

BESLUT

Datum
2006-01-23

Ert datum

Dnr
02-05-4818

Ert dnr
N2005/7803/TP

Exp. olog + 3 kop.
#1 (3) 2006

Peter Kasche
Avdelningen för Energiteknik
016-544 20 91
Peter.kasche@stem.se

Näringsdepartementet
Enheten för transportpolitik
103 33 Stockholm

Yttrande över Vägverkets rapportering av regeringsuppdraget angående efterkonvertering av personbilar för alternativbränslen

Sammanfattning

Energimyndigheten stödjer i huvudsak Vägverkets redovisning avseende efterkonvertering av personbilar till alternativbränslen.

Det är dock viktigt att ett framtida regelverk säkerställer att konverterade fordon uppfyller samma krav vad avser de reglerade emissionerna som likvärdiga fordon som drivs på konventionella drivmedel såsom bensin och diesel. Det är också viktigt att det finns klara riktlinjer för vilka delar av fordonet som konverteringsföretaget tar över det civilrättsliga tillverkaransvaret för.

Eftersom avgaskraven följer tillverkningsåret på den bil som konverteras så blir det lättare för konverteringsföretaget att ta ansvar för en bil med lägre avgaskrav, det vill säga en äldre bil. Det finns då en risk att det främst blir de äldsta bilarna med de lägsta kraven som konverteras till alternativa drivmedel. Det är därför viktigt att regelverk såsom förmånsbeskattning och trängselskatt mm ses över eftersom en konverterad bil med 80-tals emissioner annars kan tillåtas bli en miljöbil.

Bakgrund

Vägverket fick i regleringsbrevet för 2005 i uppdrag att i samråd med Naturvårdsverket granska förutsättningarna för en svensk reglering som tillåter efterkonvertering av personbilar, så att de utan att komma i konflikt med det EG-rättsliga tillverkaransvaret för avgasrening kan drivas med alternativa eller förnybara drivmedel. Efterkonverteringen skall kunna ske med teknisk utrustning från annan tillverkare än den som tillverkat bilen. Förutsatt att Vägverket bedömer det som omöjligt att inom ramen för det gällande regelverket åstadkomma denna förändring skall redovisningen kompletteras med en analys av vilka regler som behöver förändras och hur.

Vägverkets utgångspunkter och förslag

Vägverket finner att efterkonvertering för alternativa drivmedel inte kan ske inom ramen för det gällande regelverket.

Avgasemissionerna från bilar som drivs med konventionella drivmedel (bensin och diesel) har minskat kraftigt sedan slutet av 80-talet. Det är därför viktigt att ett införande av alternativa drivmedel inte sker på bekostnad av avgasemissionerna.

Vägverket och Naturvårdsverket menar därför att för att en konvertering ska tillåtas måste avgaskrav ställas som motsvarar de som ställs på bilen i ursprungligt utförande.

Energimyndighetens ställningstagande

Energimyndigheten har några kommentarer till följande områden;

Konvertering som helhet

- Energimyndigheten ser det som mycket positivt med en reglering avseende efterkonvertering av personbilar för alternativa drivmedel. Området bör belysas för att minska risken för att konverterade fordon drivna med alternativa drivmedel inte skall släppa ut mer avgasemissioner än liknande fordon drivna på konventionella drivmedel. Detta är viktigt att förhindra för att alternativa drivmedel fortfarande av allmänheten skall ses som en trovärdig åtgärd för att minska växthusgasutsläppen.

Avgaskrav följer årsmodell på den bil som konverteras

- Eftersom avgaskraven följer tillverkningsåret på den bil som konverteras så blir det lättare för konverteringsföretaget att ta ansvar för en bil med lägre avgaskrav, det vill säga en äldre bil. Det finns då en risk att det främst blir de äldsta bilarna med de lägsta kraven som konverteras till alternativa drivmedel. Dessa fordon kanske annars inom kort tid ersatts med nyare fordon med betydligt lägre utsläpp av kväveoxider kolväten och partiklar. För att motverka detta är det viktigt att regelverk såsom förmånsbeskattning och trängselskatt mm ses över eftersom en konverterad bil med 80-tals emissioner annars kan tillåtas bli en miljöbil.

Det civilrättsliga tillverkaransvaret avseende konvertering

Enligt 16 § LMA svarar tillverkaren gentemot bilägaren för att fel på bilens utsläppsbegränsande anordningar kostnadsfritt avhjälps, om det vid en myndighets kontroll eller på annat tillförlitligt sätt konstateras att anordningarna inte uppfyller de krav som följer av denna lag. En konvertering till drift med annat bränsle innebär enligt 17 § att tillverkaransvaret inte längre gäller. En överflyttning av det civilrättsliga ansvaret gentemot bilägaren från fordonstillverkaren till någon annan, förutsätter en reglering i lag. Detta behöver inte nödvändigtvis ske i LMA – en fristående lag är naturligtvis tänkbar (jfr.

förslaget i SOU 2000:12) – men verket bedömer det mest ändamålsenligt att reglera frågan i den nuvarande lagen.

- En konvertering till alternativa drivmedel kan också påverka andra delar än bilen utsläpps begränsande anordningar, till exempel motor och bränslesystem. Det är viktigt att också dessa delar belyses vad avser det civilrättsliga tillverkaransvaret.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Thomas Korsfeldt. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningscheferna Josephine Bahr Ljungdell, Susan Linton Royen, Zofia Lublin, Andres Muld, Birgitta Palmberger och Tommy Ankarljung, verksjuristen Fredrik Selander, enhetscheferna Anders Lewald och Sten Åfeldt samt handläggaren Peter Kasche, den sistnämnde föredragande.



Thomas Korsfeldt



Peter Kasche