivet vidareutvecklas.

## 5.6 Avgifter

**Regeringens förslag:** Avgifter skall kunna tas ut för att finansiera kostnaderna för provning för EG-typgodkännande och ansökan om undantag samt tillsyn enligt lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

**Naturvårdsverkets förslag:** Naturvårdsverket föreslår att avgift skall kunna tas ut för tillsyn och annan kontroll. Naturvårdsverket föreslår att resurser tillskapas för att genomföra stickprovsundersökningar av avgasprestandan inom ramen för ett program för avgasundersökningar liknande det som bedrivs vid AB Svensk Bilprovvnings Motortestcenter. För att finansiera ett nationellt kontrollprogram för arbetsmaskiner föreslås att en särskild kontrollavgift tas ut på nya maskiner och att avgiften administreras av Naturvårdsverket på samma sätt som för bilar.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna har inte haft något att invända mot förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** I likhet med vad som gäller enligt bilavgaslagen (1986:1386) bör huvudregeln vara att kostnader för tillsyn enligt den nya lagen avgiftsfinansieras. Som Naturvårdsverket föreslagit

bör en särskild kontrollavgift tas ut på nya maskiner. Avgiften bör bekosta tillsynen av att de maskiner som släpps ut på marknaden är typgodkända och uppfyller gällande krav. Avgiften bör tas ut av de som släpper ut maskinerna på marknaden, dvs. tillverkare, importörer och de som saluför maskinerna. Kontrollavgiften bör administreras av den centrala tillsynsmyndigheten. Regeringen avser att ge Naturvårdsverket i uppdrag att utreda hur ett sådant avgiftssystem närmare skall utformas. Avgift bör även kunna tas ut för prövning för EG-typgodkännande och ansökan om undantag.

Naturvårdsverket har föreslagit att det bör skapas ett program för avgasundersökningar av arbetsmaskiner liknande det för bilar och bränslen som bedrivs vid AB Svensk Bilprovnings Motortestcenter enligt ett särskilt avtal med Naturvårdsverket. Frågor kring avgasundersökningarnas organisation och finansiering kommer dock att ses över inom kort. Regeringen har i propositionen 1997/98:58 Transportpolitik för en hållbar utveckling aviserat att den avser att tillkalla en särskild utredare med uppgift att se över den samlade statliga verksamheten på avgas- och bränsleområdet (prop. 1997/98:56, s. 88). Utredaren bör enligt regeringens bedömning även behandla frågan om undersökningar av arbetsmaskiner.

## 5.7 Straffbestämmelser

**Regeringens förslag:** Den som med uppsåt eller av oaktsamhet yrkesmässigt saluför mobila maskiner eller motorer till dessa som inte uppfyller föreskrivna krav och den som med uppsåt eller av grov oaktsamhet förser en motor till en mobil maskin med märke om att den överensstämmer med ett EG-typgodkännande trots att så inte är fallet skall kunna dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Likaså skall den som med uppsåt eller av grov oaktsamhet ändrar eller gör ingrepp i utrustning som reglerar utsläpp av avgaser på en EG-typgodkänd motor till en mobil maskin så att motorn inte längre uppfyller kraven för det typgodkända utförandet kunna dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

**Naturvårdsverkets förslag:** Enligt Naturvårdsverkets förslag skall det vara straffbart att yrkesmässigt saluföra eller överlåta mobila maskiner som inte uppfyller föreskrivna krav och att märka mobila maskiner trots att de inte uppfyller kraven. Det skall även vara straffbart att bryta mot föreskrivna krav på miljödeklaration. Straffbarheten skall inte vara begränsad till grov oaktsamhet. Naturvårdsverket föreslår även att utbyte av brott enligt lagen skall förklaras förverkat om det inte är uppenbart oskäligt.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna har inte haft något att invända mot införande av straff- och förverkandebestämmelser. *Hovrätten för Övre Norrland* har dock ifrågasatt om inte det straffrättsliga ansvaret skall begränsas till gärningar begångna av grov oaktsamhet. Det är dessutom, enligt hovrätten, uppenbart att det är ett flertal mindre straffvärda handlingar som kriminaliseras genom de föreslagna straffbestämmelser.

serna, i synnerhet de förfaranden som regleras i förslagets 16 och 17 §§, dvs. krav på miljödeklaration respektive märkning. Ett alternativ till frågan om vilken grad av oaktsamhet som bör föranleda straffansvar är att från det straffbara området undanta ringa fall. *Kammarrätten i Göteborg* har föreslagit att mobila maskiner som varit föremål för brott enligt lagen eller värdet därav samt utbyte av sådant brott skall förklaras förverkade om det inte är uppenbart oskäligt.

**Skälen för regeringens förslag:** Syftet med lagen om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner är att hindra att maskiner som inte uppfyller uppställda krav förs ut i användning och att maskinerna, sedan de tagits i bruk fortsättningsvis uppfyller de krav som meddelats med stöd av lagen. För att uppnå detta föreslås således ett ansvar för tillverkaren, importören, saluföraren samt brukaren kopplat till möjligheter att meddela förelägganden i enlighet med vad som redogjorts för under 5.4-5.5. Tillverkaren eller annan som med uppsåt eller av grov oaktsamhet förser en motor till en mobil maskin med märke om att den överensstämmer med ett EG-typgodkännande trots att så inte är fallet bör åläggas ett straffansvar. En sådan oriktig märkning kan, om den är uppsåtlig, även vara straffbar enligt bestämmelser i brottsbalken. Det finns dock starka skäl för att införa en regel som gör det möjligt att även straffbelägga ett grovt oaktsamt handlande som i många fall kan vara straffvärt. Ett sådant oaktsamt handlande kan t.ex. böttna i bristande rutiner och organisation från tillverkarens sida. Även den som yrkesmässigt saluför mobila maskiner eller motorer till dessa som inte uppfyller gällande krav bör åläggas ett straffansvar. Eftersom det då rör sig om ett yrkesmässigt saluförande bör straffansvar inträda redan vid oaktsamhet av normalgraden. Undantag från det straffbara området bör dock göras för motorer som är EG-typgodkända i annan stat (se författningskommentaren).

Eftersom även den som brukar en mobil maskin åläggs ett ansvar enligt lagförslaget bör denne kunna dömas om han, efter att motorn blivit typgodkänd, ändrar eller gör ingrepp i sådan utrustning som reglerar avgaser så att motorn inte längre uppfyller kraven för det typgodkända utförandet. En sådan straffbestämmelse är nödvändig för att motverka att en maskin ändras för att få den att gå snabbare och därmed öka utsläppen av avgaser. Det bör dock inte vara straffbart att tillföra sådan extra utrustning som godkänts och har en förbättrande effekt. Straffbarheten bör i detta fall begränsas till gärningar begångna uppsåtligen eller av grov oaktsamhet.

Naturvårdsverket har föreslagit att det skall finnas en möjlighet att förklara utbyte av brott enligt lagen förverkat. En av remissinstanserna har ansett att regeln bör utformas så att det blir möjligt att förklara mobila maskiner förverkade. Många av de maskiner som omfattas av lagen har ett betydande värde, inte minst motorerna. Det skulle därför i många fall inte anses skäligt att förklara mobila maskiner som varit föremål för brott, värdet därav eller utbyte av brott förverkat. Ett förverkande skulle i många fall inte anses stå i proportion till brottets svårighetsgrad. Mot denna bakgrund gör regeringen den bedömningen att en förverkandebestämmelse inte bör införas.



**Regeringens förslag:** Beslut i enskilda fall enligt lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen skall kunna överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd skall krävas i kammarrätten.

**Naturvårdsverkets förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna har inte något att invända mot förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Besluten enligt lagen eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter bör kunna överklagas. Detta bör ske till allmän förvaltningsdomstol.

## 6 Kostnader och konsekvenser

### 6.1 Statsbudgeten

Det föreslagna systemet med tillsyn skall avgiftsfinansieras och utgör därför ingen belastning för statsfinanserna.

En kostnad som de föreslagna reglerna medför uppstår hos de instanser som utpekats för överprövning av tillsynsmyndighetens beslut, dvs. de allmänna förvaltningsdomstolarna. Det kan t.ex. röra sig om utdömande av vite. Kostnader uppstår även hos åklagarväsendet och de allmänna domstolar vid prövning av brott enligt lagen. Det kan på goda grunder antas att antalet ärenden hos åklagarväsendet, de allmänna domstolarna och de allmänna förvaltningsdomstolarna blir få. De nya uppgifterna bör därför kunna utföras inom ramen för befintliga resurser.

Även förfarandet vid miljöklassning kan komma att medföra kostnader. Dessa kostnader bör finansieras genom icke offentlighetsrättsliga avgifter och utgör därför inte någon belastning för statsfinanserna.

### 6.2 Maskinägare och maskintillverkare

EG-kommissionen beräknade att avgaskraven leder till att priset för nya dieselmotorer till arbetsmaskiner kommer att öka. Steg I beräknas öka priset med 1 - 3 procent, steg II med 3 - 8 procent. Vad gäller kostnadseffektivitet bedömde kommissionen att den var jämförbar med de åtgärder som vidtas för fordon och fasta källor.

Samordningen av avgaskraven i steg II mellan USA och Europa är fördelaktig för tillverkarna som därmed kan minska sina kostnader för godkännanden.

De svenska tillverkarna bedömer att de tekniskt idag klarar de krav som gäller i steg I och att de även kommer att klara de krav som gäller i steg II.

## 7.1 Förslaget till lag om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner

**Allmänna bestämmelser**

*1 § Denna lag syftar till att förebygga att mobila maskiner och motorer till dessa skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller för miljön genom utsläpp av avgaser och andra föroreningar samt genom buller.*

*Med mobila maskiner avses i denna lag traktorer, motorredskap, terrängmotorfordon, spårfordon, industriella maskiner och andra anordningar som är konstruerade för att kunna röra sig eller flyttas på marken och som är försedda med förbränningsmotorer. Med mobila maskiner avses dock inte motorfordon.*

I första stycket av denna inledande paragraf anges lagens syfte och att lagen omfattar utsläpp av avgaser och andra föroreningar samt buller från mobila maskiner. Med "andra föroreningar" avses ämnen som avges från motorn och bränslesystemet på annat sätt än genom avgasröret. Eftersom arbetsmaskinsdirektivet tar sikte på föroreningar från motorer som installeras i mobila maskiner har lagtexten efter synpunkter från *Lagrådet* anpassats till detta.

I andra stycket definieras begreppet mobil maskin, en samlad benämning på de maskiner som omfattas av lagen. Mobil maskin utgår från den definition som gjorts i arbetsmaskinsdirektivet (direktiv 97/68/EG) men begreppet har här en vidare omfattning än direktivet (se även avsnitt 5.1). Skillnaden mot direktivets definition består i att den nya lagen även innefattar bensinmotordrivna motorer, generatoraggregat, jord- och skogsbrukstraktorer samt spårfordon. Med industriella maskiner avses bl.a. kompressorer, generator- och svetsaggregat. Traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon har samma betydelse i denna lag som i vägtrafikkungörelsen (1972:603). Motorfordon är undantagna från lagens tillämpningsområde. Med stöd av lagen kan buller- och avgasreningskrav successivt fastställas för andra typer av mobila maskiner.

*2 § I fråga om bullerkrav för mobila maskiner finns också särskilda föreskrifter i andra författningar.*

Bestämmelsen ger en upplysning om att bullerkrav för mobila maskiner även har meddelats med stöd av andra författningar. Bullerkrav för traktorer och terrängfordon har meddelats med stöd av fordonskungörelsen (1972:595) samt terrängtrafikkungörelsen (1972:594) och finns i Vägverkets författningssamling. Bullerkrav för vissa arbetsmaskiner liksom bullerkrav enligt maskindirektivet (89/392/EEG) har meddelats med stöd av arbetsmiljölagen (1977:1160) och finns i Arbetarskyddsstyrelsens författningssamling. Paragrafen har justerats i enlighet med *Lagrådets* synpunkter.

*3 § Mobila maskiner skall vara så konstruerade och utrustade att de inte avger mer buller eller släpper ut avgaser och andra föroreningar i större mängd än vad som kan godtas från hälso- och miljöskyddssynpunkt.*

I paragrafen slås fast att de maskiner som omfattas av lagen skall vara så konstruerade och utrustade att de inte bullrar eller släpper ut mer avgaser än som kan godtas ur hälso- och miljöskyddssynpunkt. Vilka krav som skall vara uppfyllda regleras med stöd av 4 §. Vilka närmare som är ansvariga för att kraven är uppfyllda regleras i 6 §.

*4 § I fråga om buller och utsläpp av avgaser och andra föroreningar från mobila maskiner får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om*

- 1. begränsning av buller samt utsläpp av avgaser och andra föroreningar från mobila maskiner,*
- 2. motorers utrustning, hållbarhet, funktion, installation eller beskaffenhet i övrigt,*
- 3. skyldighet att underhålla utrustning som begränsar buller och utsläpp,*
- 4. skyldighet att använda visst bränsle,*
- 5. tillsyn och annan kontroll, samt*
- 6. krav på EG-typgodkännande och märkning av motorer samt förfarandet vid utfärdande, ändring och återkallelse av ett EG-typgodkännande.*

Bestämmelsen innehåller grundläggande bemyndiganden för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om buller- och avgasbegränsningar samt motorers utrustning m.m. Bestämmelsen har utformats med bilavgaslagens bestämmelse om bemyndigande som förebild (se även avsnitt 5.2). Med stöd av bestämmelsen kan kraven i arbetsmaskinsdirektivet införas. Eftersom arbetsmaskinsdirektivet kräver att motorer, om de inte omfattas av undantag, skall ha EG-typgodkänts för att få släppas ut på marknaden och att tillverkaren skall förse EG-typgodkända motorer med märkning krävs även ett bemyndigande om detta. Detta bemyndigande innefattar även rätt att utse en godkännandemyndighet eftersom detta är en del av förfarandet. I lagrådsremissen innehöll paragrafen även ett bemyndigande att meddela föreskrifter om indelning i miljöklasser. *Lagrådet* har i den frågan anfört: ”Eftersom indelning i miljöklasser - i motsats till vad som gäller enligt bilavgaslagen - skall vara frivillig finns inte utrymme för några till enskilda riktade normföreskrifter; det finns för övrigt inte några materiella bestämmelser i lagen som antyder vad sådana föreskrifter skulle kunna innehålla. Vad som behövs torde vara administrativa föreskrifter riktade till underordnade myndigheter angående förutsättningar för och organisation av den frivilliga miljöklassningen. Punkten 7 bör därför utgå”. Mot bakgrund av vad *Lagrådet* sålunda anfört finns det inget behov av ett bemyndigande om indelning i miljöklasser eftersom sådana nödvändiga administrativa föreskrifter som krävs för ett frivilligt miljöklasssystem kan meddelas ändå.

## Undantag

*5 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om undantag eller i ett enskilt fall besluta om dispens från krav som har meddelats med stöd av lagen om det finns särskilda skäl för det.*

I denna bestämmelse anges att undantag kan medges från föreskrivna krav. Denna möjlighet skall dock tillämpas restriktivt. Med stöd av bestämmelsen kan regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer dels föreskriva om generella undantag, dels medge undantag i enskilda fall. Undantag kan medges såväl för enskilda motorer som för en grupp av motorer med likartade tekniska egenskaper. Ett beslut om undantag i ett enskilt fall kan överklagas enligt 16 §. I arbetsmaskinsdirektivet artikel 10.2 och 9.4 finns bestämmelser om i vilka fall undantag kan medges för dessa mobila maskiner. Med stöd av 5 § kan regeringen i förordning föreskriva om ett generellt undantag för motorer som skall användas av försvaret. Vidare kan undantag i enskilda fall medges för motorer i slutserier som fortfarande finns i lager, eller lager av motorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg, från den/de tidsfrist(er) för utsläppande på marknaden som anges i direktivet. För arbetsmaskiner kan undantag inte medges utöver vad som sägs i direktivet.

## Ansvar för att gällande krav uppfylls

*6 § Den som tillverkar, importerar eller saluför mobila maskiner eller motorer till dessa ansvarar för att maskinerna eller motorerna uppfyller de krav som föreskrivits med stöd av 4 § 1, 2 och 6 när de släpps ut på marknaden.*

*Den som brukar en mobil maskin ansvarar för att maskinen uppfyller de krav som föreskrivits med stöd av 4 § 1–4.*

I bestämmelsen slås fast vilka som är ansvariga för att gällande krav är uppfyllda. Ansvaret åvilar i första hand de som släpper ut motorerna eller maskinerna på marknaden. Om produkten tillverkas i Sverige är det tillverkaren som ansvarar för att kraven är uppfyllda. Eftersom det enligt arbetsmaskinsdirektivet är motortillverkaren som ansöker om och beviljas typgodkännande för en motor eller en motorfamilj skall ansvaret i första hand åvila denne. Har tillverkningen skett utomlands bör importören ha detta ansvar. Även den som saluför mobila maskiner eller motorer ansvarar för att kraven är uppfyllda när de släpps ut på marknaden. Enligt arbetsmaskinsdirektivet avser begreppet utsläppande på marknaden att mot betalning eller kostnadsfritt göra en produkt som omfattas av direktivet tillgängligt på gemenskapsmarknaden för distribution och/eller användning på marknaden. Det finns därför inte skäl att begränsa ansvaret till yrkesmässig saluföring.

Det ansvar som åläggs tillverkaren är framförallt att se till att nya motorer uppfyller de krav som ställs upp för att de skall få släppas ut på marknaden och att motorer typgodkänns och förses med märkning. En felaktig märkning kan medföra straffansvar enligt 14 §. Den som saluför en mobil maskin ansvarar för att de maskiner som saluförs uppfyller

gällande krav och är försedda med märkning om typgodkännande. Saluföring av mobila maskiner som inte uppfyller kraven kan föranleda straffansvar enligt 13 §, dock endast om det gäller yrkesmässig saluföring.

För den som brukar en mobil maskin är ansvaret enligt andra stycket begränsat till sådana krav som meddelats med stöd av 4 § punkterna 1-4. Ansvaret är därvid inte begränsat till yrkesmässig verksamhet utan avser alla maskiner i användning. Om brukaren gör ingrepp i motorns avgasrelaterade delar så att motorn inte längre uppfyller kraven för det typgodkända utförandet kan detta leda till straffansvar enligt 15 §.

## Tillsyn

*7 § Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen utövas av den eller de myndigheter som regeringen bestämmer.*

Genom bestämmelsen bemyndigas regeringen att utse en eller flera tillsynsmyndigheter. Det ankommer på regeringen att fördela tillsynsuppgifterna mellan olika centrala och lokala myndigheter samt ange formerna för tillsynens utövande. Beträffande arbetsmaskiner är avsikten att det centrala myndighetsansvaret för tillsynen skall läggas på Statens naturvårdsverk. Av 6 § följer att tillsynen får ske hos de personer som bär ansvaret för att gällande krav är uppfyllda, dvs. tillverkaren, importören, den som saluför mobila maskiner och motorer till dessa samt brukaren. Tillsynen bör i första hand ske hos tillverkaren, importören eller den som yrkesmässigt tillhandahåller motorerna, dvs. där motorerna finns innan de kommer konsumenterna tillhanda.

*8 § Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och förbud som behövs i ett enskilt fall för att denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall efterlevas.*

Denna paragraf liksom 9 och 10 §§ har utformats i enlighet med vad *Lagrådet* förordat i sitt yttrande.

En tillsynsmyndighet skall kunna meddela de förelägganden och förbud som behövs. Tillverkare, importörer och de som saluför mobila maskiner och motorer skall kunna föreläggas att åtgärda motorer som inte uppfyller föreskrivna krav eller förbjudas att släppa ut dem på marknaden. Förelägganden kan även avse att motorerna skall typgodkännas och förses med märkning. Som nämnts i avsnitt 5.4 Tillsyn och kontroll, måste tillsynen anpassas till vem den riktar sig till. När det gäller de som saluför motorerna bör tillsynen framför allt avse att motorerna är typgodkända och försedda med märkning. Den som saluför mobila maskiner eller motorer till dessa som inte uppfyller gällande krav kan även åläggas straffansvar enligt 13 §. Förelägganden om rättelse kan även avse motorer som felaktigt försetts med märkning. Den som felaktigt märkt en motor som om den stämde överens med ett EG-typgodkännande trots att så inte är fallet riskerar även straffansvar enligt 14 §. Föreläggande om rättelse kan även riktas mot en brukare som gjort

ingrepp i den utrustning på en motor till en mobil maskin som reglerar avgaser och buller. Denne riskerar också straffansvar enligt 15 §.

Med stöd av denna bestämmelse och 9 § kan kontroll ske av att endast typgodkända arbetsmaskiner släpps ut på marknaden och sådan produktionskontroll som avses artikel 11 i arbetsmaskinsdirektivet, dvs. om den godkända typen stämmer överens med uppgifter i typgodkännandeintyget eller det tekniska underlaget. Kontroll kan även ske av att motorer inte falskeligen har försetts med märkning om överensstämmelse. Tillsynen av motorer som typgodkänts inom andra medlemsländer i EU kan inte vara lika ingripande som tillsynen över motorer som typgodkänts i det egna landet (se även avsnitt 5.5).

*9 § Tillsynsmyndigheten får förelägga den som tillverkar, importerar eller saluför mobila maskiner eller motorer till dessa att utan ersättning till myndigheten lämna de upplysningar och handlingar, tillhandahålla de mobila maskiner, motorer och motordelar och utföra de undersökningar som behövs för tillsynen.*

*För tillsyn enligt denna lag har tillsynsmyndigheten rätt till tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, hos dem som är ansvariga enligt 6 §, och får där utföra undersökningar och provningar.*

*Polismyndigheten skall lämna det biträde som behövs för tillsynen.*

Enligt första stycket i denna paragraf har en tillsynsmyndighet möjlighet att meddela föreläggande om skyldighet att tillhandahålla mobila maskiner, motorer och motordelar. Ett sådant föreläggande skall dock användas restriktivt och bör endast komma i fråga när det gäller tillsyn av större tillverkare, importörer och återförsäljare. Den avvägning som alltid måste göras i varje särskilt fall mellan tillsynsmyndighetens intresse av att få tillgång till motorer m.m. och vilka konsekvenser åtgärden skulle innebära för den mot vilken tillsynen riktas, måste i dessa fall vara särskilt noggrann. Enligt denna bestämmelse har en tillsynsmyndighet även rätt att meddela förelägganden om tillhandahållande av sådana upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen. Det kan röra sig om uppgifter om tillverkarens produktion, motorens konstruktion och utförande av avgasreningsutrustning eller redovisning av mätprotokoll och andra handlingar av intresse. Föreläggande kan även avse ålägganden att utföra undersökningar. Sådana förelägganden som avses i första stycket får inte riktas mot brukaren.

För tillsynen måste myndigheten ha tillträde till utrymmen av olika slag för att kunna utföra de undersökningar och provningar som krävs för tillsynen hos de som är ansvariga enligt 6 §. Denna rätt till tillträde omfattar dock inte bostäder.

Polismyndigheten skall enligt bestämmelsen lämna biträde vid tillsynen.

Denna bestämmelse har som *Lagrådet* förordat utformats i enlighet med motsvarande bestämmelse i bilavgaslagen.

*10 § Beslut om förelägganden och förbud får förenas med vite.*

Ett föreläggande får enligt denna paragraf förenas med vite. Bestämmelsen avser förelägganden och förbud som meddelats med stöd av såväl 8 som 9 §§. Ett beslut om föreläggande eller förbud får enligt 16 § överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prop. 1998/99:13

## Information

*11 § Tillsynsmyndigheten får besluta att de som är ansvariga enligt 6 § första stycket genom annonsering eller på något annat lämpligt sätt skall informera berörda användare om sådana fel som framkommit och som bör åtgärdas.*

Om det vid tillsyn eller på annat sätt konstateras att en motor eller dess installation är felaktig måste ägare och brukare av maskinerna få kännedom om detta. I denna bestämmelse anges därför hur tillverkarna och övriga ansvariga skall försöka nå konsumenterna för att meddela att motorerna inte uppfyller föreskrivna krav och vilka åtgärder tillverkaren har för avsikt att vidta. När det gäller sådana mobila maskiner som är registreringspliktiga finns möjlighet att genom uppgifter om ägare i register tillskriva berörda ägare och lämna erforderlig information. Många tillverkare och importörer har ett kundregister och vet på det sättet vem som bör informeras. Eftersom det för närvarande inte finns någon registreringsplikt för alla mobila maskiner är det omöjligt för tillverkaren att komma i kontakt med varje maskinägare. I sådana fall kan annonsering bli aktuell.

Det är endast då någon form av rättelseåtgärd kan bli aktuell som annonsering behövs.

Tillsynsmyndighetens beslut enligt bestämmelsen kan överklagas enligt 16 §.

## Avgifter

*12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att särskilda avgifter skall tas ut för prövning för EG-typgodkännande och ansökan om undantag samt tillsyn enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.*

Paragrafen ger möjlighet att avgiftsfinansiera prövning för EG-typgodkännande och ansökan om undantag samt tillsyn som utövas enligt lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Avgifterna bör beräknas på ett schablonartat sätt och vara lika för alla.

## Straffbestämmelser

*13 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet yrkesmässigt saluför mobila maskiner eller motorer till dessa i strid mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 § 1, 2 och 6. Det sagda gäller dock inte motorer som är EG-typgodkända i en annan stat.*

Med stöd av denna paragraf åläggs den som yrkesmässigt saluför mobila maskiner eller motorer ett ansvar för att tillhandahålla motorer som uppfyller föreskrivna krav. Eftersom motorer kan säljas separat bör ansvaret även omfatta saluförande av dessa. Säljaren kan naturligtvis inte straffas om motorerna är undantagna från stadgade krav. Genom den märkning av motorer som skall ske enligt bestämmelser som meddelats med stöd av 4 § 6 får säljaren veta om motorerna uppfyller de krav som ställs. Det åligger den som saluför mobila maskiner att på lämpligt sätt undersöka huruvida de motorer som inte är försedda med märkning är undantagna från föreskrivna krav. I enlighet med *Lagrådets* förslag har undantag gjorts för motorer som är EG-typgodkända i en annan stat. Enligt arbetsmaskinsdirektivet skall nämligen bristande överensstämmelse med en typgodkänd motor kontrolleras av den medlemsstat som utfärdat typgodkännandet.

*14 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som med uppsåt eller av grov oaktsamhet förser en motor till en mobil maskin med märke om att den överensstämmer med ett EG-typgodkännande trots att så inte är fallet.*

Med stöd av denna paragraf kan den straffas som med uppsåt eller av grov oaktsamhet märker en motor till en mobil maskin som om den stämde överens med ett EG-typgodkännande trots att den inte gör det. Denna ansvarsbestämmelse bör finnas eftersom det enligt arbetsmaskinsdirektivet är tillverkaren själv som skall märka motorerna. Ett handlande kan omfatta brott mot såväl 13 som 14 §§. Ett sådant handlande kan innebära att en person felaktigt förser en motor med märkning om överensstämmelse med uppställda krav och sedan säljer motorn trots att den inte uppfyller kraven. Fråga uppkommer då om handlandet skall bedömas som ett eller flera brott. Eftersom handlandet består av två separata gärningar bör gärningsmannen i dessa fall dömas för såväl den felaktiga märkningen som saluförandet i brottskonkurrens. I enlighet med *Lagrådets* yttrande har det förtydligats att bestämmelsen avser fall då motorn felaktigt märks som EG-typgodkänd.

*15 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som med uppsåt eller av grov oaktsamhet ändrar eller gör ingrepp i utrustning som reglerar avgaser på en EG-typgodkänd motor till en mobil maskin på ett sådant sätt att motorn inte längre uppfyller kraven för det typgodkända utförandet.*

Paragrafen anger ett straffansvar för den som med uppsåt eller av grov oaktsamhet gör ingrepp i utrustning till de avgasrelaterade delarna i en mobil maskin så att den inte längre uppfyller föreskrivna krav för det typgodkända utförandet. Bestämmelsen avser bl.a. att förhindra trimning av arbetsmaskiner. Bestämmelsen avser inte att inskränka möjligheten att montera sådan extra utrustning som har godkänts och som medför en förbättring i avgashänseende.

## Överklagande



*16 § Beslut av en förvaltningsmyndighet i enskilda fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.* Prop. 1998/99:13

*Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.*

Paragrafen innehåller bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol. Som *Lagrådet* påpekat skall även sådana beslut i enskilda fall som avses i 5 § kunna överklagas. Paragrafen har därför justerats i enlighet med detta.

### **Ikraftträdande**

Lagen skall träda i kraft den 1 januari 1999 och gälla mobila maskiner och motorer till dessa som släpps ut på marknaden från det datumet.

## **7.2 Förslaget till lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386)**

*1, 2, 3, 5 och 10 §§*

I samtliga bestämmelser inskränks tillämpningsområdet för bilavgaslagen till att omfatta motorfordon (bilar, mopeder och motorcyklar) och inte som tidigare motordrivna fordon. Motiven till att införa ändringarna finns i avsnitt 5.1.

# Remissammanställning över EG-kommissionens förslag till direktiv

Prop. 1998/99:13  
Bilaga 2

## Allmänna synpunkter

*Naturvårdsverket, Närings- och Teknikutvecklingsverket, Vägverket, Banverket, Arbetarskyddsstyrelsen, Arbetslivsinstitutet, Skogsindustrierna, EMSA/Volvo Wheel Loaders, Skogsstyrelsen och Försvarsmakten* välkomnar förslaget allmänt med hänvisning till dess positiva miljöeffekter.

*Försvarets materielverk* finner att förslaget kommer att innebära ökade kostnader för myndigheten. Kostnadsökningarna kommer att bli små och verket har därför inget att erinra mot förslaget.

*Naturskyddsföreningen* konstaterar att en av orsakerna till att utsläppsmålet för kväveoxider ej har uppnåtts var att det åtgärdsprogram som initierades under 1980-talet och i början av 90-talet ej var heltäckande. Arbetsmaskiner borde ha ingått i programmet.

## Direktivets omfattning

*Naturvårdsverket* anser att jord- och skogsbrukstraktorer bör snarast inkluderas eller behandlas i ett parallellt förslag med samma tidtabell för införande och kravnivåer.

Vägverket konstaterar att en olyckligt stor mängd motorer faller utanför förslaget och nämner:

- småmotorer under 18 kWh som används i bland annat generatoraggregat och trädgårdsmaskiner.
- motorer över 560 kW som används bland annat i lok och stora jordförflytningsmaskiner.
- alla motorer i stationära tillämpningar.

*Skogsindustrierna* konstaterar att förslaget utesluter jordbruks- och skogstraktorer och förutsätter att det kommer att omfatta alla skogsbrukets maskiner så att tillverkarna inte behöver uppfylla olika regelverk.

*Naturskyddsföreningen* anser att förslaget bör bli mer heltäckande. Långt gående avgaskrav bör införas för alla bensindrivna fordon, jord- och skogsbrukstraktorer, motorer till fartyg, tåg och flygplan samt stationära dieselmotorer,

## Kravnivåer

*Naturvårdsverket* anser att möjligheten till fortsatt internationell harmonisering av kraven bör undersökas - för närvarande tillämpar USA krav som överensstämmer med nivån i steg 1 och EPA har påbörjat arbetet med ett andra kravsteg.

Prop. 1998/99:13  
Bilaga 2

*Närings- och Teknikutvecklingsverket* stödjer tanken på att införa utsläppskrav i flera steg, men anser att steg två bör införas tidigare alternativt skärpas. Verket vill på sikt se att kraven som gäller för arbetsmaskiner bör anpassas till vad som gäller för vägfordon.

*Vägverket* anser att förslaget inte fullt ut ansluter till den bästa tillgängliga teknik som industrin förfogar över. Det gäller särskilt gränsvärdena för kväveoxider och rök (partiklar). Verket anser det därför betänkligt att den kommitté som skall upprättas för anpassning till den tekniska utvecklingen inte får mandat att besluta om gränsvärden. Om dessa beslut skall tas i rådet kommer tidsutdräkten att bli betydande och en anpassning att onödigtvis försenas.

*Banverket* anser att kraven inte är särskilt långt gående utan bygger på den utveckling av motorerna som ändå skulle ske. De kan därför i sin nuvarande form knappast förväntas bidra till att driva utvecklingen av miljövänligare dieselmotorer framåt. Steg 2 bör därför skärpas.

*Naturskyddsföreningen* finner att kravnivåerna är för lågt satta.

### **Tidtabeller för införande**

*Naturvårdsverket* menar att steg 2 i förslaget bör tidigareläggas med åtminstone ett år och gränsvärdet för tillåtet utsläpp av kväveoxider bör skärpas - det finns redan motortillverkare som levererar motorer med utsläpp som är väl i paritet med de föreslagna gränsvärdena i steg 2.

*Naturskyddsföreningen* anser att införandeperioden, som sträcker sig till år 2005, är oacceptabelt lång.

### **Provmetoder**

*EMSA/Volvo Wheel Loaders* finner att provmetoden är den samma som anges i IOS standarden 8178 del 1-9. Den kan därför utgå ur direktivet och ersättas med en referens.

### **Godkännandeprocessen**

*Vägverket* konstaterar att godkännandeordningen ansluter till den som tillämpas i Sverige, vilken verket anser vara effektiv och kostnadsbesparande. Prop. 1998/99:13 Bilaga 2

*EMSA/Volvo Wheel Loaders* poängterar starkt vikten av att USA och EU-länderna ömsesidigt erkänner certifieringar för att undvika onödiga kostnader som inte till gagn för miljön.

*Skogsindustrierna* ser positivt på förslaget att godta självcertifiering av motorerna, vilket minskar kostnaderna för kontroll.

### **Ekonomiska incitament**

*Naturvårdsverket* anser att användning av ekonomiska styrmedel kan vara en viktig nationell åtgärds möjlighet för att påskynda introduktionen av maskiner med bättre utsläppsprestanda - artikel 10 i förslaget begränsar användningen av sådan styrmedel och bör därför utgå.

*Arbetslivsinstitutet* finner bestämmelsen om användandet av ekonomiska incitament för att uppmuntra ett tidigt införande av avancerad utsläppsteknik strategiskt viktig.

*EMSA/Volvo Wheel Loaders* framhåller att Miljödepartementet för att stimulera utvecklingen av mer miljövänliga motorer bör påskynda utvecklingen av ekonomiska instrument enligt artikel 10 i direktivförslaget.

*Skogsstyrelsen* ser artikel 9 om ekonomiska incitament som ett hinder för att införa än strängare krav än de som föreskrivs i direktivet. Detta kan medföra att införandet av bättre teknik fördröjs. Länder som vill införa strängare utsläppsvillkor än vad direktivet föreskriver skall ha möjlighet att göra detta.

*Naturskyddsföreningen* menar att direktivets bestämmelser om ekonomiska incitament är så utformade att de i praktiken anger ett tak som effektivt hindrar progressiva medlemsländer gynnar införandet av än renare teknik. Bestämmelserna bör utformas så att teknisk utveckling och innovationsanda stimuleras istället för att bromsas.

### **Övrigt**

*Naturvårdsverket* anser att förslaget bör kompletteras med en artikel som reglerar det fortsatta arbetet inom området - det gäller såväl en tidtabell för kommissionens arbete med ytterligare kravskärpningar för nu aktuella maskiner samt prioriteringar för nya maskin grupper.

Verket finner också att på sikt bör även krav på avgasreningens hållbarhet inarbetas i regelverket - detta är en viktig åtgärd om effekterna

av kraven skall kunna säkerställas i praktiken, det vill säga när maskinerna används - behovet ökar med strängare kravnivåer.

Prop. 1998/99:13  
Bilaga 2

Enligt Naturvårdsverket bör avsnitt 3, bilaga 1 avseende motormärkning om möjligt förenklas vad gäller kravet på den kompletterande märkningens hållbarhet etc.

*Närings- och Teknikutvecklingsverket* konstaterar att den befintliga maskinparken inte berörs, vilket betyder att det kan dröja innan några effekter de av föreslagna åtgärderna märks. Verket anser därför att det bör finnas utrymme att införa styrmedel eller incitament i någon form som främjar användningen av nya maskiner, exempelvis inom särskilt miljö känsliga områden.

*Naturskyddsföreningen* menar att det är viktigt att direktivet snarast följs upp av ytterligare strängare krav som kan införas i början av 2000-talet. Sådana krav bör bygga på att det införs en avancerad teknik för rökgasrening som innebär en långt gående reduktion (>50%) av främst kväveoxid- och partikelutsläpp.

*Landsorganisationen* avstod från att yttra sig.

## Sammanfattning av Naturvårdsverkets rapport "Renare och tystare arbetsmaskiner - del 2

### Inledning

I denna rapport redovisas den andra delen av Naturvårdsverkets regeringsuppdrag (M95/2562/7) att utforma förslag till åtgärder för att minska utsläpp av buller och luftföroreningar från arbetsmaskiner. Redovisningen omfattar de delar av uppdraget som direkt berörs av det direktiv med avgaskrav på nya dieselmotorer för arbetsmaskiner som är under slutförhandling inom EU samt av kommissionens förslag till avgaskrav på nya dieselmotorer för jord- och skogsbrukstraktorer. En första delredovisning av uppdraget gavs i rapporten "Renare och tystare arbetsmaskiner -hur då" från den 30 augusti 1996.

### Bakgrund

Med dieselmotordrivna arbetsmaskiner avses både arbetsfordon och arbetsredskap. Typiska fordon är traktorer, hjullastare, grävmaskiner och terrängfordon. Typiska redskap är kompressorer och generatoraggregat.

Buller och avgasutsläpp från arbetsmaskiner innebär en negativ påverkan på vår miljö och människors hälsa. Av särskilt stor betydelse är just utsläppen från dieselmotordrivna maskiner som används inom jord- och skogsbruket, industrin samt bygg- och anläggningsbranschen. Detta gäller främst utsläppen av kväveoxider. I dag beräknas omkring 23 %<sup>1</sup> av de samlade kväveoxidutsläppen härröra från arbetsmaskiner. Bland dessa maskiner är det jordbrukstraktorer, hjullastare, grävmaskiner, grävlastare och skogsbruksmaskiner som beräknas bidra med de största utsläppen. Arbetsmaskinernas andel av utsläppen kan förväntas öka i takt med att åtgärder inom andra sektorer får genomslag. Även utsläpp av partiklar, vissa specifika kolväten samt bullerstörningar från arbetsmaskiner är betydelsefulla från arbetsmiljösynpunkt och i vissa fall även lokal miljösynpunkt.

Kommande direktiv med avgaskrav för motorer till vissa mobila maskiner kommer att reglera utsläppen från ett stort antal typer av nya arbetsmaskiner som till exempel bygg- och entreprenadmaskiner (hjullastare, schakt- och grävmaskiner m.m.), jord- och skogsbruksmaskiner som inte är traktorer, gaffeltruckar, mobila kranar, maskiner för flygplatsstöd m.m. Undantagna är dieselmotorer i jord- och skogsbruks-traktorer och sådana motorer som arbetar med konstant hastighet (pumpar, generatorer) samt alla bensinmotordrivna maskiner. När det gäller dieseldrivna jord- och skogsbrukstraktorer så pågår ett arbete inom kommissionen med att ta fram likvärdiga avgasregler även

---

<sup>1</sup> Enligt ny utsläppsstatistik, se SCB:s statistiska meddelande NA 18 SM; 9601, En ny beräkningsmodell för vägtrafik har introducerats. Denna modell ger lägre utsläpp för vägtrafiken varför arbetsmaskinernas utsläppsandel ökar jämfört med beräkningar från tidigare år.

för nya dieselmotorer som används i sådana fordon. Förslag väntas under året.

Prop. 1998/99:13  
Bilaga 3

Det nya avgasdirektivet för arbetsmaskiner - liksom det för jord- och skogsbrukstraktorer när så blir aktuellt - måste så snart som möjligt efter slutligt beslut i EU införas i nationell lagstiftning eftersom tidtabellen<sup>2</sup> för kravens ikraftträdande är snäv. Kraven är uppdelade på två kravsteg och kravnivåerna i steg I och II är beroende av motoreffekten. Tidpunkten för kravens införande är också den beroende av motoreffekten. Kraven i steg I skall enligt förslaget gälla för nya typgodkännanden av de flesta motorstorlekar redan från årsskiftet 1998. Vid rådsbehandlingen av direktivet har medlemsländerna tagit på sig att snabbt införliva direktivet i den nationella lagstiftningen eftersom detta är ett angeläget område.

Kravnivåerna i steg I och II beräknas ge följande procentuella utsläppsreduktioner jämfört med en medelmotor av i dag:

| <u>Förorening</u> | <u>Steg I</u> | <u>Steg II</u>    |
|-------------------|---------------|-------------------|
| Kväveoxider (NOx) | -23%          | -50% <sup>3</sup> |
| Kolväten (HC)     | -11%          | -29%              |
| Partiklar (PM)    | -27%          | -67%              |

Arbetsmaskinernas livslängd är i många fall lång och det tar lång tid innan de nya kraven får fullt genomslag. En snabbare introduktion av nya maskiner vars motorer åtminstone uppfyller kravnivåerna i steg I är önskvärd. Eftersom det andra kravsteget innebär betydligt större miljövinster i form av lägre utsläpp av kväveoxider och av partiklar så ligger det ett stort värde i att stimulera en tidig anskaffning av maskiner med motorer som klarar detta steg så snart sådana finns på marknaden. Att utvärdera möjligheterna till nationella insatser för att understödja en utveckling av detta slag är en del av det nu aktuella uppdraget.

Avgasdirektivet för motorer till arbetsmaskiner - liksom troligen även kommande förslag för motorer till jord- och skogsbrukstraktorer - följer i stort mallen för de avgasdirektiv som redan tillämpas för tunga vägfordon (lastbilar och bussar). Efter att kraven trätt i kraft får i princip enbart typgodkända motorer placeras på marknaden. Motortillverkaren skall ansöka om ett typgodkännande hos en godkännandemyndighet i ett medlemsland. Ett typgodkännande är sedan giltigt i hela unionen och det kan enbart återkallas av den myndighet som utfärdat det. Skäl för en sådan åtgärd kan vara underkända resultat vid stickprovskontroll av nya produktionsmotorer. En sådan kontroll kan enbart genomföras av den myndighet som utfärdat det aktuella typgodkännandet. Varje medlemsland har dock möjlighet att till denna myndighet framställa en begäran att sådan kontroll skall utföras om medlemslandet påvisat att typgodkända motorer inte överensstämmer med det godkända utförandet.

I direktivet ställs vissa grundläggande hållbarhetskrav på avgasreningen motsvarande de som gäller för vägfordon inom EU. Vid

<sup>2</sup> Enligt rådets gemensamma ståndpunkt från den 20 januari 1997. Tidtabellen kan komma att förskjutas något om det slutgiltiga antagandet av direktivet dröjer.

<sup>3</sup> Med kravnivå enligt rådets gemensamma ståndpunkt från den 20 januari 1997.

användning av efterbehandlingsutrustning ställs vissa ytterligare krav på hållbarhetsprov och särskild funktionsgaranti gentemot maskinköparen.

Prop. 1998/99:13  
Bilaga 3

När det gäller buller så finns det i dag flera särdirektiv och det s.k. Maskindirektivet i vilka bullernivåer från olika typer av arbetsmaskiner regleras. Dessa krav har införts i Sverige i Arbetarskyddsstyrelsens författningssamling med stöd av arbetsmiljölagen. För närvarande pågår det dessutom ett arbete inom kommissionen med ett gemensamt ramdirektiv för buller som skall omfatta en rad olika typer av maskiner och annan utrustning för utomhusbruk inklusive de maskiner som för närvarande regleras i särdirektiv. Det finns ett utkast till direktivförslag framme som innebär skärpningar av bullerkraven för flertalet maskiner med 2-3 dB. Kraven är tänkta att införas omkring år 2000. Ett färdigt förslag från kommissionen kan tidigast vara att vänta före utgången av 1997.

## Förslag

Naturvårdsverket föreslår att:

- \* *En ny lag införs som omfattar avgasutsläpp m.m. från mobila maskiner.* Denna lag ger utrymme för en reglering av avgasutsläppen och i vissa fall även bullernivåerna (båtar och terrängskotrar) för olika typer av mobila maskiner (arbetsfordon, fartyg, spårfordon, flyttbara industriella maskiner och annan utrustning avsedd att röra sig på marken) som är försedda med förbränningsmotorer. Undantagna från lagen är bilar och andra motorfordon (dvs. moped och motorcykel) vilka istället regleras - eller föreslås regleras - genom bilavgaslagen samt flygplan som regleras enligt luftfartslagen. Med stöd av den föreslagna lagen kan det nya avgasdirektivet inom EU för dieselmotorer till arbetsmaskiner - samt jord- och skogsbrukstraktorer, när så blir aktuellt - införas i nationell rätt. Lagen föreslås även kunna inkludera av regeringen till EU tidigare anmällda förslag om lag om buller- och avgaskrav på båtmotorer samt lag om buller- och avgaskrav på terrängskotrar. Den har också anpassats för att göra det möjligt att införa krav även på andra typer av motorer till arbetsmaskiner när sådana kommer. Kommissionen har till exempel aviserat att man avser att ta fram förslag för bensindrivna arbetsmaskiner. Lagförslaget ger också utrymme för att indela maskiner i miljöklasser beroende av maskinens miljöegenskaper. Lagen är en ramlag. EU:s avgasdirektiv för dieselmotordrivna arbetsmaskiner respektive jord- och skogsbrukstraktorer införs i en särskild förordning och i myndighetsföreskrifter. Förslag till en sådan förordning lämnas i rapporten.
- \* *Naturvårdsverket utses till nationell typgodkännandemyndighet för de kommande avgasdirektiven.* Varje medlemsland i EU skall enligt det kommande avgasdirektivet för arbetsmaskiner utse en nationell typgodkännandemyndighet hos vilken motortillverkaren kan ansöka om typgodkännande. Ett



godkännande som är beviljat i ett medlemsland är sedan giltigt i hela gemenskapen. Naturvårdsverket kan påta sig uppgiften att vara svensk typgodkännandemyndighet på detta område eftersom det saknas en gemensam sektorsmyndighet för alla typer av arbetsmaskiner inklusive jord- och skogsbruksmaskiner. Ett ytterligare skäl för denna ordning är att verket redan har den uppgiften när det gäller avgaskraven för vägfordon varför samordningsvinster kan påräknas eftersom ytterligare nationell kompetens inom området inte behöver byggas upp. Lösningen förutsätter att provning och tillsyn kan utföras av en s.k. teknisk tjänst som utses av godkännandemyndigheten. Direktivet medger detta.

\* *Tillsynen främst inriktas mot kontroll av tillverkarens produktionsmotorer inom de ramar som ges av direktiven. I övrigt föreslås att tillsynen av att de nya kraven efterlevs inriktas på uppföljning av att nya maskiner som förs ut på marknaden är utrustade med typgodkända motorer. För att underlätta detta arbete vill vi också aktualisera Motorredskapsutredningens förslag (SOU 1974:26) om en allmän registreringsplikt för arbetsfordon. En sådan registrering innebär inte enbart fördelar från tillsynssynpunkt utan ger också möjligheter att bättre utvärdera och beräkna effekten av de nya avgaskraven. Vi föreslår att ett sådant register byggs upp successivt och gäller arbetsfordon som tas i bruk efter ett visst datum, förslagsvis den 1 juli 1998. Förslag till hur en sådan registreringsplikt skulle kunna införas finns i rapporten. Eftersom det för närvarande pågår två utredningar på området - dels en särskild utredning gällande "Översyn av bestämmelserna inom trafikregisterområdet", dir. 1996:117 och dels ett uppdrag till Vägverket att se över kontrollformerna för de fordon som faller under bestämmelserna i Maskindirektivet - så anser vi det vara lämpligt att förslaget om utökad registreringsplikt vidarebehandlas i dessa sammanhang. Den särskilda utredningen och Vägverkets uppdrag skall båda redovisas i januari 1998.*

\* *Ett nationellt system med regler för hållbarhetskontroller inte införs i nuläget. Denna möjlighet bör dock hållas öppen till ett senare skede. I syfte att kontrollera typgodkända motorers överensstämmelse med kraven i direktiven inklusive en uppföljning av motorernas hållbarhetsegenskaper så föreslås att ekonomiska resurser tillskapas för att genomföra stickprovsundersökningar av avgasprestandan hos sådana motorer. Resultaten kan i förekommande fall ge underlag till inriktningen på kontroller som andra typgodkännandemyndigheter inom EU har att genomföra samt även ge underlag till EU-arbetet med att vidareutveckla avgaskraven på den här typen av motorer. Undersökningarna föreslås göras inom ramen för ett program för avgasundersökningar liknande det som bedrivs vid Bilprovningens Motortestcenter enligt ett särskilt avtal med*

Naturvårdsverket. *För att finansiera kontroller på just arbetsmaskiner föreslås att en särskild kontrollavgift tas ut på nya maskiner med EG-typgodkända motorer motsvarande ca 250 till 300 kronor för varje ny maskin som säljs.* Uttag av en sådan avgift kan administreras av Naturvårdsverket på samma sätt som den nuvarande kontrollavgiften för bilar.

Prop. 1998/99:13  
Bilaga 3

För att stimulera en introduktion av nya maskiner som åtminstone uppfyller steg I i de nya avgaskraven föreslås följande styrmedel utöver införande av lagkrav.

- \* *Miljöklassning* - Systemet föreslås vara frivilligt och klassningen baseras på de uppgifter som lämnas av tillverkaren i form av en anmälan om miljöklassstillhörighet. Något särskilt myndighetsgodkännande utöver EG- typgodkännandet som visar att kriterierna för respektive klass är uppfyllda skall inte erfordras. Som miljöklass I föreslår vi skall räknas motorer som uppfyller avgaskraven i steg I och som miljöklass II de motorer som uppfyller avgaskrav enligt steg II. Inom respektive klass införs också beteckningen A respektive B enligt tabellen nedan. IA eller IIA tilldelas motorer där tillverkaren frivilligt lämnar ett särskilt hållbarhetsåtagande som innebär att han accepterar att aktivt delta som part i eventuella program för hållbarhetsprovning av motortypen enligt rutiner som motsvarar de som Naturvårdsverket utarbetat som förslag till bestämmelser för motorer till tunga vägfordon (A70-Regulation). Beteckningen IB eller IIB avser motorer som enbart är provade enligt typgodkännandeprocéduren. Klassningssystemet föreslås dessutom kompletteras med möjlighet att använda beteckningen "lågbullrande" - samt eventuellt också "mycket lågbullrande" - för maskiner som uppfyller för maskintypen beslutade kravskärpningar gällande buller eller av kommissionen föreslagna kommande kravsteg, när sådana finns tillgängliga. Det är motortillverkaren som svarar för klassningen avseende avgaser medan maskintillverkaren svarar för klassningen avseende buller. En miljöklassning av en motortyp/familj med ett angivet typgodkännandenummer är giltigt för alla maskiner som använder sig av denna motortyp.

| <b>MILJÖKLASSER FÖR AVGASER (Motorer till arbetsmaskiner)</b> |           |                         |                         |
|---------------------------------------------------------------|-----------|-------------------------|-------------------------|
| <b>Miljöklass I</b>                                           |           | <b>Miljöklass II</b>    |                         |
| <b>A</b>                                                      | <b>B</b>  | <b>A</b>                | <b>B</b>                |
| EU steg I med hållbarhetsåtagande                             | EU steg I | EU steg II <sup>4</sup> | EU steg II <sup>4</sup> |

| <b>MILJÖKLASSER FÖR BULLER (Kompletta maskiner)<sup>5</sup></b>                      |                                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| <b>Miljöklass "Lågbullrande"</b>                                                     | <b>Miljöklass "Mycket lågbullrande"</b> |
| Jordförflytningsmaskiner som uppfyller kraven för år 2001 enligt direktiv 86/662/EEG | -                                       |

Klassningssystemet kan användas för att informera om att en maskin t.ex. tillhör "Miljöklass IA lågbullrande enligt kriterier i SFS 1997:XXX för arbetsmaskiner" eller enbart "Miljöklass lågbullrande enligt kriterier i SFS 1997:XXX för arbetsmaskiner".

\* *Ekonomiska styrmedel* - Miljöklasstillhörighet bör efter hand kunna kopplas till användning av olika typer av ekonomiska styrmedel t.ex. differentierade skatter och avgifter eller förmånligare avskrivningsregler. Bland dessa styrmedel bedömer vi det för närvarande som särskilt intressant med förmånligare avskrivningsregler s.k. grön avskrivning enligt en modell som utvecklats i Holland för att stimulera företag att investera i miljövänligare produkter som t.ex. lågbullrande arbetsmaskiner. Detta styrmedel behöver dock utvecklas vidare och utvärderas ytterligare förslagsvis med utgångspunkten att rätten till sådan avskrivning skulle kunna omfatta produkter även utanför arbetsmaskinområdet. *Statliga bidrag till ekologisk omställning* borde även kunna uppmuntra till användning av miljöklassade maskiner. Vi föreslår därför att i de fall investeringsbidrag utgår till bygg- och anläggningsprojekt så skall även merkostnader som orsakats av att arbetsmaskiner med hög miljöprestanda används - lägst miljöklass I B - kunna berättiga till bidrag. Bidragsreglerna bör utformas på ett sådant sätt att bidrag kommer den till del som har den faktiska merkostnaden dvs. maskinägaren.

\* *Miljökrav vid upphandling av arbetsmaskinstjänster* kan vara ett effektivt styrmedel om de utformas så att användningen av

<sup>4</sup> För motorer i effektintervall 18yP<37 kW gäller kraven i steg II enbart för inplacering i miljöklass I.

<sup>5</sup> Kompletteras när förslag till nya bullerkrav finns som förslag från kommissionen.

miljöklassade maskiner gynnas. I detta sammanhang bör det Prop. 1998/99:13  
gemensamma arbete med upphandlingskrav som bedrivs av Bilaga 3  
Gatu- och fastighets respektive Trafik- och Gatukontoren i  
Stockholm, Göteborg och Malmö framhållas.

- \* *Information* via branschorganisationerna om kommande krav och om införande av andra styrmedel är också ett viktigt styrmedel liksom branschernas egna miljöarbete.

## Förslag till lag om buller och avgasreningskrav på mobila maskiner

Härigenom föreskrivs följande.

### Inledande bestämmelser

**1 §** Denna lag syftar till att förebygga att mobila maskiner orsakar skador på eller olägenheter för människors hälsa eller skador på miljön genom utsläpp av avgaser, buller eller andra föroreningar.

Utöver de bullerkrav för mobila maskiner som meddelas med stöd av denna lag finns bestämmelser i fordonskungörelsen (1972:603), terrängtrafikkungörelsen (1972:594) och arbetsmiljölagen (1977:1160).

*Kommentar:* I denna paragraf anges lagens syfte. Andra stycket innehåller en upplysning om att bullerkrav även finns i fordonskungörelsen (FK), terrängtrafikkungörelsen (TTK) och arbetsmiljölagen. Bullerkrav för traktorer, motorredskap och terrängfordon har meddelats med stöd av FK och TTK och finns i Vägverkets författningssamling. Bullerkrav för arbetsmaskiner, t.ex. jordförflyttningsmaskiner, gräsklippare och generatoraggregat liksom bullerkraven enligt Maskindirektivet finns i Arbetarskyddsstyrelsens författningssamling.

**2 §** Med mobila maskiner avses i denna lag fordon, fartyg, spårfordon, flyttbara industriella maskiner och annan utrustning som är avsedd och lämpad för att röra sig på marken och som är försedd med förbränningsmotor. Motorfordon enligt fordonskungörelsen (1972:603) är ej att anses som mobila maskiner enligt denna lag. Detsamma gäller för luftfartyg (flygplan) vilka regleras av luftfartslagen (1957:297).

*Kommentar:* Med stöd av lagen kan buller och avgasreningskrav successivt fastställas för alla typer av mobila maskiner som anges i paragrafen. Det kan således röra sig om införlivande av EG-direktiv eller nationella krav på icke-harmoniserade områden. Lagen innefattar således föreslagna regleringar av båtmotorer och terrängskotrar. Definitioner och avgränsningar av tillämpningsområden sker i förordning och myndighetsföreskrifter. Exempel på flyttbara industriella maskiner är kompressorer, generator- och svetsaggregat. Avgas- och bullerkrav för luftfartyg (flygplan) regleras i kapitel 3 - Luftvärdighet och miljövårdighet - Luftfartslagen (1957:297).

### Buller- och avgasreningskrav, EG-typgodkännande

**3 §** Mobila maskiner skall vara så konstruerade och utrustade att de uppfyller i lagen eller med stöd av lagen angivna krav.

Prop. 1998/99:13  
Bilaga 3

*Kommentar:* Paragrafen motsvarar 2 § 1 st i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på terrängskotrar och 3 § 1 st i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på båtmotorer. Eftersom krav och provmetoder skall vara så utformade att motorn beräknas uppfylla krav vid normal användning skall detta inte anges i lagtexten. I fråga om sådana mobila maskiner som omfattas av EG:s direktiv om vissa förbränningsmotordrivna arbetsmaskiner föreskrivs krav på EG-typgodkännande.

**4 §** Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. begränsning av buller och utsläpp av avgaser från mobila maskiner och motorer i mobila maskiner,
2. motorers beskaffenhet, utrustning, hållbarhet, funktion och installation,
3. skyldighet att underhålla den utrustning på mobila maskiner som begränsar buller och utsläpp och att använda visst bränsle,
4. kontroll och tillsyn av att mobila maskiner uppfyller kraven på begränsning av buller och utsläpp,
5. krav på EG-typgodkännande samt utfärdande och återkallelse av ett sådant typgodkännande,
6. utseende av godkännandemyndighet och teknisk tjänst.

*Kommentar:* Paragrafen motsvarar bl.a. 2 § 2 st i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på terrängskotrar och 3 § 2 st i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på båtmotorer. Med stöd av denna bestämmelse kan dels nationella krav i fråga om t.ex. båtar och terrängskotrar föreskrivas dels kan EG-rättsakter införlivas.

**5 §** Mobila maskiner får släppas ut på marknaden endast om de uppfyller i lagen eller med stöd av lagen angivna krav.

*Kommentar:* Paragrafen motsvarar 3 § i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på terrängskotrar och 4 § i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på båtmotorer. Genom denna bestämmelse införlivas även artikel 8 punkt 2 i direktivet om vissa förbränningsmotordrivna arbetsmaskiner. Bestämmelser om undantag från kraven regleras lämpligen i respektive förordning för olika slag av mobila maskiner.

**6 §** I fråga om mobila maskiner som inte omfattas av krav på EG-typgodkännande svarar tillverkaren för att den mobila maskinen uppfyller gällande krav i fråga om buller och avgasrening. Om tillverkaren inte har sitt säte i Sverige, svarar i stället tillverkarens representant i Sverige för att kraven är uppfyllda.

*Kommentar:* Paragrafen motsvarar 4 § i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på terrängskotrar och 5 § i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på båtmotorer. Dessa förslag innehåller inga krav på myndighetsgodkännande eller krav på att något särskilt organ skall utföra

de provningar eller tester som visar att båtmotorer eller terrängskotrar uppfyller ställda krav.

Prop. 1998/99:13  
Bilaga 3

## **Miljöklassning**

**7 §** Mobila maskiner eller motorer, som det fastställts krav på enligt denna lag kan indelas i olika miljöklasser med hänsyn till en mobil maskins eller motors miljöegenskaper.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter med grunder för indelning i miljöklasser och förfaranden för att hänföra en mobil maskin eller motor till en viss miljöklass. Härvid skall gälla att motorer eller maskiner som uppfyller gällande minimikrav meddelade med stöd av 4 § kan hänföras till den lägsta miljöklassen och att motorer eller maskiner som har väsentligt lägre utsläpp eller i övrigt uppfyller högre krav i fråga om miljöhänsyn placeras i bättre miljöklass.

*Kommentar:* Enligt paragrafen kan mobila maskiner indelas i miljöklasser. Andra stycket anget grunderna för en sådan indelning.

## **Miljödeklaration**

**8 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. skyldighet för tillverkare av vissa mobila maskiner att i en miljödeklaration redogöra för maskinens miljöegenskaper,
2. vilka uppgifter en sådan miljödeklaration skall innehålla och
3. skyldighet att lämna information vid överlåtelse av sådana maskiner.

*Kommentar:* Paragrafen ger möjlighet att införa krav på deklaration av miljöegenskaper hos mobila maskiner med bensinmotorer i enlighet med Naturvårdsverkets förslag i redovisningen av del 1 av uppdraget.

## **Märkning**

**9 §** Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav på märkning av mobila maskiner eller motorer.

*Kommentar:* Paragrafen motsvarar 7 § i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på båtmotorer. Artikel 6 i EGs direktiv om vissa dieselmotordrivna arbetsmaskiner innehåller också krav på märkning.

## **Tillsyn**

**10 §** Tillsynen över efterlevnaden av denna lag samt föreskrifter och villkor som har meddelats med stöd av lagen utövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Tillsyn får ske hos ansvarig tillverkare, tillverkarens representant i Sverige och hos den som till Sverige yrkesmässigt inför mobila maskiner. Tillsyn får även ske hos den som yrkesmässigt saluför eller överlåter mobila maskiner. När det gäller installation av båtmotorer får tillsynen även ske hos båttillverkaren.

*Kommentar:* Paragrafen motsvarar 6 § i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på terrängskotrar och 8 § i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på båtmotorer. Med stöd av denna bestämmelse kan även kravet på att endast EG-typgodkända arbetsmaskiner säljs kontrolleras.

**11 §** Tillsynsmyndigheten får förelägga dem som avses i 10 § andra stycket att utan ersättning lämna de upplysningar, tillhandahålla de mobila maskiner, motorer, motordelar och handlingar som behövs för tillsynen eller för att Sverige skall kunna fullgöra sina skyldigheter enligt de EG-rättsakter som reglerar krav på utsläpp från mobila maskiner.

Tillsynsmyndigheten får även förelägga dem som avses i 10 § andra stycket att se till att de undersökningar som behövs för tillsynen blir genomförda. Myndigheten har rätt att utföra egna undersökningar eller i stället uppdra åt annan att utföra dessa.

Ett föreläggande får förenas med vite.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de skyldigheter som avses i första stycket.

*Kommentar:* Paragrafen motsvarar 7 § i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på terrängskotrar och 9 § i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på båtmotorer. Upplysningsskyldigheten kan även avse sådan information som det åligger Sverige att rapportera enligt EG:s rättsakter. Med stöd av denna artikel kan sådan produktionskontroll som föreskrivs i artikel 11 i direktivet om dieselmotordrivna arbetsmaskiner ske.

## **Tillverkarens ansvar**

**12 §** Visar det sig vid tillsyn att de krav som föreskrivits enligt denna lag eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter inte uppfylls, skall tillverkaren vidta de åtgärder som behövs för att felen skall avhjälpas. Visar det sig att ett överskridande av bullerkrav beror på att en inombordsmotor inte är installerad på rätt sätt skall i stället båttillverkaren vidta sådana åtgärder.

Vidtas inte rättelse frivilligt får tillsynsmyndigheten förelägga tillverkaren att vidta de åtgärder som behövs.

Myndigheten får även förbjuda den som yrkesmässigt saluför eller överlåter mobila maskiner eller motorer att fortsätta med detta. Om tillverkaren inte har sitt säte i Sverige, får föreläggandet eller förbudet i stället avses tillverkaren representant i Sverige.

Ett föreläggande eller förbud får förenas med vite.

*Kommentar:* Paragrafen motsvarar 8 § förslaget till lag om buller- och avgaskrav på terrängskotrar och 10 § i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på båtmotorer. Med stöd av denna bestämmelse kan även Sverige vidta nödvändiga åtgärder i händelse av bristande



överensstämmelse med kraven på typgodkännande i enlighet med artikel 12 i direktivet om dieselmotordrivna arbetsmaskiner.

Prop. 1998/99:13  
Bilaga 3

**13 §** Tillverkaren eller representanten i Sverige skall genom annonsering i dagspressen eller på annat lämpligt sätt informera berörda konsumenter om sådana fel som kommit fram genom tillsynsförfarandet och som bör åtgärdas.

*Kommentar:* Paragrafen motsvarar 9 § i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på terrängskotrar och 11 § i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på båtmotorer. För EG-typgodkända motorer gäller de ramar för tillsyn som finns angivet i direktivet.

### **Avgifter m.m.**

**14 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att särskilda avgifter skall tas ut för ansökan om undantag samt tillsyn och annan kontroll enligt denna lag eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen. Detta gäller även kostnader för undersökningar och provningar som myndigheten utför eller låter utföra.

*Kommentar:* Paragrafen motsvarar 10 § i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på terrängskotrar och 12 § i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på båtmotorer.

### **Straffbestämmelser**

**15 §** Den som med uppsåt eller av oaktsamhet yrkesmässigt saluför eller överlåter mobila maskiner som inte uppfyller föreskrivna krav, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

*Kommentar:* Paragrafen motsvarar 13 § i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på båtmotorer.

**16 §** En tillverkare som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot kravet på miljödeklaration i 8 §, döms till böter.

*Kommentar:* Enligt denna paragraf kan den straffas som inte uppfyller kravet på miljödeklaration.

**17 §** Den som med uppsåt eller av oaktsamhet märker en mobil maskin trots att den inte överensstämmer med de krav som gäller enligt denna lag eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen, döms till böter.

*Kommentar:* Paragrafen motsvarar 14 § i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på båtmotorer.

**18 §** Utbyte av brott mot 15, 16 eller 17 §§ skall förklaras förverkat, om det inte är uppenbart oskäligt.

*Kommentar:* Paragrafen motsvarar 15 § i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på båtmotorer.

Prop. 1998/99:13  
Bilaga 3

## **Överklagande**

**19 §** Tillsynsmyndighetens beslut i enskilda fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

*Kommentar:* Paragrafen motsvarar 11 § i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på terrängskotrar och 16 § i förslaget till lag om buller- och avgaskrav på båtmotorer.

## **Ikraftträdande**

Denna lag .....

## Förteckning över remissinstanserna avseende Naturvårdsverkets rapport "Renare och tystare arbetsmaskiner - del 2 "

Prop. 1998/99:13  
Bilaga 4

Hovrätten för Övre Norrland, Kammarrätten i Göteborg, Kommerskollegium, Försvarsmakten, Försvarets materielverk, Socialstyrelsen, Banverket, Vägverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Statskontoret, Riksskatteverket, Statens jordbruksverk, Arbetarskyddsstyrelsen, Närings- och teknikutvecklingsverket, Konkurrensverket, Skogsstyrelsen, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Sveriges provnings- och forskningsinstitut, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Göteborgs kommun, Malmö kommun, Stockholms stad, Svenska kommunförbundet, Naturskyddsföreningen, Landsorganisationen i Sverige, Svenska Arbetsgivareföreningen, Entreprenadmaskinleverantörernas samarbetsorgan, Föreningen Skogsindustrierna, Husqvarna AB, Hägglund Vehicle AB, Lantbrukarnas Riksförbund, Maskinbranschens Riksförbund, Maskinentreprenörerna, Maskinleverantörerna Park och Trädgård, Scania, SIS Miljömärkning, Skogsbrukets Forskningsinstitut, Skogsmaskinföretagarna, Skogsägarnas Riksförbund, Stiga AB, Stora Skog AB, AB Svensk Bilprovning, Svensk Maskinprovning AB, Svenska Fordons Komponent Gruppen, Svenska Petroleum Institutet, Svenska Åkeriförbundet, Villaägarnas Riksförbund, Volvo Wheel Loaders AB. Därutöver har remissvar inkommit från Företagens Uppgiftslämnardelegation.

## Remissammanställning över Naturvårdsverkets rapport "Renare och tystare arbetsmaskiner - del 2"

### Allmänna synpunkter

*Stiga AB* tillstyrker förslagen utan ytterligare kommentarer. *Länsstyrelsen i Skåne län, Göteborgs kommun, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Skogsbrukets Forskningsinstitut (SkogForsk), Svensk Maskinprovning AB, AB Svensk Bilprovning (ASB) och Villaägarnas Riksförbund* instämmer i stort i Naturvårdsverkets förslag. *Skogsägarnas Riksförbund* och *Stora Skog AB* instämmer i *SkogForsks* remissvar. *Svenska Arbetsgivarföreningen (SAF)* lämnar ett eget yttrande på vissa delar av remissen, men ansluter sig i övrigt till Maskinentreprenörerna.

Följande remissinstanser har avstått från att yttra sig: *Generaltullstyrelsen, Riksrevisionsverket, Konsumentverket, Kemikalieinspektionen och Gröna Bilister.*

### Övergripande kommentarer

*Närings- och teknikutvecklingsverket (NUTEK)* anser att lagförslagets kostnadseffektivitet är ringa analyserad. Sammantagna samhällsekonomiska och näringspolitiska konsekvenser och effekter på miljön är svagt belysta.

*Konkurrensverket* noterar med tillfredsställelse att Sverige kommer att avvakta med att införa tidigare aviserade nationella åtgärder vad gäller avgas- och bullerkrav för motorer till fritidsbåtar inom EU.

*Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC)* saknar en analys av om de föreslagna nationella bestämmelserna är förenliga med våra åtaganden som medlemmar av EU och med MRA-avtalen med Australien, Nya Zeeland, Kanada och USA.

*Landsorganisationen (LO)*, konstaterar att förslagen i rapporten ger förutsättningar för att skapa såväl en bättre arbetsmiljö som yttre miljö.

*Entreprenadmaskinleverantörernas samarbetsorgan (EMSA)*, anser att förslaget till stora delar är positivt, men är tveksamma till vissa delförslag när det gäller anläggningsmaskiner och gaffeltruckar.

*Maskinentreprenörerna* ser det som naturligt att det införs miljökrav för arbetsmaskiner. EUs regelverk har en bra uppläggning.

*Skogsindustrierna* anser att förslagen visar på en övertro på lagstiftning och myndighetskontroll. Arbetet med att minska miljöbelastningen från arbetsmaskinerna hanteras effektivare via miljöledningssystem än via detaljerade regler och ekonomiska styrmedel.

*Övergripande*

*Hovrätten för Övre Norrland* har inte någon erinran mot förslagen till en ny lagstiftning, men anser att det bör bli föremål för viss språklig översyn. Hovrätten föreslår att rekvisitet "får släppas ut på marknaden" ersätts med "yrkesmässigt saluför eller överlåter" så att det blir kongruens mellan rekvisiten i lagförslagets 5 och 15 §§. På samma sätt bör ändring göras i förordningsförslaget. Hovrätten anser vidare att det tydligare bör framgå vilket brottssubjekt som anses med rekvisitet "tillverkarens representant i Sverige" genom att en definition införs i 2 § i den föreslagna förordningen. Beträffande det straffrättsliga ansvaret ifrågasätter hovrätten om det inte bör begränsas till att omfatta gärningar begångna av grov oaktsamhet, alternativt från det straffbara området undanta ringa fall.

*Banverket* anser att det är oklart om det kommer att formuleras några utsläppskrav för dieselmotorer med över 560 kW effekt och vilka gränsvärden som i miljöklassen "lågbullrande" anges som gränsvärden för spårfordon.

*Arbetskyddsstyrelsen, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Kommunförbundet, LRF och LO* stöder det förslag till ny lag om avgasutsläpp och buller från mobila maskiner som Naturvårdsverket föreslår. Den kan få positiva effekter även för arbetsmiljön. *Länsstyrelsen i Stockholms län* stödjer förslaget att utforma lagen som en ramlag för avgas- och bullerkrav på fritidsbåtar, skotrar och arbetsmaskiner. Målet med framtida lagstiftning bör rimligtvis vara att buller- och avgaskraven på motorer är jämförbara oavsett motorapplikationer.

*Malmö kommun* påpekar att med den föreslagna lagtekniska lösningen delas reglerna om buller och avgaskrav på arbetsmaskiner upp på flera olika författningar, den föreslagna lagen om buller och avgaskrav på mobila maskiner och förordningen om avgaskrav på förbränningsmotordrivna arbetsmaskiner, fordonskungörelsen, terrängtrafikkungörelsen och arbetsmiljölagen med därtill hörande författningar samt förslag till lagar om buller- och avgaskrav på terrängskotrar och båtmotorer. Uppdelningen ger ett svåröverskådligt och delvis inkonsekvent regelverk. Författningarna bör föras samman till en lag och en förordning.

*Skogsindustrierna* finner författningsförslagen komplicerade och detaljerade och att de därför riskerar att snabbt bli omoderna och får en konserverande effekt, samtidigt som de blir dyra att administrera i förhållande till den nytta man uppnår med dem.

*Maskinentreprenörerna* instämmer i Naturvårdsverkets uppfattning att ändringsförslagen gällande bilregisterkungörelsen, fordonskungörelsen, terrängtrafikkungörelsen och fordonsskattelagen måste avvakta Vägverkets översynsarbete. Begreppsförklaringen måste anpassas till Vägverkets kommande förslag.

*Synpunkter på enskilda bestämmelser*

*Kammarrätten i Göteborg* anser att 3 och 5 §§ i lagförslaget bör kunna sammanföras till följande paragraf: "Mobila maskiner får släppas ut på marknaden endast om de är så konstruerade och utrustade att de uppfyller i lagen eller med stöd av lagen angivna krav." Vidare anser Kammarrätten att det i lagens 8 § klart bör framgå att det finns ett krav på att miljödeklaration utfärdas eftersom det är kopplat till en straffbestämmelse (jämför sidan 16). På samma sätt förhåller det sig med kravet på märkning i 9 § som är kopplad till straffbestämmelsen i 17 §.

*Försvarsmakten* anför att försvarsspecifika arbetsmaskiner bör undantas beträffande miljödeklaration och märkning (förslagets 8 och 9 §§) samt särskilda avgifter för ansökan om undantag (14 §) då de utvecklas för andra ändamål än ordinarie arbetsmaskiner. Undantag bör också gälla för olika typer av övriga arbetsmaskiner som ingår i krigsorganisationen. Dessutom motsätter sig Försvarsmakten att lagförslagets 10 § i Naturvårdsverkets delredovisning från 1996-08-30 om undantag vid särskilda skäl är borttagen i slutredovisningens lagförslag.

*Riksskatteverket, RSV* konstaterar att förslaget till ändring i 8 § bilregisterkungörelsen (1972:599), BRK, innebär att alla motorredskap blir registreringspliktiga. Det finns ingen begränsning nedåt vare sig i fråga om konstruktiv hastighet eller vikt. I förslaget till ändring av 8 § BRK hänvisas i punkt 4 till punkt 2. Hänvisningen avser punkt 2 i nuvarande lydelse. Den punkten har tagits bort i föreslagen lydelse, som då blir felaktig.

RSV ifrågasätter förslaget till ändring av 9 § BRK som innebära att vissa så kallade områdesfordon skulle bli registreringspliktiga då inte används på de allmänna vägarna. Beträffande förslaget till ändring av 6 § fordonsskattelagen är det tydligare att ange vilka motorredskap som är skattepliktiga. Verket påpekar dessutom att författningsförslaget bör rubriceras "Förslag till lag om ändring i fordonsskattelagen".

*Arbetarskyddsstyrelsen* pekar på att det på sidan 59 finns en felaktig hänvisning. Aktuell upplaga av Hygieniska gränsvärden är FAS 1996:2.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* föreslår att 1 och 2 §§ i förslaget till författningstext omformuleras för att klargöra att det med fartyg menas fritidsbåtar och att det därmed är buller- och avgaskrav på båtmotorer som avses att regleras. Första meningen i 1 § bör lyda. "Denna lag syftar till att förebygga att mobila maskiner samt båtmotorer orsakar ...". Ordet "fartyg" bör strykas i 2 § och "båtmotor" bör ges en definition.

*Göteborgs kommun* framhåller att det behövs tydligare skrivningar i 2 § i den föreslagna lagtexten så att inga missförstånd kan uppstå huruvida fartyg omfattas av lagtexten.

*EMSA* finner att det är svårt att få grepp om vilka maskinslag som förslaget är tänkt att omfatta. Maskiner kan omfattas av många föreskrifter och direktiv. Vissa maskintyper levereras både i mobil och stationär version. Det är därför viktigt att man i alla sammanhang använder samma beteckningar och definitioner. I framtiden bör därför hänvisning ske till gällande standarder.

*ASB* anser att det är av största vikt att definitionerna av maskintyp blir mycket tydliga och pekar på brister i förslagen gällande Bilregisterkungörelsen (1972:599):

- Förslaget 8 § p 4 hänvisar till ett användningssätt som är beskrivet i nuvarande lydelse, men som är struket i förslaget. Prop. 1998/99:13 Bilaga 5
- I förslaget 11 § f anges att motornummer skall anges. Det är viktigt att tydliggöra att det är ett unikt nummer för motorindividen, efter vissa nummer kan ange endast motortyp.
- 12 § p 9 har upphört att gälla.
- Förslag om konsekvensändringar i bilaga 1 till BRK saknas.

ASB anser att inte ett allmänt begrepp "nettoeffekt" tydligt anger vilket effektvärde som skall gälla som gränsvärde. En definierad effektmättnorm måste anges.

*Svensk Maskinprovning* anmärker att motorns effekt vid beräkning av tillåten bullernivå för miljöklassning (avsnitt 2.1.1 Miljöklass lågbullrande) måste specificeras vad gäller enhet (kW eller Hp) och effektnorm och standard som motorn skall provas efter. Bakgrunden är att det skiljer en hel del på effekttuppgiften beroende på vilken standard som tillämpas.

*Svenska Åkeriförbundet* invänder mot 4 §, p 2 och 3 i förslaget till lag om buller och avgaskrav på mobila motorer. Enligt förbundet är det olyckligt om regeringen eller myndigheter ges rätt att föreskriva i detalj vilken typ av motor, bränsle eller vilka serviceåtgärder enskilda företag skall använda. Ansvarig myndighet bör ange buller- och avgaskrav för motorerna, inte motorernas beskaffenhet eller dylikt.

*Banverket* konstaterar att den nya lagen om avgasutsläpp från mobila maskiner även skall omfatta "spårfordon". I förslaget till direktiv för avgasutsläpp från arbetsfordon undantas "lokomotiv" utan att närmare anges vad som avses med detta. Terminologin är otydlig och behöver preciseras för att undvika oklarheter. Spårfordon eller spårgående/spårbundna fordon är i Banverkets trafiksäkerhetsordning såväl lok, maskiner och vagnar i järnvägstrafik, medan ett "spårgående redskap" körs i maximalt 20 km/h på ett icke trafikerat spårområde. Verket tolkar det som att "lok", men inte "spårgående maskiner" undantas från bestämmelserna, vilket verket accepterar.

### *Registreringsplikt*

*Kammarrätten i Göteborg* ifrågasätter lämpligheten av att i lagstifta om registrering eftersom det pågår utredning i frågan. Kammarrätten anser också att det redan i lagen bör anges att Naturvårdsverket får meddela föreskrifter samt utföra tillsyn över efterlevnaden av lagen.

*Länsstyrelsen i Jämtlands län* anser att förslaget om registreringsplikt för arbetsfordon bör vidarebehandlas i pågående utredningar som tar upp frågan.

*LO* anser att det finns behov av registreringsplikt för arbetsfordon. Utan en sådan registrering kommer marknadskontrollen bli väldigt tungarbetad.

*RSV* menar att förslagen till ändringar i bilregisterkungörelsen och fordonsskattelagen inte kan ligga till grund för lagstiftning, utan att det krävs ytterligare utredning bland annat i fråga om vilka principer som skall gälla för registrering av motorredskap. Verket ifrågasätter även om

registreringsplikten för motorredskap behöver utvidgas. Förslaget om registreringsplikt bör vidarebehandlas av utredningen om Översyn av bestämmelserna inom trafikregisterområdet och av Vägverket enligt uppdraget att se över kontrollformerna för fordon som faller under bestämmelserna i Maskindirektivet.

RSV anför att registreringsplikten medför kostnader. Dessutom tillkommer kostnader för registreringsbesiktning och eventuellt också för kontrollbesiktning.

RSV anför att en registreringsplikt medför att fordonsägaren blir skyldig att anmäla när ett motorredskap klass II används på ett sådant sätt att det inte är skattepliktigt. Erfarenheterna från beskattningen av traktorer visar att administrationen ökar och att det blir mycket svårt att kontrollera efterlevnaden av en sådan bestämmelse. Även fordon av alla slag som används inom inhägnade områden behöver anmälas. Något förslag om hur detta skall regleras i BRK finns inte i rapporten. RSV avstyrker att fordonsskattelagen ändras på det sätt som föreslås i rapporten.

*Länsstyrelsen i Skåne län* anser att registreringsplikt och fordonsskatt skall påföras även de äldre fordonen, eftersom annars drabbas endast nyare fordon av högre kostnader.

*Kommunförbundet* anser att en allmän registreringsplikt för arbetsfordon kan vara ett hjälpmedel för kommuner som tillämpar miljökrav vid upphandling av maskintjänster. Registreringen ger fördelar såväl från tillsynssynpunkt som möjligheter att bättre utvärdera och beräkna effekten av de nya avgaskraven. Mot bakgrund av kostnaderna för ett sådant system anser förbundet att ett sådant bör utredas ytterligare.

Åkeriförbundet tillstyrker att förslaget om allmän registreringsplikt enbart skall gälla de arbetsfordon som tas i bruk efter det att kungörelsen träder i kraft.

*SAF, EMSA, LRF, Skogsindustrierna* och *Företagens Uppgiftslämnardelegation (FUD)* motsätter sig att en allmän registreringsplikt införs. *EMSA* anser att det är fullt tillräckligt med förslaget i Vägverkets promemoria om att mobila maskiner som använder det allmänna vägnätet skall omfattas av registreringsplikt. *Skogsindustrierna* och *SkogForsk* anser att om en registrering och kontrollverksamhet införs enligt förslaget bör denna inte administreras av Naturvårdsverket. Naturligare är att denna uppgift vilar på Swedac, som kan ackreditera provningsorgan.

*Maskinentreprenörerna* framhåller att om arbetsmaskiner i bruk skall kontrolleras förutsätter detta registrering. Idag har de flesta maskinföretag någon form av egenkontroll, vilket är en förutsättning för att överleva ekonomiskt.

*Konkurrensverket* menar att förslaget om en allmän registreringsplikt för arbetsfordon kan ifrågasättas från proportionalitetssynpunkt.

### *Föreskrivande myndighet*

*Kammarrätten i Göteborg* anser att det redan i lagen bör anges att Naturvårdsverket får meddela föreskrifter samt utföra tillsyn över efterlevnaden av lagen.



*Kommunförbundet* har inget att erinra mot att Naturvårdsverket utses till nationell typgodkännandemyndighet för de kommande avgasdirektiven. Arbetsskyddsstyrelsen anser att det är lämpligt att Naturvårdsverket utses till nationell tillsynsmyndighet även vad gäller det kommande ramdirektivet för yttre buller. Länsstyrelsen i Jämtlands län finner att såväl Vägverket som Arbetarskyddsstyrelsen kan vara väl så lämpliga som Naturvårdsverket för uppgiften som nationell typgodkännandemyndighet.

*Banverket* anser att det bör övervägas om den myndighet som avses i 4.1 § i lagförslaget i vissa fall bör vara respektive sektorsmyndighet. Naturvårdsverket bör vara den myndighet som ansvarar för typgodkännandet medan sektorsmyndigheten bör ha ansvaret för förhållanden som påverkar emissionerna vid driftsituationen. SAF menar att typgodkännande bör skötas av någon av de inom området redan etablerade myndigheterna.

*SWEDAC* menar att alla organ som efter bedömning befunnits uppfylla krav i tillämplig standard ur EN 45 000-serien och eventuellt tillkommande krav skall ha rätt att bli anmälda som tekniska kontrollorgan i EG-förordningar. Enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll med tillhörande förordning ankommer det på SWEDAC att bedöma organen. EMSA förutsätter att samordning sker med andra aktuella myndigheter såsom Arbetarskyddsstyrelsen och Vägverket. FUD menar att en myndighet som redan har den tekniska kompetensen att typgodkänna motorer få denna uppgift.

## Krav och kontroller

*NUTEK* anser att de kravnivåer som diskuteras i utredningen inte är speciellt teknikdrivande och att tidsperspektivet är för kortsiktigt. Emissionsnivåerna och tidsperspektiven för bästa klass bör ansluta till diskussionerna och planerna för tunga fordon inom EU för år 2005 och bortom detta årtal.

*Skogsindustrierna* menar att avgaskraven bör sättas i relation till utfört arbete. Det vore därför värdefullt om det utvecklades en standardiserad provningsmetod som redovisar bränsleförbrukning och avgasutsläpp per avverkad eller transporterad volym virke. Maskinernas verkningsgrad skulle därigenom kunna bli en viktig parameter vid maskininköp.

*Kommunförbundet* anför att alternativa bränslen för arbetsmaskiner kan minska miljöpåverkan. Förbundet anser att det därför är viktigt att test- och certifieringsmetoder utvecklas för drift med alternativa bränslen. Maskinentreprenörerna efterlyser bättre kunskap om effekterna av användningen av biobränslen i arbetsmaskiner.

*FUD* menar att lagstiftningen om buller och avgaskrav för arbetsmaskiner endast bör omfatta av EU antagna krav. Jord- och skogsbrukstraktorer bör inte omfattas av en ny svensk lag.

## Bullerkraven

*Socialstyrelsen* anser att den föreslagna sänkningen är av marginell betydelse. Den bör i ett första steg vara 5 dB och i ett andra minst 10 dB. *Socialstyrelsen* är positiv till att använda beteckningen "lågbullrande" och "mycket lågt bullrande". *Socialstyrelsen* föreslår att båda beteckningarna införs och att dessa står för 5-9 respektive 10-15 dB minskning av nuvarande medelnivåer. Den exakta bullernivån bör anges för varje arbetsmaskin/fordon.

*Stockholms stad* bedömer att de angivna gränsvärdena för buller inte kommer att leda till någon större förbättring. Att benämna arbetsmaskiner med en absolut bulleremission om 93 till 104 dB(a) för lågbullrande torde inte vara trovärdigt. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att de nu redovisade i föreslagen författningstext anger en oacceptabelt låg ambitionsnivå. Dessa bullernivåer ligger långt under nu gällande krav för tunga lastbilar. Eftersom buller- och avgaskrav regleras av EU-direktiv så vore det därför värdefullt att få en nationell ståndpunkt och Sveriges ambitioner i EU-arbetet redovisade. *Länsstyrelsen* skulle vilja se en analys av vad det kan innebära om Sverige utnyttjar möjligheten enligt EUs bullerdirektiv att föreskriva om begränsning av användningen av maskinerna i känsliga områden.

*ASB* anser att bullerkraven till alla delar bör ha internationell förankring.

### *Befintliga maskiner*

*Banverket* efterlyser åtgärder mot befintliga fordon. Med tanke på den låga omsättningstakten inom exempelvis järnvägssektorn är det ett kraftfullt medel för en sektorsmyndighet att minska sektorns emissioner av buller och avgaser.

*Malmö kommun* och *Kommunförbundet* vill att det bör finnas möjlighet att med hjälp av ekonomiska styrmedel ställa krav på den befintliga maskinparken. Eftermontering av katalysator och/eller partikelfilter bör göras då detta är tekniskt möjligt.

*EMSA* anför att det snabbaste sättet att få bort den äldre maskinparken är att stimulera till nyinvestering. För att en skrotningspremie skall få effekt bör den utgöra minst 10 - 15 % av nyinvesteringspriset. Även *LO* stödjer tanken på en skrotningspremie. *Jordbruksverket* bedömer att en skrotningspremie på en rimlig nivå endast får marginell effekt. Verket avstyrker därför införande av skrotningspremier. *Maskinentreprenörerna* är mycket tveksam till lagstiftning om åtgärder på den befintliga maskinparken. De är inte kostnadseffektiva.

*LO* förutsätter att förslaget kommer att lösa det problem som det innebär att utklassade fordon förstärks i ramen och sedan används som dumptrar eller liknande på industriområden. Dessa fordon omfattas för närvarande inte av någon som helst obligatorisk registreringsplikt eller besiktningskontroll.

### *Kontroller*

*Jordbruksverket* bedömer att ett system med rutinmässig kontroll av avgas- och bulleremissioner från arbetsmaskiner i bruk är orealistiskt och förordar istället stickprovskontroller.

Prop. 1998/99:13  
Bilaga 5

*SWEDAC* pekar på att det inte närmare anges vad som avses med tillsyn. Ansvar för tillsynen måste alltid ligga hos myndigheten, liksom ansvaret för att initiera marknadskontrollen och eventuella sanktioner. Den föreslagna lagstiftningen innebär omfattande bemyndiganden för de berörda myndigheterna. *SWEDAC* anser att detta är acceptabelt vid genomförande av EU-lagstiftning men att det är tveksamt i det aktuella fallet eftersom ramlagen kan utvidgas utöver Sveriges förpliktelser enligt EU-medlemsskapet.

*SWEDAC* tillstyrker förslaget om att särskilda ekonomiska resurser för att genomföra marknadskontroller tillskapas. Detta är en förutsättning för att en effektiv marknadskontroll skall kunna byggas upp.

*Länsstyrelsen i Jämtlands län* tillstyrker att kravens efterlevnad inriktas mot att nya dieseldrivna produktionsmotorer överensstämmer med den godkända motortypen. Ett nationellt system med regler för hållbarhetskontroller bör inte införas i nuläget.

*Malmö kommun, Göteborgs Kommun, Stockholms stad och Kommunförbundet* är av uppfattningen att efterkontroll av emissioner (periodisk kontroll och hållbarhetskontroller) från arbetsmaskiner bör införas då enbart stickprovundersökningar inte är tillräckliga.

*SAF* anser att marknadskontrollen och tillsynen bör skötas stickprovsmässigt eftersom företagen har eget intresse att införskaffa och hålla sina maskiner i gott skick av både direkta och indirekta ekonomiska skäl.

*EMSA* anser att det inte finns någon anledning att misstänka att motortillverkarna skall leverera motorer som inte uppfyller gällande regler. En motor som underhålls på rätt sätt enligt tillverkarens rekommendationer fungerar bra under 8 - 10 000 timmar.

*Skogsindustrierna* poängterar vikten av att myndigheterna inte begränsar möjligheterna till tillsyn (jämför § 10, sid 13) hos tillverkaren så att man skapar monopolliknande förhållanden med begränsad konkurrens och stigande priser.

*LRF* tillstyrker förslaget att tillsynen inriktas mot kontroll av tillverkarnas produktionsmotorer inom de ramar som ges av direktiven och att ett nationellt system med regler för hållbarhetskontroller inte införs i nuläget.

*SkogForsk* bedömer att det inte finns något behov av myndighetskontroll av de egenskaper som behandlas i rapporten, skogsbrukets egenkontroll ger en bättre effekt än ett fåtal stickprovskontroller.

*EMSA* och *FUD* är emot svenska bestämmelser om efterkontroll när det gäller anläggningsmaskiner och gaffeltruckar.

## Styrmedel

### *Miljöklassning*

*Länsstyrelserna i Stockholms och Jämtlands län och Arbetskyddsstyrelsen* tillstyrker allmänt att ett miljöklasssystem införs. *NUTEK, Göteborgs och Malmö kommuner, Kommunförbundet och LRF* tillstyrker att ett miljöklasssystem införs för arbetsmaskiner, men menar att beteckningarna på miljöklasserna bör överensstämma med systemen för fordon och bränslen, alternativt EUs system. *Jordbruksverket* bedömer att det räcker med en miljöklass för motordrivna maskiner inom jordbruket. Den lägre klassen bör kallas för klass II i paritet med systemet för bilar.

*SAF, EMSA, Maskinentreprenörerna och Åkeriförbundet* anser att Sverige inte skall ställa särkrav i form av snabbare införande, miljöklassning och registrering. *EMSA* utesluter inte att ett miljöklasssystem för konsumentrelaterade maskiner kan ge positiva effekter.

*SIS-Miljömärkning* anser det missledande att beteckna maskiner som enbart uppfyller lagbundna krav som miljöklassade. Det ger ett intryck av att maskinerna uppfyller extra bra kriterier, vilket de inte gör. *SIS* påpekar att beteckningssystemet vänts gentemot systemen för bilar och bränslen.

## Ekonomiska styrmedel

*RSV* tillstyrker förslaget i rapporten att inte utöka skatteplikten för motorredskap.

*Jordbruksverket, Länsstyrelserna i Stockholms och Jämtlands län, Malmö Kommun, Kommunförbundet, LO, LRF, Maskinentreprenörerna, Åkeriförbundet och EMSA* tillstyrker förslaget att vidare studera frågan om ekonomiska styrmedel, särskilt det holländska systemet med så kallad grön avskrivning och utnyttjande av statliga bidrag till ekologisk omställning. *Socialstyrelsen* och *NUTEK* förespråkar ett system som främst gynnar förtida införande av maskiner som uppfyller kraven i steg II.

*Stockholms stad* bedömer att grön avskrivning torde inte vara ett effektivt styrmedel inom entreprenadbranschen, där småföretagen, ofta enmansföretag, utgör en mycket stor andel. Grön avskrivning och tillämpningen inom entreprenadbranschen bör därför utvecklas vidare. Staden saknar konkreta förslag om hur statliga investeringsbidrag för en ekologiskt hållbar utveckling skall tillföras entreprenadbranschen på ett obyråkratiskt sätt. *Jordbruksverket* bedömer att merkostnaden för att få en motor i den bästa miljöklassen saknar betydelse för den som bestämt sig för att köpa en ny traktor. Detsamma gäller den kartläggningsavgift som föreslås.

*LRF* menar att investeringsstöd för merkostnaden för arbetsmaskiner med höga miljöprestanda måste göras allmänt tillgängliga och inte begränsas till projekt som erhåller statliga bidrag till "ekologisk omställning".

*Maskinentreprenörerna* anser att det är nödvändigt att stimulera en förnyelse av maskinparken, men systemet måste vara konkurrensneutralt för att behålla den positiva syn som Maskinentreprenörerna har på miljöarbetet. Det är viktigt att eventuella bidrag tillfaller den som har

kostnaden, maskinägaren. *Åkeriförbundet* anser att det är en effektivare åtgärd att göra miljövänliga alternativen attraktivare ur ekonomisk synvinkel än att försämla de mindre miljövänliga alternativens lönsamhet genom ökade skatter och/eller avgifter.

*Skogsindustrierna* ser risken att system med ekonomiska styrmedel blir konserverande och dyra att administrera i förhållande till den nytta man uppnår med dem. Ett bättre alternativ är därför att överlåta till marknadens aktörer att via miljöledningssystem, som ISO eller EMAS, hantera dessa frågor. Det är en naturlig utgångspunkt för det praktiska skogsbruket eftersom man genom dessa system kan ta ett helhetsgrepp för att minska miljöpåverkan från skogsmaskinerna. Den är större än det område rapporten avhandlar.

*Villaägarnas Riksförbund* motsätter sig att ett system med ekonomiska styrmedel införs om det innebär ekonomiska förpliktelse för villaägare som använder äldre trädgårdsmaskiner.

*FUD* avstyrker förslaget om att koppla styrmedel till en frivillig klassning.

### *Miljödeklarationer och information*

*SWEDAC* påpekar att lagförslagens 8 § om miljödeklaration är begränsad till skyldighet för tillverkare av vissa mobila maskiner att redovisa maskinens miljöegenskaper. Därmed får utländska tillverkare en fördel framför svenska tillverkare. Det bör analysera om det är EU-rättsligt korrekt att införa ett krav på miljödeklaration för en importerad maskin.

*Kommunförbundet* bedömer att information är ett viktigt styrmedel. Informationsinsatserna till yrkesverksamma och till allmänheten bör öka bland annat för att stimulera privatekonomiska omställningar.

*Åkeriförbundet* tillstyrker förslaget om att tillverkarna skall redovisa maskinernas miljöpåverkan då det är svårt för åkeriföretagen att få svar på viktig miljöinformation från tillverkarna. Förbundet samarbetar gärna för en vidareutveckling av sådan miljövaruinformation.

*Länsstyrelsen i Jämtlands län* stödjer förslag om miljökrav vid upphandling av arbetsmaskintjänster men framhåller att det finns en risk för att en stor del av maskinparken kan slås ut om tillämpningen blir allt för långt gående.

*Göteborgs kommun* finner att förslaget till miljöklasssystem är väl lämpat som grund för att forma metoder för det miljöstyrda upphandlingsarbete som redan börjat tillämpas i Göteborg. Malmö kommun framhåller att de tre storstäderna vid upphandling kommer att ställa miljökrav på befintliga maskiner. Kraven innebär att bland annat eftermontering av katalysator och/eller partikelfilter skall göras då det är tekniskt möjligt.

*Kommunförbundet* ser positivt på att de tre storstadskommunerna har tagit fram ett förslag till upphandling för arbetsmaskiner och lastbilar som baseras på EU-direktivet. EMSA bedömer att kommunernas upphandlingskrav får negativa effekter för miljön då det öppnar upp för ett oseriöst beteende. *Maskinentreprenörerna* menar att miljökrav vid upphandling kan vara positivt, men hittills har branschens erfarenheter av detta vara negativt. *Åkeriförbundet* kritiserar de tre storstädernas system med miljökrav vid upphandling. Samtidigt som de kan försena andra viktiga miljöåtgärder, som miljöledningssystem kan de medföra en kostsam eftermontering av efterbehandlingsutrustning på arbetsmaskiner. Förbundet förordar istället att tekniska lösningar och åtgärder som reducerar miljöpåverkan skall ingå i bedömningen av anbuden.

## Lagrådsremissens lagförslag

### Förslag till lag om åtgärder mot avgaser och buller från mobila maskiner

Häri genom föreskrivs följande.

#### Allmänna bestämmelser

**1 §** Denna lag syftar till att förebygga att mobila maskiner skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller för miljön genom utsläpp av avgaser och andra föroreningar samt genom buller.

Med mobila maskiner avses i denna lag traktorer, motorredskap, terrängmotorfordon, spårfordon, flyttbara industriella maskiner och andra anordningar som är konstruerade för att kunna röra sig på marken och som är försedda med förbränningsmotorer. Med mobila maskiner avses dock inte motorfordon.

**2 §** I fråga om utsläpp av avgaser och andra ämnen från motorfordon samt bullerkrav för mobila maskiner finns särskilda föreskrifter i andra författningar.

#### Buller- och avgaskrav

**3 §** Mobila maskiner skall vara så konstruerade och utrustade att de inte avger mer buller eller släpper ut avgaser och andra föroreningar i större mängd än vad som kan godtas från miljö- och hälsoskyddssynpunkt.

**4 §** I fråga om buller och utsläpp av avgaser från mobila maskiner får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om

1. begränsning av buller samt utsläpp av avgaser och andra föroreningar från mobila maskiner,
2. motorers utrustning, hållbarhet, funktion, installation eller beskaffenhet i övrigt,
3. skyldighet att underhålla utrustning som begränsar buller och utsläpp,
4. skyldighet att använda visst bränsle,
5. tillsyn och annan kontroll,
6. krav på EG-typgodkännande och märkning av motorer samt förfarandet vid utfärdande, ändring och återkallelse av ett EG-typgodkännande, samt
7. indelning i miljöklasser.

#### Undantag

**5 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om undantag eller i ett enskilt fall besluta om dispens från krav som har meddelats med stöd av lagen om det finns särskilda skäl för det.

Prop. 1998/99:13  
Bilaga 6

### **Ansvar för att gällande krav uppfylls**

**6 §** Den som tillverkar, importerar eller saluför mobila maskiner eller motorer till dessa ansvarar för att maskinerna eller motorerna uppfyller de krav som föreskrivits med stöd av 4 § 1, 2 och 6 när de släpps ut på marknaden.

Den som brukar en mobil maskin ansvarar för att maskinen uppfyller de krav som föreskrivits med stöd av 4 § 1–4.

### **Tillsyn**

**7 §** Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen utövas av den eller de myndigheter som regeringen bestämmer.

**8 §** En tillsynsmyndighet har rätt att på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får förelägga den som tillverkar, importerar eller saluför mobila maskiner eller motorer till dessa att tillhandahålla de mobila maskiner, motorer och motordelar som behövs för tillsynen. Tillsynsmyndigheten får även i övrigt meddela de förelägganden och förbud som behövs.

Ett föreläggande får förenas med vite.

**9 §** För tillsyn enligt denna lag har tillsynsmyndigheten rätt till tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, hos de som är ansvariga enligt 6 §, och får där utföra undersökningar och provningar.

Polismyndigheten skall lämna det biträde som behövs för tillsynen.

### **Information**

**10 §** Tillsynsmyndigheten får besluta att de som är ansvariga enligt 6 § första stycket genom annonsering eller på något annat lämpligt sätt skall informera berörda användare om sådana fel som framkommit och som bör åtgärdas.

### **Avgifter**



**11 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att särskilda avgifter skall tas ut för prövning för EG-typgodkännande och ansökan om undantag samt tillsyn enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Prop. 1998/99:13  
Bilaga 6

### **Straffbestämmelser**

**12 §** Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet yrkesmässigt saluför mobila maskiner eller motorer i strid mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 § 1, 2 och 6.

**13 §** Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som med uppsåt eller av grov oaktsamhet märker en motor till en mobil maskin trots att den inte uppfyller de krav som har föreskrivits med stöd av 4 § 1 och 2.

**14 §** Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som med uppsåt eller av grov oaktsamhet ändrar eller gör ingrepp i utrustning som reglerar avgaser på en mobil maskin på ett sådant sätt att maskinen inte längre uppfyller kraven för det typgodkända utförandet.

### **Överklagande**

**15 §** Tillsynsmyndighetens beslut i enskilda fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1999 men tillämpas inte på mobila maskiner som släpps ut på marknaden innan dess.

Härigenom föreskrivs att 1–3 och 5 samt 10 §§ bilavgaslagen (1986:1386) skall ha följande lydelse

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

## 1 §

Denna lag syftar till att förebygga att bilar och andra *motordrivna fordon* orsakar skador på människors hälsa eller på miljön genom utsläpp i luften av avgaser och andra ämnen.

Denna lag syftar till att förebygga att bilar och andra *motorfordon* orsakar skador på människors hälsa eller på miljön genom utsläpp i luften av avgaser och andra ämnen.

2 §<sup>1</sup>

*Motordrivna fordon* skall vara så konstruerade och utrustade att de inte släpper ut avgaser och andra ämnen i större mängd än vad som kan godtas från hälso- och miljöskyddssynpunkt.

*Motorfordon* skall vara så konstruerade och utrustade att de inte släpper ut avgaser och andra ämnen i större mängd än vad som kan godtas från hälso- och miljöskyddssynpunkt.

3 §<sup>2</sup>

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. begränsning av utsläpp i luften av avgaser och andra ämnen från *motordrivna fordon* samt om fordonens beskaffenhet, utrustning, hållbarhet och funktion för att uppfylla uppställda krav på begränsning och utsläpp,

2. skyldigheter att underhålla den utrustning på fordonen som begränsar utsläppen och att använda visst bränsle,

3. kontroll och tillsyn av att fordonen uppfyller kraven på begränsning av utsläpp,

4. utfärdande av typgodkännande, registrering, ibruktagande och försäljning av fordon och motorer,

5. de utsläppskrav och övriga tekniska villkor som skall gälla för miljöklasserna, och

6. förfarandet vid miljöklassning av fordon.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. begränsning av utsläpp i luften av avgaser och andra ämnen från *motorfordon* samt om fordonens beskaffenhet, utrustning, hållbarhet och funktion för att uppfylla uppställda krav på begränsning och utsläpp,

## 5 §

En tillsynsmyndighet får

En tillsynsmyndighet får

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1997:1143.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1997:1143.

förelägga en tillverkare av *motordrivna fordon* att utan ersättning lämna de upplysningar, tillhandahålla de fordon, fordonsdelar och handlingar samt utföra de undersökningar som behövs för tillsynen. Ett föreläggande får förenas med vite.

För tillsyn enligt denna lag har en tillsynsmyndighet rätt till tillträde till en fabrik eller annan anläggning och får där göra undersökningar.

Polismyndigheten skall lämna det biträde som behövs för tillsynen.

förelägga en tillverkare av *motorfordon* att utan ersättning lämna de upplysningar, tillhandahålla de fordon, fordonsdelar och handlingar samt utföra de undersökningar som behövs för tillsynen. Ett föreläggande får förenas med vite.

Prop. 1998/99:13  
Bilaga 6

#### 10 §

Om undantag från meddelade föreskrifter medges för ett visst *motordrivet fordon*, eller en grupp av sådana fordon, får en avgift till staten tas ut för varje fordon som undantaget omfattar (dispensavgift).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om dispensavgiftens beräkning. Härvid skall iakttas att avgiften bör utjämna de ekonomiska fördelarna för den avgiftsskyldige av att fordonen inte uppfyller uppställda krav.

Om undantag från meddelade föreskrifter medges för ett visst *motorfordon*, eller en grupp av sådana fordon, får en avgift till staten tas ut för varje fordon som undantaget omfattar (dispensavgift).

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1999.

## Lagrådets yttrande

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1998-09-22

**Närvarande:** f.d. justitierådet Staffan Vängby, justitierådet Gertrud Lennander, regeringsrådet Kjerstin Nordborg.

Enligt en lagrådsremiss den 3 september 1998 (Miljödepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över

1. förslag till lag om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner,
2. lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386).

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Margaretha Gistorp.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

Den föreslagna nya lagen är utformad som en ramlag och har fått en omfattning som går vida utöver vad som enligt det aktuella EG-direktivet behöver regleras. Tanken är att lagen skall fyllas ut genom förordningar och föreskrifter dels i enlighet med detta EG-direktiv, dels med väntade och i framtiden kommande regleringar. Detta kan vara en fråga om många synpunkter praktisk lagstiftningsteknik på ett sådant område som det här är fråga om, men Lagrådet vill ändå peka på en fara med denna metod. EG-direktivet tar enbart sikte på motorer som skall installeras i mobila maskiner (artikel 1). I den föreslagna lagen talas om att såväl maskiner som motorer skall uppfylla vissa krav. Vidare straffbeläggs vissa förfaranden med maskiner och/eller motorer. Det kan visserligen finnas ett utrymme för reglering på områden som inte är harmoniserade eller ett behov av bestämmelser från arbetsmiljösynpunkt (artikel 13). Förordningar och föreskrifter måste emellertid utformas med stor försiktighet så att de inte går utöver EG-direktiv och därmed uppfattas som handelshindrande.

Det kan konstateras att den föreslagna lagen om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner i olika hänseenden avviker från bilavgaslagen. En grundläggande skillnad är att den föreslagna lagen men inte bilavgaslagen innehåller straffbestämmelser. Det kan måhända förklaras med att bilavgaslagen föreskriver civila sanktioner i form av tillverkarens kostnadsansvar gentemot bilägaren. I den nya lagens nu föreslagna avfattning finns inte utrymme för ett sådant kostnadsansvar. Även bestämmelser i ämnen som regleras i båda lagarna avviker emellertid från varandra i lagtekniskt hänseende. Detta gäller också sådana bestämmelser i bilavgaslagen som nu föreslås ändrade. I allmänhet får lydelsen av den nu föreslagna lagen anses vara att föredra - till ett undantag återkommer Lagrådet i det följande. Det kan inte vara Lagrådets sak att gå igenom bilavgaslagen i syfte att bringa den i överensstämmelse med den nya lagen. Lagrådet utgår från att bilavgaslagen vid lämpligt tillfälle - exempelvis i anledning av något nytt EG-direktiv - blir föremål för översyn och harmoniseras med den nya lagen i lagtekniskt hänseende.

Förslaget till lag om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner

## 1 §

Enligt definitionen i andra stycket avses med mobila maskiner "anordningar som är konstruerade för att kunna röra sig på marken" och som är försedda med förbränningsmotorer. Den citerade formuleringen är snävare än direktivets, som anger att maskinerna "skall vara avsedda eller lämpade för att röra sig eller flyttas på marken" (Bilaga I, 1.A). Enligt Lagrådets mening bör direktivets ordalydelse användas. Om så sker behöver inte anges, att de industriella maskinerna skall vara "flyttbara".

Termen "mobil maskin" är ny i svensk rätt. Den definition av begreppet som ges i andra stycket innesluter i och för sig också motorfordon. Avsikten är emellertid inte att dessa skall regleras i lagen. I andra stycket sista meningen anges därför, att termen mobila maskiner inte innefattar motorfordon. En annan möjlighet hade varit att helt enkelt undanta motorfordon från lagens tillämpningsområde. Frågan, vilken innebörd av begreppet som kan anses mest funktionell, bör emellertid ses i ett större terminologiskt sammanhang och Lagrådet avstår därför från någon rekommendation i förevarande sammanhang.

## 2 §

I paragrafen erinras utom annat om att det finns särskilda föreskrifter i fråga om utsläpp av avgaser och andra ämnen från motorfordon. Eftersom den föreslagna lagen över huvud taget inte behandlar motorfordon finns det inte behov av någon sådan erinran och denna bör därför utgå ur paragrafen.

## 4 §

Enligt paragrafen får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter bl.a. (punkten 7) om indelning i miljöklasser. Här är alltså fråga om normdelegation. Eftersom indelning i miljöklasser - i motsats till vad som gäller enligt bilavgaslagen - skall vara frivillig finns inte utrymme för några till enskilda riktade normföreskrifter; det finns för övrigt inte några materiella bestämmelser i lagen som antyder vad sådana föreskrifter skulle kunna innehålla. Vad som behövs torde vara administrativa föreskrifter riktade till underordnade myndigheter angående förutsättningar för och organisation av den frivilliga miljöklassindelningen. Punkten 7 bör därför utgå.

I den allmänna motiveringen anges - på tal om att tillverkaren genom protokoll från hållbarhetsprovning av utrustning för efterbehandling av avgaserna skall bevisa att utrustningen kan förväntas fungera på ett riktigt sätt under motorns hela livslängd - att en "motsvarande garanti skall lämnas till kunden." Om en civilrättslig garanti avses med detta yttrande, måste frågan regleras i lag eftersom den rör förhållandet mellan enskilda och inte kan bli föremål för normdelegation.

## 8 och 9 §§

8 § innehåller långtgående befogenheter för tillsynsmyndigheten. Av

författningskommentaren framgår att tillverkare, importörer och de som saluför mobila maskiner och motorer till dessa skall kunna föreläggas att åtgärda motorer som inte uppfyller föreskrivna krav eller förbjudas att släppa ut dem på marknaden. Befogenheterna liknar dem som Marknadsdomstolen har enligt produktsäkerhetslagen. Mönster finns också i 26 kap. 9 § miljöbalken och enligt den bestämmelsen är det tillsynsmyndigheten som agerar. Tillsynsmyndighetens förelägganden enligt den nu föreslagna bestämmelsen kan enligt 15 § överklagas till allmän förvaltningsdomstol, varför rättsäkerhetens krav är tillgodosedda.

Den nu behandlade möjligheten att meddela förelägganden och förbud har sådan betydelse att den bör skjutas i förgrunden och placeras i en egen paragraf. Sådana förelägganden och förbud kan för övrigt - till skillnad mot vad som sägs i 8 § andra stycket första meningen - riktas även mot brukaren. De bestämmelser som rör upplysningar och undersökningar kan därvid, enligt mönster från bilavgaslagen, föras samman med bestämmelserna om rätt till tillträde och om biträde av polismyndigheten till en paragraf. Den för dessa båda paragrafer gemensamma bestämmelsen om vite bör tas upp i en fristående paragraf.

Lagrådet förordar därför att 8 § ges följande lydelse: "Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och förbud som behövs i ett enskilt fall för att denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall efterlevas."

De bestämmelser i 8 § som rör upplysningar och undersökningar skiljer sig i flera hänseenden från motsvarande bestämmelser i bilavgaslagen utan att detta synes motiverat. Till en början sägs ingenting om förelägganden att lämna upplysningar och handlingar. Avsikten synes vara att uppmuntra till ett underhandsförfarande, men ett sådant behöver inte lagregleras. Vidare sägs inget om undersökningar genom näringsidkarens försorg. Inte heller föreskrivs som i bilavgaslagen att de åtgärder som är i fråga skall vidtas utan ersättning. Lagrådet förordar att i ett första stycke i 9 § ges följande föreskrifter: "Tillsynsmyndigheten får förelägga den som tillverkar, importerar eller saluför mobila maskiner eller motorer till dessa att utan ersättning till myndigheten lämna de upplysningar och handlingar, tillhandahålla de mobila maskiner, motorer och motordelar och utföra de undersökningar som behövs för tillsynen.

Som andra och tredje stycken i 9 § förs så in bestämmelserna i nuvarande första och andra styckena i paragrafen.

Bestämmelser om vite placeras sedan i en ny 10 §. Även förbud bör kunna meddelas vid vite. Paragrafen bör därför lyda. "Beslut om förelägganden och förbud får förenas med vite."

På grund av det anförda förskjuts numreringen av följande paragrafer.

## 12 §

Enligt 12 § straffas den som yrkesmässigt saluför mobila maskiner eller motorer till dessa i strid mot föreskrifter om begränsning av buller samt utsläpp av avgaser och andra föroreningar från mobila maskiner

(4 § 1), motorers utrustning m.m. (4 § 2) och krav på EG-typgodkännande och märkning av motorer m.m. (4 § 6).

Prop. 1998/99:13  
Bilaga 7

Fråga uppkommer hur straffansvaret bör vara utformat i fråga om maskiner eller motorer, som är EG-typgodkända och märkta i ett annat land - såvitt Lagrådet förstår i ett land som är medlem i EES - för att den svenska regleringen skall överensstämma med principen om varors fria rörlighet och tillämpliga EG-direktiv. Visserligen kommer inte några föreskrifter att utfärdas med stöd av lagen som inte står i överensstämmelse med EG-direktiv. Maskiner och motorer som avses med straffbestämmelsen kommer därför att vara bristfälliga enligt såväl svenska regler som reglerna i det land där de typgodkänts, eftersom reglerna är harmoniserade. Från den utgångspunkten skulle det inte möta några sakliga betänkligheter mot att straffbelägga saluförandet av dem. Enligt direktivet, artikel 12 punkten 3, skall emellertid bristande överensstämmelser med en typgodkänd motor kontrolleras av den medlemsstat som meddelat typgodkännandet. Det låter sig mot bakgrund härav knappast göras att här i landet straffa den som saluför en i ett annat land typgodkänd motor under påstående att den inte överensstämmer med de svenska kraven. Ett undantag från bestämmelsen bör övervägas för detta fall. Ett tillägg kan göras till paragrafen av följande lydelse: "Det sagda gäller dock inte motorer som är EG-typgodkända i en annan stat."

### 13 §

Enligt paragrafen straffas den som märker en motor till en mobil maskin trots att den inte uppfyller de krav som har föreskrivits med stöd av 4 § 1 och 2. Med "märker" torde avses sådan märkning som skall göras på varje enhet som tillverkats i enlighet med ett EG-typgodkännande. Att motortypen eller motorfamiljen uppfyller kraven i föreskrifter enligt 4 § 1 och 2 skall ha konstaterats före godkännandet. Vad som därefter är av intresse är huruvida den enskilda motorn överensstämmer med godkännandet. Lagrådet förordar att brottsbeskrivningen utformas på följande sätt: "... förser en motor till en mobil maskin med märke om att den överensstämmer med ett EG-typgodkännande trots att så inte är fallet."

### 15 §

Enligt bestämmelsen skall tillsynsmyndighetens beslut kunna överklagas. Tillsynen skall enligt 7 § utövas av den eller de myndigheter som regeringen bestämmer. Emellertid kan enligt 5 § regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer föreskriva om undantag eller i ett enskilt fall besluta om dispens från krav som har meddelats med stöd av lagen. Också sådana beslut i enskilda fall bör kunna överklagas. Även om det blir fråga om beslut av samma myndighet som kommer att bli tillsynsmyndighet bör för tydlighetens skull klart anges i förevarande paragraf att beslut enligt 5 § får överklagas.

### Förslaget till lag om ändring i bilavgaslagen

Lagrådet lämnar - med erinran om vad som inledningsvis anförts - förslaget utan erinran.

## Rättsdatablad

---

| <b>Författningsrubrik</b>                                   | <b>Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande</b> | <b>Celexnummer för bakomliggande EG-regler</b> |
|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| <hr/>                                                       |                                                                                             |                                                |
| Lag om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner | 4 §, 5 §, 7 §, 8 §, §12 §                                                                   | 397L0068                                       |
| Lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386)                  | 3 §                                                                                         |                                                |



## Miljödepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 15 oktober 1998

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden Hjelm-Wallén, Freivalds, Åsbrink, Schori, Winberg, Ulvskog, Sundström, Lindh, Sahlin, von Sydow, Klingvall, Pagrotsky, Östros, Messing, Engqvist, Rosengren, Larsson, Wärnersson, Lejon

Föredragande: statsrådet Larsson

---

Regeringen beslutar proposition 1998/99:13 Avgaser och buller från mobila maskiner.

