

# Regeringens proposition

## 2001/02:31

Avgasrening, m.m.

Prop.  
2001/02:31

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 4 oktober 2001

*Göran Persson*

*Kjell Larsson*  
(Miljödepartementet)

### Propositionens huvudsakliga innehåll

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

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

De nuvarande reglerna i miljöbalken om motorbränslens indelning i miljöklasser och förbud mot saluförande av sådana bränslen som inte uppfyller baskraven inom EU överförs till den nya lagen. Dessa regler ändras inte i sak. Regeringen avser dock att lämna ett uppdrag till

Naturvårdsverket att se över miljöklasssystemet för bensin och dieselolja så att utvecklingen av alternativa eller mer miljövänliga drivmedel inte missgynnas.

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

Ett nytt EG-direktiv om buller från utrustning som används utomhus skall tillämpas från den 3 januari 2001. För att genomföra direktivet görs vissa ändringar i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner, framför allt avseende bemyndiganden för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att utfärda föreskrifter.

Den nya lagstiftningen föreslås träda i kraft den 1 januari 2002.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	5
2	Lagtext.....	6
2.1	Förslag till lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen .....	6
2.2	Förslag till lag om ändring i miljöbalken.....	17
2.3	Förslag till lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327).....	19
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	20
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner.....	21
3	Ärendet och dess beredning .....	23
4	Utgångspunkterna för regeringens förslag .....	24
4.1	Den svenska bilavgaslagstiftningen.....	24
4.2	EG-lagstiftningen på avgasområdet.....	24
4.2.1	Bilar .....	26
4.2.2	Mopeder och motorcyklar .....	33
4.2.3	Övrig EG-lagstiftning av betydelse för avgaslagstiftningen .....	33
4.3	EG-direktiv om bränslekvalitet.....	34
4.4	Svensk fordons- och avgaslagstiftning .....	34
4.4.1	Allmänt om fordonsbegreppen i Sverige.....	34
4.4.2	Fordonskungörelsen (1972:595).....	35
4.4.3	Lag (2001:558) om vägtrafikregister.....	37
4.4.4	Trafikförordningen (1998:1276).....	37
4.4.5	Bilavgaslagen (1986:1386).....	37
4.4.6	Övriga föreskrifter om bilavgaser.....	39
4.4.7	Den svenska lagstiftningen om motorbränslen.....	40
5	Ny lagstiftning om bilavgaser .....	42
5.1	Inledning .....	42
5.2	Lagtekniska överväganden .....	42
5.3	Miljöklasssystem för bilar .....	44
5.3.1	Ett nytt miljöklasssystem för bilar .....	44
5.3.2	Ett utvecklat miljöklasssystem.....	50
5.4	Bilägarens ansvar .....	51
5.5	Godkännande och tillsyn .....	51
5.6	Tillverkaransvar och myndighetskontroll.....	54
5.6.1	Det nuvarande svenska tillverkaransvaret och verksamheten med hållbarhetskontroller.....	54
5.6.2	Tillverkaransvaret i framtiden .....	54
5.6.3	Tvångsmedel i samband med tillverkaransvaret.....	56
5.6.4	Hållbarhetskontroller .....	57
5.7	Det civilrättsliga tillverkaransvaret – kostnadsansvaret vid fel på bilars avgasreningssystem .....	60
5.8	Finansieringsfrågor .....	67

5.9	Regler om motorbränslen.....	71
5.10	Överklagande .....	73
5.11	Reservdelar och tilläggsutrustning.....	74
5.12	Trimning .....	76
6	Nya bullerkrav för utrustning som används utomhus .....	80
6.1	Bakgrund.....	80
6.1.1	EG:s bullerdirektiv .....	80
6.1.2	Svensk lagstiftning om buller .....	81
6.2	Anpassning av lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner.....	82
7	Konsekvenser av förslagen.....	84
8	Ikraftträdande m.m. ....	85
9	Författningskommentar .....	86
9.1	Förslaget till lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen .....	86
9.2	Förslaget till lag om ändring i miljöbalken.....	100
9.3	Förslaget till lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327).....	101
9.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	102
9.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner...	103
Bilaga 1	Sammanfattning av betänkandet Avgasrening 2000 (SOU 2000:12).....	104
Bilaga 2	Betänkandets lagförslag .....	107
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna avseende betänkandet Avgasrening 2000 (SOU 2000:12).....	116
Bilaga 4	Lagrådsremissens lagförslag.....	117
Bilaga 5	Lagrådets yttrande.....	134
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 4 oktober 2001.....	137
	Rättsdatablad. ....	138

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2001/02:31

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

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

Regeringen har följande förslag till lagtext.

### 2.1 Förslag till lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> följande.

#### Syfte

1 § Denna lag syftar till att förebygga att bränsle till motorfordon eller utsläpp av förbrukat bränsle från motorfordon skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller miljön.

#### Definitioner

2 § I denna lag avses med

*ramdirektiv*: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa<sup>2</sup>, och rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon<sup>3</sup>,

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

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

*tillverkare*: den som inför den ansvariga myndigheten ansvarar för samtliga delar av förfarandet vid typgodkännande och för produktionsöverensstämmelse, även om denne inte varit direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser,

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

<sup>1</sup> Jfr Rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/40/EG (EGT L 042, 23.2.1970, s. 1, Celex 31970L0156), rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/71/EG (EGT L 115, 10.8.1992, s. 72, Celex 31992L0061) och Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG, ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/71/EG (EGT L 350, 28.12.1998, s. 58, Celex 398L0070).

<sup>2</sup> EGT L 042, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

<sup>3</sup> EGT L 115, 10.8.1992, s. 72 (Celex 31992L0061).

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

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

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

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

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

*tung buss*: buss med en totalvikt av över 3 500 kilogram.

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

## **Avgasreningskrav**

**3 §** Ett motorfordon skall anses stämma överens med de avgasreningskrav som följer av denna lag, om fordonet har godkänts enligt något av ramdirektiven och åtföljs av intyg av fordonstillverkaren att fordonet stämmer överens med den godkända typen. Även i de fall fordon har godkänts enligt något särdirektiv skall de anses stämma överens med nämnda krav.

## **Miljöklasser**

**4 §** Bilar skall delas in i miljöklasser i enlighet med de kravnivåer för utsläpp som beslutas inom Europeiska gemenskapen för förbränningsmotordrivna bilar enligt *bilaga 1* till denna lag.

Ytterligare miljöklasser får finnas för

1. bilar som är inrättade för att drivas enbart med elektricitet från batterier (elbilar),
2. bilar som är inrättade för att kunna drivas såväl med elektricitet från batterier som med förbränningsmotor (hybridbilar), samt
3. andra bilar med särskilt låga utsläpp av föroreningar.

En bil hänförs till den miljöklass som anges av tillverkaren, om bilen uppfyller kraven för utsläpp i den angivna miljöklassen.

Om en bil inte uppfyller kraven för den miljöklass den indelats i, skall bilen hänföras till den miljöklass vars krav den uppfyller.

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

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

**6 §** Den som äger ett motorfordon är skyldig att underhålla och sköta fordonet på ett sådant sätt att de för fordonet gällande gränsvärdena för utsläpp inte överskrids under brukandet av fordonet.

### **Typgodkännande, kontroll och åtgärdsplaner**

**7 §** En fordonstyp, en motortyp, ett fordonssystem, en komponent eller en separat teknisk enhet kan typgodkännas i fråga om avgasrening. Ett sådant godkännande förutsätter att relevanta krav enligt särdirektiv eller enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen är uppfyllda.

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

**8 §** Den myndighet som regeringen bestämmer (typgodkännandemyndigheten) får utfärda typgodkännande i fråga om avgasrening.

Den myndighet som regeringen bestämmer skall indela bilar i miljöklasser enligt 4 §.

**9 §** Tillverkaren är skyldig att medverka till den kontroll som behövs med anledning av ett typgodkännande. Sådan medverkan kan vara att utan ersättning till typgodkännandemyndigheten lämna de upplysningar och tillhandahålla de fordon, fordonsdelar, handlingar och den utrustning som behövs för kontrollen.

För att utöva tillsyn enligt denna lag har typgodkännandemyndigheten rätt till tillträde till en fabrik eller annan anläggning och att där utföra nödvändiga undersökningar.

**10 §** Om typgodkännandemyndigheten finner att utsläpps begränsande anordningar som omfattas av ett typgodkännande som myndigheten meddelat inte uppfyller de krav som gäller för fordons- eller motortypen, får myndigheten förelägga tillverkaren att lägga fram en åtgärdsplan för att avhjälpa bristerna.

Typgodkännandemyndigheten skall besluta om godkännande av åtgärdsplanen.

**11 §** Om typgodkännandemyndigheten finner att fordon, motorer, system, komponenter eller separata tekniska enheter inte längre stämmer överens med den typ som myndigheten har godkänt, får myndigheten återkalla godkännandet.

**12 §** Typgodkännandemyndigheten skall se till att åtgärdsplaner som beslutats av en annan typgodkännandemyndighet inom Europeiska unionen genomförs i Sverige.

### **Särskilda bestämmelser för tunga motorfordon**

**13 §** Om en tung lastbil eller en tung buss som är registrerad i Sverige har typgodkänts i ett annat land, är tillverkaren skyldig att medverka till



att sådana kontroller genomförs som syftar till att undersöka om fordonet uppfyller de krav som följer av denna lag. Detsamma gäller om fordonets motor har typgodkänts i ett annat land än Sverige.

Vad som föreskrivs i 9 § första stycket och 10 § tillämpas på motsvarande sätt för sådant fordon eller sådan motor som avses i första stycket.

**14 §** I fråga om tunga lastbilar och tunga bussar som har tillverkats utomlands svarar den som yrkesmässigt för in bilar i Sverige för tillverkarens räkning jämte tillverkaren för de förpliktelser som tillverkaren har enligt vad som följer av denna lag. Tillverkaren ansvarar endast för fordon som förts in i Sverige av tillverkaren själv eller av någon som fört in fordonet för tillverkarens räkning.

### **Särskilda bestämmelser om avhjälpande av fel på fordons utsläpps begränsande anordningar**

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

**16 §** Tillverkaren svarar gentemot bilägaren för att fel på bilens utsläpps begränsande anordningar kostnadsfritt avhjälpas, om det vid en myndighets kontroll eller på annat tillförlitligt sätt konstateras att anordningarna inte uppfyller de krav som följer av denna lag.

I de fall som avses i första stycket har bilägaren rätt även till ersättning för kostnader som föranleds av ny kontrollbesiktning efter anmärkning mot de utsläpps begränsande anordningarna och kostnader som föranleds av körförbud för bilen.

**17 §** Vad som sägs i 16 § gäller inte om det görs sannolikt att felet beror på att bilägaren

1. inte låtit bilen genomgå den underhållsservice som behövs för att vidmakthålla funktionerna hos bilens utsläpps begränsande anordningar, eller

2. har använt bränsle av en kvalitet som i väsentlig mån avviker från det som tillverkaren rekommenderat för att vidmakthålla funktionerna hos bilens utsläpps begränsande anordningar, eller

3. vid utbyte av utsläpps begränsande anordningar har utrustat bilen med nya delar som från miljösynpunkt är sämre än de delar som bilen var utrustad med när den var ny.

Vad som sägs i 16 § gäller inte heller om det görs sannolikt att felet beror på en olyckshändelse eller därmed jämförlig händelse eller på vanvård, onormalt brukande eller något annat liknande förhållande på bilägarens sida.

**18 §** Om bilägaren låter någon annan än tillverkaren avhjälpa fel på de utsläpps begränsande anordningarna på bilen och därvid anlitar någon som yrkesmässigt utför bilreparationer, är tillverkaren skyldig att betala skälig ersättning för reparationen till den som har utfört arbetet, om

tillverkaren ansvarar enligt 16 §. Den som har utfört arbetet har inte rätt att kräva betalning för reparationen från bilägaren och får inte heller gentemot bilägaren göra gällande åtgärder som kan komma i fråga vid bristande betalning.

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

**19 §** I fråga om fordon som tillverkats utomlands svarar den som yrkesmässigt för in fordon i Sverige för tillverkarens räkning solidariskt med tillverkaren för de förpliktelser som tillverkaren har enligt 16—18 §§. Tillverkaren ansvarar endast för fordon som förts in i Sverige av tillverkaren själv eller av någon som fört in fordonet för tillverkarens räkning.

### **Bemyndiganden och avgifter**

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

1. begränsning av utsläpp av avgaser och andra föroreningar från motorfordon,
2. motorfordons och motorers utrustning, hållbarhet, funktion, installation eller beskaffenhet i övrigt,
3. skyldighet att underhålla utrustning som begränsar utsläpp,
4. skyldighet att använda visst bränsle,
5. tillsyn och annan kontroll,
6. förfarandet i samband med typgodkännande och godkännande av förslag till åtgärdsplaner,
7. ibruktagande och försäljning av fordon och motorer till dessa samt
8. förfarandet i samband med miljöklassindelning av bilar.

**21 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, om det inte är oförenligt med något av ramdirektiven eller särdirektiven, meddela föreskrifter om eller i enskilda fall besluta om undantag från krav enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Undantag får förenas med särskilda villkor.

Vad som sägs i första stycket gäller inte beträffande kraven i 15–19, 24 och 27 §§.

**22 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att särskilda avgifter skall tas ut för tillsyn, prövning i samband med typgodkännande samt prövning i samband med miljöklassindelning och meddelande av undantag. Regeringen eller den myndighet

som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om avgifternas storlek och beräkning.

Regeringen får föreskriva att en myndighet får bestämma att beslut om betalning av avgift enligt denna lag skall gälla omedelbart även om beslutet överklagas.

## Bränslen

**23 §** Bensin som är avsedd för motordrift eller uppvärmning skall av den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in sådan bensin delas in i och tillhandahållas i de miljöklasser som anges i *bilaga 2* till denna lag.

Dieselbrännolja och fotogen, med undantag för flygfotogen, som är avsedd för motordrift skall av den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in sådana motorbränslen delas in i och tillhandahållas i de miljöklasser som anges i *bilaga 3* till denna lag.

**24 §** Bensin som är avsedd för motordrift och som omfattas av nr 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 eller 2710 00 36 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87<sup>4</sup>, men som inte uppfyller miljöspecifikationerna i miljöklass 2, får inte saluföras.

Dieselbrännolja som omfattas av nr 2710 00 66 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87 och som är avsedd att användas i sådana motorfordon som avses i direktiv 70/220/EEG<sup>5</sup> och 88/77/EEG<sup>6</sup>, men som inte uppfyller miljöspecifikationerna för miljöklass 3, får inte saluföras.

## Tillsyn och ansvar

**25 §** Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen utövas av myndighet som regeringen bestämmer.

**26 §** Typgodkännandemyndigheten får besluta om sådana kontroller som avses i 13 och 14 §§.

Typgodkännandemyndigheten får förelägga tillverkare av tunga lastbilar, tunga bussar eller motorer till sådana fordon att medverka till de kontroller som avses i 13 § första stycket eller att fullgöra de skyldigheter som framgår av 9 § första stycket och 10 §. Föreläggandet får förenas med vite.

**27 §** Den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot förbudet att saluföra bensin eller dieselbrännolja enligt 24 §, döms till böter eller fängelse i högst två år.

<sup>4</sup> EGT L 156, 7.9.1987, s.1 (Celex 31987R2658).

<sup>5</sup> EGT L 076, 6.4.1970, s. 1 (Celex 31970L0220).

<sup>6</sup> EGT L 036, 9.2.1988, s.33 (Celex 31988L0077).

**28 §** En förvaltningsmyndighets 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.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2002. Genom lagen upphävs bilavgaslagen (1986:1386).

2. Avgasreningskrav enligt äldre bestämmelser skall gälla för motorfordon och motorer som typgodkänts före lagens ikraftträdande.

3. Äldre bestämmelser om miljöklassindelning skall gälla för de bilar som delats in i en miljöklass före lagens ikraftträdande.

4. Vad som föreskrivits i 13, 14 och 26 §§ skall även gälla personbilar, lätta lastbilar och bussar med en totalvikt av högst 3 500 kg som har typgodkänts enligt rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning mot luftförorening genom avgaser från motorfordon, i dess lydelse innan Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG<sup>7</sup> av den 13 oktober 1998 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG.

5. I fråga om bilar som har tagits i bruk före lagens ikraftträdande gäller äldre bestämmelser om tillverkarens ansvar gentemot bilägaren.

<sup>7</sup> EGT L 350, 28.12.1998, s. 1 (Celex 31998L0069).

## Miljöklasser för bilar

**A. Personbilar, lätta lastbilar och bussar med en totalvikt om högst 3 500 kg**

(Nedan angivna direktiv är ändringar i direktiv 70/220/EEG)

Miljöklass 2000	Bilar som uppfyller kraven i direktiv 98/69/EG rad A i tabell 5.3.1.4 i bilaga I.
Miljöklass 2005	Bilar som uppfyller kraven i direktiv 98/69/EG rad B i tabell 5.3.1.4 i bilaga I.
Miljöklass El	Bilar som är inrättade för att drivas enbart med elektricitet från batterier.
Miljöklass Hybrid	Bilar som är inrättade för att kunna drivas såväl med elektricitet från batterier som med förbränningsmotor.

**B. Tunga lastbilar och tunga bussar som är försedda med diesel-motor**

(Nedan angivna direktiv är ändringar i direktiv 88/77/EEG)

Miljöklass 2000	Bilar vars motorer uppfyller kraven i direktiv 1999/96/EG <sup>8</sup> rad A i tabell 1 och 2 i bilaga I.
Miljöklass 2005	Bilar vars motorer uppfyller kraven i direktiv 1999/96/EG rad B.1 i tabell 1 och 2 i bilaga I.
Miljöklass 2008	Bilar vars motorer uppfyller kraven i direktiv 1999/96/EG rad B.2 i tabell 1 och 2 i bilaga I.
Miljöklass EEV	Särskilt miljövänliga fordon vars motorer uppfyller kraven enligt direktiv 1999/96/EG rad C i tabell 1 och 2 i bilaga I.
Miljöklass El	Bilar som är inrättade för att drivas enbart med elektricitet från batterier.
Miljöklass Hybrid	Bilar som är inrättade för att kunna drivas såväl med elektricitet från batterier som med förbränningsmotor.

<sup>8</sup> EGT L 044, 16.2.2000, s. 1 (Celex 31999L0096).

## Miljöklasser för bensin

Krav	Miljöklass 1 Motorbensin	Miljöklass 1 Alkylatbensin	Miljöklass 2
Researchoktantal, lägst	95	–	95
Motoroktantal, lägst	85	–	85
Ångtryck enligt Reid, högst kilopascal	70 <sup>a</sup> /95 <sup>b</sup>	65	70 <sup>a</sup> /95 <sup>b</sup>
Ångtryck enligt Reid, lägst kilopascal	45 <sup>a</sup> /65 <sup>b</sup>	50	–
Destillation:			
– Förångat vid 70°C, volymhalt procent	–	15–42	–
– Förångat vid 100°C, lägst volymhalt procent	47 <sup>a</sup> /50 <sup>b</sup>	46 <sup>c</sup>	46
– Förångat vid 100°C, högst volymhalt procent	–	72 <sup>c</sup>	–
– Förångat vid 150°C, lägst volymhalt procent	75	–	75
– Förångat vid 180°C, lägst volymhalt procent	–	95	–
Slutkokpunkt, högst °C	205	200	–
Olefiner, högst volymhalt procent	13,0	0,5	18,0 <sup>d</sup>
Aromater, högst volymhalt procent	42,0	0,5	42,0
Bensen, högst volymhalt procent	1,0	0,1	1,0
Cykloalkaner, högst volymhalt procent	–	0,5	–
n-Hexan, högst volymhalt procent	–	0,5	–
Syre, högst masshalt procent	2,7	–	2,7
Oxygenater:			
– Metanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel måste tillsättas	3	–	3
– Etanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel kan vara nödvändigt	5	–	5
– Isopropylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10
– Tertiär-butylalkohol, högst volymhalt procent	7	–	7
– Isobutylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10
– Etrar som innehåller 5 eller flera kolatomer per molekyl, högst volymhalt procent	15	–	15
Andra oxygenater <sup>e</sup> , högst volymhalt procent	10	–	10
Svavel, högst milligram per kilogram	50	50	150
Bly, högst gram per liter	0,005	0,002	0,005
Fosfor	Inte mätbar	–	–
Densitet vid 15°C, kilogram per kubikmeter	–	680–720	–

Bensin i miljöklass 1 skall uppfylla skäligena funktionskrav vad avser renhet för insugnings- respektive insprutningsventiler. Bensin i miljöklass 1 avsedd för fordon med katalytisk avgasrening får ej innehålla askbildande ämnen.

<sup>a</sup>Avser tiden fr.o.m. den 16 maj t.o.m. den 31 augusti i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 maj t.o.m. den 15 september för övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under b är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

<sup>b</sup>Avser tiden fr.o.m. den 16 oktober t.o.m. den 31 mars i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 november t.o.m. den 15 mars för övriga län. För övrig tid än den som anges

här eller under a är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt. Prop. 2001/02:31

<sup>c</sup>Om temperaturökningen i intervallet 45–72 procent förångat understiger tio grader C gäller i stället att T<sub>50</sub>-värdet (temperaturen vid volymhalten 50 procent förångat) skall ligga mellan 90°C och 105°C.

<sup>d</sup>Med undantag för blyfri bensin regular (ett minsta motoroktanttal [MON] på 81 och ett minsta researchoktanttal [RON] på 91) för vilken olefinhalten skall vara en volymhalt på högst 21 procent. Dessa gränsvärden hindrar inte att blyfri bensin med lägre oktantal än vad som anges i denna bilaga får saluföras.

<sup>e</sup>Andra primära alkoholer och etrar, vilkas destillationsslutkokpunkt inte överstiger den destillationsslutkokpunkt som angetts i nationella standarder, eller, där sådana saknas, i industriella specifikationer för motorbränslen.

## Miljöklasser för dieselolja

Krav	Miljöklass 1	Miljöklass 2	Miljöklass 3
Cetanindex, lägst	50	47	–
Cetantal, lägst	51 <sup>a</sup>	51 <sup>a</sup>	51
Densitet vid 15°C, lägst kilogram per kubikmeter	800	800	–
Densitet vid 15°C, högst kilogram per kubikmeter	820	820	845
Destillation:			
– begynnelsekokpunkt, lägst °C	180	180	–
– vid 95 procent destillat, högst °C	285	295	360
Aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	5	20	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	Inte mätbar <sup>b</sup>	0,1 <sup>b</sup>	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst masshalt procent	–	–	11 <sup>c</sup>
Svavel, högst milligram per kilogram	10	50	350

<sup>a</sup> Gäller dieselbrännolja som omfattas av nr 2710 00 66 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87.

<sup>b</sup> Enligt Svensk Standard 15 51 16.

<sup>c</sup> Enligt IP 391.



Härigenom föreskrivs i fråga om miljöbalken  
*dels* att 14 kap. 22 § samt bilagorna 1 och 2 till balken skall upphöra  
att gälla,  
*dels* att 29 kap. 8 § skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **29 kap.**

#### **8 §<sup>9</sup>**

Till böter eller fängelse i högst två år döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot

1. föreskrift för totalförsvaret meddelad med stöd av 1 kap. 5 §, om överträdelse av den lagbestämmelse från vilken avvikelse har föreskrivits är straffbelagd,

2. i beslut om naturreservat eller kulturresevat angivna inskränkningar i rätten att använda mark enligt 7 kap. 5 § andra eller tredje stycket,

3. förbud att bedriva verksamhet eller vidta åtgärder inom biotopskyddsområde enligt 7 kap. 11 §,

4. föreskrifter som behövs för särskilt skydd för djur eller växter enligt 7 kap. 12 §,

5. förbud att inom strandskyddsområde uppföra ny byggnad eller vidta annan åtgärd i strid mot 7 kap. 16 §,

6. föreskrifter om försiktighetsmått inom miljöskyddsområde meddelade med stöd av 7 kap. 20 §,

7. föreskrifter om inskränkning inom vattenskyddsområde meddelade med stöd av 7 kap. 22 §,

8. interimistiskt förbud enligt 7 kap. 24 § första stycket,

9. föreskrifter om förbud till skydd för djur- och växtarter meddelade med stöd av 8 kap. 1 eller 2 §,

10. föreskrifter om förbud eller föreskrifter om särskilda villkor för att sätta ut djur- eller växtarter meddelade med stöd av 8 kap. 3 §,

11. föreskrifter meddelade med stöd av 8 kap. 4 § genom att ta sådan befatning med djur, växter, ägg, rom, bon eller produkter av djur eller växter som strider mot en sådan föreskrift eller mot ett villkor i beslut i enskilt fall,

12. föreskrifter eller beslut om förbud mot utsläpp av avloppsvatten m.m. meddelade med stöd av 9 kap. 4 §,

13. föreskrifter om försiktighetsmått vid miljöfarlig verksamhet meddelade med stöd av 9 kap. 5 §,

14. inskränkningar, villkor eller anmälningskyldighet föreskrivna beträffande miljöriskområde enligt 10 kap. 12 §,

15. skyldighet att underhålla en vattenanläggning enligt 11 kap. 17 § första stycket eller 20 § första stycket eller 21 § första stycket,

16. förbud att påbörja en verksamhet enligt 12 kap. 6 § tredje stycket,

17. förbud till skydd för naturmiljön enligt 12 kap. 6 § fjärde stycket,

<sup>9</sup> Senaste lydelse 1999:1325.

18. särskilda föreskrifter om utredning och försiktighetsmått vid genteknisk verksamhet meddelade med stöd av 13 kap. 8 eller 11 §,

19. förbud att sprida bekämpningsmedel från luftfartyg enligt 14 kap. 18 § andra stycket,

20. förbud att sprida bekämpningsmedel mot lövsly enligt 14 kap. 19 § första stycket,

21. föreskrifter som avser förbränning, handel, överlåtelse eller införsel av bränslen meddelade med stöd av 14 kap. 21 §,

*21 a. förbud att saluföra bensin eller dieselbrännolja enligt 14 kap.*

22 §,

22. föreskrifter i fråga om hantering, införsel eller utförsel av kemiska produkter eller biotekniska organismer meddelade med stöd av 14 kap. 24 §,

23. förbud att hantera, föra in eller föra ut kemisk produkt eller bioteknisk organism enligt 14 kap. 25 §,

24. förbud mot dumpning eller förbränning av avfall enligt 15 kap. 31 §,

25. skyldighet att göra anmälan eller lämna uppgifter enligt rådets förordning (EEG) nr 2455/92 av den 23 juli 1992 om export och import av vissa farliga kemikalier, senast ändrat genom kommissionens förordning (EG) nr 237/97 av den 27 juni 1997 eller att lämna uppgifter enligt rådets förordning (EEG) nr 793/93 av den 23 mars 1993 om bedömning och kontroll av risker med existerande ämnen,

26. förbud eller skyldighet att lämna uppgifter enligt rådets förordning (EG) nr 3093/94 av den 15 december 1994 om ämnen som bryter ned ozonskiktet,

27. bestämmelser om transport och därigenom transporterar avfall i strid mot rådets förordning (EEG) nr 259/93 av den 1 februari 1993 om övervakning och kontroll av avfallstransporter inom, till och från Europeiska gemenskapen, senast ändrat genom rådets förordning (EG) nr 120/97 av den 20 januari 1997,

28. en bestämmelse eller mot villkor i beslut i enskilt fall som meddelats med stöd av rådets förordning (EG) nr 338/97 av den 9 december 1996 om skyddet av arter av vilda djur och växter genom kontroll av handeln med dem, senast ändrat genom rådets förordning (EG) nr 938/97 av den 26 maj 1997 såvitt avser import till Sverige, export och reexport från Sverige, handel med artificiellt förökade växter, transport och transitering eller köp, försäljning och annan kommersiell åtgärd.

För försök till brott mot första stycket 24 döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

Till ansvar enligt första eller andra stycket döms inte, om ansvar kan ådömas enligt 1 eller 2 §.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2002.

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

Härigenom föreskrivs att 14 a § fordonsskattelagen (1988:327) skall ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### 14 a §<sup>10</sup>

För en personbil, en buss med en skattevikt av högst 3 500 kilogram eller en lastbil med en skattevikt av högst 3 500 kilogram, som uppfyller kraven för *miljöklass 1 E* eller *1 H* enligt 2 a § bilavgaslagen (1986:1386), tas fordonsskatt inte ut under de fem första åren från det fordonet blir skattepliktigt första gången.

För en personbil, en buss med en skattevikt av högst 3 500 kilogram eller en lastbil med en skattevikt av högst 3 500 kilogram, som uppfyller kraven för *miljöklass El* eller *Hybrid* enligt bilaga 1 till lagen (2001:000) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, tas fordonsskatt inte ut under de fem första åren från det fordonet blir skattepliktigt första gången.

---

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

<sup>10</sup> Senaste lydelse 1999:1065.

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

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 5 § lagen (1994:1776) om skatt på energi skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **2 kap.**

#### 5 §<sup>11</sup>

Kraven för miljöklass 1 och 2 för bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 1 anges i *bilaga 1 till miljöbalken*.

Kraven för miljöklass 1, 2 och 3 för dieselolja som beskattas enligt 1 § första stycket 3 b anges i *bilaga 2 till miljöbalken*. Dessa krav tillämpas även för andra bränslen som beskattas enligt nämnda lagrum.

Kraven för miljöklass 1 och 2 för bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 1 anges i *bilaga 2 till lagen (2001:000) om motorfordons avgasrening och motorbränslen*.

Kraven för miljöklass 1, 2 och 3 för dieselolja som beskattas enligt 1 § första stycket 3 b anges i *bilaga 3 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen*. Dessa krav tillämpas även för andra bränslen som beskattas enligt nämnda lagrum.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2002. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

<sup>11</sup> Senaste lydelse 1999:1323.

## 2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner

Härigenom föreskrivs<sup>12</sup> att 1, 4, 6 och 13 §§ lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 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 förbränningsmotor. Med mobila maskiner avses dock inte motorfordon.

*Om det är påkallat med hänsyn till Sveriges medlemskap i Europeiska unionen, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva att lagen skall tillämpas även i fråga om annan utrustning som förorsakar buller och avgaser.*

### 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, 1. begränsning av buller samt utsläpp av avgaser och andra föroreningar,

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 5. tillsyn och annan kontroll,

6. krav på EG-typgodkännande och märkning av motorer samt 6. krav på EG-typgodkännande och förfarandet vid utfärdande, ändring och förfarandet vid utfärdande,

<sup>12</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/14/EG av den 8 maj 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om buller i miljön från utrustning som är avsedd att användas utomhus (EGT L 162, 3.7.2000, s. 1, Celex 32000L0014).

och återkallelse av ett EG-ändring och återkallelse av sådant Prop. 2001/02:31  
typgodkännande. godkännande,

*7. krav på försäkran om  
överensstämmelse med gällande  
bestämmelser och förfarandet vid  
bedömning av överensstämmelse  
samt*

*8. krav på märkning.*

#### 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.

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 6–8 när de släpps ut på marknaden.

#### 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.

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 6–8. Det sagda gäller dock inte motorer som är EG-typgodkända i en annan stat.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2002.

Genom beslut den 24 september 1998 bemyndigade regeringen chefen för Miljödepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av den svenska bilavgaslagstiftningen. Med stöd av bemyndigandet förordnades rådmannen Gunilla Engberg Lindvall som särskild utredare. Utredningens uppdrag var främst att göra en översyn av hela bilavgaslagstiftningen med anledning av nya bestämmelser inom EU samt att se över systemet med miljöklassindelning av bilar. I utredningens uppdrag ingick även att redovisa eventuella slutsatser som kan vara av betydelse för den framtida utvecklingen av EU:s regelsystem.

Utredningen, som antog namnet Avgasrening 2000, överlämnade i mars 2000 sitt betänkande Avgasrening 2000 (SOU 2000:12). I betänkandet föreslogs att den nuvarande bilavgaslagen (1986:1386) ersätts av en ny lag om motorfordons avgasrening och att en ny lag om avhjälpande av fel på bilars avgasreningssystem införs. Vidare föreslogs en följdändring i fordonsskattelagen (1988:327) med anledning av utredningens förslag till ett nytt miljöklasssystem för bilar. Betänkandet har remissbehandlats. En sammanfattning av betänkandet finns i *bilaga 1*, betänkandets lagförslag i *bilaga 2* och en förteckning över remissinstanserna i *bilaga 3*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Miljödepartementet (dnr M2000/1451/R).

Därutöver har Naturvårdsverket inkommit med en redovisning om utvecklingen av en metod för kontroll av krav på tunga fordons avgasreningssystem (dnr M1999/3084/Mk) samt en skrivelse med förslag om hur de EG-rättsliga skärpta avgaskraven för tunga bilar skall införas i svensk rätt (dnr M2000/1725/Mk).

Förslaget om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner har upprättats inom Miljödepartementet och har beretts med Naturvårdsverket.

Regeringen beslutade den 31 maj 2001 att inhämta Lagrådets yttrande över det lagförslag som återfinns i *bilaga 4*. Lagrådets yttrande bifogas som *bilaga 5*. Med anledning av yttrandet har lagförslaget justerats och Lagrådets synpunkter har därmed tillgodosetts. Synpunkterna behandlas närmare i avsnitt 5.8 och i författningskommentaren.

Förslagen i denna proposition har utformats i samarbete med miljöpartiet och vänsterpartiet.

#### 4.1 Den svenska bilavgaslagstiftningen

Det gällande svenska regelsystemet om bilavgaser härrör från år 1986, då bilavgaslagen (1986:1386) tillkom. Lagen kompletteras av bilavgasförordningen (1991:1481) och av föreskrifter som meddelas av Naturvårdsverket.

Genom bilavgaslagen infördes ett nytt regelsystem för bilavgaskrav. Lagen innehåller inte bara de grundläggande kraven i fråga om begränsningar för bilar utsläpp utan även föreskrifter om bl.a. hållbarhetskrav och det s.k. tillverkaransvaret, dvs. ansvarsfördelningen mellan tillverkare och bilägare för bilar i bruk. Bilavgaslagen har ändrats ett antal gånger sedan 1986. En viktig utveckling var införandet av ett system för indelning av bilar i miljöklasser (prop. 1990/91:156, bet. 1990/91:SkU25, rskr. 1990/91:344). Vidare har bilavgaslagstiftningen i hög grad påverkats av det svenska EU-medlemskapet. Detta beror på att EU tillämpar harmoniserade regler om kravnivåer och tidpunkter för införandet av nya avgaskrav, vilket medför att samma krav skall gälla i alla medlemsstater. De gemensamma kraven som följer av EU-medlemskapet kommer främst till uttryck i bilavgasförordningen och i myndighetsföreskrifter, men även i bilavgaslagen har relativt omfattande ändringar gjorts som en anpassning till EU:s system för typgodkännande av bilar (prop. 1997/98:35, bet. 1997/98:JoU10, rskr. 1997/98:101). Ändringarna innebär bl.a. att det särskilda svenska avgasgodkännandet av nya modeller upphörde och att kravet på att utländska tillverkare skall ha en ställföreträdare i Sverige togs bort. I sina grunddrag har bilavgaslagstiftningen dock, trots de ändringar som skett, förblivit oförändrad sedan 1986.

Inom EU beslutades 1998 de bilavgaskrav som gäller från och med 2000. Uppgåelsen är en del i det s.k. Auto/Oil-programmet som är ett europeiskt program för luftkvalitet, utsläpp från vägtrafik, bränslen och motortrafik. Den innebär omfattande ändringar av de gemensamma reglerna. Utöver skärpningar i utsläppskraven införs flera principiella nyheter. Till de viktigaste hör att ett tillverkaransvar införs efter svensk modell och att särskilda krav skall gälla vid kallstarter.

EU:s nya avgaskrav medför att ändringar måste göras i de svenska reglerna. I samband med detta har en översyn gjorts av hela bilavgaslagstiftningen, främst de grundläggande reglerna i bilavgaslagen.

#### 4.2 EG-lagstiftningen på avgasområdet

EG-lagstiftningen rörande avgasfrågor är en del av lagstiftningen på fordonsområdet i övrigt. Grundläggande föreskrifter ställs upp i två ramdirektiv, under vilka det finns en rad särdirektiv som behandlar harmoniserade tekniska krav för enskilda delar av eller egenskaper hos bilar. Det ena grundläggande ramdirektivet är rådets direktiv 70/156/EEG<sup>13</sup> av den

<sup>13</sup> EGT L 042, 23.2.1970, s.1 (Celex 31970L0156).



6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon. De grundläggande särdirektiven som rör avgaser till detta ramdirektiv är följande.

– Rådets direktiv 70/220/EEG<sup>14</sup> av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon. Detta innehåller grundläggande avgaskrav för lätta bilar, dvs. bilar med en vikt under 3500 kg. Direktivet har senare ändrats genom direktiven 91/441/EEG<sup>15</sup>, 93/59/EEG<sup>16</sup>, 94/12/EG<sup>17</sup>, 96/69/EG<sup>18</sup> och 98/69/EG<sup>19</sup>, främst på så sätt att avgaskraven successivt skärpts.

– Rådets direktiv 88/77/EEG<sup>20</sup> av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon. Direktivet innehåller grundläggande avgaskrav för tunga bilar, alltså bilar över 3500 kg. Det har ändrats i skärpande riktning genom bl.a. direktivet 1999/96/EG<sup>21</sup>.

– Rådets direktiv 72/306/EEG<sup>22</sup> av den 2 augusti 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av föroreningar från dieselmotorer som används i fordon.

Det andra ramdirektivet är rådets direktiv 92/61/EEG<sup>23</sup> av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon. Direktivet avser mopeder och motorcyklar. Under detta finns ett särdirektiv som behandlar bl.a. avgasfrågor, Europaparlamentets och rådets direktiv 97/24/EG<sup>24</sup> av den 17 juni 1997 om vissa komponenter och karakteristiska egenskaper hos två- och trehjuliga motorfordon.

Det finns även ett ramdirektiv för traktorer (74/150/EEG)<sup>25</sup> och ett direktiv om utsläpp från mobila maskiner (97/68/EG)<sup>26</sup>.

Med fordon avses enligt EG-lagstiftningen motorfordon som är avsett att användas på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller ej, med minst fyra hjul och konstruerat för en maximihastighet över 25 km/tim samt släpvagnar till sådana fordon. Undantagna är spårbundna fordon, jordbruks- och skogsbrukstraktorer och samtliga rörliga motorredskap (art. 2 i direktiv 70/156/EEG). Dessa motorfordon är i sin tur, enligt bilaga 2 till direktivet, indelade i olika kategorier.

Nedan följer en redogörelse för det huvudsakliga innehållet i de relevanta direktiven.

<sup>14</sup> EGT L 076, 6.4.1970, s. 1 (Celex 31970L0220).

<sup>15</sup> EGT L 242, 30.8.1991, s. 1 (Celex 31991L0441).

<sup>16</sup> EGT L 186, 28.7.1993, s. 21 (Celex 31993L0059).

<sup>17</sup> EGT L 100, 19.4.1994, s. 42 (Celex 31994L0012).

<sup>18</sup> EGT L 282, 1.11.1996, s. 64 (Celex 31996L0069).

<sup>19</sup> EGT L 350, 28.12.1998, s. 1 (Celex 31970L0220).

<sup>20</sup> EGT L 036, 9.2.1988, s. 33 (Celex 31988L0077).

<sup>21</sup> EGT L 044, 16.2.2000, s. 1 (Celex 31999L0096).

<sup>22</sup> EGT L 190, 20.8.1972, s. 1 (Celex 31972L0306).

<sup>23</sup> EGT L 225, 10.8.1992, s. 72 (Celex 31992L0061).

<sup>24</sup> EGT L 226, 18.8.1997, s. 1 (Celex 31997L0024).

<sup>25</sup> EGT L 084, 28.3.1974, s. 10 (Celex 31974L0150).

<sup>26</sup> EGT L 059, 27.2.1998, s. 1 (Celex L 31997L0068).

### 4.2.1.1 Ramdirektivet 70/156/EEG

Direktivet har ändrats vid flera tillfällen. De mest omfattande ändringarna har skett genom direktiv 92/53/EG<sup>27</sup> av den 18 juni 1992 om ändring av direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon. Direktivet är i huvudsak inte tillämpligt på godkännanden av enstaka fordon.

Direktiv 70/156/EEG bygger på att det skall finnas en typgodkännandemyndighet i varje medlemsland som ansvarar för samtliga delar av förfarandet vid typgodkännande av en fordonstyp, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet och som har behörighet att utfärda och återkalla intyg om typgodkännande och att sköta kontakterna med de ansvariga myndigheterna i övriga medlemsländer. Myndigheten skall även ansvara för kontrollerna av tillverkarens åtgärder för att säkerställa produktionsöverensstämmelse. Olika myndigheter kan ge godkännande enligt olika särdirektiv. Ett typgodkännande som meddelas av en godkännandemyndighet i ett medlemsland är giltigt inom hela EU. Myndigheter i andra medlemsländer är inte behöriga att kontrollera fordon för vilka de inte har beviljat det ursprungliga typgodkännandet. Godkännandemyndigheten kan välja att själv utföra provning och inspektion eller till sin hjälp anlita en teknisk tjänst.

Ett typgodkännande innebär att en medlemsstat intygar att en fordonstyp, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet uppfyller de relevanta kraven i typgodkännandedirektivet eller i något av särdirektiven. För personbilar kan dessutom erhållas ett helfordonsgodkännande (Whole Vehicle Type Approval), dvs. ett godkännande för en fordonstyp, som kan baseras på godkännanden som andra myndigheter har meddelat. Systemet med helfordonsgodkännande av en fordonstyp är obligatoriskt endast för personbilar. Tanken är dock att reglerna om helfordonsgodkännande så småningom skall kunna tillämpas på samtliga fordonskategorier.

Direktivet reglerar vilka tekniska krav som får ställas på en ny fordonstyp. Den tillverkare som innehar ett typgodkännande för en produkt skall utfärda ett intyg om överensstämmelse, CoC, (Certificate of Conformity) som skall åtfölja varje fordon som tillverkats i överensstämmelse med den godkända typen (art. 6.1). En medlemsstat är skyldig att godkänna att ett fordon registreras, säljs eller tas i bruk om det åtföljs av ett sådant intyg om överensstämmelse, dvs. någon ytterligare kontroll får inte göras (art. 7.1). För att tillåta försäljning och ibruktagande av enstaka komponenter och tekniska enheter måste kraven i tillämpliga särdirektiv vara uppfyllda (art. 7.2). En medlemsstat kan bara vägra registrering, försäljning och ibruktagande av typgodkända produkter om den anser att detta skulle äventyra trafiksäkerheten. Medlemsstaten skall underrätta kommissionen om sitt beslut och skälen för det (art. 7.3).

<sup>27</sup> EGT L 225, 10.8.1992, s. 1 (Celex 31992L0053).

Medlemsstaterna kan medge undantag från kravet att endast registrera, tillåta försäljning eller ibruktagande av sådana nya fordon som omfattas av CoC-intyg. Undantag kan också på tillverkarens begäran beviljas från krav i ett eller flera av särdirektiven, t.ex. för fordon som tillverkas i små serier.

Direktivet innehåller också regler om kontroll av att serieproduktionen överensstämmer med den godkända typen (s.k. COP-kontroll eller nybilskontroll). När en medlemsstat beviljar typgodkännande skall den vidta nödvändiga åtgärder för att kontrollera att lämpliga åtgärder vidtagits för att de serietillverkade produkterna överensstämmer med den godkända typen och att dessa åtgärder även fortsättningsvis är tillräckliga (art. 10.1 och 10.2). Godkännandemyndigheten skall, innan den meddelar ett typgodkännande, kontrollera att det finns tillfredsställande rutiner och metoder som säkerställer en effektiv kontroll av att serietillverkade produkter överensstämmer med den godkända typen (bilaga 10). Den myndighet som har beviljat typgodkännandet kan när som helst undersöka de kontrollmetoder för produktionsöverensstämmelse som används på varje produktionsenhet. Vid varje inspektion skall provningsresultat och produktionsjournaler hållas tillgängliga för inspektören som också, om det är lämpligt, får ta stickprov. Om det under inspektionen har påvisats otillfredsställande resultat skall godkännandemyndigheten se till att alla nödvändiga åtgärder vidtas för att snarast möjligt återställa överensstämmelsen med det godkända utförandet (bilaga 10).

Bristande överensstämmelse med den godkända typen skall anses föreligga om det påvisas avvikelser från uppgifter i typgodkännandemyndighetens och/eller det tekniska underlaget och sådana avvikelser inte har tillåtits (art. 11.1). Om en medlemsstat som har beviljat ett typgodkännande finner att en produkt med intyg om överensstämmelse eller med godkännandemärke inte stämmer överens med den godkända typen, skall denna stat vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att produkten i fråga åter stämmer överens med den godkända typen. De ansvariga myndigheterna skall underrätta motsvarande myndigheter i övriga medlemsstater om de vidtagna åtgärderna (art. 11.2). Även en annan medlemsstat kan begära att den medlemsstat som meddelat typgodkännandet skall kontrollera överensstämmelse med den godkända typen. Denna kontroll skall påbörjas inom sex månader från begäran (art. 11.3).

Om det i samband med typgodkännande av fordon visar sig att ett fordons bristande överensstämmelse uteslutande beror på inmonterade komponenter i fordonet skall den myndighet som ansvarar för typgodkännande av fordonet begära att den eller de medlemsstater som beviljade typgodkännandet av komponenterna i fråga vidtar nödvändiga åtgärder för att säkerställa att serietillverkade fordon åter överensstämmer med den godkända typen. Dessa myndigheter är då skyldiga att vidta de åtgärder som krävs och vid behov återkalla godkännandet (art. 11.4).

Det skall ske en viss kontroll mellan myndigheterna när det gäller beviljade godkännanden. Olika myndigheter kan ha olika uppfattningar om det föreligger bristande överensstämmelse eller ej. För det fall den medlemsstat som beviljade typgodkännandet bestrider att bristande

överensstämmelse föreligger, skall de berörda medlemsstaterna söka lösa denna tvist (art. 11.6). Kommissionen skall hållas underrättad och vid behov inleda samråd i syfte att nå fram till en uppgörelse.

Varje beslut som innebär att godkännande vägras eller återkallas, att registrering vägras eller att försäljning förbjuds skall i detalj ange de skäl på vilket beslutet grundas. Berörd part skall underrättas om beslutet och samtidigt upplysas om möjligheter till överklagande samt tidsfrister inom ramen för gällande lagstiftning i medlemsstaterna (art. 12).

#### 4.2.1.2 Särddirektiven under direktiv 70/156/EG

Avgaskraven för lätta och tunga bilar regleras närmare i tre olika särddirektiv. Av dessa reglerar ett personbilar och lätta lastbilar (70/220/EEG), ett utsläpp från dieselmotorer i tunga bilar (88/77/EEG) och ett dieselrök från bilar med dieselmotorer (72/306/EEG).

Dessa direktiv ändras kontinuerligt i takt med att kraven skärps. Från början innebar direktiven inte någon total harmonisering. Från och med ikraftträdandet av rådets direktiv 91/441/EEG av den 26 juni 1991 om ändring av direktiv 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon har dock direktiven på avgasområdet fullständigt harmoniserats, vilket medför att det inte längre finns något utrymme för nationella krav på området. Endast bensindrivna tunga bilar och bilar som drivs enbart med elektricitet faller utanför tillämpningsområdet för avgasdirektiven, varför det fortfarande är möjligt att införa nationella krav för dessa fordonskategorier.

Skärpningar av de gränsvärden för avgasutsläpp som fastställs i bilavgasdirektiven brukar ske i två steg. Från och med en första tidpunkt får medlemsländerna inte längre utfärda typgodkännanden vad gäller avgaser om inte fordonen uppfyller den nya kravnivån. Fordonen får däremot säljas, tas i bruk och registreras under en viss tid därefter. Från och med en senare tidpunkt, vanligen ett år efter den första tidpunkten, inträder försäljningsförbud, förbud mot registrering och ibruktagande av nya fordon med typgodkännanden enligt den äldre kravnivån. De nya skärpta gränsvärdena blir då obligatoriska krav.

I direktiv 70/220/EEG fastställdes gränsvärden för utsläpp av kolmonoxid, kolväten och kväveoxider från motorer hos lätta bilar. Avgaskraven har successivt skärpts genom flera tillägg till direktiven. Även gränsvärdena för utsläpp av förorenande partiklar från dieselmotorer har införts.

Genom direktiv 91/441/EEG infördes krav på katalytisk avgasrening som blev obligatoriskt inom EU från 1993. I detta direktiv infördes även vissa bestämmelser om hållbarhetsprov för utsläpps begränsande anordningar i anslutning till typgodkännandet. Med utsläpps begränsande anordningar avses de komponenter i ett fordon som styr eller begränsar avgasutsläpp eller utsläpp genom avdunstning, det som vanligen benämns avgasreningssystemet.

I Europaparlamentets och rådets direktiv 94/12/EG av den 23 mars 1994 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av direktiv 70/220/EEG initierades det s.k. Auto/Oil-programmet. Detta är ett europeiskt program för luftkvalitet, utsläpp från vägtrafik, bränslen och motortrafik, som genomförs av kommissionen. Auto/Oil-arbetet har hittills lett till direktiv om skärpta avgaskrav för lätta bilar (98/69/EG) och för tunga bilar (1999/96/EG) samt ett direktiv om bränslekvaliteten (98/70/EG)<sup>28</sup>.

Från den 1 januari 2000 gäller Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG av den 13 oktober 1998 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG. Direktivet innebär att EU:s obligatoriska avgaskrav för lätta fordon skärps enligt en tidtabell som löper mellan den 1 januari 2000 och den 1 januari 2007. De bindande gränsvärdena fastläggs i två nivåer. De införs för nya typgodkännanden med början år 2000 och år 2005. Kravnivåerna kallas inom bilbranschen Euro III och Euro IV. Vid en första tidpunkt gäller de skärpta avgaskraven för nya modeller som typgodkänns. Vid en andra tidpunkt gäller de nya kraven för samtliga bilar vid registrering, försäljning eller ibruktagande. Gränsvärdena för utsläpp av kolmonoxid, kolväten, kväveoxider, kombinationer av dessa och partiklar skärps.

Därutöver innehåller direktivet några väsentliga komplement till EG-rätten. Särskilda kallstartskrav införs för bensindrivna fordon från 2002 i syfte att minska utsläppen av kolväten och kolmonoxid. Fordonen skall vidare förses med ett datoriserat felsökningssystem, OBD (On-Board Diagnostic), varmed menas ett i en bil inbyggt felsökningssystem som via en kontrollampa skall signalera till föraren när avgasreningen inte fungerar korrekt. Lampan kan släckas endast genom ett besök på verkstad eller liknande. Felkoder lagras i systemet så att man kan utläsa när felet uppstod. För bensindrivna bilar införs kraven från år 2000. För dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar med en referensvikt om högst 1 305 kg sker införandet vid nya typgodkännanden år 2003 och för övriga lätta lastbilar och bussar år 2005. Ett år efter dessa datum gäller kraven för samtliga nya fordon i respektive kategori.

Ett system med tillverkaransvar för bilarnas avgasrening och kontroll av fordon i bruk införs med början år 2000 (Conformity of vehicles in use). Dessa regler är den viktigaste förändringen som införs genom direktivet och har det svenska systemet som förebild. Tillverkaransvaret skall omfatta alla lätta bilar. En skillnad är att det svenska tillverkaransvarets civilrättsliga del inte har någon motsvarighet i det gemensamma systemet inom EU.

I direktivet regleras vidare vilken myndighet som får göra hållbarhetskontroller, hur dessa skall gå till och om kontrollerna skall få konsekvenser för tillverkaren i form av tvång att åtgärda fordonen. Kartläggande undersökningar kan dock alltid göras utan att tillverkaren direkt på grund av resultatet av dessa kan tvingas att vidta åtgärder. Vid sådana frivilliga kontroller kan tillverkarna inte tvingas att medverka vid kontrollerna, kontrollerna får inte några omedelbara rättsliga följder och

<sup>28</sup> EGT L 350, 28.12.1998, s. 58 (Celex 31998L0070).

medlemsstaterna kan välja om de vill genomföra dem. Utformningen av de frivilliga kontrollerna är inte reglerad i EG-rätten. De obligatoriska hållbarhetskontrollerna får endast göras av den myndighet som godkänt fordonen (typgodkännandemyndigheten). Eftersom det alltid är den ursprungliga typgodkännandemyndigheten som har de reella befogenheterna enligt direktivet, är det viktigt att skilja mellan kontroller genomförda av denna och kartläggande undersökningar av andra myndigheter. Medlemsstaterna skall, på grundval av sina egna undersökningar, kunna anmäla misstankar om fel till den typgodkännande myndigheten (bilaga 1 avsnitt 7.1.7.5).

Kontroll av hållbarheten hos fordon i bruk skall i första hand ske genom tillverkarens egenkontroll (s.k. Audit). Tillverkarens egenkontroll är också central när det gäller kontroll av produktionsöverensstämmelse, dvs. nybilskontrollen. Det är således inte bara typgodkännandemyndighetens egen misstanke eller en medlemsstats anmälan som kan leda till en kontrollprocess. I princip bör tillverkaren, om denne vid sin egenkontroll finner att produkten är bristfällig, själv initiera ett återkallande.

Om tillverkaren skulle bestrida att fel föreligger kan typgodkännandemyndigheten tvingas att utföra provning i enlighet med den statistiska kontrollmetoden (bilaga 1 avsnitt 7.1.7). Myndigheten väljer ut bilar för provning i samarbete med tillverkaren och denne får också vara med vid själva provningen (bilaga 1 avsnitt 7.1.7.2). Bilarna skall ha gått minst 15 000 km och högst 80 000 km (från 1 januari 2005 högst 100 000 km) eller vara minst sex månader och högst fem år gamla (bilaga 1 tillägg 3 p 2.2). Fordon som visar tecken på missbruk, felanvändning eller manipulering exkluderas från provningen. Om provningen visar att fordonen inte uppfyller kraven, skall myndigheten se till att fordonen blir åtgärdade. Myndigheten kan ålägga tillverkaren att inom 60 dagar ta fram en åtgärdsplan, som kan innebära att alla fordon måste återkallas. Myndigheten skall därefter inom 30 dagar meddela om planen godkänns eller inte. Om tillverkaren skulle vägra att medverka till att lägga fram en åtgärdsplan kan typgodkännandet dras in. Denna situation torde bli sällsynt eftersom ett återkallande skulle innebära dålig publicitet för tillverkaren och kan medföra kör- och försäljningsförbud. Om en åtgärdsplan tas fram skall denna godkännas av typgodkännandemyndigheten och tillverkaren är ansvarig för att planen genomförs (bilaga 1 avsnitt 7.1.7.4). Åtgärdsplanen skall bl.a. innehålla information om de ändringar som skall utföras på fordonen, om hur tillverkaren tänker informera fordonens ägare och en beskrivning av hur de föreslagna åtgärderna påverkar utsläppen, bränslekonsumtionen, kördugligheten och säkerheten för varje fordonstyp som omfattas av planen.

När en åtgärdsplan har fastställts skall andra länder genom typgodkännandemyndighetens försorg få vetskap om planen inom 30 dagar från godkännandet. Medlemsländerna kan begära att åtgärdspaketet i planen skall tillämpas på samtliga fordon inom dess territorium. Detta blir ett nationellt beslut om att åtgärdsplanen skall verkställas i fråga om de fordon som finns i landet (bilaga 1 avsnitt 7.1.7.4).

Tillverkaren har enligt direktivet ansvaret för att planen genomförs och detta ansvar avser genomförande i varje land som begär detta. I åtgärdsplanen skall som ovan nämnts bl.a. anges hur tillverkaren skall nå

fordonsägarna. Eftersom det är tillverkaren som är ansvarig för att alla fordonsägare skall få information om att det finns en åtgärdsplan skall det inte behövas någon representant för tillverkaren i de olika länderna. I åtgärdsplanen skall även anges var åtgärderna skall genomföras.

### *Skattestimulanser*

Avgasdirektiven innehåller även bestämmelser som begränsar medlemsstaternas rätt att använda skattestimulanser för att skynda på introduktionen av miljövänligare bilar. Artikel 5 i direktiv 98/69/EG styr medlemsländernas möjlighet att använda ekonomiska styrmedel. Sådana incitament får endast gynna motorfordon som på förhand uppfyller gränsvärdena i raderna A (2000-kraven) och B (2005-kraven) i tabellen i avsnitt 5.3.1.4 i bilaga 1 till direktivet, det s.k. typ 1-testet. Storleken på de ekonomiska styrmedlen är också begränsade. Den beloppsmässiga differentieringen får inte vara större än vad som motsvaras av merkostnaden för att utrusta ett fordon så att det uppfyller kraven i en bättre miljöklass. Den dag en kravnivå blir obligatorisk måste skatterabatten för berörda fordon upphöra.

Direktivet berör inte medlemsstaternas rätt att beakta utsläpp av föroreningar och av andra ämnen i beräkningsunderlaget för vägtrafikskatter på motorfordon.

### *Ersättningskatalysatorer*

Grunddirektivet 70/220/EEG för lätta bilar ändrades även genom kommissionens direktiv 98/77/EG<sup>29</sup> av den 2 oktober 1998 om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon. Syftet med direktivet är att åstadkomma en harmoniserad kvalitetsnivå för ersättningskatalysatorer avsedda att monteras på fordon som inte är utrustade med OBD-system. Med ersättningskatalysator menas en katalysator eller ett katalysatorsystem som skall ersätta en originalkatalysator på ett fordon som är godkänt enligt direktiv 70/220/EEG. Ersättningskatalysatorn kan godkännas som en separat teknisk enhet enligt direktiv 70/156/EEG. Under förutsättning att sådana katalysatorer uppfyller kraven i direktiv 70/220/EEG får medlemsstaterna från och med den 1 januari 1999 inte vägra bevilja EG-typgodkännanden eller förbjuda att de säljs eller installeras i fordon. Från och med den 1 oktober 1999 gäller ett förbud att sälja eller installera ersättningskatalysatorer som inte uppfyller kraven i direktivet. Förutom dessa bestämmelser om godkännande av ersättningskatalysatorer finns inga gemensamma bestämmelser om godkännande av reservdelar.

### *Avgaskrav för tunga bilar*

Avgaskraven i fråga om utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från dieselmotorer i tunga bilar finns i direktivet 88/77/EEG. Kraven skärps i etapper liksom för lätta bilar. En skillnad mot kraven för lätta bilar är att avgaskraven för tunga bilar inte är sådana att det krävs att

<sup>29</sup> EGT L 286, 23.10.1998, s. 34 (Celex 31998L0077).

fordonet är utrustat med en katalysator för att kunna uppnå kraven. Det finns inte heller några gemensamma bestämmelser om tillverkarens ansvar för avgasreningens hållbarhet. I bilagan till nämnda direktiv anges dock att de komponenter som kan påverka utsläppen av gasformiga föroreningar måste vara så utformade, konstruerade och monterade att motorn vid normal användning uppfyller kraven i direktivet, trots de vibrationer den kan utsättas för (bilaga 1 punkt 6.1). Direktiv 72/306/EEG innehåller bestämmelser om synlig rök i avgaserna från dieseldrivna motorer.

#### *Auto/Oil-programmet och tunga bilar*

Beslut har även fattats inom EU om nya krav för motorer i tunga fordon som gäller för tiden efter 2000. Dessa krav följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/96/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt om utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnisttändning drivna med naturgas eller motorgas (LPG) vilka används i fordon och om ändring av rådets direktiv 88/77/EG. Enligt direktivet skärps kraven för dieselmotorer till tunga fordon vid tre tidpunkter. Den 1 oktober 2001 skall utsläppen av samtliga reglerade ämnen minska med omkring 30 procent jämfört med i dag. Den 1 oktober 2006 skärps avgaskraven på nytt. Jämfört med i dag halveras kväveoxidutsläppen per körd kilometer. Partikelkraven skärps med cirka 87 procent, vilket innebär att samtliga nya tunga fordon kommer att behöva förses med partikelfälla. Den 1 oktober 2009 skärps gränsvärdet för kväveoxider till en nivå som innebär att en särskild efterreningsutrustning behövs. I samtliga fall börjar de skärpta kraven tillämpas ett år tidigare vid nya typgodkännanden.

En nyhet med direktivet är att speciella standarder för gasfordon anges för varje kravnivå. Dessutom införs en frivillig kravnivå med särskilt låga utsläpp, EEV (Enhanced Environmental Friendly Vehicle). En avsikt med kravnivån är att den skall kunna anpassas till fordon som drivs med alternativa bränslen.

Direktivet innebär även att särskilda krav för OBD-system, hållbarhetstestning och tillverkaransvar införs från 2005 för tunga fordon. Från och med den 1 oktober 2005 för nya typer och från och med den 1 oktober 2006 för alla typer skall typgodkännanden som beviljas för fordon och motorer till dessa även intyga funktionsdugligheten hos de utsläpps begränsande anordningarna under fordonets eller motorns normala livslängd. Direktivet innehåller en liknande bestämmelse om ekonomiska incitament som finns i direktivet för lätta fordon. Ett viktigt tillägg är att EEV-fordon kan gynnas med skattelättnader. Det pågår även diskussioner om EEV-specifikationer vad gäller lätta fordon, men det föreligger för närvarande inget konkret förslag.



### 4.2.2.1 Ramdirektivet 92/61/EG

För två- och trehjuliga motorfordon, i huvudsak motorcyklar och mopeder men även vissa fyrhjuliga motorfordon som inte omfattas av direktiv 70/156/EEG, gäller ramdirektivet 92/61/EEG om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon. Direktivets bestämmelser motsvarar i huvudsak bestämmelserna i direktiv 70/156/EEG med möjlighet att erhålla typgodkännanden för enskilda delar av fordonet och även att erhålla helfordonsgodkännanden. Bestämmelserna om förfarandet vid typgodkännanden och kontroller m.m. är i princip de samma som för bilar.

### 4.2.2.2 Särddirektiv under direktiv 92/61/EG

Numera finns det gemensamma avgaskrav inom EU även vad gäller två- och trehjuliga motorfordon. Dessa finns i 5 kap. i direktiv 97/24/EG. Till skillnad från bilavgasdirektiven införs avgaskraven i ett steg. Direktivet innehåller gränsvärden för kolmonoxid, kolväten och kväveoxider.

Direktivet innehåller även en möjlighet för medlemsstaterna att anta bestämmelser om skattestimulanser. På motsvarande sätt som för bilar skall dessa upphöra i och med den obligatoriska tillämpningen av kraven. De får inte heller uppgå till ett belopp som är högre än merkostnaderna för att utrusta fordonet så att det uppfyller värdena i den högre kravnivån.

## 4.2.3 Övrig EG-lagstiftning av betydelse för avgaslagstiftningen

### *Kommissionens tolkningsbesked 96/C143/04*

Nationella förfaranden för typgodkännande och registrering av motorfordon har gett upphov till talrika klagomål till kommissionen där det ifrågasatts om dessa förfaranden varit förenliga med gemenskapsrätten, särskilt bestämmelserna om fri rörlighet för varor och tjänster. Kommissionen har därför i två tolkningsmeddelanden, nr 88/C281/08 som senare ersatts av 96/C143/04, angett sin syn på olika frågor kring registrering av bilar som tidigare har varit registrerade i annan medlemsstat.

När det gäller typgodkännandet sägs sammanfattningsvis följande. En medlemsstat kan bara i undantagsfall motsätta sig typgodkännande och registrering av ett fordon som redan har typgodkänts och registrerats i en annan medlemsstat med stöd av orsaker som har anknytning till fordonets tekniska egenskaper. För undantag krävs att medlemsstaten åberopar ett av de skäl som anges i artikel 30 i EG-fördraget eller andra tvingande krav som det ankommer på medlemsstaten att precisera och motivera. Det förhållandet att ett fordon som har typgodkänts och registrerats i en annan medlemsstat inte överensstämmer med en modell som har typgodkänts i destinationsmedlemsstaten eller har andra tekniska egenskaper än de som föreskrivs i den statens lagstiftning, utgör inte i sig skäl för att vägra typgodkännande eller registrering av fordonet. Direktivet 70/156/EEG är hörnstenen i harmoniseringen av denna sektor. De

fordon som uppfyller de harmoniserade kraven skall kunna omsättas fritt med stöd av det intyg om överensstämmelse som utfärdats av den tillverkare som begärde EG-typgodkännande. En medlemsstat kan inte vägra registrering, ibruktagande eller försäljning av ett nytt eller begagnat fordon som har ett intyg om överensstämmelse för en modell som har erhållit EG-typgodkännande. Det är inte heller tillåtet för medlemsstatens myndigheter att utföra kontroll vid registrering av fordonet, eftersom fordonet är registrerat på basis av ett EG-typgodkännande som är giltigt i alla medlemsstater. Kontroll av fordonets tekniska skick tillåts endast om denna utförs på samma villkor och på samma sätt som den kontroll som görs av fordon som redan har registrerats i medlemsstaten.

### 4.3 EG-direktiv om bränslekvalitet

Emissionerna från fordon påverkas i hög grad av kvaliteten på bränslet. Av bl.a. detta skäl har det på gemenskapsnivå antagits harmoniserande regler avseende kvaliteten på bränsle. Som en del av Auto/Oil-programmet antogs 1998 Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG. Direktivet innehåller grundkrav för bensin och dieselbrännolja som används i motorfordon, vilka anges i bilagorna I och II i direktivet. Sådana bränslen som inte uppfyller dessa krav får inte saluföras, vilket innebär att försäljning av blyad motorbensin förbjöds inom gemenskapen från den 1 januari 2000, med vissa undantag för t.ex. äldre fordon av karakteristiskt slag. Från 2005 införs en ytterligare skärpning av kvalitetskraven, i enlighet med bilagorna III och IV. Direktivet tillåter dock medlemsstaterna att redan från och med 2000 tillåta försäljning av bensin och diesel som uppfyller de strängare miljökraven. Direktivet innebar generellt sett en skärpning av kvalitetskraven på gemenskapsnivå. Sverige drev denna fråga med högsta prioritet under hela förhandlingsprocessen.

De obligatoriska kraven i bilagorna III och IV kommer att kompletteras med andra miljöspecifikationer som utarbetas av kommissionen.

### 4.4 Svensk fordons- och avgaslagstiftning

#### 4.4.1 Allmänt om fordonsbegreppen i Sverige

De fordonsbegrepp som används inom EU har en annan uppbyggnad än definitionerna i fordonskungörelsen. De begrepp som används i de svenska författningarna har dock inte ansetts strida mot de begrepp som används i EG-dokumenterna. I betänkandet från Trafikregisterutredningen (SOU 1998:162) konstaterades att några entydiga definitioner inte används inom EU och att några speciella åtgärder inte behövde vidtas för att anpassa de svenska begreppen till det EG-rättsliga regelverket. I propositionen Lag om vägtrafikregister, m.m. (prop. 2000/01:95, bet. 2000/01:TU15, rskr. 2000/01:252) lämnade regeringen förslag till en ny lag om vägtrafikdefinitioner som grundas på utredningens förslag. Den nya lagen (2000:559) om vägtrafikdefinitioner trädde i kraft den

1 oktober 2001. Nyheten är att de grundläggande definitionerna lagfästs men ingen ändring sker av definitionerna i sig.

Speciella beteckningar har använts i bilavgasförordningen efter anpassning till de olika avgasdirektiven, eftersom dessa i hög grad påverkas av definitionerna i de olika i avgasdirektiven. Utredningen om fordonsbestämmelser har nyligen lagt fram betänkandet Fordonslag m.m. (SOU 2001:29). I betänkandet har föreslagits att de grundläggande fordonsdefinitionerna i svensk rätt skall anpassas till de EG-rättsliga definitionerna.

#### **4.4.2 Fordonskungörelsen (1972:595)**

Kungörelsen innehåller föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning samt om kontroll av fordon. I de grundläggande reglerna om fordons beskaffenhet och utrustning anges att ett nytt fordon som godkänts enligt direktiv 70/156/EEG (motorfordon), 74/150/EEG (traktorer) eller 92/61/EEG (två- och trehjuliga motorfordon), som är försett med ett typgodkännandemärke och åtföljt av ett intyg om överensstämmelse skall anses stämma överens med kraven i kungörelsen och föreskrifter som utfärdats med stöd av denna (7 a §). På samma sätt skall en komponent eller en separat teknisk enhet som godkänts enligt särdirektiv till ramdirektiven 70/156/EEG, 74/150/EEG och 92/61/EEG, och som är försett med ett typgodkännandemärke, anses överensstämma med kraven i kungörelsen och de föreskrifter som utfärdats med stöd av denna (7 b §).

Typgodkännande enligt EG-direktiven av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet meddelas för Sveriges del av Vägverket då det gäller direktiven 70/156/EEG (motorfordon), 74/150/EEG (traktorer) och 92/61/EEG (två- och trehjuliga motorfordon) och i de särdirektiv till dessa direktiv som berör Vägverkets verksamhetsområde. Naturvårdsverket meddelar EG-typgodkännande vad gäller särdirektiven 70/220/EEG, 72/306/EEG, 77/537/EEG och 88/77/EEG samt kapitel 5 i direktiv 97/24/EG, dvs. för avgasdirektiven. (55 a §) Naturvårdsverket får meddela föreskrifter för verkställigheten av dessa direktiv. Vägverket och Naturvårdsverket skall fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige då det gäller de direktiv enligt vilket respektive myndighet skall meddela EG-typgodkännande.

Provning och kontroll enligt avgasdirektiven utförs av MTC AB (MTC), ett dotterbolag till AB Svensk Bilprovning, som är utsedd teknisk tjänst för dessa direktiv enligt lagen (1992:119) om teknisk kontroll.

I fordonskungörelsen regleras bl.a. vilka undersökningar av ett fordons beskaffenhet och utrustning som skall ske före registrering. En typbesiktning görs för undersökning av fordonets beskaffenhet och utrustning och för att fastställa uppgifter som enligt bilregisterkungörelsen skall föras in i bilregistret. En bil får inte godkännas vid typbesiktningen om den inte uppfyller kraven i bilavgasförordningen. Typbesiktning utförs av ett besiktningsorgan som har tillstånd att utföra typbesiktning. Frågor om tillstånd till typbesiktning prövas av Vägverket. Om fordonet godkänns vid typbesiktning skall besiktningsorganet tilldela

fordonet en typbeteckning och registrera det. Besiktningsorganet skall också lämna uppgifter till Vägverket om de fordon som skall föras in i bilregistret (60 §). Den som har fått tillstånd till typbesiktning får utfärda typintyg (62 §). När ett typintyg utfärdats anses fordonet godkänt vid registreringsbesiktning (63 §). Om fordon av typ, som blivit besiktigad och godkänd, i betydande omfattning avviker från typfordonet i fråga om beskaffenhet eller utrustning får besiktningsorganet på begäran av Vägverket eller Naturvårdsverket meddela förbud mot att typintyg utfärdas för dessa fordon, vilket förbud kan upphävas om godtagbara åtgärder för rättelse vidtas (62 a §).

För sådana bilar som inte omfattas av typgodkännande görs en registreringsbesiktning av enstaka fordon, om inte fordonets tillverkare eller importör har tillstånd till typbesiktning. Registreringsbesiktning görs för att identifiera fordonet, fastställa de uppgifter om fordonet som enligt vägtrafikregisterlagstiftningen skall föras in i vägtrafikregistret och för att undersöka fordonets beskaffenhet och utrustning. Vad gäller nya personbilar, motorcyklar, mopeder klass 1 och traktorer som överensstämmer med EG-godkännandeintyg skall det dock inte göras någon undersökning av fordonens beskaffenhet och utrustning. En bil som inte är EG-typgodkänd får inte godkännas vid registreringsbesiktningen om den inte uppfyller kraven i bilavgasförordningen.

Om ett fordon en gång har godkänts vid registreringsbesiktning eller tagits upp i typintyg och därefter ändras så att det inte längre överensstämmer med utförandet vid besiktningen eller när typintyg utfärdades, eller i övrigt ändrats så att dess beskattningsförhållande påverkas, skall ägaren inom en månad från det att ändringen skedde inställa fordonet på nytt för registreringsbesiktning. Bestämmelsen omfattar inte ändring som endast innebär en avvikelse som är att hänföra till fordonets utstyrsel och inte påverkar dess beskattningsförhållande eller försämrar dess säkerhet; inte heller utbyte av motor mot en annan motor som helt överensstämmer med denna (38 §). Den som inställer fordonet för ombesiktning skall ange vilka ändringar som gjorts (42 §). Om fordonet inte godkänns kan antingen körförbud eller föreläggande om att avhjälpa bristerna meddelas (47 §). Den som underlåter att inställa ett ändrat fordon för ny registreringsbesiktning döms till penningböter (106 § 1). Detsamma gäller för den som uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåter att göra vad som har ankommit på honom för att hindra att ett motordrivet fordon brukas i strid mot körförbud (107 § 4).

Fordonskungörelsen innehåller vidare bestämmelser om kontrollbesiktning och s.k. flygande inspektion. Vid dessa besiktningar kontrolleras bl.a. den beskaffenhet och utrustning hos fordonet som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt (74 §).

Utredningen om fordonsbestämmelser har lagt fram slutbetänkandet Fordonslag m.m. (SOU 2001:29). I betänkandet föreslås att en ny fordonslag införs som skall innehålla de grundläggande bestämmelserna om fordonskontrollen.

#### **4.4.3 Lag (2001:558) om vägtrafikregister**

Prop. 2001/02:31

Den 1 oktober 2001 trädde lagen (2001:558) om vägtrafikregister och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister i kraft. Lagstiftningen ersätter bl.a. bilregisterkungörelsen (1972:599). Lagen om vägtrafikregister innehåller bestämmelser om registrering av uppgifter om personer samt om motordrivna fordon och släpfordon i ett vägtrafikregister. Vägverket är central registreringsmyndighet för registret. Enligt huvudregeln skall bl.a. bilar, motorcyklar och mopeder klass 1 vara registrerade i vägtrafikregistret för att få brukas (12 § i lagen). Vid ansökan om registrering skall det bifogas de handlingar och uppgifter som Vägverket föreskriver (6 kap. 5 § i förordningen). När sådana uppgifter om ägaren och fordonet som behövs för identifieringen har lämnats, skall fordonet registreras (6 kap. 7 § förordningen). Personbilar som omfattas av rådets direktiv 70/156/EEG, får dock registreras endast om ett intyg om överensstämmelse lämnas.

Uppgifter om indelningen av bilar i miljöklasser enligt bilavgaslagen och bilavgasförordningen förs in i bilregistret via AB Svensk Bilprovning i samband med registrerings- eller typbesiktning. För sådana nya tunga lastfordon som avses i 2 § bilavgasförordningen och som enligt denna förordning har hänförts till en miljöklass skall ett särskilt märke, som anger den aktuella miljöklassen och fordonets registreringsnummer, tillhandahållas. Märket lämnas ut av AB Svensk Bilprovning om fordonets miljöklass har fastställts vid registreringsbesiktning och i annat fall av Vägverket. När ett sådant fordon förs in i en miljözon skall märket vara fastsatt på vindrutan väl synligt utifrån (9 kap. 13 § i förordningen). Föreskrifter om märket och dess utformning finns i TSVFS 1992:35.

#### **4.4.4 Trafikförordningen (1998:1276)**

Trafikförordningen trädde i kraft den 1 oktober 1999 och ersatte vägtrafikkungörelsen (1972:603). Förordningen ger bl.a. bemyndiganden att meddela föreskrifter om förbud mot trafik med tunga dieseldrivna bussar eller tunga fordon av en viss miljöklass i miljözoner. Stockholm, Göteborg, Malmö och Lund har genom lokala trafikföreskrifter infört sådana förbud. Grundläggande bestämmelser om detta finns i 10 kap. trafikförordningen.

#### **4.4.5 Bilavgaslagen (1986:1386)**

Bilavgaslagstiftningen utgör ett komplement till fordonskungörelsen och innehåller regler om avgaskrav. Bilavgaslagen trädde i kraft den 1 juli 1987. Dess syfte är att förebygga att bilar och andra motorfordon orsakar skador på människors hälsa eller på miljön genom utsläpp i luften av avgaser och andra ämnen.

Centralt för det svenska bilavgasregleringen är tillverkaransvaret. Med detta menas att tillverkaren ansvarar för avgasreningens funktion även efter det att bilarna tagits i bruk. Bestämmelser om tillverkaransvar finns nu i 6, 6 a och 7 §§ bilavgaslagen. Det svenska tillverkaransvaret har en civilrättslig och en offentligrättslig del. Det offentligrättsliga ansvaret

innebär att tillverkaren enligt 7 § av myndighet som regeringen bestämmer kan åläggas att vidta rättelse om det visar sig att en fordonstyp inte uppfyller kraven på avgasreningens hållbarhet. Förfarandet kan innebära återkallande, dvs. att samtliga bilar kallas tillbaka och åtgärdas. För att undersöka om bilar uppfyller kraven genomförs hållbarhetskontroller av fordon i bruk, vilket regleras i 13 § bilavgasförordningen.

Tillverkaransvarets civilrättsliga sida regleras i 6 och 6 a §§. Detta ansvar omfattar enskilda bilar. Enligt 6 § ansvarar tillverkaren gentemot ägarna av fordonen för att brister kostnadsfritt avhjälpas om det vid myndighets kontroll eller på annat tillförlitligt sätt visas att fordonen inte uppfyller gällande krav. Tillverkaren svarar också för kostnader som föranleds av ny kontrollbesiktning och körförbud för bilen. Ansvaret för tillverkaren gäller inte brister som beror på fordonens ägare eller brukare eller på en olyckshändelse eller därmed jämförlig omständighet och inte heller brister på fordon som är äldre än fem år. Skyldigheten gäller dessutom inte fordon med en totalvikt av högst 3 500 kilogram som har körts mer än 80 000 km eller fordon med högre totalvikt som har körts mer än 160 000 km. För att tillverkaransvaret skall gälla måste också bilägaren vidta vissa åtgärder; han skall låta bilen genomgå den underhållsservice som behövs för att vidmakthålla funktionerna hos bilens utsläppsbegränsande anordningar samt, vid bensinmotordrift, inte använda bränsle som kan försämra funktionen hos bilens utsläppsbegränsande anordningar. Bilägaren får inte heller vid utbyte av utsläppsbegränsande anordningar skaffa nya delar som från miljösynpunkt är sämre än de delar som bilen var utrustad med när den var ny.

I fråga om bilar som tillverkats utomlands svarar den som yrkesmässigt för in fordon i Sverige för tillverkarens räkning solidariskt med tillverkaren för de förpliktelser som tillverkaren har enligt bilavgaslagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. En tillverkare är inte ansvarig för felet hos andra bilar än de som förts in i landet av honom eller för hans räkning (8 §).

Enligt 2 a § bilavgaslagen skall bilar delas in i miljöklasser. Miljöklasssystemet infördes 1993. Lagens krav på miljöklassning är tillämpliga på personbilar inklusive el- och hybridbilar. Tunga bensindrivna fordon med en totalvikt över 3 500 kg omfattas inte av miljöklasssystemet, då sådana fordon i praktiken inte tillverkas. Systemet innehåller tre klasser för konventionella fordon. Strängare krav tillämpas för klass 1 och 2 än för klass 3 som motsvarar de uppställda grundkraven. En bil hänförs till den miljöklass som anges av tillverkaren, om bilen uppfyller utsläppskraven för den angivna miljöklassen. De bilar som uppfyller de grundläggande kraven i fråga om utsläpp av avgaser och andra ämnen som beslutas inom Europeiska gemenskapen tillhör miljöklass 3. Bilar som har väsentligt lägre utsläpp eller uppfyller högre krav beträffande avgasreningens hållbarhet tillhör miljöklass 2. Bilar som uppfyller kraven i miljöklass 2 och som dessutom uppfyller särskilt höga krav beträffande avgasreningssystemets hållbarhet, eller som till följd av låga utsläpp av avgaser och andra ämnen eller låga bulleremissioner är särskilt lämpade för användning i tätortstrafik, hänförs till miljöklass 1. Elbilar tillhör en egen grupp, miljöklass 1E, och hybridbilar miljöklass 1H.

Meningen med det svenska miljöklasssystemet är att det skall kunna kopplas till ekonomiska styrmedel. Det skall, enligt förarbetena, inkludera de kommande baskraven och en spetsteknologinivå för att stimulera en dynamisk teknisk utveckling.

Tillsynen över efterlevnaden av bilavgaslagen utövas av den myndighet som regeringen bestämmer. Tillsynsmyndigheten får förelägga en tillverkare av ett 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. Tillsynsmyndigheten har också rätt till tillträde till en fabrik eller annan anläggning och får där göra undersökningar. (4 och 5 §§). Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att särskilda avgifter får tas ut för tillsyn och kontroll enligt lagen och för dispenser (9 och 10 §§).

Tillsynsmyndighetens beslut i enskilda fall får överklagas till allmän förvaltningsdomstol (11 §). Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

#### 4.4.6 Övriga föreskrifter om bilavgaser

Närmare föreskrifter om avgaskrav meddelas genom bilavgasförordningen (1991:1481) och i Naturvårdsverkets föreskrifter om den verkställighet som behövs vid tillämpningen av lagen och förordningen. Naturvårdsverket har även bemyndigats att genom ett dispensförfarande medge undantag från föreskrifterna i förordningen.

Bilavgasförordningen innehåller, med vissa undantag, föreskrifter för samtliga motorfordon som är utrustade med förbränningsmotorer, således inte elbilar.

I 8 och 9 §§ finns bestämmelser om miljöklassning. Bilar som uppfyller EU:s baskrav för avgasrening indelas i miljöklass 3. För personbilar anges dessa krav i Europaparlamentets och rådets direktiv 94/12/EG. För övriga lätta fordon anges de i Europaparlamentets och rådets direktiv 96/69/EG.

Ansökan om miljöklassning görs av tillverkaren eller dennes generalagent (9 §). Till ansökan skall bifogas uppgift om EG-typgodkännande och de övriga provningsresultat, handlingar och uppgifter som är av betydelse för prövningen. Beslut om miljöklassning meddelas av AB Svensk Bilprovning och gäller för en motorfamilj. Beslutet kan överklagas hos Naturvårdsverket (21 §).

I fem bilagor till förordningen anges de närmare krav som skall vara uppfyllda för olika kategorier av motorfordon, från vilka tidpunkter kraven börjar gälla samt vilka krav som uppställs för olika miljöklasser för bilar.

Bilaga 1 innehåller avgaskraven för bilar som tas i bruk för första gången. Här specificeras de krav som införs genom EG-direktiven från olika tidpunkter. Bilaga 2 innehåller bestämmelser om avgasreningskrav för vissa äldre bilar och bilar som tidigare registrerats och tagits i bruk i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. En särregel i förhållande till EG-lagstiftningen är att bilar av 1989 års modell och senare skall anses uppfylla reglerna i bilavgasförordningen

om det finns ett godkännande som lägst omfattar kraven i rådets direktiv 70/220/EEG i dess lydelse enligt direktiv 91/441/EEG, vilket betyder att bilarna i fråga skall vara försedda med katalytisk avgasrening. Inom EU har krav på katalytisk avgasrening införts från och med 1993 års modell. Detta innebär att det i Sverige ställs högre krav för bilar av årsmodellerna 1989–1992 än inom gemenskapen i övrigt.

I bilaga 3 finns krav på avgasrening för fordon i bruk. Dessa krav skall vara uppfyllda vid registreringsbesiktning, flygande inspektion och kontrollbesiktning (7 §).

För att upprätthålla det offentlighetsrättsliga tillverkaransvaret och bedöma om en viss bilmodell uppfyller kraven utförs hållbarhetskontroller i enlighet med 13 och 14 §§ bilavgasförordningen och Naturvårdsverkets föreskrifter. Vid en hållbarhetskontroll väljer Naturvårdsverket ut ett antal motorfamiljer för en uppföljande undersökning av det avgasrenande systemets funktion. Detta innebär att bilar som använts ett antal år provas mot de grundläggande kraven. Hållbarhetskontrollen är avsevärt mer omfattande än den kontroll som sker vid kontrollbesiktningen. Om medelvärdet av utsläppen av något ämne från dessa bilar överstiger de föreskrivna gränsvärdena eller om det finns andra brister som är väsentliga i avgashänseende, får Naturvårdsverket förelägga tillverkaren att i skäligen omfattning vidta sådana åtgärder att kraven uppfylls. Skyldigheten gäller samtliga bilar eller motorer i motorfamiljen. Provningsen utförs av MTC. Genom nyligen genomförda ändringar i förordningen anges det numera att det är den typgodkännande myndigheten som utför dessa kontroller när det gäller bilar som omfattas av helfordonsgodkännande.

I bilaga 5 har införts bestämmelser om vilka avgaskrav som skall vara uppfyllda beträffande motorcyklar och mopeder. Dessa bestämmelser motsvarar kraven i kapitel 5 i direktiv 97/24/EG.

En kontrollavgift uttas av tillverkaren efter beslut av Naturvårdsverket med 75 kr för varje nyregistrerad personbil och varje nyregistrerat lastfordon (15–16 §§). Naturvårdsverket har även bemyndigats att föreskriva om avsteg eller i det enskilda fallet meddela undantag från föreskrifterna i förordningen om det är av ringa betydelse från miljöskyddssynpunkt (18 §). Ytterligare föreskrifter om verkställigheten av bilavgaslagen och bilavgasförordningen meddelas av Naturvårdsverket efter samråd med Vägverket (19 §). Naturvårdsverket utövar tillsyn över efterlevnaden av bilavgaslagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen (20 §).

Med stöd av dessa bestämmelser har Naturvårdsverket utfärdat föreskrifter om bilavgaskontroll (SNFS 1992:12, även kallade A 40-bestämmelser), föreskrifter om avgasreningens hållbarhet (även kallade A 60-bestämmelser) och föreskrifter om kontrollavgift för nyregistrerade bilar.

#### **4.4.7 Den svenska lagstiftningen om motorbränslen**

Enligt 14 kap. 21 § miljöbalken har regeringen rätt att meddela föreskrifter om bränslen beträffande kvalitet och egenskaper, förbränning, handel, överlåtelse eller införsel om det behövs för att motverka utsläpp i luften av ämnen som kan vara farliga för människors hälsa eller miljön. Bestämmelsen är straffsanktionerad genom 29 kap. 8 § 21 miljöbalken,



vari stadgas att den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot föreskrifter meddelade med stöd 14 kap. 21 § döms till böter eller fängelse i högst två år.

Grundläggande bestämmelser om motorbränslen finns för närvarande i 14 kap. 22 § miljöbalken. I den bestämmelsen stadgas att bensin och dieselbrännolja som används som motorbränsle skall delas in i miljöklasser. Specifikationerna för miljöklasserna anges i två bilagor till balken. Miljöklasserna motsvarar kraven för de olika kvalitetsnivåerna för bränslen enligt direktiv 98/70/EG. Det finns två miljöklasser för bensin och tre för dieselolja, där det bränsle som innehåller de bästa specifikationerna från miljösynpunkt indelas i miljöklass 1. Bestämmelsen innehåller också ett förbud mot saluförande av bensin eller dieselbrännolja som är avsedd för motordrift men som inte uppfyller de grundläggande specifikationerna för den sämsta miljöklassen. Bestämmelsen anpassades nyligen till kraven i direktiv 98/70/EG, se proposition 1999/2000:9 Vissa punktskatte- och tullfrågor, m.m. Ytterligare föreskrifter återfinns i förordningen (1985:838) om motorbränslen.

### 5.1 Inledning

Den nuvarande bilavgaslagen trädde i kraft den 1 juli 1987. Även om betydande ändringar gjorts är lagen till stor del uppbyggd utifrån ett system av nationella krav och ett tillverkaransvar som hittills har varit en nationell företeelse. Efter medlemskapet i EU har dock successiva anpassningar till EG-rätten skett, särskilt i fråga om de avgaskrav som uppställs i bilavgasförordningen. Vissa ändringar har också skett i anledning av att svenska krav på nationella avgasgodkännanden och avgaskrav för äldre fordon av domstol förklarats stå i strid med EG-rätten. Från 2000 har omfattande ändringar av det EG-rättsliga systemet inom bilavgasområdet ägt rum. Det har bl.a. införts nya skärpta bilavgaskrav och dessutom införs ett tillverkaransvar enligt svensk modell, varvid harmoniseringen av medlemsstaternas lagstiftning ökat ytterligare. Därtill kommer att den nuvarande bilavgaslagens utformning medför att systemet med miljöklasser är komplicerat och svårt att utveckla, framför allt för tunga fordon. Med anledning av detta finns det därför skäl att genomföra en modernisering av den svenska bilavgaslagstiftningen.

### 5.2 Lagtekniska överväganden

**Regeringens förslag:** Lagstiftningen om bilavgaser och miljöklasser för bilar skall även i fortsättningen regleras för sig. Med hänsyn till det nära sambandet mellan motorfordons avgaser och kvaliteten på bränslen skall föreskrifterna om bränslekvalitet och miljöklasser för bränslen föras över till den nya lagen.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag i fråga om bilavgaser och miljöklassning.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser har inte invänt mot utredningens förslag. *Svenska transportarbetareförbundet* ifrågasätter vad som står att vinna med en särskild svensk reglering och anser att en reglering med endast en hänvisning till relevanta EG-direktiv är att föredra. *Kammarrätten i Stockholm* instämmer i slutsatsen att bestämmelserna i EG-direktiven bör omformas till svensk författningstext.

**Skälen för regeringens förslag:** Bestämmelserna om avgasrening finns sedan många år tillbaka intagna i särskilda författningar i stället för att ingå i fordonslagstiftningen i övrigt. Bestämmelser om vilken myndighet som är typgodkännandemyndighet i fråga om avgasrenings-system finns dock i fordonskungörelsen, som innehåller övriga regler om motorfordons beskaftenhet och utrustning. Fordonskungörelsen har varit föremål för översyn av Utredningen om fordonsbestämmelser m.m., som lagt fram betänkandet *Fordonslag m.m.* (SOU 2001:29).

Att sammanföra lagstiftningen på avgasområdet med övriga bestämmelser på fordonsområdet kan ha vissa fördelar. Bilavgasfrågorna skiljer

sig dock från övrig fordonslagstiftning genom sin nära anknytning till miljöfrågorna. Ett annat skäl för att bibehålla en särskild reglering om avgasreningskrav är det tillverkaransvar som finns på avgasreningsområdet och som ger lagstiftningen en vidare inriktning.

Utredningen om fordonsbestämmelser m.m. har i sitt betänkande föreslagit att de bestämmelser om typgodkännande som är av mer generell karaktär förs över till en ny fordonslag, medan övriga bestämmelser behålls i en särskild lag om bilavgaser. Detta skulle dock medföra att arbetet med moderniseringen av avgaslagstiftningen skulle försenas kraftigt. Särskilt mot bakgrund av att det är angeläget att kunna införa ett nytt miljöklassystem för bilar, i synnerhet för tunga fordon, bör en ändrad avgaslagstiftning införas snarast. Det finns också skäl som talar för att bestämmelsen som reglerar vilken myndighet som ansvarar för typgodkännanden vad gäller avgasreningskraven även i fortsättningen bör finnas i avgaslagstiftningen, med hänsyn till den framträdande roll typgodkännandemyndigheten får genom den nya EG-lagstiftningen om tillverkaransvar.

Bestämmelserna om avgasrening bör fastslås i lag. Det främsta skälet för detta är sambandet mellan indelningen av bilar och bränslen i miljöklasser och skattelagstiftningen. De aktuella EG-direktiven innehåller också en omfattande reglering gällande myndighetsutövning, t.ex. vilka befogenheter som typgodkännandemyndigheten har på avgasområdet i fråga om bl.a. kontroller. Med hänsyn till 8 kap. 3 § regeringsformen måste dessa föreskrifter ha lagform. Det kan i detta sammanhang även nämnas att regeringen i propositionen Lag om vägtrafikregister, m.m. (prop. 2000/01:95) föreslagit en registerramlag för hela vägtrafikområde där de grundläggande kriterierna för fordonsregistreringen, och därmed t.ex. för uttag av fordonskatt, anges i en lag om vägtrafikregister.

Bilavgaslagen reglerar avgaskrav för motorfordon, dvs. bilar, mopeder och motorcyklar. För mobila maskiner finns sedan den 1 januari 1999 en ny lag (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner. Denna ramlag reglerar exempelvis arbetsmaskiner och traktorer. Enligt regeringens bedömning finns det inga bärande skäl för att arbeta in dessa bestämmelser i den nya lagstiftningen, eftersom EG-direktiven avseende arbetsmaskiner är uppbyggda på ett helt annat sätt än direktiven för typgodkännande av motorfordon. De avgaskrav införts för traktorer har införts i ett direktiv som knutits till arbetsmaskindirektivet, varför traktorernas avgasrening har reglerat genom lagstiftningen om mobila maskiner. En annan anledning är att tillverkare och användare är olika för motorfordon och maskiner. En gemensam lag skulle således inte underlätta tillämpningen i så hög grad att en ändring av lagen om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner kan motiveras.

EG-direktivens bestämmelser vad gäller avgaskrav är mycket detaljerade och omfattande. I artiklarna anges de grundläggande bestämmelserna och i olika bilagor finns bestämmelser om gränsvärden, provförfarande och typgodkännandemyndighetens kontroller. Avgasdirektiven ändras relativt ofta och är mycket tekniska till sin karaktär och svåra att överblicka. Det är angeläget att genomförandet av kommande ändringar kan göras så smidigt som möjligt. Samtidigt måste den svenska lagstiftningen vara så tillgänglig att det går att utläsa när olika krav börjar

gälla m.m. I utländsk lagstiftning har man i stor utsträckning valt att hänvisa till de EG-direktiv som innehåller avgaskraven. Under utredningens gång övervägdes att kraftigt förenkla lagstiftningen och föreslå en lagstiftning som i viss utsträckning endast hänvisar till ifrågasvarande EG-direktiv. *Statskontoret* har i sitt remissyttrande förespråkat en liknande lösning. Regeringen anser dock att samma lagstiftningsteknik som tidigare skall användas även i fortsättningen. Sverige är ett föregångsland vad gäller avgasfrågor och har sedan länge en förhållandevis väl utvecklad lagstiftning på området. Det bör rimligen underlätta för tillämpningen och tillgängligheten av regleringen samt för utvecklingen på området att den nuvarande lagstiftningstekniken bibehålles. Med hänsyn till denna lagstiftningstradition bör bestämmelserna i EG-direktiven omformas och återges i svensk lagtext. Regeringen avser att tillämpa denna princip även när det gäller bestämmelser på lägre nivå.

Som konstaterats ovan i avsnitt 4.2 går det inte att direkt översätta den EG-rättsliga regleringens definitioner av olika fordonskategorier till de svenska definitionerna. Det viktiga är dock att de begrepp som används i svensk rätt är konsekventa för hela fordonsområdet. Som nämnts ovan har regeringen nyligen föreslagit att de centrala begreppen på fordonsområdet skall samlas i en särskild lag om vägtrafikdefinitioner. Dessa begrepp bör därför användas i avgaslagstiftningen. Några definitioner som inte finns i det förslaget eller i någon annan lagstiftning behöver dock läggas till.

Det råder ett nära samband mellan motorfordons utsläpp av föroreningar och kvaliteten på det bränsle som används. Det finns därför skäl att samla de svenska reglerna på området i en gemensam lag, särskilt som även bränslen skall delas in i miljöklasser. Den reglering som i dag återfinns i 14 kap. 22 § miljöbalken och bilagorna till dessa bör därför föras över till den nya lagen.

## 5.3 Miljöklassystem för bilar

### 5.3.1 Ett nytt miljöklassystem för bilar

**Regeringens förslag:** Bilar skall även fortsättningsvis vara indelade i miljöklasser. Miljöklasserna skall vara knutna till de olika gränsvärden för avgasutsläpp som fastställs inom EU och indelas med angivande av det år då det aktuella gränsvärdet börjar tillämpas. Möjligheter skall finnas att införa skattelättnader för bilar som har bättre egenskaper i miljöhänseende.

Det skall även som i dag finnas särskilda miljöklasser för el- och hybridbilar. Därutöver skall ytterligare miljöklasser kunna inrättas för bilar med särskilt låga utsläpp av föroreningar.

Det nuvarande förfarandet med ansökan om miljöklassning skall förenklas och ersättas av ett beslut i samband med registreringen av bilen.

Om tillsynsmyndigheten finner att en bil inte motsvarar kraven i den miljöklass den indelats, skall det finnas en möjlighet att i efterhand ändra indelningen.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Det övervägande flertalet remissinstanser är positiva till förslaget. *Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI)* är tveksamma till att hybridbilar behöver särbehandlas med en särskild miljöklass. Om hybridbilar skulle vara betydligt bättre än andra bilar skulle detta kunna fångas upp i kvantitativa termer av en miljöklass med speciellt låga gränsvärden. VTI påpekar att rena elbilar inte nödvändigtvis är det bästa för miljön. *Svenska elfordonssällskapet* instämmer i att miljöklasserna skall föreslås innehålla en särskild Miljöklass El och en särskild Miljöklass Hybrid, dels för lätta bilar och dels för tunga bilar. I definitionen av klassen Hybrid anser man dock att det tydligt skall framgå att hybrid-elbilar avses, då en hybridbil kan ha flera olika utformningar, funktionssätt och grad av eldrift. *SUNRIDE Engineering AB* anför att hybridbilar i dag kan konstrueras på många olika sätt och att fordonens olika användning i kombination med dess olika konstruktionslösningar resulterar i stora variationer i avgasemissioner, varför det inte är tillräckligt med bara en miljöklass för sådana bilar. I stället föreslås en nivå med tre klasser, utifrån möjligheten för föraren eller med extern automatik (i miljözon) att fritt prioritera ren batteridrift, möjlig körsträcka med ren batteridrift och avgasemissionerna när hybridaggregatet är i drift.

### Skälen för regeringens förslag

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

De närmare kraven för de olika miljöklasserna regleras i bilavgasförordningen. För tunga bilar finns för närvarande endast miljöklass 3 som motsvarar de obligatoriska kraven inom EU samt de avgaskrav som anges i direktiv 99/96/EG.

Indelningen i miljöklass hanteras idag av MTC AB. *Bilindustri-föreningen* har i en skrivelse till regeringen (dnr M2000/2448/Mk) begärt att proceduren för miljöklassning av fordon förenklas.

Om det visar sig att en fordonstyp inte i godtagbar utsträckning uppfyller de krav på begränsning av utsläpp som gäller för den miljöklass som fordonen tillhör, skall enligt 7 § bilavgaslagen den myndighet som regeringen bestämmer förelägga tillverkaren att vidta de åtgärder som

behövs för att bristerna skall avhjälpas. Däremot finns inga föreskrifter om omprövning av miljöklassindelningen.

I 9 kap. 13 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister föreskrivs att för sådana tunga lastfordon som avses i 2 § bilavgasförordningen och som enligt samma förordning har hänförts till en miljöklass skall ett särskilt märke som anger den aktuella miljöklassen tillhandahållas på begäran. Detta har samband med systemet med miljözoner i tätort. Märket skall visa fordonets registreringsnummer. Det lämnas ut av AB Svensk Bilprovning om fordonets miljöklass har fastställts vid registreringsbesiktning och i annat fall av Vägverket. Om det genom en lokal trafikföreskrift har föreskrivits ett förbud med innehållet att dieseldrivna bussar och lastbilar får framföras inom ett visst område i en tätort endast om de tillhör en viss miljöklass, skall märket vid färd inom området vara fastsatt på vindrutan väl synligt utifrån.

Som tidigare nämnts finns det även regler om miljöklasser för bensin och dieseldrivna fordon. Som anges nedan under avsnitt 5.9 föreligger det dock inga skäl för att också ändra miljöklasssystemet för bränslen.

### *Miljöklasser och ekonomiska styrmedel*

Den ursprungliga avsikten med det svenska miljöklasssystemet var att det skall kunna kopplas till ekonomiska styrmedel genom att bilavgaslagstiftningen knyts ihop med skattelagstiftningen. Därför kom miljöklasssystemet för lätta fordon att kombineras med en differentiering av försäljningsskatten för att senare ersättas med en befrielse från fordonsskatten. I propositionen 1995/96:6 Vidareutveckling av systemet med miljöklasser för fordon m.m. uttalades att det på sikt kunde vara aktuellt att införa krav i fråga om koldioxidutsläpp eller bulleremissioner i systemet (s. 13). Även i propositionen 1997/98:145 Svenska miljömål – Miljöpolitik för ett hållbart Sverige har uttalats att nya skärpta avgaskrav bör införas i miljöklasssystemet för fordon med utgångspunkt i EU:s kommande avgaskrav för personbilar och andra lätta fordon samt tunga fordon (s. 288 f). Dessa överväganden är fortfarande aktuella.

EG-rätten reglerar i vilken mån medlemsländerna får införa skattelättnader för att gynna de bilar som skadar miljön minst. I direktiv 98/69/EG (beaktandesats 20) nämns att medlemsstaterna bör ha möjlighet att med hjälp av skattelättnader gynna försäljningen av fordon som uppfyller de krav som antas på gemenskapsnivån. Skattelättnaderna måste följa fördragets bestämmelser och uppfylla vissa villkor som skall förhindra snedvridning av konkurrensen på den inre marknaden. Direktivet berör inte medlemsstaternas rätt att beakta utsläpp av föroreningar och av andra ämnen i beräkningsunderlaget för vägtrafikskatter på motorfordon. Artikel 5 i ovan nämnda direktiv styr medlemsländernas möjlighet att använda ekonomiska styrmedel. Sådana incitament får endast gynna motorfordon som på förhand uppfyller vissa angivna gränsvärden. Storleken på de ekonomiska styrmedlen är också begränsade; den beloppsmässiga differentieringen får inte vara större än vad som motsvaras av merkostnaden för att utrusta ett fordon så att det uppfyller kraven i en bättre miljöklass. Den dag en kravnivå blir obligatorisk vid nya typgodkännanden måste skatterabatten för berörda fordon upphöra.

Direktiv 1999/96/EG med avgaskrav för tunga fordon innehåller en liknande bestämmelse om ekonomiska incitament som direktivet för lätta fordon. Detta direktiv innehåller även en frivillig nivå för särskilt miljövänliga fordon (EEV-fordon) och möjligheten att införa skattelättnader gäller även för denna kategori. Det pågår även diskussioner om EEV-specifikationer vad gäller lätta fordon men inget förslag har ännu lagts.

Bestämmelsen om möjligheten att införa skattelättnader är omstridd bland medlemsländerna, bl.a. mot bakgrund av att regeln som berör beskattning har antagits enligt EG-fördragets artikel 95 (f.d. artikel 100a), dvs. med kvalificerad majoritet. Bestämmelser om skatter skall nämligen antas enhälligt enligt artikel 93 i fördraget. Sverige har tillhört de länder som mest aktivt har drivit frågan om att ta bort begränsningar i rätten att utnyttja ekonomiska incitament. Det finns både miljömässiga och legala skäl för att vidhålla denna linje.

För närvarande saknas gemensamma bestämmelser i EG:s regelverk hur elfordon skall vara konstruerade. Det är möjligt att ekonomiskt gynna elbilar eftersom det inte finns några EU-bestämmelser för sådana fordon om ekonomiska styrmedel.

Utsläpp av koldioxid täcks inte av bilavgasdirektivens bestämmelser och således inte heller av bestämmelser om ekonomiska styrmedel. Det skulle därför kunna vara möjligt att införa skattelättnader baserade på koldioxidutsläpp. I Tyskland och Danmark har det införts fordonsskatter som baseras på avgasutsläpp respektive bränsleförbrukning.

Ett problem med det nuvarande miljöklasssystemet är bristen på fastställda kommande kravnivåer inom EU, vilket periodvis har gjort det svårt att fylla alla tre miljöklasserna med innehåll. Systemet fungerar så att när en avgasnivå som utgjort innehåll i miljöklasserna 1 eller 2 blir obligatorisk inom EU, kommer denna kravnivå i stället att utgöra innehållet i miljöklass 3. Om det då inte finns några nya fastställda avgasnivåer kommer miljöklass 1 att vara "tom". Miljöklasserna har därför stått "tomma" under vissa perioder.

#### *Överväganden om ett nytt miljöklasssystem*

Det nuvarande miljöklasssystemet är svårtillgängligt för allmänheten. Eftersom innehållet i de olika klasserna ändras med jämna mellanrum, men inte beteckningarna, är det svårt att vid olika tidpunkter veta vilka krav de olika klasserna motsvaras av. Systemet innebär också att man måste ändra i regelverket när nya avgasnivåer införs, så att de krav som motsvaras av miljöklass 1 under en viss period vid en senare tidpunkt i stället utgör innehållet i miljöklass 3. Miljöklasserna har på samma sätt ställt till bekymmer i samband med miljözonerna. Ett system som bygger på att det finns tre klasser är dessutom svårt att tillämpa vad avser det senaste direktivet 1999/69/EG för tunga fordon, eftersom detta innehåller fyra nya kravnivåer.

Tanken med miljöklasserna var ursprungligen att de skulle knytas till skattelättnader för att påskynda introduktionen av bilar med lägre utsläppsnivåer och därigenom förbättra miljön. Detta bör fortfarande vara det huvudsakliga syftet. Medlemsländernas möjligheter att ge skattelättnader för fordon som i förtid uppfyller kraven begränsas av tidigare nämnda bestämmelser i avgasdirektiven. Regeringen har flera gånger

uttalat att miljöklasssystemet bör utvecklas enligt de ramar som ges av de inom EU beslutade kravnivåerna. Utgångspunkten för ett nytt system med miljöklasser skall vara att de skall följa de nivåer som EU beslutat om vad gäller lätta och tunga fordon.

Om de olika avgasnivåerna enbart skulle användas för att skattemässigt gynna vissa fordon, skulle detta enklast kunna regleras i skattelagstiftningen. Emellertid finns en rad skäl för att behålla miljöklassindelningen i avgaslagstiftningen. Det bör finnas möjlighet att i framtiden inrätta ytterligare miljöklasser för bilar med alternativa drivsystem eller bränslen. Ett miljöklasssystem som baseras på avgaskrav kan användas för att i lokala trafikföreskrifter som meddelats med stöd av 10 kap. 2 § trafikförordningen (1998:1276) på ett enkelt sätt avgränsa de kategorier tunga fordon som får framföras inom miljözoner i tätort. Miljöklasssystemet måste även kunna användas i det gemensamma systemet med vägavgifter, det s.k. Eurovinjettsystemet, som omfattar Sverige, Belgien, Danmark, Luxemburg, Nederländerna och Tyskland. Bakgrunden till detta system är det omfattande arbete som bedrivits inom EU för att skapa likvärdiga konkurrensvillkor mellan medlemsstaterna beträffande tunga lastbilstransporter. Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG<sup>30</sup> av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användning av vissa infrastrukturer innehåller bestämmelser om minimiskatter för fordonsskatter och bestämmelser om vägtullar och vägavgifter.

Vidare kan miljöklasserna också användas som en ren konsumentupplysning. Miljöstyrningsrådet har tillskrivit regeringen angående behovet av kundanpassad information för bilar (dnr M1999/3208/Mk). De skattesubventioner som kan ges är inte av sådan storlek att enbart dessa har avgörande betydelse vid valet av bilmodell. Bättre kunskaper hos köpare kan dock medföra att de inhandlar bilar med nyare avgasreningssystem. Det faktum att en bil har låga utsläpp är dessutom ofta betydelsefullt bl.a. vid upphandling av tjänster inom den yrkesmässiga trafiken. Därför bör det finnas möjligheter att utveckla miljöklasser även utanför de inom EU fastlagda nivåerna.

Regeringen gör därför bedömningen att det är mest ändamålsenligt att miljöklasserna får finnas kvar och åsätts entydiga och lättbegripliga beteckningar.

Mot bakgrund av erfarenheterna av det nuvarande miljöklasssystemet som redovisats ovan bör det nuvarande systemet med beteckningarna 1–3 ändras. Regeringen gör samma bedömning som utredningen och finner att det bästa alternativet är att beteckna miljöklasserna efter det årtal då respektive kravnivå införs inom EU. Miljöklassbeteckningen kommer då att vara densamma under bilens hela livslängd. Miljöklasserna kommer att formas efter ett rullande system, där miljöklassbeteckningen följer det årtal som gäller för nya typgodkännanden. Ett sådant system gör det enkelt för konsumenter att avgöra vilken klass som är den bästa ur avgasreningssynpunkt.

I den nya lagen bör det föreskrivas att bilar skall delas in i miljöklasser efter de avgasnivåer som beslutas inom Europeiska gemenskapen. Detta föranleds av att miljöklasserna skall kunna skattedifferentieras, varför de

<sup>30</sup> EGT L 187, 20.7.1999, s. 42 (Celex 31999L0062).



huvudsakliga kraven för en miljöklass bör anges i lag. Innehållet i de olika miljöklasserna bör definieras genom att en hänvisning till aktuellt avgasdirektiv görs i en bilaga till lagen. Detta medför i och för sig den nackdelen att en lagändring blir nödvändig vid varje tillfälle som nya avgasnivåer införs, vilket emellertid torde vara ofrånkomligt. I detta sammanhang kan en jämförelse göras med den lagtekniska lösningen vad gäller miljöklasserna för bränsle, där detaljerade föreskrifter för miljöklasserna har införts i en bilaga till miljöbalken.

För äldre miljöklasser bör de gamla beteckningarna finnas kvar eftersom det inte finns något praktiskt behov av att åsätta dem nya beteckningar.

Klasserna för el- och hybridbilar bör i fortsättningen benämnas miljöklass El och miljöklass Hybrid. För närvarande gör regeringen den bedömningen att det i dag är tillfyllest med två miljöklasser för dessa fordon. I den mån den tekniska utvecklingen och erfarenheterna av det nya miljöklasssystemet föranleder detta kan det dock inte uteslutas att ytterligare differentieringar av miljöklasserna för dessa fordon kan aktualiseras.

I konsumentsyfte bör det också kunna inrättas miljöklasser som innehåller något utöver de inom EU beslutade kraven och som inte kan skattegrannas. Detta kan ske genom föreskrifter i förordningsform.

De nya beteckningarna leder till viss följdändring i 14 a § fordons-skattelagen.

Det nya systemet för miljöklasser för bilar framgår av *bilaga 1* till lagförslaget.

Utredningen diskuterade också frågan om miljöklasser borde införas även för mopeder och motorcyklar, men ansåg att det saknades bärande skäl för detta eftersom det rörde sig om relativt få fordon och skatten inte var någon stor utgift för ägarna av dessa; mopeder är för övrigt skattebefriade. Regeringen delar denna bedömning. Det kan dock finnas anledning att i framtiden återkomma till denna fråga i samband med att nya, frivilliga kravnivåer träder i kraft inom EU. I Europaparlamentet och rådet diskuteras f.n. ett förslag som omfattar två kravnivåer för nya motorcyklar.

#### *Förfarandet vid ansökan om miljöklassning och omprövning av miljöklassning*

Regeringen är enig med utredningen om att ansökningsförfarandet i samband med miljöklassning av fordon bör förenklas. Som underlag för miljöklassning bör ett intyg från tillverkaren (CoC-intyg eller andra intyg) kunna användas. I CoC-intyg, som finns för de flesta bilar, finns information om bl.a. vilken fordonskategori fordonet tillhör och enligt vilket avgasdirektiv som fordonet godkänts. I den mån ett sådant intyg innehåller tillräcklig information bör det räcka som underlag för miljöklassindelning. Med hjälp av viss kompletterande information går det att förenkla förfarandet så att registreringsmyndigheten (Vägverket) i samband med registreringen fattar beslut om miljöklass. Hur detta praktiskt skall lösas utreds för närvarande inom Vägverket.

För tunga bilar finns inga CoC-intyg. Dessa bilar registreringsbesiktigas en och en, varvid ett separat intyg från tillverkaren inlämnas som

visar enligt vilket direktiv fordonet godkänts. AB Svensk Bilprovning får därför information gällande varje enskild bil som kan ligga till grund för registreringsmyndighetens beslut om indelning i miljöklass. Detta gäller även parallellimporterade bilar. För tunga bilar ger därför tillverkarens intyg tillräckligt underlag för miljöklassindelning i samband med registrering av bilarna. I undantagsfall kan det bli erforderligt med en prövning för bilar som inte omfattas av Coc-intyg eller andra tillverkarintyg. Dessa fall kan dock förväntas bli mycket få.

Det bör dock fortfarande vara en utgångspunkt vid utarbetandet av ett nytt förfarande för miljöklassindelning att tillverkaren skall ta initiativ till miljöklassindelningen och ange vilken klass en bil skall tillhöra. På så sätt undviks att en bil placeras i en miljöklass som den inte är avsedd för.

Om en tillsynsmyndighet upptäcker att en bil erhållit fel beteckning och inte uppfyller de krav som ställs för den beslutade miljöklassen, bör det vara möjligt för registreringsmyndigheten att göra en omprövning av bilens indelning i miljöklass. En sådan omklassning kan medföra skattemässiga konsekvenser för en enskild bilägare, dvs. att en skattesubvention upphör. En omklassning bör dock inte ha retroaktiv verkan.

### 5.3.2 Ett utvecklat miljöklasssystem

**Regeringens bedömning:** Vägtrafikskatteutredningen utreder för närvarande frågan om miljöklasssystemet bör utvecklas så att hänsyn tas även till bilars bränsleförbrukning. I avvaktan på utredningens betänkande saknas skäl att ytterligare ändra miljöklasssystemet.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Förslaget har bemötts positivt under remissbehandlingen. *Länsstyrelsen i Västra Götaland, Länsstyrelsen i Skåne län, Statens energimyndighet, Göteborgs kommun, Stockholms kommun, Malmö kommun, Konsumentverket, Naturvårdsverket, Svenska lokaltrafikföreningen, Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) och Svenska naturskyddsföreningen* uttrycker sitt stöd för att i framtiden utveckla miljöklasssystemet med flera parametrar, såsom bränsleförbrukning.

**Skälen för regeringens bedömning:** I propositionen Vidareutveckling av systemet med miljöklasser för fordon m.m. (prop. 1995/96:6) uttalades att det på sikt skulle vara möjligt att införa krav i fråga om bl.a. koldioxid i miljöklasssystemet. Koldioxid är ett av de stora problemen från utsläppssynpunkt, vilket talar för att införa koldioxidkrav som en ny parameter i miljöklasssystemet. Bilar släpper ut koldioxid i förhållande till hur mycket bränsle de förbrukar. Utsläpp av koldioxid regleras inte i EU:s bilavgasdirektiv eller de svenska bilavgasreglerna, men arbete pågår inom EU i syfte att minska utsläppen av koldioxid. I Tyskland har skattelättnader införts som bl.a. baseras på koldioxidutsläpp. För att avgöra en bils miljöprestanda kan det finnas skäl att ta hänsyn till fordonets bränsleförbrukning.

I kommittédirektiven (2001:12) om en översyn av vägtrafikbeskattningen anges bl.a. att utredaren skall göra en översyn av möjligheterna att differentiera fordonsskatten med hänsyn till ett fordon utsläpp av koldioxid, varvid även bilarnas transportkapacitet skall

beaktas. Regeringen har också gett Naturvårdsverket i uppdrag att utveckla miljöklasssystemet främst med avseende på hur parametern koldioxid skall beaktas i systemet. Av betydelse för utvecklingen av miljöklasssystemet är också den fortsatta utvecklingen inom EU vad gäller kriterier för miljövänligare bilar. Naturvårdsverkets uppdrag har redovisats till regeringen den 25 juni 2001 (dnr M2001/2928/Mk). Denna rapport har överlämnats till Vägrafikskatteutredningen (dnr M2001/3780/Mk). I avvaktan på utredningens betänkande saknas skäl att nu ytterligare ändra miljöklasssystemet.

#### 5.4 Bilägarens ansvar

**Regeringens förslag:** I bilavgaslagstiftningen införs en allmän bestämmelse som anger att bilägare och ägare av andra motorfordon har ett ansvar för att deras fordon underhålls och sköts på rätt sätt så att fordonens utsläpps begränsande anordningar fungerar under brukandet.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har haft invändningar mot förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Långtgående krav ställs på biltillverkare att de kontrollerar om producerade motorfordon stämmer överens med typgodkännandet för de aktuella fordonen. För tillverkaransvaret är det av vikt att bilar sköts på ett riktigt sätt, eftersom det finns risk att tillverkare annars får ta ansvar för bilar vars dåliga skick beror på ägaren.

Mot denna bakgrund är det naturligt att införa en bestämmelse i lagen som anger att fordonsägaren är ansvarig för att bilen sköts på ett sådant sätt att de utsläpps begränsande anordningarna fungerar under brukandet. I praktiken torde detta förutsätta att anordningarna skall motsvara av myndighet godkänt utförande. Detta innebär inte i sak någon ändring av vad som är förhållandet i dag; hittills har detta ansvar på annat sätt framgått av lagstiftningen.

Den allmänna bestämmelsen bör omfatta alla motorfordon. En praktisk konsekvens blir att en bilägare som utrustar sin bil med ej typgodkända komponenter själv får stå för eventuella reparationskostnader om det blir fel på det avgasrenande systemet.

#### 5.5 Godkännande och tillsyn

**Regeringens förslag:** Typgodkännanden på fordonsområdet skall meddelas av den eller de myndigheter som regeringen bestämmer. Myndigheten skall i enlighet med regleringen i direktiven utfärda typgodkännanden som skall gälla inom hela EU och handlägga de frågor som rör de fordons- eller motortyper som den godkännt. Sådana motorfordon som har ett tillverkarintyg om överensstämmelse med en viss fordonstyp eller motorfordon som godkänts enligt relevant avgasdirektiv skall anses uppfylla lagens krav.

Den svenska typgodkännandemyndigheten skall vidare se till att åtgärdsplaner som fastställts av andra typgodkännandemyndigheter inom EU genomförs på bilar som är registrerade i Sverige. Beträffande tunga bilar som endast omfattas av svenska regler om tillverkaransvar skall myndigheten kunna förelägga tillverkaren att lägga fram en åtgärdsplan. Myndigheten skall även kunna meddela dispenser i enskilda fall.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens. Utredningen uttalar dock att det är ändamålsenligast med en enda typgodkännandemyndighet.

**Remissinstanserna:** *Statskontoret* anser att en förvaltningsstruktur med sektorsmyndigheter som har ett särskilt sektorsansvar för ekologisk hållbar utveckling närmast talar för att en myndighet bör handha alla typgodkännanden.

**Skälen för regeringens förslag:** Ett typgodkännande som meddelas av en typgodkännandemyndighet inom EU skall vara giltigt inom hela unionen utan någon ytterligare prövning. Om oklarheter uppstår t.ex. om en godkänd typ uppfyller uppställda avgasreningskrav, skall den myndighet som utfärdat godkännandet göra de officiella undersökningarna och se till att eventuella fel åtgärdas. För personbilar samt motorcyklar och mopeder kan typgodkännandesystemet betecknas som fullt utvecklat eftersom det för dessa kategorier är möjligt att få ett godkännande för en fordonstyp (helfordonsgodkännande).

I den nya lagstiftningen bör det därför framgå att sådana motorfordon som har ett intyg om överensstämmelse, dvs. ett intyg från tillverkaren att fordonet är tillverkat i överensstämmelse med en viss fordonstyp eller motorfordon som godkänts enligt relevant avgasdirektiv, skall anses överensstämma med lagens krav. Någon ytterligare kontroll eller godkännande får inte ske för registrering och ibruktagande av sådana fordon.

Typgodkännandemyndigheten får ytterligare uppgifter i samband med införande av gemensamma EU-regler om tillverkaransvar och hållbarhetskontroller. När det gäller systemet med hållbarhetskontroller i det nya direktivet för lätta fordon får den myndighet som utfärdat ett godkännande en central roll. Den myndigheten har ansvaret för att göra de officiella undersökningarna av hållbarheten hos avgasreningssystem hos motorfordon som den godkänt, uppgiften att besluta om tillverkaren är skyldig att vidta åtgärder beträffande en godkänd typ som visar sig felaktig och att fastställa åtgärdsplaner när så är aktuellt. Det finns inga krav på att typgodkännandemyndigheten skall genomföra hållbarhetskontroller. Vederbörande myndighet i en annan medlemsstat kan dock begära att typgodkännandemyndigheten kontrollerar fordon, om det har påvisats att en fordonstyp inte uppfyller gällande krav. Kontrollen av fordon i bruk har huvudsakligen utformats som en skyldighet för tillverkaren att tillhandahålla uppgifter som sedan skall ligga till grund för hållbarhetskontrollerna. Typgodkännandemyndigheten skall därför ha rätt att få tillgång till de handlingar, fordon och fordonsdelar samt den utrustning som behövs för kontrollen. Myndigheten gör sedan på grundval av de uppgifter som framkommit en bedömning om åtgärder behöver vidtas mot tillverkaren.

Om typgodkännandemyndigheten konstaterar att fel föreligger i ett avgasreningssystem, skall tillverkaren underrättas om detta och inom två månader inkomma med en åtgärdsplan. Typgodkännandemyndigheten skall pröva om föreslagna åtgärder är tillräckliga och, om så är fallet, godkänna åtgärdsplanen. Myndigheten kan, om någon överenskommelse med tillverkaren inte kan nås, återkalla typgodkännandet.

Ett typgodkännande motsvarar i regel de krav som ställs enligt relevant avgasdirektiv, men ett sådant godkännande kan även avse nationella krav för fordon som inte omfattas av krav enligt EG-lagstiftning, t.ex. elbilar och bensindrivna tunga bilar.

I Sverige finns för närvarande två myndigheter som utfärdar typgodkännande på motorfordonsområdet, Naturvårdsverket och Vägverket. Det kan ifrågasättas om nuvarande ordning med två olika myndigheter som utfärdar typgodkännanden skall bestå framöver. Vägverket har tidigare getts i uppdrag att utreda denna fråga och föreslagit att ansvaret för typgodkännanden skall åvila Vägverket. Frågan är för närvarande under beredning inom Regeringskansliet.

Typgodkännandemyndighetens uppgifter är avgränsade genom EG-direktiv. Den skall i princip meddela typgodkännanden, följa upp de godkännanden den meddelat samt genomföra hållbarhetskontroller för de bilar den godkänt och fastställa eventuella åtgärdsplaner som tillverkaren arbetat fram. Myndigheten har även möjlighet att återkalla ett godkännande den meddelat.

När typgodkännandemyndigheten har godtagit en plan skall samtliga medlemsstater få del av den inom 30 dagar. Medlemsländerna kan då begära att samma åtgärdsplan skall tillämpas på samtliga fordon av samma typ som är registrerade inom landets territorium. Trots att denna uppgift ligger utanför de egentliga uppgifterna för en typgodkännandemyndighet, bör den av praktiska skäl åvila denna myndighet med hänsyn till att det föreskrivs i direktiv 98/69/EG att den myndighet som fastställt en åtgärdsplan skall underrätta övriga typgodkännandemyndigheter om detta.

Även uppgiften att i enskilda fall meddela undantag från de krav som uppställs i avgaslagstiftningen bör lämpligen ligga på den myndighet som utses till typgodkännandemyndighet.

Beträffande frågan om tillverkaransvaret för tunga bilar finns det ännu inte några gemensamma bestämmelser om att typgodkännandemyndigheten har ett ansvar för att kontrollera hållbarheten. Då Sverige behåller tillverkaransvaret för alla tunga bilar, måste det också finnas en uppföljning av dessa. Eftersom denna uppgift har stora likheter med typgodkännandemyndighetens övriga uppgifter bör den ingå i denna myndighets verksamhet. Myndigheten bör därvid ha möjlighet att utföra motsvarande undersökningar och kontroller som föreskrivs i dag.

Tillsynsfunktionen gäller alla motorfordon som brukas i Sverige. Tillsynsmyndigheten bör rapportera till den typgodkännande myndigheten om myndigheten anser att fordon inte uppfyller gällande avgaskrav. I detta tillsynsarbete skall myndigheten ha rätt att göra frivilliga hållbarhetskontroller. En del av tillsynsmyndighetens uppgifter är också att meddela närmare föreskrifter om avgaskraven.

En uppgift är även att bedriva tillsyn över att bilar uppfyller kraven för aktuell miljöklass. Den uppgift som Naturvårdsverket har i dag att

överpröva beslut om miljöklassindelning som fattats av AB Svensk Bilprovning faller dock bort genom de nya överklagandebestämmelserna. Prop. 2001/02:31

Regeringen kommer att närmare överväga hur tillsynsuppgifterna skall fördelas i samband med att typgodkännandemyndighet utses.

## 5.6 Tillverkaransvar och myndighetskontroll

### 5.6.1 Det nuvarande svenska tillverkaransvaret och verksamheten med hållbarhetskontroller

Tillverkarens ansvar är av central betydelse enligt svensk bilavgaslagstiftning. Tillverkaren svarar nämligen för avgasreningens funktion även efter det att bilarna har tagits i bruk, dock under förutsättning att bilägaren underhåller och handhar bilen på rätt sätt. Hållbarhetskontroller av bilmodeller utförs för att undersöka om tillverkaren har konstruerat ett avgasreningssystem av sådan kvalitet att bilen vid normalt bruk och underhåll enligt tillverkarens anvisningar uppfyller de gällande gränsvärdena för utsläpp. Bestämmelser härom finns i 13 och 14 §§ bilavgasförordningen. Naturvårdsverket har även meddelat föreskrifter om hållbarhetskontroller i de s.k. A 60-bestämmelserna för lätta fordon. Om det visar sig att en bilmodell inte uppfyller kraven på avgasrening, får myndighet enligt 7 § bilavgaslagen förelägga tillverkaren att vidta rättelse av den modellen. Ett sådant föreläggande kan innebära att tillverkaren skall återkalla fordon av viss typ och åtgärda dessa. För tunga fordon har hittills inte utförts några hållbarhetskontroller. Detta beror på att kontrollen är mycket komplicerad tekniskt sett; vid alla prov måste den test som sker vid typgodkännande upprepas och fordonen måste därför lånas under en lång tid då motorerna monteras ur för testning i provbänk. Utvecklingen av testmetoder inom EU måste också avvaktas.

### 5.6.2 Tillverkaransvaret i framtiden

**Regeringens förslag:** Tillverkaren skall fortsatt ansvara för att avgasreningstrustningen för lätta bilar fungerar sedan bilarna tagits i bruk. Reglerna anpassas till den nya EG-rättsliga regleringen, så att tillverkaren skall ansvara för att fordonen uppfyller gällande avgasreningsskrav avseende gränsvärden för avgasutsläpp, hållbarhet, avdunstning, vevhusventilation, omborrdiagnossystem och kallstarts-krav. Närmare föreskrifter om bl.a. gränsvärden för avgasutsläpp och hur länge hållbarheten hos utsläpps begränsande anordningar skall kontrolleras skall meddelas i följdförfattningar.

I avvaktan på införandet av ett system för tillverkaransvar för tunga bilar inom EU skall den nuvarande regleringen om tillverkaransvar fortsatt gälla beträffande dessa fordon. Detta innebär att tillverkarna ansvarar för att fordonen uppfyller gällande utsläppsskrav samt att de är skyldiga att medverka till kontroller utförda av svenska myndigheter.

För tunga fordon som tillverkats utomlands skall den som fört in fordonen till Sverige för tillverkarens räkning svara solidariskt med tillverkaren för dennes förpliktelser enligt lagen.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser har ingen erinran mot förslaget eller tillstyrker det i huvudsak. *Bilindustriföreningen* ifrågasätter dock huruvida svenska särregler om tillverkaransvar för avgasreningens hållbarhet är förenliga med EU:s harmoniserade och tvingande regler inom bilavgasområdet, och anser att i vart fall ny lagstiftning skall motsvara de nu gällande EU-reglerna i avvaktan på att europeiskt harmoniserande kontrollmetoder tagits fram. Enligt *Bilindustriföreningen* vore det direkt olämpligt att införa en lagstiftning som efter invändningar av t.ex. en utländsk tillverkare redan vid första påståendet skulle befinnas strida mot gemenskapsrätten. Något krav på att tillverkaren skall ha en ställföreträdare i Sverige kan inte ställas, då en tillverkare kan ha generalagenten i annat land för flera länder i en region. *Scania* anser att det svenska tillverkaransvaret för tunga fordon skall slopas i samband med revidering av den svenska avgaslagstiftningen så att regleringen överensstämmer med direktiv 1999/96/EG. *Volvo Personvagnar AB* anser att behovet av svenska särregler avseende tillverkaransvar för tunga fordon inte har påvisats. *Volvo Lastvagnar AB* uttrycker att en förutsättning för att kunna behålla det för Sverige unika kravet på tillverkaransvar för avgasreningssystem på tunga fordon är att det finns fungerande metoder och system för kontroll av avgassystemens hållbarhet, vilket inte är fallet i dag. *Riksrevisionsverket* uttalar att mycket talar för att behålla det unika svenska tillverkaransvaret men anser att det då bör finnas en godtagbar kontrollmetod.

**Skälen för regeringens förslag:** Tillverkarens ansvar för att av honom tillverkade motorfordon uppfyller gällande avgasreningskrav och för hållbarheten hos avgasreningssystemet i fordonet har länge funnits i svensk lagstiftning. Tillverkarens ansvar har blivit ännu mer framträdande i och med att regler om uppföljning av fordon i bruk införts inom EU för lätta bilar. Ett motsvarande system är på väg att utarbetas för tunga bilar. I det gemensamma systemet för tillverkaransvar inom EU för lätta bilar har tillverkaren också fått ett större eget ansvar för uppföljningen av bilar i bruk än vad som gällt enligt det svenska tillverkaransvaret.

I den nya lagen bör därför framgå att det är tillverkaren av motorfordon som har ett ansvar för att fordonen uppfyller gällande avgasreningskrav. Dessa krav avser gränsvärden för avgasutsläpp, hållbarhet, avdunstning, vevhusventilation, omborddiagnosystem och kallstarts-krav. Närmare föreskrifter om avgasutsläpp, vilka bilar som skall hållbarhetskontrolleras och hur länge hållbarheten skall kontrolleras får meddelas i följdlagstiftningen.

Eftersom det ännu inte finns några utvecklade regler om tillverkaransvar och hållbarhetskrav för tunga bilar inom EU, kan det ifrågasättas om det svenska tillverkaransvaret innebär att Sverige ställer för långtgående tekniska krav på sådana fordon. Frågan om tillverkaransvarets förenlighet med EG-lagstiftningen har aldrig prövats av domstol. Inte heller finns något tolkningsavgörande från kommissionen

som ger någon ledning för frågan om man i Sverige kan genomföra hållbarhetskontroller för andra fordon än dem som omfattas av direktiv 98/69/EG. Av betydelse i detta sammanhang är dock att typgodkännandedirektiven endast reglerar vilka krav som får ställas i samband med registrering av fordon. Mot bakgrund av detta är det regeringens bedömning att ett bibehållet tillverkaransvar för tunga bilar inte kan anses strida mot typgodkännandedirektiven, eftersom det svenska tillverkaransvaret för tunga fordon inte är knutet till registreringen. Det är vidare motiverat att ha kvar möjligheten till hållbarhetskontroller av tunga fordon, även om sådana kontroller, som påpekats av flera remissinstanser, inte görs i dag. Visserligen är systematiska kontroller i likhet med dem som genomförs för personbilar inte aktuella i dagsläget förrän ett gemensamt system för detta införts inom EU. Det bör dock finnas en möjlighet att ingripa mot undermåliga produkter. I en situation där det framkommer tydliga indikationer på att en motortyp har höga utsläpp på grund av dålig hållbarhet, bör det dock finnas möjligheter att genomföra en kontroll även om kontrollmetoden är omständlig och kostnadskrävande.

Det särskilda EG-rättsliga tillverkaransvaret och genomförandet av hållbarhetskontroller med möjlighet att förelägga tillverkare att vidta åtgärder om fordonen inte uppfyller gällande krav omfattar inte två- och trehjuliga motorfordon. Det finns inga bestämmelser om tillverkaransvar för dessa fordon inom EU. Något behov av att införa särskilda regler om dessa fordon i svensk lagstiftning har inte framkommit.

### 5.6.3 Tvångsmedel i samband med tillverkaransvaret

**Regeringens förslag:** Bestämmelsen om rätt för typgodkännandemyndigheten att förena förelägganden med vite upphävs i fråga om lätta bilar.

Såvitt avser tunga bilar skall dessa bestämmelser finnas kvar, i avvaktan på införandet av ett system för tillverkaransvar för tunga bilar inom EU. Föreläggandet skall i fråga om tunga bilar tillverkade i utlandet även kunna riktas mot den som för in bilarna i Sverige för tillverkarens räkning.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser har ingen invändning mot förslaget. De invändningar som framkommit bygger på att dessa remissinstanser motsätter sig ett särskilt svenskt tillverkaransvar som sådant.

**Skälen för regeringens förslag:** I 7 § bilavgaslagen finns en möjlighet att förena ett föreläggande till tillverkare att avhjälpa brister med vite. Med hänsyn till att ett vitesföreläggande inte kan verkställas mot en utländsk tillverkare som inte finns i Sverige eller som inte har utmätningsbara tillgångar i riket kan det ifrågasättas om det finns ett behov av en sådan bestämmelse när tillverkarna i stor utsträckning finns i andra länder. Även om det inte föreligger något hinder från folkrättslig synpunkt mot att genom vitesföreläggande söka förmå en felande part att fullgöra sina skyldigheter, saknas möjlighet att verkställa ett svenskt vitesföreläggande i utlandet. Med hänsyn till hur det gemenskapsrättsliga



systemet för typgodkännanden är utformat torde det inte finnas utrymme för särskilda nationella vitesregler. För att få överensstämmelse med övriga länder bör därför – i fråga om lätta bilar – skyldigheten för den som yrkesmässigt för in fordon i Sverige för tillverkarens räkning att svara solidariskt med tillverkaren för dennes förpliktelser enligt bilavgaslagen i detta hänseende tas bort, liksom bestämmelsen om vitesföreläggande. För det fall det skulle visa sig att ett behov av nationella ställföreträdare skulle uppkomma i framtiden kommer Sverige att inom det fortsatta arbetet inom EU verka för att tillverkaren skall utse en representant i varje land.

Frågan om vem som skall svara för sidoimporten och behovet av ställföreträdare för utländska tillverkare blir inte av samma intresse när tillverkaransvaret omfattas av gemenskapsrättsliga regler. Det gemensamma systemet med tillverkaransvar innebär att samtliga bilar av en viss typ skall omfattas av kostnadsfria rättelseåtgärder. Hur bilarna har förts in till olika medlemsländer har därvid inte någon betydelse.

Med hänsyn till vad som redovisats ovan bör de nuvarande reglerna om tillverkaransvar behållas såvitt avser tunga bilar. De skäl som har framförts för borttagande av bestämmelser om viten för lätta bilar föreligger ännu inte i fråga om dessa fordon. De nuvarande bestämmelserna bör därför fortsatt gälla beträffande dessa.

#### 5.6.4 Hållbarhetskontroller

**Regeringens förslag:** Svenska myndigheter skall inledningsvis genomföra frivilliga kartläggande undersökningar (s.k. screening tests) av hållbarheten hos lätta bilar i samma omfattning som hållbarhetskontrollerna i dag. Sverige skall verka inom EU för att en samordning av hållbarhetskontroller kommer till stånd mellan olika medlemsländer.

Beträffande tunga bilar skall vederbörande myndighet ha rätt att genomföra kontroller av en motortyp om det finns välgrundade misstankar om att den typen inte uppfyller uppställda avgasreningskrav. En översyn av regelverket vad gäller tillverkaransvaret för tunga bilar skall ske då gemensamma bestämmelser införs inom EU.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser tillstyrker eller har ingen erinran mot förslaget. *Bilindustriföreningen*, *Volvo Lastvagnar AB* och *Scania* är dock, efter vad som tidigare anförts, kritiska till förslaget. *Volvo Personvagnar AB* anser inte att det kunnat styrkas ett behov av svensk tillsyn i de fall typgodkännandet skett i ett annat land. Scania ser det dock som positivt att den föreslagna skrivningen angående förutsättningarna för genomförande av hållbarhetskontroller har tydliggjorts.

#### Skälen för regeringens förslag

##### *Lätta bilar*

Hållbarhetskontroller för lätta bilar har hittills i huvudsak utgjorts av s.k. screening tests, dvs. tester som innebär en stickprovsmässig

undersökning. Vid hållbarhetskontroller av lätta fordon brukar Naturvårdsverket välja ut ett antal motorfamiljer för en undersökning av det avgasrenande systemets funktion. Bilarna skall vara tre till fyra år gamla. Testlaboratoriet väljer efter tillstånd av ägarna ut fem representativa testfordon. Bilarna genomgår provning vid ett ackrediterat testlaboratorium. Om testerna indikerar att bilarna inte stämmer överens med de krav som uppställs för fordonet, får tillverkaren viss tid på sig för att lämna förslag till en åtgärdsplan eller förklara varför utsläppsresultaten inte stämmer överens med kraven. Hittills har vederbörande myndigheter och tillverkare utom i ett fall kommit överens om vilka åtgärder tillverkaren skall vidta. Den statistik som finns visar att 111 motorfamiljer (468 fordon) har testats fram till hösten 2000. Testerna har utförts på bilar av årsmodell 1989–1997. Resultatet av testerna visar att sexton motorfamiljer hade sådana brister i det avgasrenande systemet att alla levererade fordon måste återkallas.

Testresultaten visar således att flertalet motorfamiljer uppfyller kraven. Slutsatsen kan dock inte dras att hållbarhetskontrollerna skulle vara onödiga, då syftet med kontrollerna främst är att förmå tillverkarna att konstruera så effektiva avgasreningssystem som möjligt samt att uppmuntra tillverkarna att konstruera system som under normala förhållanden klarar kraven under fordonens normala livslängd. I de fall där bilarna återkallats har utsläppen vanligen halverats.

Den svenska typgodkännandemyndigheten ansvarar för kontrollen av att avgasreningssystem på bilar som godkänts av myndigheten uppfyller uppställda krav. Även om antalet svenska typgodkännanden är lågt och Sveriges möjligheter att tvångsvis kontrollera bilar minskar i framtiden måste en basorganisation för hållbarhetskontroller finnas, med kapacitet att klara kontrollen i anledning av de typgodkännanden som kan väntas. Det finns också redan etablerade testlaboratorier i Sverige för dessa kontroller.

Sverige bör utnyttja sina erfarenheter och begagna möjligheten att utföra kartläggande undersökningar även för fordon som inte godkänts av svensk typgodkännandemyndighet. Om fel anses föreligga i fråga om sådana fordon som typgodkänts av en annan myndighet inom gemenskapen, skall en anmälan göras till vederbörande typgodkännandemyndighet. Sverige måste därför även fortsättningsvis avsätta resurser för denna verksamhet utöver vad som fordras för typgodkännandemyndighetens behov. Den verksamhet som bedrivits hittills behöver därför inte bli mycket annorlunda jämfört med i dag.

Något samarbete har ännu inte inletts mellan EU:s medlemsländer i fråga om dessa frivilliga hållbarhetskontroller. Med tanke på de omfattande svenska erfarenheterna på området bör Sverige verka för att en samordning sker mellan medlemsländerna. Det troliga är också att ett samarbete kommer att utvecklas. Utgångspunkten bör därför vara att volymen på kontrollerna i Sverige inledningsvis skall vara densamma som i dag. Om behov av sådana kontroller minskar på grund av att det europeiska samarbetet i fråga om kontroller utvecklas, och fordonens kvalitet medger det, bör omfattningen av kontrollerna kunna minska. För att testerna skall vara motiverade krävs det att hållbarhetskontrollerna

leder till minst lika stora utsläppsminskningar som om medlen hade utnyttjats till andra miljöförbättrande åtgärder.

Det regelverk som behövs för att kunna genomföra hållbarhetskontroller i Sverige behöver inte vara avpassat så att det täcker modeller med små volymer, till exempel bilar som importeras i enstaka exemplar, hembyggen etc. För att hållbarhetskontroller skall vara kostnadseffektiva ur miljösynvinkel kommer de främst att inriktas på modeller som säljs i större volymer på marknaden.

Det finns i dag ingen bestämmelse om skyldighet för bilägare att tillhandahålla sina fordon för hållbarhetskontroller. Systemet bygger i stället på frivillighet, vilket har fungerat tillfredsställande. Det saknas anledning att nu ändra på detta.

### *Tunga bilar*

Reglerna om tillverkaransvar och kontroll av hållbarhetskrav i bilavgaslagstiftningen gäller för närvarande även tunga fordon. Som angetts under avsnitt 5.6.2 finns det inte för närvarande någon fungerande metod för hållbarhetskontroller för sådana fordon. För tunga bilar har det därför inte varit aktuellt att inleda hållbarhetskontroller motsvarande programmet för lätta bilar. En viktig orsak till detta är att det är mer komplicerat att testa dieselmotorer till tunga bilar än att prova lätta bilar. För att kunna genomföra testen under samma förhållanden som under provningen inför typgodkännandet måste motorn monteras ur fordonet och placeras i motorprovbänk. Därmed blir stilleståndstiden för bilen lång, vilket ofta är oacceptabelt för ägare som utnyttjar fordonet i sin näringsverksamhet. Ersättningsfordon kan vara svåra att få tag på och kostnaderna kan bli mycket höga. Ur miljösynpunkt har det därför varit mer kostnadseffektivt att utnyttja resurser till att kontrollera lätta bilar. Avsikten är dock att en avgörande test för tunga fordon skall föregås av en väsentligt snabbare kartläggande test av hela fordon på chassidynamometer, varvid bekräftande testning i motorprovbänk erfordras endast om detta test visar att fel föreligger. Sådana metoder är emellertid inte färdigutvecklade. Naturvårdsverket har den 23 juni 1999 (dnr M1999/3084/Mk) på regeringens uppdrag lagt fram en utvärdering av möjligheten att använda ett simulerat motorprov med komplett fordon på en chassidynamometer (rullande landsväg) som en förenklad metod för att genomföra stickprovsmässig kartläggning av avgasreningens hållbarhet för bilar i bruk. Resultaten av genomförda försök är goda, men ytterligare utvecklingsarbete krävs dock för att få en praktiskt användbar metod.

Behovet av hållbarhetskontroller för tunga bilar kommer att ändras i samband med att EU:s avgaskrav för år 2005 och år 2008 införs. Då kommer det att krävas att fordonen är försedda med efterreningsutrustning och att den tillsammans med motorn utgör ett hållbart system. Det ställer krav på en väsentligt mer avancerad styrning än i dag, varför frågan om hållbarheten blir allt viktigare. När dessa krav träder ikraft är avsikten att bestämmelser om kontrollmetoder etc. skall vara fastlagda inom EU.

**Regeringens förslag:** Tillverkarna skall även i fortsättningen ansvara gentemot bilägarna för att fel på bilars avgasreningssystem kostnadsfritt avhjälpas, så länge bilen inte överskridit en viss körsträcka eller uppnått en viss ålder. Även vissa kostnader med anledning av felen skall vara ersättningsgilla. För bilar tillverkade i utlandet skall den som yrkesmässigt för in bilar i landet för tillverkarens räkning svara solidariskt med tillverkaren för skyldigheterna enligt lagen.

Ansvaret skall endast omfatta lätta bilar, dvs. personbilar, lätta lastbilar och bussar med en totalvikt av högst 3 500 kg. Ansvaret skall gälla såväl för bilar som används för enskilt ändamål som andra bilar, t.ex. tjänstebilar och taxibilar.

Liksom tidigare måste vissa förutsättningar vara för handen för att ansvaret skall gälla. Utöver vad som gäller nu skall bilägaren ha använt bränsle som inte i väsentlig mån avviker från vad tillverkaren rekommenderat. För att tillverkaren skall undgå ansvar enligt lagen fordras att han gör sannolikt att någon av de omständigheter föreligger som befriar honom från hans skyldigheter.

**Utredningens förslag:** Utredningen har föreslagit att motsvarande regler införs i en särskild lag om avhjälpande av fel på bilars avgasreningssystem. I stället för att åvila tillverkaren eller dennes representant skall ansvaret för ett kostnadsfritt avhjälpande vid fel på bilars avgasreningssystem samt ersättning för vissa kostnader med anledning av felen åvila den näringsidkare som i sin yrkesmässiga verksamhet har släppt ut bilen på marknaden i Sverige, dvs. säljaren. Utredningens förslag överensstämmer i övrigt med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Flera remissinstanser har framfört kritik mot förslaget eller avstyrkt det. *Naturvårdsverket* har anfört att det från miljösynpunkt är viktigt att den som åläggs ansvaret för åtagandet också har faktiska möjligheter och tillräckliga fackkunskaper för att varaktigt åtgärda bristen. Ansvaret bör därför ligga kvar på tillverkaren eller denne närstående organisation, något som också indirekt ger ett större tryck på tillverkaren att tillhandahålla produkter av god kvalitet. Verket ser vidare inte något skäl till att ta bort ansvaret för tunga bilar. *Konsumentverket* har anfört att det även i fortsättningen bör finnas ett krav på att utländska tillverkares ställföreträdare svarar solidariskt med tillverkarna om inte detta strider mot gemenskapsrätten, eftersom konsumenterna annars riskerar att hamna i svårigheter vid t.ex. en konkurs hos den svenska återförsäljaren, om denne också importerat bilen till Sverige. Då måste ansvarig i exportlandet sökas av konsumenten själv. *Motorbranschens riksförbund (MRF)* anför att om en svensk särslagstiftning för fel på avgasreningssystem bedöms vara nödvändig så bör ansvaret även fortsättningsvis ligga på tillverkaren, dels därför att detta skapar trygghet både för konsumenter och för återförsäljare, och dels därför att det är olämpligt att primäransvaret för tillverkningsfel genom lagstiftning övervältras på andra säljled. MRF påpekar vidare att många återförsäljare är mindre företag med små resurser, att regeln om skyldighet att betala reparationer som utförts på annan verkstad betar återförsäljaren rätten att välja att själv avhjälpa felet och att

regeln om säljarens bevisbörda är oförenlig med svenska köprättsliga principer. MRF efterlyser vidare en regressregel om förslaget genomförs, så att återförsäljaren i sin tur kan kräva ersättning av tillverkaren eller importören. *Göta hovrätt* ifrågasätter behovet av en bestämmelse som ger den ursprunglige säljaren ansvaret gentemot bilägaren för att garantera fel på utsläpps begränsande anordningar avseende bilar som tillverkats utomlands, då antalet fall som bestämmelserna kan tänkas bli tillämpliga på synes vara mycket begränsade. Hovrätten ser i stället detta som en nackdel för konsumenterna om t.ex. den ursprunglige försäljaren får ekonomiska problem eller går i konkurs och föreslår i stället att dagens system bibehålls en tid i avvaktan på en framtida enhetlig reglering inom EU. *Bilindustriföreningen* har anfört att förslaget inte är förenligt med gemenskapsrätten; en ny svensk lagstiftning som beroende på om säljaren har sitt hemvist inom eller utanför Sverige ställer olika krav är diskriminerande, och stör det fria flödet av fordon på den inre marknaden. Hänsyn bör också tas till EU:s nya konsumentköpsdirektiv (1999/44/EG), då det inte behövs särskilda regler om avgasreningssystem när detta är genomfört. *Bilindustriföreningen* anför vidare, med instämmande av *Volvo Personvagnar AB*, att något egentligt behov av den föreslagna lagstiftningen inte har redovisats. De garantier som bilindustrin lämnar är tillräckliga och de avgasreningssystemens kvalitet och funktion bör ses som vilken annan komponent som helst ingående i tillverkarnas garantiåtaganden. *Motormännens riksförbund* tillstyrker dock förslaget och påpekar, med hänvisning bl.a. till rättsfallet NJA 1998 s. 3, att det är angeläget att den nya lagen får en så vid tillämpning att även komponenter som primärt inte tillkommit för att åstadkomma avgasrening innefattas. *Svenska åkeriförbundet* har i en skrivelse (dnr M2001/3408/Mk) yrkat att regeringen skall medverka till att behålla tillverkaransvarets civilrättsliga del även för tunga fordon samt att det ökas till att omfatta 500 000 km. Förbundets motiv är att det är tillverkaren som fysiskt har möjlighet att ta fram effektiva och hållbara system för avgasrening. Förbundet pekar också på det förhållande att det inom EU kommer att införas ett tillverkaransvar med återkallandemöjlighet även för tunga fordon.

## Skälen för regeringens förslag

### *Gällande ordning*

Tillverkaren omfattas i dag av det civilrättsliga tillverkaransvaret i bilavgaslagen. Detta innebär en skyldighet gentemot den enskilde bilägaren att kostnadsfritt avhjälpa brister som framkommer vid myndighetskontroll eller på annat tillförlitligt sätt, t.ex. vid kontrollbesiktning eller vid kontroll hos en märkesverkstad. För bilar med en totalvikt under 3 500 kg gäller ansvaret till dess att bilen är fem år gammal eller har körts 8 000 mil. I fråga om bilar med en totalvikt över 3 500 kg gäller ansvaret till dess bilen är fem år gammal eller har körts 16 000 mil. Enligt den nuvarande lydelsen av 6 § bilavgaslagen svarar tillverkaren gentemot ägaren för att brister kostnadsfritt avhjälps, om det vid myndighets kontroll eller på annat tillförlitligt sätt visas att

fordonen inte uppfyller de krav som föreskrivits med stöd av 3 § i lagen. Med uttrycket ”annat tillförlitligt sätt” avses enligt förarbetena (prop. 1995/96:6) att bristen skall ha konstaterats vid besök på en anläggning som normalt utför fordonskontroller eller vid besök på en märkesverkstad. Ett besiktningsprotokoll eller motsvarande handling från en märkesverkstad där man konstaterar bristen torde utgöra tillräckligt underlag för tillverkaren att fullgöra sin skyldighet. Den tekniska utvecklingen kan också öppna möjligheter för att bilen är utrustad med särskild apparatur som kan påvisa felet (jfr prop. 1995/96:6 s. 27), dvs. ett OBD-system. Bilägaren har även rätt att av tillverkaren få ersättning för ny kontrollbesiktning och för kostnader föranledda av körförbud för bilen som beror på omständigheter som tillverkaren ansvarar för. Enligt 8 § bilavgaslagen har den som yrkesmässigt för in fordon till Sverige för tillverkarens räkning ett solidariskt ansvar med tillverkaren för dennes skyldigheter enligt lagen. Tillverkaren är inte ansvarig för fordon som förts in i Sverige av någon annan än tillverkaren själv eller den som annars för in fordon till Sverige för tillverkarens räkning. Detta innebär att tillverkaransvaret inte omfattar sidoimporterade bilar. Tillverkaransvaret för avgasreningssystemet gäller dock endast under förutsättning att bristen inte beror på fordonens ägare eller brukare eller på en olyckshändelse eller därmed liknande omständighet. Ansvaret förutsätter också att bilägaren låtit bilen genomgå den underhållsservice som behövs för att vidmakthålla funktionerna hos bilens utsläpps begränsande anordningar och inte använt bränsle som kan försämra funktionen hos dessa anordningar. Bilägaren får inte heller vid utbyte av utsläpps begränsande anordningar skaffa nya delar som från miljösynpunkt är sämre än de delar som bilen var utrustad med när den var ny. Dessa förutsättningar kan sägas vara ett uttryck för att en bilägare också har ett ansvar för bilens skick i avgashänseende.

*En fortsatt skyldighet att kostnadsfritt avhjälpa fel på den avgasrenande utrustningen*

I och med tillkomsten av det tillverkaransvar som nu införs inom EU för lätta bilar finns det anledning att överväga frågan om det civilrättsliga tillverkaransvaret bör finnas kvar. Eftersom den nya EG-regleringen innebär möjlighet till rättelse av en hel serie bilar inom hela gemenskapen, är detta av större betydelse från miljösynpunkt än det svenska civilrättsliga tillverkaransvaret. Tillverkare som inte säkerställer produkternas hållbarhet riskerar att drabbas av rättelseåtgärder och återkallande i samband med hållbarhetskontroller. Även den negativa publicitet som blir följden av ett återkallande innebär ett starkt incitament för att utveckla hållbara produkter. Möjligheten för den enskilde bilägaren att få fel på avgasreningssystemet avhjälpta utan kostnader har emellertid den betydelsen för miljön att felet blir åtgärdade i större utsträckning. Detta är inte av ringa betydelse från miljösynpunkt. De regler som ger den enskilde bilägaren rätt till ett kostnadsfritt avhjälpande av fel bör därför finnas kvar även i den nya lagstiftningen, så länge dessa regler inte står i strid mot EG-rätten. Direktiven på fordonsområdet saknar liknande bestämmelser, men dessa direktiv reglerar inte heller vilka rättigheter som enskilda bilägare kan göra

gällande mot tillverkare. Så länge ansvaret inte kopplas till registrering av fordon, föreligger det enligt regeringens bedömning inga hinder av EG-rättslig natur mot att bibehålla det civilrättsliga tillverkaransvaret. Utredaren framhöll i ett brev till Miljödepartementet (dnr M1999/2957/Mk) att ett alternativ till detta var att initiera en branschöverenskommelse som säkerställer konsumenternas intresse.

Statistiken från kontrollbesiktningarna visar en relativt låg andel underkännanden på grund av fel på avgasreningssystemet för de bilar som omfattas av tillverkaransvaret. Detta förhållande kan dock inte tas till intäkt för att reglerna skulle sakna betydelse för bilägarna; fel på avgasreningssystem torde i stor utsträckning åtgärdas före kontrollbesiktningarna. För enskilda bilägare kan felet dessutom vara förhållandevis dyrt att åtgärda. Regeringen delar därför inte den uppfattning som framförts av vissa remissinstanser att regleringen inte behövs.

### *Answarets fördelning*

Frågan uppkommer då om kostnadsansvaret för fel på avgasreningssystemet skall åvila tillverkaren eller säljaren. Utredningen har främst motiverat sitt förslag att lägga ansvaret på säljaren med att det kan uppkomma problem för bilägarna att göra sina rättigheter gällande i de fall bilen har tillverkats utomlands. Detta har i nuvarande lagstiftning lösts så att den som annars yrkesmässigt för tillverkarens räkning för in bilar i Sverige har ett solidariskt ansvar med tillverkaren. Med hänsyn till att det numera inte är ovanligt att generalagenterna för utländska biltillverkare har sitt säte utomlands, med distrikt som omfattar flera länder, är detta system dock ingen garanti för att det finns någon i Sverige som en drabbad bilägare kan vända sig mot.

För att helt kunna säkerställa att en bilägare på ett rimligt och praktiskt sätt skall kunna göra sin sak gällande vid svensk domstol mot en utländsk tillverkare, vars generalagent har sitt säte utomlands, skulle i praktiken krävas att tillverkaren har en ställföreträdare i Sverige. Regeringen delar dock utredningens bedömning att det är tveksamt om en konstruktion med nationella ställföreträdare är förenlig med det gemensamma systemet för tillverkaransvar inom EU. Såvitt bekant saknas i vart fall sådana regler inom övriga europeiska länders avgaslagstiftning.

Det finns således skäl som talar för att genomföra utredningens förslag om att överföra ansvaret för avhjälpande av fel på fordonens avgasreningssystem från tillverkaren till säljaren. Det finns emellertid, som flera remissinstanser framhållit, goda skäl som talar däremot. Frågan diskuterades i propositionen Vissa avgasfrågor (prop. 1997/98:35) i samband med den senaste ändringen av bilavgaslagen. I propositionen s. 26 f uttalades följande.

”Det skulle kunna vara tänkbart att koppla loss garantiåtagandet mot kunden och låta t. ex säljaren – oavsett i vilket säljled han befinner sig – stå för kostnadsansvaret för rättelse, medan det offentligrättsliga ansvaret söks från tillverkaren eller någon annan. Det är dock för konsumenten mindre förmånligt att behöva söka en säljare framför att få ett meddelande om att bilen kommer att

kostnadsfritt repareras. Det kan också uppfattas som mindre intressant att söka rättelse för ett fel som kanske enbart påverkar bilens emissioner och inte dess körbarhet.

Även med ett delat ansvar är det av stor betydelse att det är möjligt att nå klarhet i vari bristen består. Den som åläggs ansvaret för återtagande bör ha en faktisk möjlighet att efter rättelseföreläggande åstadkomma lägre emissioner. Det innebär att det är tillverkaren eller en tillverkaren närstående, med möjligheter att i sin tur skaffa sig garantier, som åläggs detta ansvar.

Slutsatsen är att det är mest ändamålsenligt att samma person, eller ett fåtal personer, svarar för båda i lagen förekommande ansvarsformer.”

De anförda argumenten äger fortfarande styrka. Härtill kommer att förslaget även medför andra nackdelar. Som påpekats av flera remissinstanser finns det risk för att en bilägare kan hamna i den situationen att det inte finns någon att göra ansvaret gällande emot om återförsäljaren försätts i konkurs, träder i likvidation eller av annan anledning upphör med sin verksamhet. Sannolikheten för att sådana omständigheter inträffar är långt större beträffande enskilda återförsäljare än för tillverkare eller generalagenter.

Av betydelse i sammanhanget är vidare att den nuvarande regleringen avser förhållandet mellan tillverkare och bilägare, medan utredningens förslag till lagstiftning avser förhållandet mellan säljare och köpare. Detta medför att den föreslagna regeln om bilägarens fria val att vända sig till säljaren *eller* någon annan som yrkesmässigt utför bilreparationer, i tillämpliga delar motsvarande nuvarande 6 a § bilavgaslagen, skulle komma i konflikt med den centrala köprättsliga principen om säljarens rätt att på egen bekostnad avhjälpa fel i varan. Enligt 27 § konsumentköplagen (1990:932) och 36 § köplagen (1990:931) har säljaren då fel i varan föreligger rätt att avhjälpa felet på egen bekostnad, förutsatt att detta inte medför någon i lagen angiven olägenhet för köparen. Om en bilägare skulle utnyttja möjligheten att anlita någon annan än säljaren för reparationen, fråntas säljaren möjligheten att själv avhjälpa felet. Med ett bibehållet ansvar för tillverkaren rubbas däremot inte denna köprättsliga princip, eftersom köplagarna inte reglerar förhållandet mellan tillverkare och köpare.

Vidare har bilägaren rätt till ett kostnadsfritt avhjälpande av fel på avgasreningssystemet under fem år eller tills bilen körts 8 000 mil. Om detta ansvar läggs på säljaren skulle detta medföra att denne i sin tur inte regressvis kan få ersättning av tillverkaren om felet uppkommer efter t.ex. tre år, då preskriptionstiden enligt köplagen – som blir att tillämpa på förhållandet mellan tillverkaren och återförsäljaren, såvida den inte avtalats bort – är två år. Denna fråga kan visserligen lösas genom avtal mellan tillverkare eller generalagenter och återförsäljare, men i åtskilliga fall torde återförsäljarnas möjligheter att genomdriva sådana avtal vara begränsade. Dessutom finns det en beaktansvärd risk för att små återförsäljare skulle kunna drabbas hårt ekonomiskt för det fall en bilmodell skulle vara behäftad med fel i sådan utsträckning att det blir fråga om omfattande reparationer eller modifieringar av det avgasreningssystemet.

Ett praktiskt problem med utredningens förslag är vidare hur den ansvarige näringsidkaren skall kunna identifieras och hur den enskilde



bilägaren efter vidareförsäljning skall kunna få kännedom om vem som bär det civilrättsliga ansvaret. Utredningen har anfört att det i de flesta fall bör kunna utläsas ur bilregistret vem som är den ansvarige. Utredningen har vidare föreslagit en bestämmelse om skyldighet för den ursprungliga säljaren att i samband med överlåtelsen lämna information om bilägarens rättigheter att få fel kostnadsfritt avhjälpta och till vem bilägaren skall vända sig för detta. Jämfört med det system som gäller i dag torde det dock bli betydligt svårare för en bilägare att utröna vem som bär det civilrättsliga ansvaret. Informationen om detta kan lätt gå förlorad vid ägarbytet.

Regeringen finner med hänsyn till det anförda att skälen för att behålla den nuvarande regleringen av det civilrättsliga ansvaret överväger de skäl som talar för utredningens förslag. Utredningsförslaget bör därför inte genomföras i denna del.

#### *Rätten till reparation vid en fristående verkstad*

I den nuvarande 6 a § bilavgaslagen, som infördes genom en lagändring 1998, återfinns en bestämmelse som ger bilägaren rätt att lämna sin bil till en fristående verkstad för att åtgärda en brist i avgasreningsystemet som omfattas av tillverkaransvaret. Tillverkaren är skyldig att betala ersättning till verkstaden för en sådan reparation om bilägaren anlitar någon som yrkesmässigt utför reparationer. Om en obunden verkstad utför reparation som omfattas av ansvaret får denne reparatör inte kräva betalning av bilägaren. Detta motiveras av intresset av att tillverkaransvaret inte medför en inskränkning av konkurrensen inom bilreparationsmarknaden. (se prop. 1988/89:128, JoU19, rskr. 290). Anledning att ändra dessa bestämmelser finns inte.

#### *Begränsningar i skyldigheten att kostnadsfritt avhjälpa fel på den avgasrenande utrustningen*

På samma sätt som i dag bör tillverkarens ansvar gentemot bilägaren gälla endast under vissa förutsättningar. Bilägaren måste underhålla bilen på korrekt sätt. Underhållsskyldigheten bör inte vara mer långtgående än vad som oundgängligen krävs för att upprätthålla bilens emissions-egenskaper (jfr prop. 1986/87:56 s. 12). Bilägaren får inte ha använt bränsle som kan försämra funktionen hos bilens utsläpps begränsande anordningar. Utgångspunkten bör vara att bilägaren skall använda bränsle som rekommenderas av tillverkaren, om denna rekommendation är kopplad till funktionen hos de utsläpps begränsande anordningarna. Ett visst rimligt avsteg från den rekommenderade kvaliteten måste dock tillåtas. Det krav som genom direktiv 98/77/EG införts inom EU om godkännande av ersättningskatalysatorer för fordon som inte är utrustade med OBD-system innebär att endast godkända katalysatorer får monteras. Utöver dessa situationer bör tillverkaren inte ansvara för fel som beror på en olyckshändelse eller därmed jämförlig händelse eller på vanvård, onormalt brukande eller något annat liknande förhållande på bilägarens sida. Det föreligger inte skäl att nu ändra dessa regler.

För att tillverkaren skall undgå sitt kostnadsansvar för ett fel i avgasreningsystemet i en bil bör bevisbördan uttryckligen fördelas så att

han skall göra sannolikt att någon av de förutsättningar föreligger som gör att ansvaret övergår på bilägaren. Denna fördelning av bevisbördan är väl förenlig med svenska köprättsliga principer; en liknande bevisbörderegeln finns i 21 § andra stycket konsumentköplagen.

Det civilrättsliga tillverkaransvaret bör beträffande lätta bilar på samma sätt som i dag omfatta fordon som är utrustade med förbränningsmotor, vilket utesluter exempelvis elbilar men omfattar hybridbilar. Ansvaret bör omfatta personbilar samt lätta lastbilar och bussar med en totalvikt av högst 3 500 kg.

Det kan diskuteras om det finns behov av att låta kostnadsskyddet omfatta personbilar och andra lätta bilar som köps av näringsidkare. Med hänsyn till att dessa bilar på annat sätt än tunga bilar kan komma att vidareförsäljas till enskilda under den tid det civilrättsliga ansvaret består, bör dock alla lätta bilar omfattas av detta ansvar.

### *Tunga bilar*

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

### *Ansvarets närmare omfattning*

Det finns slutligen anledning att diskutera frågan om den närmare omfattningen av det civilrättsliga ansvaret för avhjälpan av fel på avgasreningssystemet. Detta har givit upphov till gränsdragningsproblem, då det inte av den nuvarande lagstiftningen framgår klart vilka fel i avgasreningssystemet som tillverkaren skall avhjälpa. Det anges endast att ansvaret att avhjälpa brister inträder om fordon inte uppfyller de krav som föreskrivits med stöd av bilavgaslagen. Frågan har prövats av Högsta domstolen i rättsfallet NJA 1998 s. 3, som rörde frågan om det särskilda åtagande som tillverkaren hade att göra enligt 6 a § bilavgaslagen i dess dåvarande lydelse utgjorde en komponentgaranti eller en funktionsgaranti. En bil underkändes vid kontrollbesiktning eftersom avgasutsläppen var för höga, varvid tvist uppkom angående ansvaret för reparationskostnaden. Bilägaren gjorde gällande att bolaget ansvarade för alla komponenter vilka vid fel eller brist föranleder att gällande avgasvärden överskrids, oavsett om komponenternas primära syfte är att begränsa avgasutsläppen eller ej, medan bolaget invände att åtagandet endast omfattade sådana komponenter som tillkommit i det primära syftet att begränsa avgasutsläppen. Högsta domstolen fann att tillverkarens åtagande utgjorde en funktionsgaranti, dvs. åtagandet omfattade även fel i sådana komponenter som inte primärt är avsedda att åstadkomma avgasrening. Högsta domstolen uttalade dock att vissa begräns-

ningar i åtagandets omfattning bör gälla; det kan tänkas finnas brister som medför för höga avgasvärden men som är av det slaget att åtagandet rimligen inte bör omfatta dem, t.ex. uppkomna fel på bromssystemet.

Avgasreningssystemet är numera ett komplicerat system till följd av alltmer avancerad teknologi. I utredningens uppdrag ingick att undersöka om ett förtydligande behövdes om vad tillverkarens ansvar skall omfatta. Utredningen fann dock att det var omöjligt att precisera vilka komponenter som skall omfattas av ansvaret. Det kan bl.a. vara fråga om en samverkan mellan olika komponenter som gör att fel uppkommer.

Regeringen delar denna bedömning och även utredningens slutsats att de tillämpningsproblem som kan uppkomma vad gäller vilka fel som omfattas av det kostnadsfria avhjälpandet i viss mån kan lösas genom införandet i lagen av en definition av begreppet utsläpps begränsande anordningar. I EG-direktiven används begreppet utsläpps begränsande anordningar i stället för begreppet avgasreningssystem. Med sådana anordningar avses, enligt definitionen i direktiv 91/441/EEG, komponenter som styr eller begränsar avgasutsläpp eller utsläpp genom avdunstning. Det kan diskuteras om OBD-systemet ingår i denna definition. OBD-systemen är egentligen ett kontrollsystem, men syftar till att snabbt upptäcka fel som gör att ett fordon släpper ut för mycket avgaser. I informationsdokumentet i bilaga II till direktiv 70/220/EEG exemplifieras dock OBD-system som en ytterligare utsläpps begränsande anordning. Även OBD får därför anses ingå i de utsläpps begränsande anordningarna. I den mån tolkningsproblem trots detta skulle uppkomma, får frågan lösas i rättspraxis.

## 5.8 Finansieringsfrågor

**Regeringens förslag:** I framtiden skall hållbarhetskontroller av motorfordons avgasreningssystem utföras dels genom att typgodkännandemyndigheten kontrollerar de fordon eller motorer som godkännt, dels i form av kartläggande undersökningar. De kartläggande undersökningarna skall, på samma sätt som idag, bekostas genom att en avgift tas ut av tillverkaren.

Prövning i samband med miljöklassindelning skall, med hänsyn till att förfarandet förenklas, i regel inte föranleda några kostnader som kräver avgiftsfinansiering.

Prövning i samband med meddelande av EG-typgodkännande och den kontroll som myndigheten är ålagd att göra enligt EG:s bestämmelser skall finansieras genom avgifter från den sökande.

Prövning i samband med ansökan om undantag skall finansieras genom en avgift för den administration som förfarandet kräver. Detta innebär, till skillnad från idag, att avgiften inte skall utjämna de ekonomiska fördelarna för den avgiftsskyldige av att fordonet inte uppfyller uppställda krav.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Utredningen föreslog dock att kostnaderna för hållbarhetskontroller skulle finansieras genom att avgifter tas ut av bilägarna i samband registrering av fordon.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser har inte invänt mot förslaget. *Statskontoret* efterlyser dock information om kostnadseffektiviteten i de hållbarhetskontroller som har formen av kartläggande undersökningar. *Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI)* anser att en avgift, definierad på det sätt som görs i betänkandet, har en direkt koppling till motprestationen och därför är samhällsekonomiskt effektiv, medan en skatt däremot har en mer otydlig koppling till motprestationen och därför kan ge upphov till snedvridande konsekvenser vad gäller resursallokeringen i ekonomin. *Bilindustriföreningen* anser inte att utredningen styrkt behovet av undersökningar av avgasreningens hållbarhet även då annat lands typgodkännandemyndighet har tillsynsansvar för detta. *Svenska Åkeriförbundet* avstyrker förslaget, eftersom skatteuttaget från vägtrafiken i Sverige redan många gånger om täcker eventuella behov av medel för undersökningar av hållbarheten.

### Skälen för regeringens förslag

Det allmännas kostnader på avgasområdet kan delas upp i kostnader för tillsyn och i kostnader för prövning. Exempel på tillsynsåtgärder är hållbarhetskontroller, genomförande av åtgärdsplaner, flygande inspektion och kontrollbesiktning. Kostnader för prövning uppkommer i samband med miljöklassindelning, vid typgodkännande och kontroll i enlighet med EG-direktiv samt i samband med ansökningar om undantag. Beträffande finansiering av tillsyn uttas för närvarande en kontrollavgift från tillverkarna som bekostar de hållbarhetskontroller som hittills bara skett nationellt.

#### *Avgifter vid tillsynsprövning*

Hållbarhetskontrollerna finansieras i dag genom att en kontrollavgift tas ut av tillverkaren eller generalagenten med 75 kr för varje nyregistrerad nyproducerad bil. Närmare föreskrifter om kontrollavgift för nyregistrerade bilar meddelas av Naturvårdsverket.

Som tidigare anförts är utgångspunkten för regeringens förslag att volymen på kontrollerna i Sverige framöver skall vara densamma som i dag, men att den eventuellt kan komma att trappas ned inom ramen för ett europeiskt samarbete och om kontrollernas kostnadseffektivitet minskar. För att testerna skall vara motiverade krävs det att hållbarhetskontrollerna leder till minst lika stora utsläppsminskningar som om medlen hade utnyttjats till andra miljöförbättrande åtgärder. Regelverket behöver därför inte vara avpassat så att det täcker modeller med små volymer, såsom bilar som importeras i enstaka exemplar eller hemmabyggen. För att hållbarhetskontroller skall vara kostnadseffektiva ur miljösynvinkel kommer de med nödvändighet att läggas upp så att de inriktas på modeller med mer signifikanta marknadsandelar.

Av detta följer att det även fortsättningsvis kommer att behövas ett system med kontrollavgifter för finansiering av dessa undersökningar.

Det kan ifrågasättas om kontrollavgiften är att anse som skatt eller avgift, och om grunderna för denna därför enligt 8 kap. 3 § regeringsformen skall följa av lag. Utgångspunkten är att avgiften skall bekosta s.k. kartläggande undersökningar i Sverige, inte sådana

kontroller som svensk typgodkännandemyndighet är ålagd att utföra enligt EG-bestämmelser. Av lagförarbeten och praxis kan slutsatser dras om gränsdragningen mellan skatter och avgifter. Om en tillsynsavgift eller en kontrollavgift tas ut, måste intäkterna gå till tillsyn eller hållbarhetskontroller. Avgiften måste motsvaras av en motprestation från myndighetens sida för att den skall anses vara en avgift och inte en skatt. Motprestationen kan dock vara kollektiv, dvs. motprestationen behöver inte vara individuellt bestämd. Frågan om motprestation är avgörande för om verksamheten kan finansieras med avgifter. De kontroller som är tänkta att finansieras av en avgift behöver inte utföras enligt något EG-direktiv. Dock verkar det vara förutsatt i direktiv 98/69/EG att sådana kontroller görs, eftersom det föreskrivs att resultat från dessa kan anmälas till vederbörande typgodkännandemyndighet i ett annat land som kan vidta tvingande åtgärder mot tillverkaren. Det är också förutsägbart vad avgiften skall användas till.

I lagrådsremissen föreslog regeringen att en avgift skulle tas ut av *bilägaren*. Regeringen gjorde den bedömningen att avgiften för hållbarhetskontroller var att anse som en avgift och inte en skatt enligt följande argumentation. Om en avgift för tillsyn tas ut för att finansiera hållbarhetskontroller, motsvaras avgiften av en motprestation från undersökande myndighet som genomför kontroller. I praktiken är det i dag bilköparna som är med och betalar för detta i form av ett mindre tillägg på bilpriset. Bilägarna drar också fördel av att hållbarhetskontroller genomförs, då detta är ägnat att bidra till en förbättrad kvalitet på bilarna. Hållbarhetskontrollerna kommer således bilköparkollektivet till nytta.

*Lagrådet* har gjort den bedömningen att den avgift som föreslogs var att betrakta som en skatt enligt följande motivering. Lagstiftarens syfte med avgaslagstiftningen är, som framgår av portalparagrafen till den föreslagna lagen, att skydda människors hälsa och miljön. Det är sålunda inte bilägarnas intresse av en god kvalitet hos bilarna som står i fokus utan bilägarnas påverkan på allas vår hälsa. Avgiften motsvaras därför inte av någon motprestation till vare sig bilägarna eller bilägarkollektivet som sådant.

Syftet med lagrådsremissens förslag att bilägaren skulle betala avgiften var framförallt att underlätta administrationen genom att avgiften kunde betalas i samband med registrering av fordon. Som ovan nämnts tas kontrollavgiften för närvarande ut av tillverkaren eller generalagenten. Avgiften bekostar således tillsynen av att de bilar som produceras är hållbara. Mot bakgrund av *Lagrådets* yttrande gör regeringen därför den bedömningen att avgiften bör bibehållas som den är utformad idag, dvs. betalas av tillverkaren. Avgiften bör liksom idag administreras av Naturvårdsverket. Regeringen avser dock att, i samband med behandlingen av betänkande från Vägtrafikskatteutredningen (dir. 2001:12), även återkomma till frågan om hållbarhetskontrollerna kan finansieras genom skatt.

Beträffande tunga bilar genomförs, som behandlats tidigare under avsnitt 5.4.2, för närvarande inga hållbarhetskontroller. Avsikten är dock att genomföra sådana i framtiden när dessa bilar förses med avancerade system för efterrening av partiklar och kväveoxider. Någon skillnad när det gäller lätta och tunga bilar bör därför inte göras. På grund av de stora

kostnaderna för kontroller av tunga fordon kommer avgiften för sådana kontroller få ses över i samband med införande av systematiska kontroller för dessa fordon.

#### *Avgifter vid prövning av indelning i miljöklasser*

Enligt vad som gäller i dag skall tillverkaren ansöka om miljöklassindelning hos AB Svensk Bilprovning. MTC AB (MTC) utför miljöklassningen. Bolaget har vissa kostnader för denna hantering.

Som anförts tidigare under avsnitt 5.9.1 föreslås att miljöklassindelningen kan ske genom ett anmälningsförfarande i samband med fordonsregistrering. Indelningen i miljöklass utgör ett myndighetsbeslut men i allmänhet torde en närmare granskning inte behöva ske i varje enskilt fall. I dessa enklare fall bör någon avgift inte tas ut. Inte heller bör avgift tas ut vid beslut om ändring av miljöklassindelning. I de ärenden om miljöklassindelning som kräver mer granskningsarbete bör dock registreringsmyndigheten ha möjlighet att ta ut en avgift.

#### *Avgifter vid prövning av EG-typgodkännande och annan kontroll som skall ske enligt EG:s bestämmelser*

Enligt de aktuella EG-direktiven skall det i varje medlemsland finnas en utsedd godkännandemyndighet som beviljar godkännande i avgasfrågor och som även skall kontrollera att de fordon som produceras stämmer överens med det godkända fordonet eller fordonstypen. Myndigheten skall även kunna kontrollera hållbarheten hos fordon i bruk. Till sin hjälp kan myndigheten anlita en teknisk tjänst som utför provning och inspektion för godkännandemyndighetens räkning.

Typgodkännandemyndigheten bör ha befogenhet att ut en avgift för förfarandet i samband med typgodkännande och för de åtgärder som innehavet av ett typgodkännande för med sig.

#### *Prövning av dispensansökningar*

I dag finns en möjlighet enligt 10 § bilavgaslagen att ta ut en dispensavgift om undantag från meddelade föreskrifter medges för ett visst motorfordon eller en grupp av sådana fordon. 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 fordonet inte uppfyller uppställda krav. Bestämmelser om dispensavgiftens storlek för olika kategorier finns i Naturvårdsverkets föreskrifter om bilavgaskontroll (SNFS 1992:12).

Enligt förarbetena till bilavgaslagen kan en tillverkare som erhåller dispens från avgaskraven i regel antas ha fått en ekonomisk fördel i förhållande till den tillverkare som konstruerat och utrustat sina bilar så att avgaskraven uppfylls. Syftet med avgiften är dels att den skall förhindra att konkurrensen snedvrids, dels att den skall ha en positiv verkan från miljösynpunkt genom att begränsa antalet dispensansökningar.

I Miljöbalksutredningens slutbetänkande föreslogs att dispensavgifter skulle betalas för att utjämna ekonomiska konkurrensfördelar till följd av

dispenser (SOU 1996:103 del 2 s. 323). Regeringen uttalade i propositionen att starka skäl talade för att införa en sådan avgift, men gjorde den bedömningen att en sådan förpliktelse inte kunde anses utgöra en avgift i dess sedvanliga betydelse. Med hänsyn till att rättsläget inte var helt klart så borde inte dispensavgiften regleras genom delegering till regeringen. En konstruktion med dispensavgifter borde i stället för framtiden utformas så att grunderna för avgiftsuttaget lagreglerades på ett tydligare sätt. Regeringens avsikt var att utreda frågan (prop. 1997/98:45 s. 516 f).

Dispensavgiften i dess nuvarande form är inte att anse som en avgift i dess egentliga mening, eftersom syftet är att utjämna konkurrensfördelar. Med det EG-rättsliga systemet kommer möjligheterna att medge undantag från de gemensamma kraven att bli förhållandevis sällsynta. Därtill kommer att en sträng praxis har utvecklats hos Naturvårdsverket. Som beskrivits i tidigare avsnitt kan möjligheten att meddela undantag komma att användas i miljöförbättrande syfte. Avgiften vid prövning av undantag bör därför i framtiden utformas så att den täcker de kostnader som uppstår vid prövningen.

## 5.9 Regler om motorbränslen

**Regeringens förslag:** Reglerna i miljöbalken om skyldighet att indela bensin och dieselolja i miljöklasser samt förbud mot försäljning av bränslen som inte motsvarar de EG-rättsliga minimikraven förs över till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Även bestämmelserna om specifikationerna för dessa bränslen och deras indelning i miljöklasser, som i dag återfinns i två bilagor till miljöbalken, förs över till den nya lagen.

**Regeringens bedömning:** Miljöklasssystemet för bensin och dieselolja skall ses över så att utvecklingen av alternativa eller mer miljövänliga drivmedel inte missgynnas. Regeringen avser därför att lämna ett uppdrag till Naturvårdsverket i denna fråga.

**Skälen för regeringens förslag:** Miljöbalken innehåller i dag regler om bensin och dieselolja och dess indelning i miljöklasser. Miljöklassernas innehåll anges närmare i två bilagor till miljöbalken, där bilaga 1 innehåller kraven för bensin och bilaga 2 kraven för dieselolja.

Bestämmelsen i 14 kap. 22 § miljöbalken ändrades relativt nyligen i samband med att lagstiftningen anpassades till reglerna i rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen. Genom dessa ändringar infördes en ny miljöklass 1 för bensin med högre kvalitetskrav än den EG-rättsliga miniminivån samt ett förbud i lag mot försäljning av s.k. blyad bensin. Bestämmelserna om indelning av dieselolja i miljöklasser överfördes till miljöbalken från lagen om skatt på energi och anpassades också till kraven i direktivet.

Bestämmelser om indelning av bränslen i miljöklasser har funnits sedan länge. Miljöklasssystemet för bränslen är uppbyggt enligt samma princip som dagens miljöklasssystem för fordon, där miljöklass 3 är sämst och miljöklass 1 är bäst från miljösynpunkt. För bensin saknades länge en specifikation för miljöklass 1-bränslet, varför miljöklass 2 länge varit den bästa kvaliteten. Från den 1 januari 2000 finns miljöklass 1 och 2 för

både bensin och dieselolja. Systemet har varit ytterst framgångsrikt genom att de bästa tillgängliga bränslena tagit dominerande marknadsandelar, vilket bidragit till sänkta utsläpp. De har också nått en bred acceptans bland såväl bränsleleverantörerna som allmänheten.

Som tidigare anförts under avsnitt 5.2 råder det ett nära samband mellan motorfordons utsläpp av föroreningar och kvaliteten på det bränsle som används. Auto/Oil-programmet inom EU omfattar krav på såväl på fordons tekniska utformning som bränslen. Både bilar och bränslen indelas i dag i miljöklasser, för vilka grunderna med hänsyn till det nära sambandet med skattelagstiftningen måste anges i lag. Det finns därför skäl att samla de svenska reglerna på området i en gemensam lag. Ett ytterligare skäl för detta är att det EG-rättsliga regelsystemet för både fordon och bränslen är komplicerat och innehåller en stor del detaljföreskrifter av teknisk natur, som är mindre lämpliga att infoga i mer övergripande lagstiftning som miljöbalken. Den reglering som i dag återfinns i 14 kap. 22 § miljöbalken och bilagorna till balken bör därför föras över till den nya lagen.

Det finns ingen anledning att ändra bestämmelserna om bränslen i sak. Vad som anförts i anledning av den senaste ändringen av dessa bestämmelser (prop. 1999/2000:9 s. 53ff.) har alltså relevans.

Vad som anförts under avsnitt 5.3 om behovet av en ny miljöklassindelning för bilar gör sig inte gällande med samma styrka vad avser bränslen. Beteckningssystemet för miljöklasserna för bränslen är inarbetat och inga praktiska problem tycks finnas. Innehållet i miljöklasserna för bränslen ändras inte heller i den snabba takt som gäller för avgaskrav. Beteckningarna kommer att vara entydiga även om beteckningarna på miljöklasser för fordon läggs om i enlighet med regeringens förslag. Det finns därför inga skäl att ändra beteckningarna i det nuvarande miljöklasssystemet för bränslen.

Enligt 14 kap. 21 § miljöbalken får regeringen, eller, efter regeringens bemyndigande, en myndighet eller en kommun meddela föreskrifter som gäller bl.a. bränslets kvalitet och egenskaper. Reglerna om bränslen kommer fortsättningsvis, på samma sätt som i dag, att behöva kompletteras med föreskrifter på lägre nivå. Sådana föreskrifter kan även fortsättningsvis grundas på bemyndigandet i 14 kap. 21 § miljöbalken. Någon särskild bestämmelse om detta i den nya lagen erfordras därför inte.

Miljö- och jordbruksutskottet har föreslagit att regeringen utan dröjsmål genomför en översyn av miljöklassningen av bensin och dieselolja och kriterierna för de olika miljöklasserna. Översynen bör enligt utskottet inriktas på ett system som ej missgynnar utvecklingen av alternativa eller mer miljövänliga drivmedel. I den mån gällande bestämmelser inom EU motverkar en sådan utveckling förutsätter utskottet att regeringen verkar för en förändring av detta regelverk. (se Miljöutskottets betänkande 2000/01:MJU16). Med anledning av utskottets betänkande har riksdagen genom beslut den 13 juni 2001 gett regeringen i uppdrag att se över miljöklassningen av bensin och dieselolja. Regeringen avser att göra en översyn av miljöklasssystemet för bränslen med syfte att eliminera tekniska hinder för alternativa bränslen med positiv miljöeffekt. Regeringen kommer därför att lämna ett uppdrag till Naturvårdsverket i denna fråga.



**Regeringens förslag:** Typgodkännandemyndighetens beslut i enskilda fall och registreringsmyndighetens beslut om miljöklassindelning skall kunna överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd skall krävas i kammarrätten.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har haft någon erinran mot förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt nuvarande bestämmelser i bilavgaslagen (11 §) får tillsynsmyndighetens beslut i enskilda fall enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Enligt fordonskungörelsen meddelar Vägverket beslut om EG-typgodkännande vad gäller direktivet 70/156/EEG, medan Naturvårdsverket meddelar beslut om godkännande vad gäller avgasfrågor. I 117 § i kungörelsen finns bestämmelser om överklagande av Vägverkets beslut. Några bestämmelser om överklagande av Naturvårdsverkets beslut att avslå en ansökan om typgodkännande eller att återkalla ett sådant beslut finns dock inte. Sådana bestämmelse finns inte heller i bilavgaslagen. Enligt 22 a § förvaltningslagen (1986:223) gäller, om inget annat föreskrivs, att beslut får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Denna bestämmelse trädde i kraft den 1 oktober 1998.

För närvarande meddelas beslut om miljöklassindelning av AB Svensk Bilprovning och dessa beslut kan enligt 21 § bilavgasförordningen (1991:1481) överklagas till Naturvårdsverket. Verkets beslut kan sedan överklagas till allmän förvaltningsdomstol enligt bestämmelsen i 11 § bilavgaslagen.

Enligt direktiv 70/156/EEG krävs att det i varje beslut som fattas enligt föreskrifter som meddelats vid tillämpningen av direktivet och som innebär att typgodkännande vägras eller återkallas, att registrering vägras eller försäljning förbjuds, i detalj skall anges de skäl på vilket beslutet grundas. Den berörda parten skall underrättas om beslutet och samtidigt upplysas om vilka möjligheter till prövning av beslutet som står till buds inom ramen för gällande lagstiftning i medlemsstaterna och inom vilken tid prövning skall begäras.

I den föreslagna lydelsen av lagen om motorfordons avgasrening regleras både typgodkännandemyndighetens och tillsynsmyndighetens befogenheter vad avser avgasfrågor. Av den nya lagen bör framgå att beslut i enskilda fall som fattats av myndighet med stöd av lagen får överklagas. Anledning saknas att ändra den ordning som finns i dag och som innebär att sådana beslut kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol med krav på prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten.

**Regeringens bedömning:** För att öka konkurrensen och möjligheterna för oberoende tillverkare av avgasreningsutrustning att tillhandahålla utrustning som kan förbättra avgasreningsystemen finns det ett behov av bestämmelser om godkännande av reservdelar och tilläggsutrustning. Reglerna måste dock arbetas fram inom EU och Sverige bör i förhandlingsarbetet verka för att sådana bestämmelser kommer till stånd. I avvaktan på dessa bör det inte införas särskilda regler i Sverige.

Frågor om trimning som inte godkänts av tillverkaren bör drivas inom ramen för arbetet i EU. För att begränsa kostnaderna för bilägare och för att förbättra reservdelarna från miljösynpunkt bör en fortsatt diskussion ske om certifiering av sådan utrustning och annan tilläggsutrustning, liksom för reservdelar.

Inom det nuvarande systemet kan dispensförfarandet utnyttjas vid eftermontering av tilläggsutrustning som visat en inte oväsentlig potential att förbättra avgasreningen på befintliga fordon.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Av de remissinstanser som uttalat sig om förslaget är flertalet positiva. *Motormännens riksförbund*, *Svenska lokaltrafikföreningen* och *Svenska Taxiförbundet* påpekar att det är viktigt att detta arbete kommer till stånd så fort som möjligt. *Statskontoret* påpekar dock att om statsmakterna accepterar reservdelar och tilläggsutrustning, trimning m.m. som inte godkänts av tillverkaren så urholkas tillverkarens ansvar och ökar ägarens ansvar väsentligt, samtidigt som de kontrollerande myndigheternas hela verksamhet försvåras. Frågan kan behöva belysas ytterligare för att man skall uppnå en i möjligaste mån bred samsyn kring en svensk ståndpunkt i EU om reservdelar och tilläggsutrustning m.m. *Naturvårdsverket* anser att tillverkaransvaret blir en svår fråga att lösa även om ett särskilt typgodkännandesystem för reservdelar tas fram på EU-nivå. För att Sverige skall vara pådrivande i ett sådant arbete är verkets bedömning att eventuella miljöfördelar och potentialen av ett sådant system först bör belysas. Beträffande chips-trimningsutrustning anför *Konkurrensverket*, *Statens energimyndighet* och *Motormännens riksförbund* att möjligheten att införa ett certifieringssystem för sådan utrustning bör övervägas ytterligare.

**Skälen för regeringens bedömning:** Inom EU har det genom kommissionens direktiv 98/77/EG införts nya tekniska krav för EG-typgodkännande av ersättningskatalysatorer som separata tekniska enheter i direktiv 70/220/EEG. Från och med den 1 januari 1999 får medlemsstaterna inte vägra att bevilja ett typgodkännande för katalysatorer enligt direktiv 70/156/EEG eller förbjuda att dessa säljs eller installeras i fordon om katalysatorn uppfyller kraven i direktivet, medan ersättningskatalysatorer som inte godkänts i enlighet med direktiv 70/220/EEG i dess lydelse enligt direktiv 98/77/EG skall förbjudas. Eftersom katalysatorer vanligen håller mer än fem år innebär bestämmelserna om godkännande i regel inget problem för tillverkaransvaret. Behöver katalysatorerna bytas innan dess täcks detta i regel av tillverkarnas civilrättsliga ansvar.

I kommissionens förordning (EG) nr 1475/95 regleras förhållandet mellan tillverkare och återförsäljare inom motorfordonsbranschen. Förordningen är ett s.k. gruppundantag från reglerna om varors fria rörlighet i EG-fördraget. Den tillåter avtal om ensam försäljning och selektiv distribution inom motorfordonsbranschen. Återförsäljare har dock rätt att sälja konkurrerande reservdelar under förutsättning att dessa åtminstone har samma kvalitet som originaldelarna. Detta har kommit till uttryck i 6 § bilavgaslagen där det anges att tillverkarens ansvar gäller endast om bilägaren vid byte av utsläppsbegränsande anordningar inte skaffar nya delar som från miljösynpunkt är sämre än de delar som bilen var utrustad med när den var ny. Det åligger producenterna att bekräfta att dessa delar är lika bra som de som levererats till fordonstillverkaren. Problemet är hur reservdelstillverkaren skall kunna visa att delarna har samma kvalitet som originaldelarna. Det finns därför ett behov av att kunna certifiera reservdelar. Särskilt när det gäller förhållandet mellan reservdelar och OBD-system är detta extra viktigt. Om man byter ut en komponent kan det medföra att denna del inte är anpassad till OBD-systemet, vilket kan leda till att OBD-systemets funktion sätts ur spel.

Inom EU pågår arbete med problematiken kring reservdelar i relation till systemet för omborddiagnos. Kommissionen skall, enligt direktiv 98/69/EG, vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att reservdelar och tillbehör kan släppas ut på marknaden. Dessa åtgärder skall innebära att lämpliga förfaranden så snart som möjligt fastställs för godkännande av reservdelar för de komponenter för kontroll av utsläpp som är av avgörande betydelse för att OBD-systemen fungerar på korrekt sätt. Tillverkare av reservdelar och tillbehör kommer att vara skyldiga att göra de delar som de tillverkar kompatibla med respektive system för omborddiagnos, för att möjliggöra en felfri drift som skyddar användaren mot funktionsfel.

Det anförda ger anledning till följande överväganden. Utgångspunkten när det gäller motorfordon är att de skall vara i godkänt utförande när de är i bruk. Fordons- och motortillverkarna får efter att ha fått fordon eller motorer typgodkända ur avgasreningssynpunkt givetvis inte utan vidare ändra på eller byta ut komponenter som ger till följd att fordonet inte längre motsvarar typgodkännandet. Inte heller får det monteras tillägsutrustning eller liknande som inte fanns med vid det ursprungliga typgodkännandet. Om ändring sker i den löpande produktionen måste fordons- eller motortillverkaren begära ett nytt godkännande.

Som beskrivits tidigare sker olika former av besiktning och inspektion enligt bestämmelser i fordonskungörelsen för att kontrollera att fordon i bruk är i föreskrivet skick. Om en bilägare, som även kan vara en tillverkare, på ett registrerat fordon ändrat på, bytt ut eller lagt till någon komponent som innebär att avgasreningssystemet inte är likvärdigt med det ursprungliga utförandet måste denne låta fordonet genomgå en ny registreringsbesiktning. Ett undantag utgör montering på vissa lätta fordon av en typgodkänd ersättningskatalysator. På fordonsområdet i övrigt finns bestämmelser om godkännande av reservdelar, bl.a. bromsbelägg och ljuddämpare. Möjligheten för bilägare att använda bra komponenter, som inte certifierats eller tillhandahålls av fordons- eller motortillverkare, är små. Denna konkurrensbegränsning kan verka hämmande på prisutvecklingen på avgasreningssområdet. Det är därför med hänsyn till konsu-

mentintresset angeläget att möjligheterna till certifiering av reservdelar och tilläggsutrustning utökas.

I propositionen 1995/96:6 Vidareutveckling av systemet med miljöklasser för fordon m.m. gjorde regeringen den bedömningen att ett förenklat certifieringssystem för avgasrelaterade reservdelar, tillbehör och ersättningskatalysatorer enligt ett system som tillämpas i Tyskland borde införas i avvaktan på att gemensamma regler beslutas av ECE eller inom EU. Sedan denna proposition skrevs har det inte hänt något i fråga om certifiering av reservdelar utom vad avser ersättningskatalysatorer.

Mot denna bakgrund och i anledning av vikten av samordning inom EU finns det inte skäl att nu införa nationella regler om godkännande av reservdelar och tilläggsutrustning. Med hänsyn till intresset av en ökad konkurrens på området bör Sverige dock inom EU-arbetet verka för att certifiering skall kunna ske av lämpliga komponenter.

Utredningen har påpekat att det även utan regler om certifiering av reservdelar och tilläggsutrustning finns möjlighet att genom dispensförfarandet möjliggöra för den som vill förbättra avgasreningssystemet hos en bil genom att byta ut delar eller att lägga till utrustning. Om ingrepp görs i avgasreningssystemet hos ett fordon så att det inte längre stämmer överens med utförandet vid en tidigare registreringsbesiktning eller med typintyget, kan fordonet godkännas vid besiktningen om det finns tillämpliga föreskrifter om undantag från kraven eller om undantag har medgetts i det enskilda fallet. Mycket få godkännanden som kräver dispens har meddelats vid registreringsbesiktningar, bl.a. på grund av att Naturvårdsverkets praxis är mycket restriktiv i fråga om sådana dispenser. I lagförslaget föreslås en möjlighet till dispenser som kan förenas med särskilda villkor. Dispensmöjligheten bör begränsas till situationer då en dispens behövs för att utvärdera ny teknik samt om det på väl dokumenterade grunder kan visas att utrustningen bidrar till minskad miljöpåverkan. Det bör ankomma på den sökande att styrka att utrustningen i fråga medför lägre utsläpp samt att den har god hållbarhet. Detta kan t.ex. göras genom provning vid ett etablerat bilavgaslaboratorium.

## 5.12 Trimning

**Regeringens bedömning:** Det saknas tillräckliga skäl för att införa en straffbestämmelse för den som trimmar eller brukar ett trimmat fordon. Den nuvarande regleringen om skyldighet att inställa sådana fordon till ny registreringsbesiktning om de inte längre stämmer överens med det godkända utförandet utgör en tillräcklig sanktion.

**Utredningens förslag:** Den s.k. chiptrimningen utgör ett problem ur avgasreningssynpunkt. Den trimning som sker utan tillverkarens eller vederbörande myndighets tillstånd är inte heller förenlig med tillverkarens ansvar. Utredningen har därför föreslagit att det skall bli straffbart att uppsåtligt eller av grov oaktsamhet ändra eller göra andra ingrepp i utsläppsbegränsande anordningar i ett motorfordon eller att låta någon utföra ett sådant ingrepp så att fordonet inte längre uppfyller kraven för av myndighet godkänt utförande. Det skall även vara straffbart att bruka ett trimmat fordon med vetskap om att det är trimmat. Utredningen har

föreslagit att påföljden skall vara böter eller fängelse i högst sex månader.

**Remissinstanserna:** Det övervägande antalet remissinstanser som uttalat sig om förslaget är kritiska mot det. *Länsstyrelsen i Skåne län* påpekar att trimning av motorer kan ske på många olika sätt och att det är svårt att se logiken i att den som vidtar en åtgärd i en utsläpps begränsande anordning kan träffas av en sträng påföljd medan den som i samma syfte vidtar en annan åtgärd med en motor, med samma konsekvenser i avgashänseende, inte träffas av samma påföljd. Den föreslagna regleringen kan leda till att trimning i motorer på annat sätt än s.k. chipstrimning ökar. *Statens energimyndighet* och *Svenska taxiförbundet* påpekar att det finns former av s.k. chipstrimning som bidrar till främst minskad drivmedelsförbrukning, men i vissa fall också minskade emissioner, och att det därför är viktigt att sådan trimning inte generellt förbjuds utan att det avgörande är om uppsatta emissionskrav för det aktuella fordonet kan uppnås. Energimyndigheten anser att ett generellt förbud mot all form av chipstrimning i det närmaste innebär att motarbeta olika företags strävanden att tillverka produkter med en positiv inverkan på fordonsemissioner och drivmedelsförbrukning. *Svenska Naturskyddsföreningen* anser att det är viktigt att stävja trimning av fordon som är negativ för miljön utan att samtidigt hindra åtgärder som skulle minska de negativa miljöeffekterna från bilar. *Bilbranschens Riksorganisation* anser att ytterligare fakta om chipstrimning och konvertering till alternativa bränslen bör inhämtas innan lagstiftningen på detta område ändras, eftersom teknisk utveckling som syftar till energibesparing eller miljöförbättring bör stimuleras, och för att företag i Sverige inte skall diskrimineras i förhållande till sina konkurrenter i andra EU-länder. *Konsumentverket* efterlyser en utförligare undersökning av för- och nackdelar med chipstrimning. *BSR Sportsman AB* påpekar att även andra delar i ett avgasrenande system kan orsaka förhöjda emissioner och att detta har ignorerats i utredningen. Företaget är kritiskt till att utredningen fokuserats enbart på trimning, och då specifikt chipstrimning, som en källa till problem med emissioner, hållbarhet och garantier. *Konkurrensverket* ställer sig tveksam till att inte tillåta annan chipstrimning än sådan som är sanktionerad av biltillverkaren. Verket konstaterar att även andra hänsyn måste beaktas vid utformning av lagstiftningen; om chipstrimning skulle komma att begränsas till tillverknings sanktionerad sådan finns det risk för att nya tekniska lösningar aldrig får tillträde till marknaden. *Svenska åkeriförbundet* avstyrker förslaget och anser att det är viktigare att verka för en rimlig frihet att vidareutveckla varianter av reningsutrustning liksom tester med alternativa bränslen etc. Därav följer att det inte heller bör vara straffbelagt att trimma ett fordon även om av godkänt utförande ändras, och i stället bör mängden emissioner vara normgivande.

**Skälen för regeringens bedömning:** Genom införande av elektronikutrustning av bränsleinsprutning, avgasrening m.m. har möjligheterna att trimma motorer förändrats radikalt. Trimning av bilar kan ske bl.a. genom att man byter ut, alternativt omprogrammerar eller kompletterar, det datachip som finns i den elektroniska styrenheten. Vid kontroll är det möjligt att upptäcka att chipet är utbytt. Däremot är det för närvarande inte alltid möjligt att upptäcka om chipet har omprogrammerats eller

modifierats. Trimningen sker i de flesta fall för att motoreffekten skall öka, men även för att ge en lägre bränsleförbrukning. Trimningen kan samtidigt medföra negativa konsekvenser för avgasvärdena. Följderna av otillåtna ingrepp i den elektroniska styrenheten kan bli haverier genom överbelastning, t.ex. av växellåda och drivaxlar. Den elektroniska styrenheten reglerar många delsystem och funktioner och även andra styrenheter, vilka vid otillbörlig chipstrimming erhåller felaktiga styr signaler. En följd är också att registreringsbevis och försäkringsklassning kan bli felaktiga. Biltillverkarna fransäger sig i sina nybilsgarantier ansvaret för bilar som modifierats på detta sätt. Chipstrimning kan således medföra negativa miljömässiga och ekonomiska följder för biltillverkare, bilägare och samhället i övrigt.

Utredningen har föreslagit att detta problem skall angripas genom att all chipstrimming förbjuds. Regeringen gör därvid följande bedömning.

Kunskapen om effekterna av chipstrimming på utsläppen av de reglerade ämnena (kolväten, kolmonoxid, kväveoxider och partiklar) är i dag mycket begränsad. En trimning som sker i syfte att öka fordonets effekt torde regelmässigt medföra att såväl fordonets utsläpp som dess bränsleförbrukning ökar. Som flera remissinstanser påpekat kan dock en chipstrimming som sker i syfte att uppnå en minskad drivmedelsförbrukning (s.k. ekonomitrimning) i vissa fall leda till minskade emissioner. Vid ekonomitrimning är det dock troligt att förbränningen ställs om så att utsläppen av främst kväveoxider ökar samtidigt som bränsleförbrukningen och därmed koldioxidutsläppen minskar. Detta fenomen kan försvåra infriandet av delmålet för utsläpp av kväveoxider och Sveriges åtagande enligt Göteborgsprotokollet, samtidigt som det kan skapa en fördel i arbetet med att minska koldioxidutsläppen.

Att i praktiken kontrollera om en bil har trimmats kan i dagsläget vara mycket svårt. Vid kontrollbesiktning kontrolleras inte om chipset är det rätta. En straffbestämmelse i enlighet med utredningens förslag riskerar därför att i praktiken bli verkningslös eftersom tillsynen är svår.

Uppgradering av bilarnas styrsystem kan potentiellt ha en reell miljönytta. Med moderniserad programvara kan utsläppsegenskaperna hos delar av den befintliga bilparken förbättras. Mot denna bakgrund är det angeläget att det EG-rättsliga systemet för typgodkännanden av tilläggsutrustning utvecklas, så att biltillverkarna motiveras att samarbeta med seriösa tillverkare av uppgraderingsutrustning.

För närvarande gäller enligt fordonskungörelsen att ägaren till ett fordon som godkänts vid registreringsbesiktning eller tagits upp i typintyg, och som därefter ändrats så att det inte längre överensstämmer med utförandet vid besiktningen eller när typintyg utfärdades, skall inställa fordonet för ny registreringsbesiktning. Bilar som trimmas motsvarar inte godkänt utförande och får därför inte användas i trafik förrän ny besiktning skett och fordonet godkänts. Den sanktion som enligt fordonskungörelsen kan riktas mot ägaren om han underlåter att göra en ny besiktning är böter. Om fordonet inte godkänns kan ägaren också drabbas av körförbud. Enligt regeringens uppfattning är detta befintliga sanktionssystem tillräckligt, och den av utredningen föreslagna påföljden böter eller fängelse i högst sex månader för att ha utfört trimning eller kört en trimmad bil står inte i rimlig proportion till åtgärdens omfattning och konsekvenser.

Till detta kommer att bilägaren riskerar att själv få stå för de skador som kan uppkomma på fordonet till följd av chipstrimning, eftersom detta i allmänhet inte omfattas av tillverkarnas garantier. Montering av ett icke godkänt trimchips kan dessutom anses vara ett sådant ingrepp som medför att tillverkarens ansvar för fel på de utsläpps begränsade anordningarna faller bort. Det är troligt att framtida OBD-system programmeras så att sådana modifikationer upptäcks.

Regeringen anser således att det inte finns skäl att i dag genomföra utredningens förslag i denna del. Åtgärder mot otillåten chipstrimning kan dock aktualiseras om det genom ökad kunskap påvisas att trimningen medför tydligt negativa miljöeffekter.

## 6 Nya bullerkrav för utrustning som används utomhus Prop. 2001/02:31

### 6.1 Bakgrund

#### 6.1.1 EG:s bullerdirektiv

I det femte miljöhandlingsprogrammet utpekades buller som ett av de mest angelägna miljöproblemen i tätorter och behovet av insatser mot diverse bullerkällor betonades. I sin grönbok "Framtidens bullerpolitik" tog kommissionen upp buller som ett av de viktigaste miljöproblemen i Europa och aviserade att kommissionen skulle ta fram ett förslag till ramdirektiv för att minska den totala bullerexponeringen i utomhusmiljön. Syftet med ett nytt direktiv var att införa en enhetlig lagstiftning för samtliga medlemsländer och etablera en väl fungerande inre marknad. Syftet var även att förenkla den gällande EG-lagstiftningen, som nu består av nio direktiv som omfattar allt ifrån olika typer av byggmaskiner till gräsklippare, och föra samman dessa krav i en gemensam lagstiftning. Den 8 maj 2000 beslutades Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/14/EG<sup>31</sup> om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om buller i miljön från utrustning som används utomhus (bullerdirektivet). Direktivet innehåller även krav för viss utrustning som inte tidigare omfattats av bullerkrav.

Begreppet "utrustning som är avsedd att användas utomhus" omfattar alla maskiner enligt definitionen i direktiv 98/37/EG<sup>32</sup> av den 22 juni 1998 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om maskiner, som antingen är självgående eller kan förflyttas och som oberoende av framdrivningssystem är avsedda att i enlighet med sin typ användas utomhus och som bidrar till exponering för buller i miljön. Den utrustning som omfattas av bullerdirektivet anges uttömmande i direktivet (artiklarna 12 och 13). Som exempel på sådan utrustning kan nämnas grävmaskiner, bygghissar, gräsklippare, behållare för återvinningsglas, lövblåsare och pistmaskiner. Direktivet omfattar endast utrustning som släpps ut på marknaden eller tas i bruk som en komplett enhet. Från direktivet undantas all utrustning som i första hand är avsedd för gods- eller persontransport på väg eller järnväg, med flyg eller båt samt utrustning som är särskilt avsedd och konstruerad för militära eller polisiära ändamål samt för larmtjänst (artiklarna 2 och 3).

Utrustningen får inte släppas ut på marknaden eller tas i bruk förrän tillverkaren eller hans i gemenskapen etablerade ombud säkerställer att utrustningen uppfyller kraven i direktivet, är försedd med CE-märkning, uppgift om den garanterade ljudeffektnivån och åtföljs av en EG-försäkran om överensstämmelse. Om varken tillverkaren eller hans ombud är etablerade i gemenskapen åvilar dessa skyldigheter den som släpper ut utrustningen på marknaden eller tar den i bruk i gemenskapen (artikel 4). Medlemsstaterna får inte förbjuda, begränsa eller förhindra att sådan utrustning som uppfyller kraven släpps ut på marknaden eller tas i

<sup>31</sup> EGT L 162, 3.7.2000, s. 1 (Celex 32000L0014).

<sup>32</sup> EGT L 207, 23.7.1998, s. 1 (Celex 31998L0037).



bruk inom deras territorium (artikel 6). Medlemsstaterna skall förutsätta att utrustning som är försedd med CE-märkning, uppgift om garanterad ljudnivå och åtföljs av EG-försäkran om överensstämmelse uppfyller kraven i direktivet (artikel 7).

Tillverkaren av utrustningen eller hans ombud skall för varje typ av tillverkad utrustning upprätta en EG-försäkran om överensstämmelse, där han intygar att utrustningen uppfyller kraven i direktivet (artikel 8). Om utrustning släpps ut på marknaden eller tas i bruk utan att uppfylla kraven i direktivet, skall medlemsstaterna vidta alla lämpliga åtgärder för att utrustningen bringas i överensstämmelse med direktivets bestämmelser (artikel 9).

Utrustning som överensstämmer med direktivets krav skall vara försedd med CE-märkning, åtföljd av uppgift om garanterad ljudeffektnivå, dvs. en ljudeffektnivå som tillverkaren eller hans ombud garanterar inte kommer att överskridas (artikel 11).

En del utrustning omfattas av krav på högsta tillåtna ljudeffektnivå (artikel 12). Kraven införs i två etapper, den första etappen från den 3 januari 2002 och den andra från den 3 januari 2006. En del utrustning omfattas endast av krav på bullermärkning (artikel 13).

Innan utrustningen släpps ut på marknaden eller tas i bruk skall tillverkaren eller hans ombud låta varje typ av utrustning genomgå något av tre olika förfaranden för bedömning av överensstämmelse som framgår av artikel 14.1. Medlemsstaterna skall utse organ under sin jurisdiktion för att utföra eller övervaka de olika förfarandena för bedömning av överensstämmelse (artikel 15).

Medlemsstaterna skall tillämpa direktivet senast den 3 januari 2002.

### **6.1.2 Svensk lagstiftning om buller**

I svensk rätt finns för närvarande bestämmelser om buller från maskiner och annan utrustning reglerat i Arbetarskyddsstyrelsens (numera Arbetsmiljöverket) föreskrifter som utfärdats med stöd av arbetsmiljölagen (1977:1160) och arbetsmiljöförordningen (1977:1166). De befintliga nio EG-direktiven har genomförts i dessa författningar. Det nya bullerdirektivet avser omgivningsbuller, dvs. det tar sikte på maskiners påverkan i bullerhänseende på sin omgivning och är således inte begränsat till arbetsmiljösituationer. De befintliga EG-direktiven upphör att gälla när medlemsstaterna skall börja tillämpa bestämmelserna i det nya bullerdirektivet. Detta innebär också att Arbetsmiljöverkets motsvarande föreskrifter kan upphöra att gälla vid samma tidpunkt. Arbetarskyddet kommer som tidigare att tillgodoses dels genom direktivet om skydd av arbetstagare mot risker för exponering för buller under arbete (86/188/EEG) som införts genom Arbetarskyddsstyrelsens kungörelse med föreskrifter om buller (AFS 1992:10), dels genom maskindirektivet (98/37/EG) som införts genom Arbetarskyddsstyrelsens kungörelse med föreskrifter om maskiner och andra tekniska anordningar (AFS 1993:10).

Lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner trädde i kraft den 1 januari 1999. Lagstiftningen tillkom för genomförande av det s.k. arbetsmaskindirektivet (Europaparlamentets

och rådets direktiv 97/68/EG<sup>33</sup> av den 16 december 1997 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som skall monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg.) Med mobila maskiner avses i denna lag traktorer, motorredskap, terrängmotorfordon, spårfordon, industriella fordon och andra anordningar som är konstruerade för att kunna röra sig eller förflyttas på marken och som är försedda med förbränningsmotor. Med mobila maskiner avses dock inte motorfordon. Lagen är en ramlag som innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om bl.a. begränsning av buller, krav på EG-typgodkännande, tillsyn och kontroll samt märkning. Den som tillverkar, importerar eller saluför mobila maskiner eller motorer till dessa skall ha ansvaret för att gällande krav är uppfyllda då maskinerna eller motorerna släpps ut på marknaden. Med stöd av lagen har förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner utfärdats. Genom den förordningen har de materiella bestämmelserna i arbetsmaskindirektivet införts. Däremot har hittills inga regler utfärdats i fråga om buller.

I propositionen till nämnda lag angavs att ett förslag till nytt ramdirektiv om buller från utrustning som används utomhus nyligen hade publicerats. Det nämndes även att det nya direktivet enbart tog sikte på maskiners påverkan på sin omgivning i bullerhänseende. Det var därför tveksamt om direktivet kunde genomföras med stöd av arbetsmiljölagen. Av den anledningen infördes i den nya lagen möjlighet att reglera buller (se propositionen 1998/99:13 Avgaser och buller från mobila maskiner, s. 19). Avsikten var således att bullerdirektivet skulle genomföras i svensk lagstiftning med stöd av lagen om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner.

## 6.2 Anpassning av lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner

**Regeringens förslag:** Tillämpningsområdet för lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner utvidgas så att den kan tillämpas på all den utrustning som omfattas av EG:s bullerdirektiv. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om krav på EG-försäkran om överensstämmelse med gällande bestämmelser och om förfarandet vid bedömning av överensstämmelse.

**Skälen för regeringens förslag:** Genom det nya bullerdirektivet upphävs flera äldre direktiv som rör bullerkrav. Dessa direktiv har genomförts i svensk lagstiftning genom Arbetarskyddsstyrelsens föreskrifter med stöd av arbetsmiljölagen (1977:1160). Det nya direktivet avser emellertid buller i omgivningen och är inte begränsat till arbetsmiljön. Bullerdirektivet kan därför inte genomföras med stöd av arbetsmiljölagen.

<sup>33</sup> EGTL 059, 27.2.1998, s. 1 (Celex 31997L0068).

En del av de maskiner som i dag regleras i lagen om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner är sådan utrustning som omfattas av bullerdirektivet. I direktivet finns även annan utrustning som faller utanför lagens tillämpningsområde. Lagen bör därför utvidgas så att den kan tillämpas för all utrustning som omfattas av bullerdirektivet.

De detaljerade bestämmelserna i bullerdirektivet bör finnas i förordning och eventuella föreskrifter. I lagen om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner finns erforderliga bemyndiganden vad gäller föreskrifter om krav i fråga om buller och krav på märkning. Det saknas dock bemyndigande vad gäller krav på EG-försäkran om överensstämmelse med gällande bestämmelser och om förfarandet för bedömning av överensstämmelse. Lagen bör därför justeras i enlighet med detta.

Regeringen avser att med stöd av det kompletterande bemyndigandet införa en förordning om bullerkrav för utrustning som används utomhus. Naturvårdsverket kommer att vara tillsynsmyndighet och föreskrivande myndighet i fråga om bullerdirektivet.

Regeringen gör bedömningen att hållbarhetskontroller i form av frivilliga kartläggande undersökningar av bilar även i fortsättningen kan finansieras genom avgifter. Enligt förslaget skall avgiften, på samma sätt som sker idag, tas ut av tillverkaren för nyproducerad bilar. Avgiften bedöms inte bli högre än vad som är fallet i dag. Huruvida det framtida behovet av sådana kontroller kan komma att minska kan inte med säkerhet anges. En sådan utveckling styrs främst av hur stor andel av de provade bilarna som uppvisar brister i avgasreningen och hur väl samarbetet på området utvecklas inom EU.

Regeringen föreslår ett förenklat förfarande i samband med indelning i miljöklasser. Detta kommer att medföra effektiviseringar och kostnadsminskningar för staten och enskilda eftersom det ansökningsförfarande som för närvarande görs hos AB Svensk Bilprovning inte längre behövs. Kostnaden är dock redan i dag mycket begränsad.

Förslaget innebär i övrigt främst ett förtydligande av regelverket. Det får i övrigt positiva effekter på miljön.

Sammanfattningsvis torde förslaget medföra något minskade samhälleliga kostnader jämfört med vad som varit fallet utan ändringarna.

Den nya lagstiftningen föreslås träda i kraft den 1 januari 2002. Samtidigt upphävs bilavgaslagen (1986:1386) samt 14 kap. 22 §, 29 kap. 8 § punkt 21 a och bilagorna 1 och 2 till miljöbalken.

Som redovisats tidigare har möjligheten att vitesförelägga tillverkare och generalagenter för utländska tillverkare av tunga bilar behållits, eftersom det ännu inte finns ett gemensamt system inom EU för tillverkaransvar beträffande dessa fordon. När det gäller lätta bilar tas dessa bestämmelser bort. För sådana lätta bilar som typgodkänts enligt direktiv 70/220/EEG i lydelse före direktiv 98/69/EG och därmed inte heller omfattas av det gemensamma EG-rättsliga tillverkaransvaret bör de regler gälla som finns i 13, 14 och 26 §§ i den nya lagen. Detta bör framgå av övergångsbestämmelserna.

Det nya miljöklassystemet skall omfatta bilar som indelas i miljöklasser från det att lagen träder i kraft. De bilar som redan delats in i miljöklass före lagens ikraftträdande bör inte påverkas av de föreslagna reglerna.

För tunga fordon avskaffas de civilrättsliga bestämmelser om tillverkarens ansvar gentemot den enskilde bilägaren som för närvarande finns i 6 och 6 a §§ bilavgaslagen. För sådana bilar som satts i bruk före lagens ikraftträdande, och som i dag omfattas av ett sådant tillverkaransvar, bör dock bilavgaslagens bestämmelser om tillverkarens ansvar gentemot bilägaren fortfarande gälla.

Då reglerna om miljöklassindelning m.m. överförs till den nya lagen från miljöbalken upphävs motsvarande bestämmelser i balken. Eftersom bestämmelserna rörande bränslen inte ändras i sak erfordras inga övergångsbestämmelser beträffande dessa. Denna ändring föranleder också följdändringar av redaktionell natur i fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Några övergångsbestämmelser bedöms inte heller nödvändiga på grund av det utvidgade tillämpningsområdet för lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner.

## 9.1 Förslaget till lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen

Härigenom föreskrivs följande.

**Syfte**

**1 § Denna lag syftar till att förebygga att bränsle till motorfordon eller utsläpp av förbrukat bränsle från motorfordon skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller miljön.**

Den inledande bestämmelsen anger lagens syfte och innefattar samtidigt dess tillämpningsområde. Bestämmelsen anger för vilka fordon lagen är tillämplig. Med motorfordon avses bilar, motorcyklar och mopeder, i enlighet med den definition som från och med den 1 oktober 2001 finns i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Med utsläpp av förbrukat bränsle avses utsläpp genom avdunstning och utsläpp av vevhusgaser.

**Definitioner**

**2 § I denna lag avses med**

*ramdirektiv*: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa, och rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon,

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

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

*tillverkare*: den som inför den ansvariga myndigheten ansvarar för samtliga delar av förfarandet vid typgodkännande och för produktionsöverensstämmelse, även om denne inte varit direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser,

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

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

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

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

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

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

***tung buss:*** buss med en totalvikt av över 3 500 kilogram.

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

Bestämmelsens första stycke innehåller vissa definitioner som är specifika för lagstiftningen. Legaldefinitionerna av begreppen ramdirektiv och särdirektiv har införts för att underlätta läsningen av lagtexten. De särdirektiv som avses i bestämmelsen är direktiven 70/220/EEG, 88/77/EEG, 72/306/EEG, 97/24/EG, 98/69/EG och 1999/96/EG. Definitionen av tillverkare finns i direktiven 70/156/EEG och 92/61/EEG, medan definitionerna av typgodkännande, fordonstyp, system, komponent, och separat teknisk enhet i huvudsak följer av direktiv 70/156/EEG. Definitionen av motortyp följer i huvudsak av definitionen i direktiv 88/77/EEG. Dessa definitioner föranleds främst av bestämmelsen i 7 §. Definitionerna har till viss del språkligt omformats jämfört med direktiven för att i större utsträckning överensstämja med det språkbruk som förknippas med svensk författningstradition.

Definitionen av utsläpps begränsande anordningar har hämtats från direktiv 91/441/EEG. Definitionen av utsläpps begränsande anordningar innebär att även OBD-system omfattas, dvs. det system som kontrollerar utsläpp i en bil och som kan identifiera eventuella fel.

Andra stycket hänvisar till att övriga definitioner finns i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. I den lagen definieras exempelvis motorfordon, bil, personbil, buss, motorcykel, moped, lätt lastbil och tung lastbil.

### **Avgasreningskrav**

**3 §** Ett motorfordon skall anses stämma överens med de avgasreningskrav som följer av denna lag, om fordonet har godkänts enligt något av ramdirektiven och åtföljs av intyg av fordonstillverkaren att fordonet stämmer överens med den godkända typen. Även i de fall fordon har godkänts enligt något särdirektiv skall de anses stämma överens med nämnda krav.

De ramdirektiv som avses i paragrafen framgår av definitionen i 2 §. Även definitionen av särdirektiv framgår av samma paragraf.

I artikel 7.1 i direktiv 70/156/EEG anges att en medlemsstat skall godkänna att fordon registreras, säljs eller tas i bruk om det åtföljs av ett

intyg om överensstämmelse enligt artikel 6 i samma direktiv. En liknande bestämmelse finns beträffande två- och trehjuliga fordon i artikel 15 i direktiv 92/61/EEG. De fordon som har ett intyg om överensstämmelse skall anses stämma överens med kraven enligt denna lag och får alltså registreras, säljas och tas i bruk i Sverige utan ytterligare kontroll eller godkännande. Fordon som saknar ett intyg om överensstämmelse, men som har ett godkännande enligt relevant avgasdirektiv, skall också anses uppfylla kraven i denna lag. De särdirektiv som avses i bestämmelsen är direktiven 70/220/EEG, 88/77/EEG, 72/306/EEG, 97/24/EG, 98/69/EG och 1999/96/EG.

Tunga fordon är för närvarande inte möjliga att typgodkänna, utan beträffande dessa skall i stället fordonens motorer uppfylla kraven i direktiv 88/77/EEG och fordonen godkänns individuellt. Genom att direktiv 88/77/EEG är ett särdirektiv till direktiv 70/156/EEG kommer ett godkännande av sådana fordon som utfärdats i en annan medlemsstat att gälla här i landet på motsvarande sätt som för typgodkända fordon.

## Miljöklasser

**4 § Bilar skall delas in i miljöklasser i enlighet med de kravnivåer för utsläpp som beslutas inom Europeiska gemenskapen för förbränningsmotordrivna bilar enligt *bilaga 1* till denna lag.**

**Ytterligare miljöklasser får finnas för**

**1. bilar som är inrättade för att drivas enbart med elektricitet från batterier (elbilar),**

**2. bilar som är inrättade för att kunna drivas såväl med elektricitet från batterier som med förbränningsmotor (hybridbilar), samt**

**3. andra bilar med särskilt låga utsläpp av föroreningar.**

**En bil hänförs till den miljöklass som anges av tillverkaren, om bilen uppfyller kraven för utsläpp i den angivna miljöklassen.**

**Om en bil inte uppfyller kraven för den miljöklass den indelats i, skall bilen hänföras till den miljöklass vars krav den uppfyller.**

Som en del av avgasreningskraven gäller att nya bilar med förbränningsmotor skall delas in i miljöklasser. I bilaga till lagen anges hur miljöklasserna skall betecknas och vilket innehåll de har. Miljöklasserna är utformade för att kunna läggas till grund för en differentierad skatt. Klasserna skall huvudsakligen följa de kravnivåer för utsläpp som beslutas inom EU och som för närvarande följer av direktiven 98/69/EG och 1999/96/EG. Därtill skall – vid sidan av beslutade EG-direktiv – enligt andra stycket tredje punkten ytterligare klasser kunna inrättas för bilar med särskilt låga utsläpp av föroreningar, varvid hänsyn kan tas inte bara till de föroreningar som regleras av avgasdirektiven utan även till andra föroreningar, exempelvis koldioxid. Så länge det inte införs skattestimulanser för sådana miljöklasser behöver de dock inte definieras i lag.

Enligt tredje stycket skall bilar hänföras till den miljöklass som anges av tillverkaren. Detta skall ske enligt ett förenklat förfarande i samband med registreringen av bilar.



Om det upptäcks att en bil inte uppfyller kraven för den miljöklass i vilken bilen indelats, skall bilen, enligt sista stycket, i stället indelas i den korrekta miljöklassen. En sådan ändring görs av den myndighet som regeringen utsett med stöd av 8 § andra stycket. I så fall måste en ändring av beslutet göras i bilregistret.

I avsnitt 5.3.1 redogörs närmare för miljöklasserna och deras utformning.

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

### **5 § Tillverkare av motorfordon eller motorer till fordon ansvarar för att fordonen uppfyller gällande avgasreningskrav.**

Paragrafen innehåller bestämmelser om tillverkarens ansvar för att kraven uppfylls. Vad som avses med tillverkare framgår av 2 §. För fordon som godkänts enligt EG-direktiven 70/220/EEG, 97/24/EG och 98/69/EG är det fordonstillverkaren som är den ansvarige. För fordon som godkänts enligt EG-direktiven 88/77/EEG och 1999/96/EG ansvarar motortillverkaren. De krav som avses är såväl kraven på funktionen som hållbarheten på nya fordons avgasreningssystem. Ansvaret för tillverkaren innebär att denne svarar för att de motorfordon han tillverkat uppfyller gällande avgasreningskrav avseende gränsvärden för avgasutsläpp, hållbarhet, avdunstning, vevhusventilation, omborrdiagnosystem och kallstartskrav. Tillverkarens ansvar i fråga om bilars hållbarhet kommer dock endast att kontrolleras under viss tid och för viss körsträcka. Detta samt även bl.a. gränsvärden för avgasutsläpp kommer att regleras närmare genom av regeringen utfärdade föreskrifter.

I avsnitt 5.6.2 redogörs närmare för tillverkaransvarets omfattning.

### **6 § Den som äger ett motorfordon är skyldig att underhålla och sköta fordonet på ett sådant sätt att de för fordonet gällande gränsvärdena för utsläpp inte överskrids under brukandet av fordonet.**

Av bestämmelsen framgår att ägaren har ansvar för att hans fordon är i sådant skick att gränsvärdena för utsläpp inte överskrids. För detta krävs i regel att de utsläpps begränsande anordningarna fungerar på avsett sätt. För att uppnå detta bör ägaren lämpligen sköta fordonet huvudsakligen enligt tillverkarens anvisningar. För ägaren kan misskötsel leda till åtgärder i samband med kontrollbesiktning och flygande inspektion. Misskötsel kan dessutom leda till att ägarens rätt att få eventuella fel avhjälpta enligt 15-18 §§ om avhjälpan av fel på bilars avgasreningssystem faller bort.

I avsnitt 5.4 återfinns en närmare redogörelse för bilägarens ansvar.

## **Typgodkännande, kontroll och åtgärdsplaner**

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

**enligt särdirektiv eller enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.**

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

Paragrafen innehåller en bestämmelse om att fordon kan typgodkännas. Nationella krav måste finnas för fordon som inte omfattas av gemensamma krav på EU-nivå, såsom bensindrivna tunga fordon och elbilar. Se kommentaren till 2 § för definitionerna av de olika begreppen.

I andra stycket anges att typgodkännanden som meddelats i andra EGländer med stöd av dessa direktiv skall gälla i Sverige utan särskild prövning. Detta föranleds av att direktiven i fråga är harmoniserande, varför Sverige endast i särskilda undantagsfall har möjlighet att vägra att erkänna typgodkännanden som meddelats av ett annat medlemslands typgodkännandemyndigheter. Detta innebär ingen skillnad mot vad som är fallet i dag.

I avsnitt 5.5 redogörs närmare för systemet med godkännande och tillsyn.

**8 § Den myndighet som regeringen bestämmer (typgodkännandemyndigheten) får utfärda typgodkännande i fråga om avgasrening.**

**Den myndighet som regeringen bestämmer skall indela bilar i miljöklasser enligt 4 §.**

Enligt denna paragraf bemyndigas regeringen att utse typgodkännandemyndighet när det gäller avgasreningsspörsmål samt även den myndighet som skall indela bilar i miljöklasser. För närvarande har regeringen med stöd av 55 a § fordonskungörelsen (1972:595) lämnat bemyndigande till Naturvårdsverket att utfärda typgodkännanden. Avsikten är att miljöklassindelningen i framtiden skall ske genom ett förenklat förfarande i samband med registreringen av fordonen.

**9 § Tillverkaren är skyldig att medverka till den kontroll som behövs med anledning av ett typgodkännande. Sådan medverkan kan vara att utan ersättning till typgodkännandemyndigheten lämna de upplysningar och tillhandahålla de fordon, fordonsdelar, handlingar och den utrustning som behövs för kontrollen.**

**För att utöva tillsyn enligt denna lag har typgodkännandemyndigheten rätt till tillträde till en fabrik eller annan anläggning och att där utföra nödvändiga undersökningar.**

Bestämmelsen i första stycket är i huvudsak hämtad från 5 § första stycket bilavgaslagen.

Bestämmelsen avser uppföljningen av typgodkännanden meddelade av svensk typgodkännandemyndighet. Den som beviljats ett typgodkännande är skyldig att underkasta sig viss kontroll för produktionsöverensstämmelse och kontroll av fordon i bruk enligt vad som anges i paragrafen. Tillverkarens skyldigheter i fråga om att medverka till kontrollen regleras i bilaga 10 till direktiv 70/156/EEG och bilaga 1 i direktiv 98/69/EG samt i bilaga 6 i direktiv 92/61/EEG.

För tunga fordon finns det ännu inte något gemensamt kontrollsystem för tillverkaransvaret inom EU. Enligt 13 § har den svenska typgodkännandemyndigheten möjlighet att rikta förelägganden om kontroll enligt denna paragraf mot tillverkare av tunga bilar som är registrerade i Sverige, oberoende av om det är en annan typgodkännandemyndighet än den svenska som har meddelat det ursprungliga godkännandet. Förelägganden beträffande tunga bilar får enligt 26 § andra stycket förenas med vite.

Andra stycket är hämtat från 5 § andra stycket bilavgaslagen.

**10 § Om typgodkännandemyndigheten finner att utsläpps begränsande anordningar som omfattas av ett typgodkännande som myndigheten meddelat inte uppfyller de krav som gäller för fordons- eller motortypen, får myndigheten förelägga tillverkaren att lägga fram en åtgärdsplan för att avhjälpa bristerna.**

**Typgodkännandemyndigheten skall besluta om godkännande av åtgärdsplanen.**

Om det vid kontroll av fordon i bruk har framkommit att fordonstypen inte uppfyller gällande krav, kan myndigheten förelägga tillverkaren att ta fram en plan för hur fordonen skall åtgärdas. Det är bara den myndighet som utfärdat godkännandet som kan vidta åtgärder mot tillverkaren i fråga om lätta bilar, dvs. de fordon som omfattas av det gemenskapsrättsliga regelverket för kontroller av typgodkända fordon. Tanken med det gemensamma tillverkaransvaret är i första hand att tillverkaren frivilligt skall åta sig att rätta till bilar när man konstaterat fel. Skulle tillverkaren trots detta inte ta fram en åtgärdsplan finns möjligheten att med stöd av 12 § återkalla typgodkännandet. Åtgärdsplanen skall godkännas av typgodkännandemyndigheten.

För tunga motorfordon har paragrafen ett något mer begränsat tillämpningsområde. För dessa fordon finns det ännu inte något gemensamt kontrollsystem för tillverkaransvaret inom EU. På motsvarande sätt som gäller enligt 9 §, har den svenska typgodkännandemyndigheten med stöd av 13 § möjlighet att rikta förelägganden enligt denna paragraf mot tillverkare av tunga bilar som är registrerade i Sverige, även om det ursprungliga typgodkännandet har meddelats av en annan typgodkännandemyndighet än den svenska. Förelägganden beträffande tunga bilar får enligt 26 § andra stycket förenas med vite.

**11 § Om typgodkännandemyndigheten finner att fordon, motorer, system, komponenter eller separata tekniska enheter inte längre stämmer överens med den typ som myndigheten har godkänt, får myndigheten återkalla godkännandet.**

Bestämmelsen anger att typgodkännandemyndigheten kan återkalla ett typgodkännande och under vilka förutsättningar det kan ske. Den grundläggande bestämmelsen i EG-rätten finns i artikel 11 i direktiv 70/156/EEG och artikel 10 i direktiv 92/61/EEG. Ett typgodkännande får bara återkallas av den myndighet som utfärdat godkännandet. I första hand skall myndigheten verka för att en åtgärdsplan upprättas och att rättelse sker genom tillverkarens försorg innan den mer drastiska

åtgärden att återkalla typgodkännandet tillgrips. Endast om det är uppenbart att felet inte kommer att kunna åtgärdas bör ett återkallande ske utan att föregås av andra åtgärder.

**12 § Typgodkännandemyndigheten skall se till att åtgärdsplaner som beslutats av en annan typgodkännandemyndighet inom Europeiska unionen genomförs i Sverige.**

Den typgodkännandemyndighet som har fastställt en åtgärdsplan i syfte att avhjälpa brister i de utsläpps begränsande anordningarna hos en fordonstyp, skall enligt direktiv 98/69/EG meddela samtliga medlemsstater sitt beslut inom 30 dagar. Ett annat medlemsland kan då begära att planen skall genomföras på bilar i det landet. Genom denna bestämmelse fastslås att den svenska typgodkännandemyndigheten skall se till att åtgärdsplaner som fastställs av andra typgodkännandemyndigheter genomförs på bilar i Sverige.

**Särskilda bestämmelser för tunga motorfordon**

Bestämmelserna i 13 och 14 §§ innehåller vissa särbestämmelser för tunga motorfordon. Eftersom sådana fordon ännu inte omfattas av ett kontrollsystem för tillverkaransvaret inom EU, skall det finnas regler som möjliggör för den svenska typgodkännandemyndigheten att genomföra kontroller samt förena eventuella förelägganden med vite. Även reglerna om solidariskt ansvar för den som för tillverkarens räkning importerar utlandsbyggda fordon enligt 8 § bilavgaslagen behålls för dessa fordon. Enligt övergångsbestämmelsen punkt 4 skall dessa bestämmelser även gälla för lätta bilar som omfattas av ett typgodkännande enligt direktiv 70/220/EEG före dess lydelse enligt direktiv 98/69/EG.

I avsnitt 5.6 redogörs närmare för tillverkaransvaret och myndighetskontrollen.

**13 § Om en tung lastbil eller en tung buss som är registrerad i Sverige har typgodkänts i ett annat land, är tillverkaren skyldig att medverka till att sådana kontroller genomförs som syftar till att undersöka om fordonet uppfyller de krav som följer av denna lag. Detsamma gäller om fordonets motor har typgodkänts i ett annat land än Sverige.**

**Vad som föreskrivs i 9 § första stycket och 10 § tillämpas på motsvarande sätt för sådant fordon eller sådan motor som avses i första stycket.**

I första stycket anges att tillverkare av tunga bilar som är registrerade i Sverige skall medverka vid sådana kontroller som beslutas av den svenska typgodkännandemyndigheten, även om dessa bilar godkänts av myndighet i annat land.

Av andra stycket följer att tillverkarens skyldighet enligt 9 § att tillhandahålla upplysningar etc. till typgodkännandemyndigheten samt möjligheten enligt 10 § för typgodkännandemyndigheten att förelägga tillverkaren att upprätta en åtgärdsplan även gäller för tunga bilar

oberoende av om dessa redan har godkänts av myndigheter i en annan medlemsstat. Prop. 2001/02:31

För definitionen av begreppet tung buss, se 2 §.

**14 § I fråga om tunga lastbilar och tunga bussar som har tillverkats utomlands svarar den som yrkesmässigt för in bilar i Sverige för tillverkarens räkning jämte tillverkaren för de förpliktelser som tillverkaren har enligt vad som följer av denna lag. Tillverkaren ansvarar endast för fordon som förts in i Sverige av tillverkaren själv eller av någon som fört in fordonet för tillverkarens räkning.**

Bestämmelsen motsvarar vad som föreskrivs i 8 § bilavgaslagen. För definition av begreppet tung buss, se 2 §.

### **Särskilda bestämmelser om avhjälpande av fel på fordons utsläpps begränsande anordningar**

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

I paragrafen klargörs att lagens bestämmelser om det civilrättsliga ansvaret för fel på en bils utsläpps begränsande anordningar inte är tillämpliga i fråga om tunga bilar, dvs. bilar med en totalvikt över 3 500 kg.

I avsnitt 5.7 redogörs närmare för det civilrättsliga tillverkaransvaret.

**16 § Tillverkaren svarar gentemot bilägaren för att fel på bilens utsläpps begränsande anordningar kostnadsfritt avhjälpas, om det vid en myndighets kontroll eller på annat tillförlitligt sätt konstateras att anordningarna inte uppfyller de krav som följer av denna lag.**

**I de fall som avses i första stycket har bilägaren rätt även till ersättning för kostnader som föranleds av ny kontrollbesiktning efter anmärkning mot de utsläpps begränsande anordningarna och kostnader som föranleds av körförbud för bilen.**

I paragrafen anges omfattningen av det civilrättsliga tillverkaransvaret. Av 19 § framgår att den som för tillverkarens räkning fört in bilen till Sverige svarar solidariskt med tillverkaren för dennes förpliktelser, om tillverkaren finns utomlands.

Begreppet ”på annat tillförlitligt sätt” avser att felet skall ha konstaterats vid besök på en anläggning som normalt utför fordonskontroller eller besök på en märkesverkstad. Begreppet omfattar även det fall att felet har upptäckts med hjälp av OBD-system.

Bestämmelsen motsvarar 6 § första stycket bilavgaslagen.

**17 § Vad som sägs i 16 § gäller inte om det görs sannolikt att felet beror på att bilägaren**

**1. inte låtit bilen genomgå den underhållsservice som behövs för att vidmakthålla funktionerna hos bilens utsläpps begränsande anordningar, eller**

**2. har använt bränsle av en kvalitet som i väsentlig mån avviker från det som tillverkaren rekommenderat för att vidmakthålla funktionerna hos bilens utsläpps begränsande anordningar, eller**

**3. vid utbyte av utsläpps begränsande anordningar har utrustat bilen med nya delar som från miljösynpunkt är sämre än de delar som bilen var utrustad med när den var ny.**

Vad som sägs i 16 § gäller inte heller om det görs sannolikt att felet beror på en olyckshändelse eller därmed jämförlig händelse eller på vanvård, onormalt brukande eller något annat liknande förhållande på bilägarens sida.

Under vissa förutsättningar är tillverkaren inte ansvarig enligt lagen. Genom 17 § slås fast att det är tillverkaren som har bevisbördan för någon av de omständigheter som kan leda till att denne inte behöver infria lagens krav. Det är tillräckligt att tillverkaren kan göra sannolikt att felet orsakats av att bilägaren inte underhållit sitt fordon på rätt sätt.

Motsvarande bestämmelse som finns i andra punkten gäller enligt bilavgaslagen enbart vid bensenmotordrift. Ansvar kommer nu att omfatta alla fordon oavsett vilket bränsle de drivs med. För att näringsidkaren skall kunna undgå ansvar enligt lagen måste han göra sannolikt att felet orsakats av att bilägaren använt bränsle som i väsentlig mån avviker från vad tillverkaren rekommenderat. Utgångspunkten bör vara att bilägaren skall använda bränsle som rekommenderas av tillverkaren om denna rekommendation hör samman med funktionen hos de utsläpps begränsande anordningarna. Ett visst, rimligt avsteg från den rekommenderade kvaliteten måste tillåtas.

Punkten 3 är densamma som i 6 § andra stycket punkten 3 bilavgaslagen. Ersättningskatalysatorer som monteras på bilar måste vara godkända i enlighet med kommissionens direktiv 98/77/EG, i fråga om bilar som inte är försedda med OBD-system. Näringsidkaren kan undgå ansvar om han kan göra sannolikt att felet orsakats av att bilägaren satt in en icke godkänd katalysator. För övriga reservdelar finns inget godkännandeförfarande ännu men delar som monteras in måste vara lika bra som originaldelarna.

Med uttrycket "liknande förhållande på bilägarens sida" i andra stycket avses bl.a. sådant som att bilägaren underlåtit att följa väsentliga skötsel- eller serviceföreskrifter utan att detta kan rubriceras som vanvård.

**18 § Om bilägaren låter någon annan än tillverkaren avhjälpa fel på de utsläpps begränsande anordningarna på bilen och därvid anlitar någon som yrkesmässigt utför bilreparationer, är tillverkaren skyldig att betala skäligen ersättning för reparationen till den som har utfört arbetet, om tillverkaren ansvarar enligt 16 §. Den som har utfört arbetet har inte rätt att kräva betalning för reparationen från bilägaren och får inte heller gentemot bilägaren göra gällande åtgärder som kan komma i fråga vid bristande betalning.**

Anspråk på ersättning som avses i första stycket skall, om inte tillverkaren medger annat, åtföljas av en redogörelse för de åtgärder

som har vidtagits och en utredning om resultatet av reparationen. Tillverkaren har rätt att inom två veckor från det han fick del av ersättningsanspråket kräva att den som har utfört arbetet tillställer tillverkaren på dennes bekostnad de delar som har bytts ut vid reparationen. Tillverkaren får inte ifrågasätta betalningsskyldigheten sedan fyra veckor har förflutit efter det han fick del av ersättningsanspråket och, om han har krävt att få utbyta delar, dessa delar tillställdes honom.

Bestämmelsen motsvarar 6 a § bilavgaslagen. Vissa språkliga justeringar har gjorts.

**19 § I fråga om fordon som tillverkats utomlands svarar den som yrkesmässigt för in fordon i Sverige för tillverkarens räkning solidariskt med tillverkaren för de förpliktelser som tillverkaren har enligt 16—18 §§. Tillverkaren ansvarar endast för fordon som förts in i Sverige av tillverkaren själv eller av någon som fört in fordonet för tillverkarens räkning.**

Bestämmelsen motsvarar 8 § bilavgaslagen. Av andra stycket följer att tillverkarens ansvar enligt lagen inte gäller beträffande s.k. sidoimporterade bilar som införts av annan än den som för in dem för tillverkarens räkning. Inte heller privatimporterade bilar berörs.

### **Bemyndiganden och avgifter**

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

- 1. begränsning av utsläpp av avgaser och andra föroreningar från motorfordon,**
- 2. motorfordons och motorers utrustning, hållbarhet, funktion, installation eller beskaffenhet i övrigt,**
- 3. skyldighet att underhålla utrustning som begränsar utsläpp,**
- 4. skyldighet att använda visst bränsle,**
- 5. tillsyn och annan kontroll,**
- 6. förfarandet i samband med typgodkännande och godkännande av förslag till åtgärdsplaner,**
- 7. ibruktagande och försäljning av fordon och motorer till dessa samt**
- 8. förfarandet i samband med miljöklassindelning av bilar.**

Paragrafen motsvarar i huvudsak 3 § bilavgaslagen.

De närmare föreskrifterna enligt punkt 1 om vilka utsläppsnivåer som är tillåtna delegeras till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. Föreskrifterna kan avse högsta tillåtna utsläpp i luften av exempelvis kolmonoxid, kolväten, kväveoxider och partiklar. Begränsningar av utsläpp regleras i avgasdirektiven, men de bör specificeras i förordning eller föreskrifter.

Enligt punkt 2 kan bl.a. föreskrifter om hållbarhet meddelas. Hållbarhetskraven för lätta bilar finns i direktiv 98/69/EG.

De föreskrifter som avses i punkterna 3 och 4 avser att rikta sig mot ägare av motorfordon.

Enligt punkt 5 kan föreskrifter meddelas om tillsyn och kontroll, t.ex. sådan kontroll som typgodkännandemyndigheten kan göra enligt EG-direktiven. Tillsyn kan även avse tillsynsmyndighetens kontroll av miljöklasserna och de kartläggande undersökningar som myndigheten skall bedriva. Föreskrifterna kan innehålla närmare bestämmelser om tillverkarens eller bilägarens skyldigheter som följer av 9, 10, 12 och 13 §§.

Enligt punkt 7 kan föreskrifter meddelas om ibruktagande och försäljning av fordon och motorer. Bestämmelsen motsvarar delvis nuvarande 3 § 4 bilavgaslagen. Avgasdirektiven är utformade på så sätt att vid en första tidpunkt får typgodkännande inte meddelas om inte fordonen uppfyller vissa krav. Från en andra tidpunkt inträder registrerings-, försäljnings- och ibruktagandeförbud om inte fordonen uppfyller kraven. Föreskrifter om registrering av fordon finns i lagen (2001:558) om vägtrafikregister och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

I punkterna 6 och 8 avses bl.a. vilka organ som skall besluta om typgodkännande och miljöklassindelning.

**21 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, om det inte är oförenligt med något av ramdirektiven eller sändirektiven, meddela föreskrifter om eller i enskilda fall besluta om undantag från krav enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Undantag får förenas med särskilda villkor.**

**Vad som sägs i första stycket gäller inte beträffande kraven i 15—19, 24 och 27 §§.**

I bestämmelsen bemyndigas regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela undantag i den mån detta är möjligt med hänsyn till de EG-rättsliga reglerna. Möjligheten att bevilja undantag är begränsade enligt artikel 8 i direktiv 70/156/EEG och artikel 15 i direktiv 92/61/EEG. Undantagen skall kunna förenas med särskilda villkor. Bestämmelsen i första stycket har utformats i enlighet med *Lagrådets* yttrande så att den omfattar även meddelande av individuella undantagsbeslut.

Möjligheten att meddela undantag är inskränkt genom bestämmelsen i andra stycket. Undantag skall inte kunna medges från reglerna om ansvaret för fel på fordons utsläpps begränsande anordningar i 15-19 §§ eller från kraven på bränslen enligt 24 §§. Det sistnämnda följer av att det aktuella EG-direktivet om bränslen inte medger undantag från direktivets krav i något hänseende som är aktuellt för Sveriges del.

**22 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att särskilda avgifter skall tas ut för tillsyn, prövning i samband med typgodkännande samt prövning i samband med miljöklassindelning och meddelande av undantag. Regeringen eller**



**den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om avgifternas storlek och beräkning.**

**Regeringen får föreskriva att en myndighet får bestämma att beslut om betalning av avgift enligt denna lag skall gälla omedelbart även om beslutet överklagas.**

Enligt denna paragraf ges möjligheter att ta ut avgifter för att finansiera tillsyn. Därmed avses avgifter för frivilliga kartläggande undersökningar av att bilar uppfyller hållbarhetskraven. Paragrafen motsvarar i huvudsak 9 och 10 §§ bilavgaslagen.

När det gäller miljöklassindelning är avsikten att den i de flesta fall skall göras enligt ett förenklat förfarande. Detta förfarande skall inte vara förenat med uttag av avgift. I vissa undantagsfall kan underlaget för miljöklassindelning vara otillräckligt med följd att registreringsmyndigheten måste göra en utredning innan beslut i fråga om miljöklassindelning kan fattas. I dessa fall skall en avgift kunna tas ut.

Enligt paragrafens andra stycke kan regeringen föreskriva om att ett verkställighetsförordnande får meddelas i samband med beslut om påförande av avgift utan hinder av att beslutet inte vunnit laga kraft.

En redogörelse för avgifter och finansieringsfrågor återfinns i avsnitt 5.8.

## **Bränslen**

**23 § Bensin som är avsedd för motordrift eller uppvärmning skall av den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in sådan bensin delas in i och tillhandahållas i de miljöklasser som anges i bilaga 2 till denna lag.**

**Dieselbrännolja och fotogen, med undantag för flygfotogen, som är avsedd för motordrift skall av den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in sådana motorbränslen delas in i och tillhandahållas i de miljöklasser som anges i bilaga 3 till denna lag.**

Paragrafen motsvarar nuvarande 14 kap. 22 § första stycket första meningen och andra stycket första meningen miljöbalken. Ändringarna i paragrafen jämfört med motsvarande bestämmelse i miljöbalken har skett endast av språkliga skäl och någon ändring i sak är inte avsedd.

De närmare specifikationerna för de olika miljöklasserna följer av bilagorna 2 och 3 till lagen.

I avsnitt 5.9 redogörs närmare för reglerna om motorbränslen.

**24 § Bensin som är avsedd för motordrift och som omfattas av nr 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 eller 2710 00 36 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87, men som inte uppfyller miljöspecifikationerna i miljöklass 2, får inte saluföras.**

**Dieselbrännolja som omfattas av nr 2710 00 66 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87 och som är avsedd att användas i sådana motorfordon som avses i direktiv**

**70/220/EEG och 88/77/EEG, men som inte uppfyller miljöspecifikationerna för miljöklass 3, får inte saluföras.**

Prop. 2001/02:31

Paragrafen motsvarar nuvarande 14 kap. 22 § första stycket andra meningen och andra stycket andra meningen miljöbalken. Inte heller här är någon ändring i sak avsedd jämfört med nuvarande reglering.

Bestämmelsen innebär ett förbud mot saluförande av bränslen med sämre miljöegenskaper än sådan som uppfyller den EG-rättsliga miniminivån. Detta medför att försäljning av s.k. blyad bensin är förbjuden. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot förbudet döms enligt 27 § till böter eller fängelse i högst två år.

### **Tillsyn och ansvar**

**25 § Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen utövas av myndighet som regeringen bestämmer.**

Paragrafen motsvarar 4 § bilavgaslagen.

Enligt denna paragraf bemyndigas regeringen att utse tillsynsmyndighet. För närvarande är det Naturvårdsverket som är tillsynsmyndighet.

**26 § Typgodkännandemyndigheten får besluta om sådana kontroller som avses i 13 och 14 §§.**

**Typgodkännandemyndigheten får förelägga tillverkare av tunga lastbilar, tunga bussar eller motorer till sådana fordon att medverka till de kontroller som avses i 13 § första stycket eller att fullgöra de skyldigheter som framgår av 9 § första stycket och 10 §. Föreläggandet får förenas med vite.**

Enligt denna paragraf bemyndigas typgodkännandemyndigheter att besluta om särskilda hållbarhetskontroller för tunga fordon. Förelägganden till tillverkare av dessa skall, till skillnad från vad som blir fallet med lätta bilar, få förenas med vite.

**27 § Den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot förbudet att saluföra bensin eller dieselbrännolja enligt 24 §, döms till böter eller fängelse i högst två år.**

Bestämmelsen ersätter nuvarande 29 kap. 8 § 21 a p. miljöbalken. Genom bestämmelsen straffbeläggs överträdelse av förbudet mot försäljning av bränslen med sämre miljöspecifikationer än vad som föreskrivs i 24 §.

### **Överklagande**

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

Paragrafen motsvarar i huvudsak 11 § bilavgaslagen.

De beslut som kan komma att överklagas enligt lagen är exempelvis typgodkännandemyndighetens beslut om att vägra godkänna en fordons-  
typ eller att återkalla ett godkännande, myndighetens beslut om undan-  
tag, samt beslut rörande miljöklassindelning.

I avsnitt 5.10 redogörs närmare för överklagandeförfarandet.

---

**1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2002. Genom lagen upphävs bilavgaslagen (1986:1386).**

**2. Avgasreningskrav enligt äldre bestämmelser skall gälla för motorfordon och motorer som typgodkänts före lagens ikraftträdande.**

**3. Äldre bestämmelser om miljöklassindelning skall gälla för de bilar som delats in i en miljöklass före lagens ikraftträdande.**

**4. Vad som föreskrivits i 13, 14 och 26 §§ skall även gälla personbilar, lätta bilar och bussar med en totalvikt av högst 3 500 kg som har typgodkänts enligt rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning mot luftförorening genom avgaser från motorfordon, i dess lydelse innan Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG av den 13 oktober 1998 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG.**

**5. I fråga om bilar som har tagits i bruk före lagens ikraftträdande gäller äldre bestämmelser om tillverkarens ansvar gentemot bilägaren.**

Genom lagens ikraftträdande upphävs bilavgaslagen. Angående ikraftträdandebestämmelserna, se avsnitt 8. Fjärde punkten har utformats i enlighet med *Lagrådets* yttrande så att en hänvisning även sker till 26 §, dvs. att det övergångsvis finns möjlighet att meddela vitesförelägganden.

## 9.2 Förslaget till lag om ändring i miljöbalken

### **29 kap. 8 §**

Ändringen i paragrafen motiveras av att 14 kap. 22 § miljöbalken upphävs och att bestämmelsen om förbud mot att saluföra motorbränslen som inte uppfyller de EG-rättsliga baskraven flyttas till 24 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Detta medför att straffstadgandet för brott mot försäljningsförbudet flyttas till 27 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

**14 a §**

Ändringen är en följdändring till förslaget om ett nytt miljöklasssystem eftersom beteckningarna miljöklass 1 E och 1 H ersätts av miljöklass El och miljöklass Hybrid, se avsnitt 5.3.

Angående ikraftträdande och övergångsbestämmelser, se avsnitt 8.

9.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

**2 kap. 5 §**

Ändringarna i paragrafen följer av att de bilagor till miljöbalken som innehåller bestämmelser om kraven för miljöklassning av bränslen överförs till lagen om motorfordons avgasrening och om motorbränslen. Någon ändring i sak är inte avsedd.

Angående ikraftträdande, se avsnitt 8.

9.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner

**1 §**

Ett nytt tredje stycke införs. Bestämmelsen möjliggör att all den utrustning som omfattas av bullerdirektivets krav kan regleras med stöd av lagen. Enbart sådana föreskrifter som behövs till följd av medlemskapet i EU kan föreskrivas med stöd av bemyndigandet.

**4 §**

I första punkten görs en språklig justering genom att "från mobila maskiner" tas bort. Den informationen framgår redan av paragrafens inledande sats.

Bullerdirektivet innehåller krav på EG-försäkran om överensstämmelse och förfarandet för bedömning av överensstämmelse vilket bör ingå i regeringens bemyndiganden i 4 §. Detta bemyndigande blir en ny sjunde punkt. En justering görs även av bemyndigandet om märkning så att regeringen kan föreskriva vilken utrustning som omfattas av bullermärkning. För närvarande är bemyndigandet begränsat till märkning av motorer.

**6 §**

Denna ändring är en följdändring till ändringen i 4 §. De som tillverkar, importerar eller saluför maskiner ska även ha ansvar för att de krav är uppfyllda som framgår av punkterna 7 och 8.

**13 §**

Denna ändring är en följdändring till ändringen i 4 §.

Angående ikraftträdande, se avsnitt 8.

## Sammanfattning av betänkandet Avgasrening 2000 (SOU 2000:12)

Prop. 2001/02:31  
Bilaga 1

Utredningsuppdraget innebär i huvudsak en översyn av gällande bilavgaslagstiftning i anledning av nya EG-bestämmelser som gäller för avgasområdet från och med år 2000. Utredningen skall enligt direktiven framförallt avse frågor om tillverkaransvar, tillsyn och kontroll samt miljöklasssystemet. Översynen har lett till förslag om en ny lag om motorfordons avgasrening och en ny lag om avhjälpande av fel på bilar avgasreningssystem, vilka ersätter bilavgaslagen (1986:1386), samt en följdändring i fordonsskattelagen (1988:327).

De ändringar som föreslås är i huvudsak följande.

Lagen om motorfordons avgasrening omfattar liksom bilavgaslagen bilar, motorcyklar och mopeder. Lagen föreslås innehålla bestämmelser om *krav på motorfordons avgasrening* närmare preciserade i följdlagstiftningen, om *typgodkännandeförfarandet* och om miljöklassindelning av bilar. I lagen införs vidare en bestämmelse om *fordonsägarens ansvar* för att hans fordon är i godkänt skick, något som framgår indirekt i nu gällande lagstiftning. Vidare framgår *tillverkarens ansvar* för av honom tillverkade fordon. *Det civilrättsliga ansvaret* gentemot enskilda bilägare som nu åligger tillverkaren har överförts på vissa säljare av bilar och tagits in i lagen om avhjälpande av fel på bilar avgasreningssystem.

Genom de nya EG-reglerna, som innebär ett utvidgat tillverkaransvar för lätta bilar, har *typgodkännandemyndigheten* fått en framträdande roll och handhar exklusivt uppföljningen av de bilar som myndigheten godkänt bl.a. genom hållbarhetskontroller. I lagen om motorfordons avgasrening har därför tagits in regler om typ- godkännandeförfarandet, som i vissa delar finns i fordonskungörelsen (1972:595). Efter den översyn som pågår av kungörelsen kan eventuellt reglerna om förfarandet i stället tas in i den nya fordonslagstiftningen. Med hänsyn till typgodkännandemyndighetens nya roll har utredningen haft en avsikt att precisera vilka uppgifter som är uppgifter för en typgodkännandemyndighet och vilka som utgör *tillsynsuppgifter*.

Det svenska *tillverkaransvaret för lätta bilar* har ersatts av ett gemensamt tillverkaransvar inom EU. Detta medför som framgår av föregående stycke att myndigheter i Sverige inte kan genomföra *hållbarhetskontroller* som tidigare. Utredningen föreslår dock att kartläggande undersökningar på frivillig basis skall bedrivas i Sverige. Inledningsvis bör dessa ske i samma omfattning som tidigare. Om behovet av sådana kontroller minskar p.g.a. att det europeiska samarbetet utvecklas i fråga om kontroller och fordonens kvalitet medger det, bör omfattningen av Sveriges kontroller omprövas. Sverige bör verka för att en samordning av kontroller för fordon i bruk kommer till stånd mellan olika medlemsländer.

Det för Sverige särskilda *tillverkaransvaret för tunga bilar* bör finnas kvar i avvaktan på att ett sådant ansvar införs även inom EU omkring år 2005.

Ersättningskatalysatorer som tillverkats av andra än fordons-tillverkare kan typgodkännas separat. Utredningen gör den bedömningen



att samma behov finns i fråga om *reservdelar och tilläggsutrustning* i övrigt. Sverige bör verka för att ett sådant förfarande införs inom EU.

Utredningen föreslår att det skall bli *straffbelagt* att ändra på eller på annat sätt göra ingrepp i de utsläppsbegränsande anordningarna på ett motorfordon så att fordonet inte längre uppfyller av myndighet godkänt utförande. Det bör även vara förbjudet för en ägare till ett motorfordon att låta någon göra sådana ändringar i fordonet. Vidare förslås att det skall bli straffbart att bruka ett fordon med vetskap om att det har ändrats på sådant sätt. Bestämmelsen avser främst s.k. trimning av motorfordon. Den som bryter mot bestämmelsen skall kunna dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Genom straffbestämmelsen påverkas även möjligheterna att marknadsföra s.k. trimchips på ett felaktigt sätt.

Bestämmelserna om bilägarens rätt att av tillverkaren få ett *kostnadsfritt avhjälpande av fel på bilens avgassystem* tas in i en ny lag, lagen om avhjälpande av fel på vissa bilars avgasreningssystem. Ansvaret kommer enligt den nya lagen enbart att omfatta lätta bilar, dvs. personbilar, lätta lastbilar samt bussar under 3 500 kg. Det föreslås att ansvaret i fortsättningen skall ligga på den näringsidkare som i sin yrkesmässiga näringsverksamhet har släppt ut bilen på den svenska marknaden i stället för på tillverkaren. Näringsidkaren skall var skyldig att lämna bilägaren information om dennes rättigheter enligt lagen. Bilägaren skall som tidigare utan egen kostnad kunna vända sig till en fristående verkstad för reparation av fordonet.

Det nuvarande *miljöklasssystemet* med tre klasser ersätts av miljöklasser vars beteckningar utgår från det år som avgaskraven tillämpas vid nya typgodkännanden inom EU, exempelvis miljöklass 2000 och miljöklass 2005. Ytterligare miljöklasser kan införas för bilar med särskilt låga utsläpp av föroreningar. Miljöklasssystemet bör dock utvecklas så att hänsyn kan tas till bilens bränsleförbrukning i förhållande till dess transportkapacitet. Naturvårdsverket bör därför få i uppdrag att utveckla miljöklasssystemet främst så att det kan kombineras med en parameter för koldioxid. Miljöklassindelningen skall i fortsättningen beslutas av Vägverket i samband med registrering av fordonen. Någon särskild ansökan om indelning i miljöklasser skall således inte längre göras till AB Svensk Bilprovning.

Eftersom miljöklasserna är kopplade till skattelagstiftningen föreslås en följdändring i fordonsskattelagen på grund av de nya beteckningar.

Det nya miljöklasssystemet för bilar bör inte leda till några ändringar av miljöklasserna för bränslen eftersom detta system har fungerat bra. Systemet med miljöklasser för arbetsmaskiner bör dock ändras så att det har samma konstruktion som föreslås för bilar.

*Finansiering* av de kartläggande undersökningarna av hållbarheten som kommer att bedrivas av tillsynsmyndigheten bör ske genom en avgift som tas ut vid registreringen av alla bilar som registreras för första gången i Sverige. Avgift skall inte tas ut för äldre bilar som inte kan antas bli föremål för sådana undersökningar. Det förenklade förfarandet vid miljöklassindelningen behöver inte avgiftsfinansieras. I de fall det krävs ytterligare utredning för att dela in en bilmodell i en miljöklass skall dock en avgift kunna tas ut.

Typgodkännandemyndighetens beslut liksom Vägverkets beslut om miljöklassindelning skall kunna *överklagas* till allmän förvaltningsdomstol med prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten. Prop. 2001/02:31  
Bilaga 1

Förslagen i betänkandet förväntas inte få några nämnvärda ekonomiska *konsekvenser*. Det förenklade förfarandet vid miljöklassning innebär dock en viss besparing för staten och enskilda. Förslagen bör få positiva effekter på miljön.

Den nya lagstiftningen föreslås *träda i kraft* den 1 januari 2001, då bilavgaslagen upphävs.

## Förslag till lag (2000:000) om motorfordons avgasrening

Härigenom föreskrivs följande.

### Allmänna bestämmelser

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

Bestämmelser i övrigt i fråga om fordons beskaffenhet och utrustning och kontroll av fordon finns i fordonskungörelsen (1972:595).

**2 §** I denna lag avses med

*intyg om överensstämmelse*: intyg av fordonstillverkaren om att ett fordon stämmer överens med den godkända fordonstypen,

*tillverkare*: den person som inför den ansvariga myndigheten ansvarar för samtliga delar av förfarandet vid typgodkännande och för produktionsöverensstämmelse; det är inte nödvändigt att denne person skall vara direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser,

*utsläppsbegränsande anordningar*: de komponenter i en bil som styr eller begränsar utsläpp av avgaser och andra föroreningar.

I övrigt har beteckningarna i denna lag samma betydelse som i lagen (2000:000) om vägtrafikdefinitioner.

### Avgasreningskrav

**3 §** Motorfordon skall vara så konstruerade och utrustade att de under normal livslängd och vid normal användning inte släpper ut mer avgaser och andra föroreningar än vad som kan godtas från hälso- och miljöskyddssynpunkt.

**4 §** Ett nytt motorfordon som har godkänts enligt rådets direktiv 70/156/EEG<sup>34</sup> av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa och rådets direktiv 92/61/EEG<sup>35</sup> av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och som är åtföljt av ett intyg om överensstämmelse eller som godkänts enligt särdirektiv till nämnda direktiv skall anses stämma överens med kraven i denna lag eller föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen.

<sup>34</sup> EGT L 42, 23.2.1970, s. 1 (Celex 370L0156).

<sup>35</sup> EGT L 225, 10.8.1992, s. 72 (Celex 392L0061).

**5 §** Bilar skall delas in i miljöklasser i enlighet med de avgasnivåer som beslutas inom Europeiska gemenskapen vad gäller förbränningsmotordrivna bilar enligt bilaga till denna lag.

Ytterligare miljöklasser får finnas för

1. bilar som är inrättade för att drivas enbart med elektricitet från batterier (elbilar),

2. bilar som är inrättade för att drivas med antingen elektricitet eller med förbränningsmotor (hybridbilar) samt

3. andra bilar med särskilt låga utsläpp av föroreningar.

En bil hänförs till den miljöklass som anges av tillverkaren om den uppfyller utsläppskraven för den angivna miljöklassen.

Om en bil har hänförts till en miljöklass utan att uppfylla kraven för denna, skall bilen hänföras till den miljöklass vars krav den uppfyller.

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

**6 §** Tillverkare av motorfordon eller motorer till dessa ansvarar för att fordonen uppfyller gällande avgasreningskrav.

**7 §** Den som äger ett motorfordon är skyldig att underhålla och handha fordonet på ett sådant sätt att de utsläpps begränsande anordningarna motsvarar av myndighet godkänt utförande och fungerar under brukandet.

### **Typgodkännande m.m.**

**8 §** En fordonstyp, en motortyp, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet kan typgodkännas i fråga om avgaser. Ett sådant godkännande innebär att relevanta krav enligt särdirektiv till direktiven 70/156/EEG eller 92/61/EEG eller enligt nationella krav är uppfyllda.

**9 §** Den myndighet som regeringen bestämmer (typgodkännande-myndigheten) får utfärda typgodkännande i fråga om avgaser.

**10 §** Tillverkaren är skyldig att medverka till den kontroll som behövs i anledning av ett typgodkännande.

Tillverkaren är skyldig att utan ersättning till typgodkännande-myndigheten lämna de upplysningar samt tillhandahålla de fordon, fordonsdelar, handlingar och den utrustning som behövs för kontrollen. Myndigheten har även rätt till tillträde till en fabrik eller annan anläggning och får där göra undersökningar.

**11 §** Om typgodkännandemyndigheten finner att de utsläpps begränsande anordningarna hos bilar inte uppfyller de krav som gäller för fordons- eller motortypen, får myndigheten förelägga tillverkaren att lägga fram en åtgärdsplan för att avhjälpa bristerna.

**12 §** Om typgodkännandemyndigheten finner att fordon, motorer, system, komponenter eller separata tekniska enheter inte längre stämmer

överens med den typ den har godkänt, får myndigheten återkalla godkännandet.

Prop. 2001/02:31  
Bilaga 2

**13 §** Typgodkännandemyndigheten skall även se till att åtgärdsplaner för att avhjälpa brister i utsläppsbegränsande anordningar som beslutats av en annan typgodkännandemyndighet inom Europeiska gemenskapen genomförs i Sverige.

### **Särskilda bestämmelser för tunga fordon**

**14 §** Tillverkare av i Sverige registrerad tung lastbil eller buss med en totalvikt över 3 500 kilogram eller av fordonets motor har, om fordonet eller motorn typgodkänts av en myndighet i annat land än Sverige, skyldighet att medverka till de kontroller som erfordras för att undersöka att fordonet eller motorn uppfyller de krav som gäller enligt denna lag eller de föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen. Typgodkännandemyndigheten får besluta om sådana kontroller.

Vad som föreskrivs i 10 § andra stycket och 11 § gäller även för sådant fordon eller sådan motor som avses i första stycket.

Förelägganden till tillverkare av ett sådant fordon eller en sådan motor att medverka till kontroller som avses i första stycket eller att fullgöra de skyldigheter som framgår av 10 § andra stycket och 11 § får förenas med vite.

**15 §** I fråga om tunga lastbilar och bussar med en totalvikt över 3 500 kilogram som tillverkats utomlands svarar den som yrkesmässigt för in bilar till Sverige för tillverkarens räkning solidariskt med tillverkaren för de förpliktelser som tillverkaren har enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Tillverkaren är inte ansvarig för fordon som förts in i Sverige av någon annan än tillverkaren eller den som annars för in fordon i Sverige för tillverkarens räkning.

### **Tillsyn**

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

### **Vissa bemyndiganden**

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

1. begränsning av utsläpp av avgaser och andra föroreningar från motorfordon,
2. motorfordons och motorers utrustning, hållbarhet, funktion, installation eller beskaffenhet i övrigt,
3. skyldighet att underhålla utrustning som begränsar utsläpp,
4. skyldighet att använda visst bränsle,

5. tillsyn och annan kontroll,
6. förfarandet i samband med typgodkännande och godkännande av förslag till åtgärdsplaner,
7. ibruktagande och försäljning av fordon och motorer till dessa samt
8. förfarandet i samband med miljöklassindelning av bilar.

**18 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om undantag från krav enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Undantag får förenas med särskilda villkor.

**19 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att särskilda avgifter skall tas ut för tillsyn, provning i samband med typgodkännande samt provning i samband med miljöklassindelning och meddelande av undantag.

Regeringen får föreskriva att en myndighet får bestämma att beslut om betalning av avgift enligt denna lag skall gälla omedelbart även om beslutet överklagas.

## Övriga bestämmelser

**20 §** Den som med uppsåt eller av grov oaktsamhet ändrar eller gör andra ingrepp i utsläpps begränsande anordningar i ett motorfordon så att fordonet inte längre uppfyller kraven för av myndighet godkänt utförande eller den som låter utföra sådana ingrepp döms till böter eller fängelse i högst sex månader. Detsamma gäller den som med vetskap om ingreppen brukar fordonet.

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

Provningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2001. Genom lagen upphävs bilavgaslagen (1986:1386).

2. Avgasreningskrav enligt äldre bestämmelser skall gälla motorfordon och motorer som typgodkänts före lagens ikraftträdande.

3. Äldre bestämmelser om miljöklassindelning skall gälla för de bilar som delats in i en miljöklass före lagens ikraftträdande.

4. Vad som föreskrivits i 14 och 15 §§ skall även gälla lätta bilar som har typgodkänts enligt rådets direktiv 70/220/EEG<sup>36</sup> av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning mot luftförorening genom avgaser från motorfordon, före dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG<sup>37</sup> av den 13 oktober 1998 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG.

<sup>36</sup> EGT L 76, 6.4.1970, s. 1 (Celex 370L0220).

<sup>37</sup> EGT L 350, 28.12.1998, s. 1 (Celex 398L0069).

5. I fråga om bilar som har satts i bruk före lagens ikraftträdande gäller äldre bestämmelser om tillverkarens ansvar gentemot bilägaren enligt 6, 6 a och 8 §§ bilavgaslagen. Prop. 2001/02:31 Bilaga 2

Miljöklasser för bilar

**A. Personbilar, lätta lastbilar och bussar med en totalvikt om högst 3 500 kg**

(Nedan angivna direktiv är ändringar i direktiv 70/220/EEG<sup>38</sup>)

<i>Miljöklass 2000</i>	Bilar som uppfyller gränsvärden i direktiv 98/69/EG <sup>39</sup> rad A i tabell 5.3.1.4 i bilaga 1
<i>Miljöklass 2005</i>	Bilar som uppfyller gränsvärden i direktiv 98/69/EG rad B i tabell 5.3.1.4 i bilaga 1
<i>Miljöklass El</i>	Bilar som är inrättade att drivas enbart med elektricitet från batterier
<i>Miljöklass Hybrid</i>	Bilar som är inrättade för att drivas med antingen elektricitet eller med förbränningsmotor

**B. Tunga lastbilar och bussar med en totalvikt över 3 500 kg som är försedda med dieselmotor**

(Nedan angivna direktiv är ändringar i direktiv 88/77/EEG<sup>40</sup>)

<i>Miljöklass 2000</i>	Bilar som uppfyller gränsvärden i direktiv 1999/96/EG <sup>41</sup> rad A i tabell 1 och 2 i bilaga 1
<i>Miljöklass 2005</i>	Bilar som uppfyller gränsvärden i direktiv 1999/96/EG rad B.1 i tabell 1 och 2 i bilaga 1
<i>Miljöklass 2008</i>	Bilar som uppfyller gränsvärden i direktiv 1999/96/EG rad B.2 i tabell 1 och 2 i bilaga 1
<i>Miljöklass EEV</i>	Särskilt miljövänliga fordon enligt direktiv 1999/96/EG rad C i tabell 1 och 2 i bilaga 1
<i>Miljöklass El</i>	Bilar som är inrättade att drivas enbart med elektricitet från batterier
<i>Miljöklass Hybrid</i>	Bilar som är inrättade för att drivas med antingen elektricitet eller med förbränningsmotor

<sup>38</sup> EGT L 76, 6.4.1970, s. 1 (Celex 370L0220).

<sup>39</sup> EGT L 350, 28.12.1998, s. 1 (Celex 398L0069).

<sup>40</sup> EGT L 36, 9.2.1988, s. 33 (Celex 388L0077).

<sup>41</sup> EGT L 44, 16.2.2000, s. 1 (Celex 32000L0096).



Härigenom föreskrivs följande.

**1 §** Utöver vad som föreskrivs i köplagen (1990:931) och konsumentköplagen (1990:932) gäller följande i fråga om fel på utsläpps begränsande anordningar på personbilar, lätta lastbilar och bussar med en totalvikt av högst 3 500 kilogram, som är utrustade med förbränningsmotor och som inte är äldre än fem år eller har körts mer än 80 000 kilometer.

Avtalsvillkor som i jämförelse med bestämmelserna i denna lag är till nackdel för bilägaren är utan verkan mot denne.

Beteckningarna i denna lag har samma betydelse som i lagen (2000:000) om vägtrafikdefinitioner och lagen (2000:000) om motorfordons avgasrening.

**2 §** En bilägare har rätt att kräva att den näringsidkare som i sin yrkesmässiga verksamhet har släppt ut bilen på marknaden utan kostnad avhjälpel fel på bilens utsläpps begränsande anordningar, om det vid myndighets kontroll eller på annat tillförlitligt sätt konstateras att anordningarna inte uppfyller de krav som föreskrivs i lagen (2000:000) om motorfordons avgasrening eller de föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen.

I de fall som avses i första stycket har bilägaren även rätt till ersättning för kostnader som föranleds av ny kontrollbesiktning efter anmärkning mot de utsläpps begränsande anordningarna och kostnader som föranleds av körförbud för bilen.

**3 §** Vad som sägs i 2 § gäller inte om näringsidkaren gör sannolikt att bilägaren

1. inte låtit bilen genomgå den underhållsservice som behövs för att vidmakthålla funktionerna hos bilens utsläpps begränsande anordningar,

2. har använt bränsle av en kvalitet som i väsentlig mån avviker från det som tillverkaren rekommenderat för att vidmakthålla funktionerna hos bilens utsläpps begränsande anordningar,

3. vid utbyte av utsläpps begränsande anordningar har skaffat nya delar som från miljösynpunkt är sämre än de delar som bilen var utrustad med när den var ny.

Vad som sägs i 2 § gäller inte heller om näringsidkaren gör sannolikt att felet beror på en olyckshändelse eller därmed jämförlig händelse eller på vanvård, onormalt brukande eller något annat liknande förhållande på bilägarens sida.

**4 §** Om bilägaren låter någon annan än den näringsidkare som ansvarar enligt 2 § avhjälpel fel på de utsläpps begränsande anordningarna på bilen och därvid anlitar någon som yrkesmässigt utför bilreparationer, är den ansvarige näringsidkaren skyldig att betala skälig ersättning för reparationen till den som har utfört arbetet. Reparatören har inte rätt att få betalning för reparationen från bilägaren och får inte heller gentemot bilägaren göra gällande åtgärder som kan komma i fråga vid bristande betalning.

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

Den näringsidkare som har betalat ersättning som avses i första stycket får inte av bilägaren kräva ersättning för kostnaden på den grund att felet inte omfattas av 3 § denna lag.

**5 §** Den näringsidkare som enligt denna lag är ansvarig för avhjälpande av fel på en bil skall, i samband med att han överlåter bilen, informera bilägaren om hans rättigheter enligt lagen och om vem som har släppt ut bilen på marknaden.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2001.

Härigenom föreskrivs att 14 a § fordonsskattelagen (1988:327) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

14 a §<sup>42</sup>

För en personbil, en buss med en skattevikt av högst 3 500 kilogram eller en lastbil med en skattevikt av högst 3 500 kilogram, som uppfyller kraven för miljöklass 1 E eller 1 H enligt 2 a § bilavgaslagen (1986:1386), tas fordonsskatt inte ut under de fem första åren från det att fordonet blir skattepliktigt första gången.

För en personbil, en buss med en skattevikt av högst 3 500 kilogram eller en lastbil med en skattevikt av högst 3 500 kilogram, som uppfyller kraven för miljöklass El eller Hybrid enligt bilagan till lagen (2000:000) om motorfordons avgasrening, tas fordonsskatt inte ut under de fem första åren från det att fordonet blir skattepliktigt första gången

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2001. Äldre föreskrifter gäller i fråga om bilar som delats in i miljöklass före lagens ikraftträdande.

<sup>42</sup> Senaste lydelse 1999:1065

## Förteckning över remissinstanserna avseende betänkandet Avgasrening 2000 (SOU 2000:12)

Prop. 2001/02:31  
Bilaga 3

Göta hovrätt, Kammarrätten i Stockholm, Statskontoret, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC), Kommerskollegium, Ekonomistyrningsverket, Riksrevisionsverket, Riksskatteverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Skåne län, Marknadsdomstolen, Konsumentverket, Naturvårdsverket, Vägverket, Rikstrafiken, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Kommunikationsforskningsberedningen, Arbetarskyddsstyrelsen, Närings- och teknikutvecklingsverket, Konkurrensverket, Statens Energimyndighet, SP Sveriges provnings- och forskningsinstitut AB, AB Svensk Bilprovning, Godstransportdelegationen (K1998:06), Utredningen om fordonsbestämmelser m.m. (N1999:09), Stockholms kommun, Göteborgs kommun, Malmö kommun, Lunds kommun, Svenska kommunförbundet, Landsorganisationen i Sverige (LO), Svenska arbetsgivareföreningen (SAF), Svenska Akademikers Centralorganisation (SACO), Tjänstemännens Centralorganisation (TCO), AB Volvo - Volvo Lastvagnar AB, Bildelsgrossisten AB, Bilindustriföreningen, Bilspedition AB, BSR Sportsman AB, Föreningen Gröna Bilister, Greenpeace, Maskinbranschens Riksförbund, Miljöförbundet Jordens Vänner, Motormännens Riksförbund, Motorbranschens Riksförbund, Saab Automobile AB, Scania AB, Svensk Maskinprovning AB, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Loktrafikföreningen, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Petroleum Institutet, Svenska Taxiförbundet, Svenska åkeriförbundet, Svenska Elfordonssällskapet, Svenska Fordonskomponentgruppen, Svenska Bilsporförbundet, Volvo Personvagnar AB.

Därutöver har remissvar inkommit från Per-Erik Edman, Växjö kommun, BRO Bilbranschens RiksOrganisation, Sunride Engineering AB, Svenska Transportarbetareförbundet och Chip Center.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

## Förslag till lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen

Härigenom föreskrivs<sup>43</sup> följande.

### Syfte

1 § Denna lag syftar till att förebygga att bränsle till motorfordon eller utsläpp av förbrukat bränsle från motorfordon skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller miljön.

### Definitioner m.m.

2 § I denna lag avses med

*ramdirektiv*: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa, och rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon,

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

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

*tillverkare*: den som inför den ansvariga myndigheten ansvarar för samtliga delar av förfarandet vid typgodkännande och för produktionsöverensstämmelse, även om denne inte varit direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser,

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

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

<sup>43</sup> Jfr Rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/40/EG, (EGT L 042, 23.2.1970, s. 1, Celex 31970L0156), rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon, senast ändrat genom Europaparlamentets och Rådets direktiv 2000/71/EG (EGT L 115, 10.8.1992 s. 72, Celex 31992L0061) och Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG, ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/71/EG (EGT L 350, 28.12.1998, s. 58, Celex 398L0070).

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

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

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

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

*tung buss*: buss med en totalvikt av över 3 500 kilogram.

I övrigt har beteckningarna i denna lag samma innebörd som i lagen (2001:000) om vägtrafikdefinitioner.

Bestämmelser i övrigt om fordons beskaffenhet och utrustning och om kontroll av fordon finns i fordonskungörelsen (1972:595).

### **Avgasreningskrav**

**3 §** Nya motorfordon skall anses stämma överens med avgasreningskraven i denna lag, om fordonen har godkänts enligt något av ramdirektiven och åtföljs av intyg av fordonstillverkaren att fordonen stämmer överens med den godkända typen. Även i de fall fordon har godkänts enligt något särdirektiv skall de anses stämma överens med kraven i denna lag.

**4 §** Bilar skall delas in i miljöklasser i enlighet med de kravnivåer för utsläpp som beslutas inom Europeiska gemenskapen för förbränningsmotordrivna bilar enligt *bilaga 1* till denna lag.

Ytterligare miljöklasser får finnas för

1. bilar som är inrättade för att drivas enbart med elektricitet från batterier (elbilar),
2. bilar som är inrättade för att kunna drivas med både elektricitet från batterier och med förbränningsmotor (hybridbilar), samt
3. andra bilar med särskilt låga utsläpp av föroreningar.

En bil hänförs till den miljöklass som anges av tillverkaren, om bilen uppfyller kraven för utsläpp i den angivna miljöklassen.

Om en bil inte uppfyller kraven för den miljöklass den indelats i, skall bilen hänföras till den miljöklass vars krav den uppfyller.

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

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

**6 §** Den som äger ett motorfordon är skyldig att underhålla och sköta fordonet på ett sådant sätt att gränsvärdena för utsläpp inte överskrids under brukandet av fordonet.

## **Typgodkännande, kontroll, åtgärdsplaner m.m.**

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

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

**8 §** Den myndighet som regeringen bestämmer (typgodkännandemyndigheten) får utfärda typgodkännande i fråga om avgasrening.

Den myndighet som regeringen bestämmer skall indela bilar i miljöklasser enligt 4 §.

**9 §** Tillverkaren är skyldig att medverka till den kontroll som behövs med anledning av ett typgodkännande. Sådan medverkan kan vara att utan ersättning till typgodkännandemyndigheten lämna de upplysningar och tillhandahålla de fordon, fordonsdelar, handlingar och den utrustning som behövs för kontrollen.

För att utöva tillsyn enligt denna lag har typgodkännandemyndigheten rätt till tillträde till en fabrik eller annan anläggning och att där utföra nödvändiga undersökningar.

**10 §** Om typgodkännandemyndigheten finner att de utsläpps begränsande anordningarna på bilar som har typgodkänts hos myndigheten inte uppfyller de krav som gäller för fordons- eller motortypen, får myndigheten förelägga tillverkaren att lägga fram en åtgärdsplan för att avhjälpa bristerna.

Typgodkännandemyndigheten skall besluta om godkännande av åtgärdsplanen.

**11 §** Om typgodkännandemyndigheten finner att fordon, motorer, system, komponenter eller separata tekniska enheter inte längre stämmer överens med den typ som myndigheten har godkänt, får myndigheten återkalla godkännandet.

**12 §** Typgodkännandemyndigheten ansvarar för att åtgärdsplaner som beslutats av en annan typgodkännandemyndighet inom Europeiska gemenskapen genomförs i Sverige.

## **Särskilda bestämmelser för tunga fordon**

**13 §** Om en tung lastbil eller tung buss som är registrerad i Sverige har typgodkänts i ett annat land, är tillverkaren skyldig att medverka till att sådana kontroller genomförs som syftar till att undersöka om fordonet uppfyller kraven som följer av denna lag. Detsamma gäller om fordonets motor har typgodkänts i ett annat land än Sverige.

Vad som föreskrivs i 9 § första stycket och 10 § gäller även för sådant fordon eller sådan motor som avses i första stycket.

**14 §** I fråga om tunga lastbilar och tunga bussar som har tillverkats utomlands svarar den som yrkesmässigt för in bilar till Sverige för tillverkarens räkning solidariskt med tillverkaren för de förpliktelser som tillverkaren har enligt vad som följer av denna lag. Tillverkaren ansvarar endast för fordon som förts in till Sverige av tillverkaren själv eller av någon som fört in fordonet för tillverkarens räkning.

### **Särskilda bestämmelser om avhjälpan av fel på fordons utsläppsbegränsande anordningar**

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

**16 §** Tillverkaren svarar 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.

I de fall som avses i första stycket har bilägaren rätt även till ersättning för kostnader som föranleds av ny kontrollbesiktning efter anmärkning mot de utsläppsbegränsande anordningarna och kostnader som föranleds av körförbud för bilen.

**17 §** Vad som sägs i 16 § gäller inte om det görs sannolikt att felet beror på att bilägaren

1. inte låtit bilen genomgå den underhållsservice som behövs för att vidmakthålla funktionerna hos bilens utsläppsbegränsande anordningar, eller

2. har använt bränsle av en kvalitet som i väsentlig mån avviker från det som tillverkaren rekommenderat för att vidmakthålla funktionerna hos bilens utsläppsbegränsande anordningar, eller

3. vid utbyte av utsläppsbegränsande anordningar har utrustat bilen med nya delar som från miljösynpunkt är sämre än de delar som bilen var utrustad med när den var ny.

Vad som sägs i 16 § gäller inte heller om det görs sannolikt att felet beror på en olyckshändelse eller därmed jämförlig händelse eller på vanvård, onormalt brukande eller något annat liknande förhållande på bilägarens sida.

**18 §** Om bilägaren låter någon annan än tillverkaren avhjälpa fel på de utsläppsbegränsande anordningarna på bilen och därvid anlitar någon som yrkesmässigt utför bilreparationer, är tillverkaren skyldig att betala skälig ersättning för reparationen till den som har utfört arbetet, om tillverkaren ansvarar enligt 16 §. Den som har utfört arbetet har inte rätt att kräva betalning för reparationen från bilägaren och får inte heller gentemot bilägaren göra gällande åtgärder som kan komma i fråga vid bristande betalning.

Anspråk på ersättning som avses i första stycket skall, om inte tillverkaren medger annat, åtföljas av en redogörelse för de åtgärder som har vidtagits och en utredning om resultatet av reparationen. Tillverkaren



har rätt att inom två veckor från det han fick del av ersättningsanspråket kräva att den som har utfört arbetet tillställer tillverkaren de delar som har bytts ut vid reparationen. Tillverkaren får inte ifrågasätta betalningsskyldigheten sedan fyra veckor har förflutit efter det han fick del av ersättningsanspråket och, om han har krävt att få utbyta delar, dessa delar tillställdes honom.

**19 §** I fråga om fordon som tillverkats utomlands svarar den som yrkesmässigt för in fordon till Sverige för tillverkarens räkning solidariskt med tillverkaren för de förpliktelser som tillverkaren har enligt denna lag.

Tillverkaren ansvarar endast för fordon som förts in i Sverige av tillverkaren själv eller av någon som fört in fordonet för tillverkarens räkning.

### **Bemyndiganden**

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

1. begränsning av utsläpp av avgaser och andra föroreningar från motorfordon,
2. motorfordons och motorers utrustning, hållbarhet, funktion, installation eller beskaffenhet i övrigt,
3. skyldighet att underhålla utrustning som begränsar utsläpp,
4. skyldighet att använda visst bränsle,
5. tillsyn och annan kontroll,
6. förfarandet i samband med typgodkännande och godkännande av förslag till åtgärdsplaner,
7. ibruktagande och försäljning av fordon och motorer till dessa samt
8. förfarandet i samband med miljöklassindelning av bilar.

**21 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, om det är förenligt med något av ramdirektiven, föreskriva om undantag från krav enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Undantag får förenas med särskilda villkor.

Vad som sägs i första stycket gäller inte beträffande kraven i 15–19, 24 och 27 §§.

**22 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att särskilda avgifter skall tas ut för tillsyn, prövning i samband med typgodkännande samt prövning i samband med miljöklassindelning och meddelande av undantag. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om avgifternas storlek och beräkning.

Regeringen får föreskriva att en myndighet får bestämma att beslut om betalning av avgift enligt denna lag skall gälla omedelbart även om beslutet överklagas.

## Bränslen

**23 §** Bensin som är avsedd för motordrift eller uppvärmning skall av den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in sådan bensin delas in i och tillhandahållas i de miljöklasser som anges i *bilaga 2* till denna lag.

Dieselbrännolja och fotogen, med undantag för flygfotogen, som är avsedd för motordrift skall av den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in sådana motorbränslen delas in i och tillhandahållas i de miljöklasser som anges i *bilaga 3* till denna lag.

**24 §** Bensin som är avsedd för motordrift och som omfattas av nr 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 eller 2710 00 36 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87<sup>44</sup>, men som inte uppfyller miljöspecifikationerna i miljöklass 2, får inte saluföras.

Dieselbrännolja som omfattas av nr 2710 00 66 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87 och som är avsedd att användas i sådana motorfordon som avses i direktiv 70/220/EEG<sup>45</sup> och 88/77/EEG<sup>46</sup>, men som inte uppfyller miljöspecifikationerna för miljöklass 3, får inte saluföras.

## Tillsyn, ansvarsbestämmelser m.m.

**25 §** Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen utövas av myndighet som regeringen bestämmer.

**26 §** Typgodkännandemyndigheten får besluta om sådana kontroller som avses i 13 och 14 §§.

Typgodkännandemyndigheten får förelägga tillverkare av tunga lastbilar, tunga bussar eller motorer till sådana fordon att medverka till de kontroller som avses i 13 § första stycket eller att fullgöra de skyldigheter som framgår av 9 § första stycket och 10 §. Föreläggandet får förenas med vite.

**27 §** Den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot förbudet att saluföra bensin eller dieselbrännolja enligt 24 §, döms till böter eller fängelse i högst två år.

## Överklagande

**28 §** En förvaltningsmyndighets 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.

<sup>44</sup> EGT L 156, 7.9.1987, s.1 (Celex 31987R2658).

<sup>45</sup> EGT L 076, 6.4.1970, s. 1 (Celex 31970L0220).

<sup>46</sup> EGT L 036, 9.2.1988, s.33 (Celex 31988L0077).

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2002. Genom lagen upphävs bilavgaslagen (1986:1386).

2. Avgasreningskrav enligt äldre bestämmelser skall gälla för motorfordon och motorer som typgodkänts före lagens ikraftträdande.

3. Äldre bestämmelser om miljöklassindelning skall gälla för de bilar som delats in i en miljöklass före lagens ikraftträdande.

4. Vad som föreskrivits i 13 och 14 §§ skall även gälla lätta bilar som har typgodkänts enligt rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning mot luftförorening genom avgaser från motorfordon, i dess lydelse innan Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG<sup>47</sup> av den 13 oktober 1998 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG.

5. I fråga om bilar som har tagits i bruk före lagens ikraftträdande gäller äldre bestämmelser om tillverkarens ansvar gentemot bilägaren.

<sup>47</sup> EGT L 350, 28.12.1998, s. 1 (Celex 31998L0069).

## Miljöklasser för bilar

**A. Personbilar, lätta lastbilar och bussar med en totalvikt om högst 3 500 kg**

(Nedan angivna direktiv är ändringar i direktiv 70/220/EEG)

Miljöklass 2000	Bilar som uppfyller kraven i direktiv 98/69/EG rad A i tabell 5.3.1.4 i bilaga I.
Miljöklass 2005	Bilar som uppfyller kraven i direktiv 98/69/EG rad B i tabell 5.3.1.4 i bilaga I.
Miljöklass El	Bilar som är inrättade för att drivas enbart med elektricitet från batterier.
Miljöklass Hybrid	Bilar som är inrättade för att kunna drivas med både elektricitet från batterier och med förbränningsmotor.

**B. Tunga lastbilar och tunga bussar som är försedda med dieselmotor**

(Nedan angivna direktiv är ändringar i direktiv 88/77/EEG)

Miljöklass 2000	Bilar vars motorer uppfyller kraven i direktiv 1999/96/EG <sup>48</sup> rad A i tabell 1 och 2 i bilaga I.
Miljöklass 2005	Bilar vars motorer uppfyller kraven i direktiv 1999/96/EG rad B.1 i tabell 1 och 2 i bilaga I.
Miljöklass 2008	Bilar vars motorer uppfyller kraven i direktiv 1999/96/EG rad B.2 i tabell 1 och 2 i bilaga I.
Miljöklass EEV	Särskilt miljövänliga fordon vars motorer uppfyller kraven enligt direktiv 1999/96/EG rad C i tabell 1 och 2 i bilaga I.
Miljöklass El	Bilar som är inrättade för att drivas enbart med elektricitet från batterier.
Miljöklass Hybrid	Bilar som är inrättade för att kunna drivas med både elektricitet från batterier och med förbränningsmotor.

<sup>48</sup> EGT L 044, 16.2.2000, s. 1 (Celex 32000L0096).

## Miljöklasser för bensin

Krav	Miljöklass 1 Motorbensin	Miljöklass 1 Alkylatbensin	Miljöklass 2
Researchoktantal, lägst	95	–	95
Motoroktantal, lägst	85	–	85
Ångtryck enligt Reid, högst kilopascal	70 <sup>a</sup> /95 <sup>b</sup>	65	70 <sup>a</sup> /95 <sup>b</sup>
Ångtryck enligt Reid, lägst kilopascal	45 <sup>a</sup> /65 <sup>b</sup>	50	–
Destillation:			
– Förångat vid 70°C, volymhalt procent	–	15–42	–
– Förångat vid 100°C, lägst volymhalt procent	47 <sup>a</sup> /50 <sup>b</sup>	46 <sup>c</sup>	46
– Förångat vid 100°C, högst volymhalt procent	–	72 <sup>c</sup>	–
– Förångat vid 150°C, lägst volymhalt procent	–	–	75
– Förångat vid 180°C, lägst volymhalt procent	–	95	–
Slutkokpunkt, högst °C	205	200	–
Olefiner, högst volymhalt procent	13,0	0,5	18,0 <sup>d</sup>
Aromater, högst volymhalt procent	42,0	0,5	42,0
Bensen, högst volymhalt procent	1,0	0,1	1,0
Cykloalkaner, högst volymhalt procent	–	0,5	–
n-Hexan, högst volymhalt procent	–	0,5	–
Syre, högst masshalt procent	2,7	–	2,7
Oxygenater:			
– Metanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel måste tillsättas	3	–	3
– Etanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel kan vara nödvändigt	5	–	5
– Isopropylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10
– Tertiär-butylalkohol, högst volymhalt procent	7	–	7
– Isobutylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10
– Etrar som innehåller 5 eller flera kolatomer per molekyl, högst volymhalt procent	15	–	15
Andra oxygenater <sup>e</sup> , högst volymhalt procent	10	–	10
Svavel, högst milligram per kilogram	50	50	150
Bly, högst gram per liter	0,005	0,002	0,005
Fosfor	Inte mätbar	–	–
Densitet vid 15°C, kilogram per kubikmeter	–	680–720	–

Bensin i miljöklass 1 skall uppfylla skäligena funktionskrav vad avser renhet för insugnings- respektive insprutningsventiler. Bensin i miljöklass 1 avsedd för fordon med katalytisk avgasrening får ej innehålla askbildande ämnen.

<sup>a</sup>Avser tiden fr.o.m. den 16 maj t.o.m. den 31 augusti i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 maj t.o.m. den 15 september för övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under b är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

<sup>b</sup>Avser tiden fr.o.m. den 16 oktober t.o.m. den 31 mars i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 november t.o.m. den 15 mars för övriga län. För övrig tid än den som anges

här eller under a är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

Prop. 2001/02:31  
Bilaga 4

<sup>c</sup>Om temperaturökningen i intervallet 45–72 procent förångat understiger tio grader C gäller i stället att T<sub>50</sub>-värdet (temperaturen vid volymhalten 50 procent förångat) skall ligga mellan 90°C och 105°C.

<sup>d</sup>Med undantag för blyfri bensin regular (ett minsta motoroktanttal [MON] på 81 och ett minsta researchoktanttal [RON] på 91) för vilken olefinhalten skall vara en volymhalt på högst 21 procent. Dessa gränsvärden hindrar inte att blyfri bensin med lägre oktantal än vad som anges i denna bilaga får saluföras.

<sup>e</sup>Andra primära alkoholer och etrar, vilkas destillationsslutkokpunkt inte överstiger den destillationsslutkokpunkt som angetts i nationella standarder, eller, där sådana saknas, i industriella specifikationer för motorbränslen.

## Miljöklasser för dieselolja

Krav	Miljöklass 1	Miljöklass 2	Miljöklass 3
Cetanindex, lägst	50	47	–
Cetantal, lägst	51 <sup>a</sup>	51 <sup>a</sup>	51
Densitet vid 15°C, lägst kilogram per kubikmeter	800	800	–
Densitet vid 15°C, högst kilogram per kubikmeter	820	820	845
Destillation:			
– begynnelsekokpunkt, lägst °C	180	180	–
– vid 95 procent destillat, högst °C	285	295	360
Aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	5	20	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	Inte mätbar <sup>b</sup>	0,1 <sup>b</sup>	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst masshalt procent	–	–	11 <sup>c</sup>
Svavel, högst milligram per kilogram	10	50	350

<sup>a</sup> Gäller dieselbrännolja som omfattas av nr 2710 00 66 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87.

<sup>b</sup> Enligt Svensk Standard 15 51 16.

<sup>c</sup> Enligt IP 391.

Härigenom föreskrivs i fråga om miljöbalken  
*dels* att 14 kap. 22 § samt bilagorna 1 och 2 till balken skall upphöra  
att gälla,  
*dels* att 29 kap. 8 § skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## **29 kap.**

### **8 §<sup>49</sup>**

Till böter eller fängelse i högst två år döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot

1. föreskrift för totalförsvaret meddelad med stöd av 1 kap. 5 §, om överträdelse av den lagbestämmelse från vilken avvikelse har föreskrivits är straffbelagd,

2. i beslut om naturreservat eller kulturresevat angivna inskränkningar i rätten att använda mark enligt 7 kap. 5 § andra eller tredje stycket,

3. förbud att bedriva verksamhet eller vidta åtgärder inom biotopskyddsområde enligt 7 kap. 11 §,

4. föreskrifter som behövs för särskilt skydd för djur eller växter enligt 7 kap. 12 §,

5. förbud att inom strandskyddsområde uppföra ny byggnad eller vidta annan åtgärd i strid mot 7 kap. 16 §,

6. föreskrifter om försiktighetsmått inom miljöskyddsområde meddelade med stöd av 7 kap. 20 §,

7. föreskrifter om inskränkning inom vattenskyddsområde meddelade med stöd av 7 kap. 22 §,

8. interimistiskt förbud enligt 7 kap. 24 § första stycket,

9. föreskrifter om förbud till skydd för djur- och växtarter meddelade med stöd av 8 kap. 1 eller 2 §,

10. föreskrifter om förbud eller föreskrifter om särskilda villkor för att sätta ut djur- eller växtarter meddelade med stöd av 8 kap. 3 §,

11. föreskrifter meddelade med stöd av 8 kap. 4 § genom att ta sådan befatning med djur, växter, ägg, rom, bon eller produkter av djur eller växter som strider mot en sådan föreskrift eller mot ett villkor i beslut i enskilt fall,

12. föreskrifter eller beslut om förbud mot utsläpp av avloppsvatten m.m. meddelade med stöd av 9 kap. 4 §,

13. föreskrifter om försiktighetsmått vid miljöfarlig verksamhet meddelade med stöd av 9 kap. 5 §,

14. inskränkningar, villkor eller anmälningskyldighet föreskrivna beträffande miljöriskområde enligt 10 kap. 12 §,

15. skyldighet att underhålla en vattenanläggning enligt 11 kap. 17 § första stycket eller 20 § första stycket eller 21 § första stycket,

16. förbud att påbörja en verksamhet enligt 12 kap. 6 § tredje stycket,

17. förbud till skydd för naturmiljön enligt 12 kap. 6 § fjärde stycket,

<sup>49</sup> Senaste lydelse 1999:1325.



18. särskilda föreskrifter om utredning och försiktighetsmått vid genteknisk verksamhet meddelade med stöd av 13 kap. 8 eller 11 §,

19. förbud att sprida bekämpningsmedel från luftfartyg enligt 14 kap. 18 § andra stycket,

20. förbud att sprida bekämpningsmedel mot lövsly enligt 14 kap. 19 § första stycket,

21. föreskrifter som avser förbränning, handel, överlåtelse eller införsel av bränslen meddelade med stöd av 14 kap. 21 §,

*21 a. förbud att saluföra bensin eller dieselbrännolja enligt 14 kap.*

22 §,

22. föreskrifter i fråga om hantering, införsel eller utförsel av kemiska produkter eller biotekniska organismer meddelade med stöd av 14 kap. 24 §,

23. förbud att hantera, föra in eller föra ut kemisk produkt eller bioteknisk organism enligt 14 kap. 25 §,

24. förbud mot dumpning eller förbränning av avfall enligt 15 kap. 31 §,

25. skyldighet att göra anmälan eller lämna uppgifter enligt rådets förordning (EEG) nr 2455/92 av den 23 juli 1992 om export och import av vissa farliga kemikalier, senast ändrat genom kommissionens förordning (EG) nr 237/97 av den 27 juni 1997 eller att lämna uppgifter enligt rådets förordning (EEG) nr 793/93 av den 23 mars 1993 om bedömning och kontroll av risker med existerande ämnen,

26. förbud eller skyldighet att lämna uppgifter enligt rådets förordning (EG) nr 3093/94 av den 15 december 1994 om ämnen som bryter ned ozonskiktet,

27. bestämmelser om transport och därigenom transporterar avfall i strid mot rådets förordning (EEG) nr 259/93 av den 1 februari 1993 om övervakning och kontroll av avfallstransporter inom, till och från Europeiska gemenskapen, senast ändrat genom rådets förordning (EG) nr 120/97 av den 20 januari 1997,

28. en bestämmelse eller mot villkor i beslut i enskilt fall som meddelats med stöd av rådets förordning (EG) nr 338/97 av den 9 december 1996 om skyddet av arter av vilda djur och växter genom kontroll av handeln med dem, senast ändrat genom rådets förordning (EG) nr 938/97 av den 26 maj 1997 såvitt avser import till Sverige, export och reexport från Sverige, handel med artificiellt förökade växter, transport och transitering eller köp, försäljning och annan kommersiell åtgärd.

För försök till brott mot första stycket 24 döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

Till ansvar enligt första eller andra stycket döms inte, om ansvar kan ådömas enligt 1 eller 2 §.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2002.

Härigenom föreskrivs att 14 a § fordonsskattelagen (1988:327) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

14 a §<sup>50</sup>

För en personbil, en buss med en skattevikt av högst 3 500 kilogram eller en lastbil med en skattevikt av högst 3 500 kilogram, som uppfyller kraven för *miljöklass 1 E* eller *1 H* enligt 2 a § bilavgaslagen (1986:1386), tas fordonsskatt inte ut under de fem första åren från det fordonet blir skattepliktigt första gången.

För en personbil, en buss med en skattevikt av högst 3 500 kilogram eller en lastbil med en skattevikt av högst 3 500 kilogram, som uppfyller kraven för *miljöklass El* eller *Hybrid* enligt bilaga 1 till lagen (2001:000) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, tas fordonsskatt inte ut under de fem första åren från det fordonet blir skattepliktigt första gången.

---

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

<sup>50</sup> Senaste lydelse 1999:1065.

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 5 § lagen (1994:1776) om skatt på energi skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

5 §<sup>51</sup>

Kraven för miljöklass 1 och 2 för bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 1 anges i *bilaga 1 till miljöbalken*.

Kraven för miljöklass 1, 2 och 3 för dieselolja som beskattas enligt 1 § första stycket 3 b anges i *bilaga 2 till miljöbalken*. Dessa krav tillämpas även för andra bränslen som beskattas enligt nämnda lagrum.

Kraven för miljöklass 1 och 2 för bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 1 anges i *bilaga 2 till lagen (2001:000) om motorfordons avgasrening och motorbränslen*.

Kraven för miljöklass 1, 2 och 3 för dieselolja som beskattas enligt 1 § första stycket 3 b anges i *bilaga 3 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen*. Dessa krav tillämpas även för andra bränslen som beskattas enligt nämnda lagrum.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2002. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

<sup>51</sup> Senaste lydelse 1999:1323.

Härigenom föreskrivs<sup>52</sup> att 1, 4, 6 och 13 §§ lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

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 förbränningsmotor. Med mobila maskiner avses dock inte motorfordon.

*Om det är påkallat med hänsyn till Sveriges medlemskap i Europeiska unionen, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva att lagen skall tillämpas även i fråga om annan utrustning som förorsakar buller och avgaser.*

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 och beskaffenhet i övrigt,

3. skyldighet att underhålla utrustning som begränsar buller och utsläpp,

4. skyldighet att använda visst bränsle,

5. tillsyn och annan kontroll,

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,

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

3. skyldighet att underhålla utrustning som begränsar buller och utsläpp,

4. skyldighet att använda visst bränsle,

5. tillsyn och annan kontroll,

<sup>52</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/14/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om buller i miljön från utrustning som används utomhus (EGT L 162, 3.7.2000, s. 1 (Celex 32000L0014)).

samt

6. krav på EG-typgodkännande och märkning av motorer samt förfarandet vid utfärdande, ändring och återkallelse av EG-typgodkännande.

6. krav på EG-typgodkännande och förfarandet vid utfärdande, ändring och återkallelse av sådant godkännande,

7. krav på försäkran om överensstämmelse med gällande bestämmelser och förfarandet vid bedömning av överensstämmelse samt

8. krav på märkning.

#### 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 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 6–8 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.

#### 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.

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 6–8. Det sagda gäller dock inte motorer som är EG-typgodkända i en annan stat.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2002.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2001-06-13

**Närvarande:** f.d. justitierådet Staffan Vängby, justitierådet Leif Thorsson, regeringsrådet Rune Lavin.

Enligt en lagrådsremiss den 31 maj 2001 (Miljödepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

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

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Mikael Ekelund.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

## **Förslaget till lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen**

### **2 §**

I sista stycket anges att bestämmelser i övrigt om fordons beskaffenhet och utrustning och om kontroll av fordon finns i fordonskungörelsen. I en lag bör inte utan tvingande skäl hänvisas till en författning av lägre konstitutionell dignitet. Fordonskungörelsen torde enligt vad som upplyses i lagrådsremissen komma att ersättas av en fordonslag och en fordonsförordning. Stycket innehåller endast information. Det kan och bör därför utgå.

### **Rubrik närmast före 4 §**

I 4 § föreslås nya bestämmelser om miljöklassindelning av bilar. Den för 3 och 4 §§ föreslagna gemensamma rubriken "Avgasreningskrav" är inte särskilt träffande när det gäller 4 §. Från informationssynpunkt bör 4 § ges en egen rubrik, förslagsvis "Miljöklasser".

### **14 §**

Beträffande de angivna fordonen svarar den som yrkesmässigt för in bilar till Sverige för tillverkarens räkning solidariskt med tillverkaren för de förpliktelser som tillverkaren har enligt vad som följer av lagen. Av 26 § andra stycket framgår att förpliktelserna kan konkretiseras genom olika slags vitesförelägganden. I bestämmelsen anges tillverkaren som adressat för föreläggandena, men vid föredragningen framkom det att 14 § skall läsas så att också den som yrkesmässigt för in bilar till Sverige för

tillverkarens räkning kan göras ansvarig för ett vitesföreläggandes fullgörande.

Ordet ”solidariskt” i 14 § inger den föreställningen att de båda möjliga adressaterna skulle omfattas av ett solidariskt vitesansvar. Genom en bestämmelse i 3 § sista meningen lagen om viten har klargjorts att solidariskt vitesansvar inte får förekomma. Om skälen härtill, se bl.a. Lavin, Viteslagstiftningen. En kommentar, 1989, s. 99. Texten i 14 § bör avpassas till den nämnda bestämmelsen i viteslagen. Ett sätt att åstadkomma detta på är att byta ut orden ”solidariskt med” i första meningen mot ordet ”jämt”. Härigenom skulle bestämmelsen kunna tillämpas med beaktande av kravet i 3 § viteslagen att ett särskilt vitesbelopp skall fastställas för var och en av de ansvariga.

## 21 §

I den föreslagna paragrafen bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att ”föreskriva” om undantag från krav enligt lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Vidare sägs det att sådant undantag får förenas med särskilda villkor. Den sistnämnda bestämmelsen ger intrycket att undantag skall kunna beslutas också i det särskilda fallet. Vid föredragningen inför Lagrådet bekräftades att detta var avsikten med bestämmelsen. Med hänsyn till innebörden av regeringsformens begrepp ”föreskrift” avser ordet ”föreskriva” i lagtext normalt sett endast beslutandet av normer. Av denna anledning bör bestämmelsen formuleras om så att den kommer att omfatta också meddelandet av individuella undantagsbeslut. Bestämmelsen i första meningen skulle förslagsvis kunna ges följande lydelse: ”Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, om det inte är oförenligt med något av rambdirektiven eller särdirektiven, meddela föreskrifter om eller i enskilda fall besluta om undantag från krav enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.”

## 22 §

Kostnaderna för hållbarhetskontroller finansieras för närvarande med en avgift om 75 kr som tas ut för varje nyregistrerad personbil och för varje nyregistrerat lastfordon (9 § bilavgaslagen samt 15 och 16 §§ bilavgasförordningen). I framtiden avses denna finansieringsmetod skola tillämpas för kartläggande undersökningar. I lagrådsremissen diskuteras om avgiften är att betrakta som en skatt, i vilket fall bestämmelser måste meddelas i lag, eller som en sådan avgift som med stöd av riksdagens bemyndigande enligt 8 kap. 9 § andra stycket regeringsformen kan föreskrivas av regeringen m.fl. Det har i lagstiftning och rättstillämpning antagits i princip vara fråga om en sådan avgift när den motsvaras av en direkt motprestation till den som betalar avgiften; dock har avgiftsbegreppet ansetts kunna inbegripa även vissa fall där vederlaget inte är individuellt bestämt utan i stället utgör en s.k. kollektiv motprestation.

I motiveringen anförs i huvudsak följande: Om en avgift för tillsyn tas ut för att finansiera hållbarhetskontroller, motsvaras avgiften av en

motprestation från undersökande myndighet som genomför kontroller. I praktiken är det i dag bilköparna som är med och betalar för detta i form av ett mindre tillägg på bilpriset. Bilägarna drar också fördel av att hållbarhetskontroller genomförs, då detta är ägnat att bidra till en förbättrad kvalitet på bilarna. Hållbarhetskontrollerna kommer således bilägarkollektivet till nytta. Regeringen gör med hänsyn till det anförda den bedömningen att kostnaden bör kunna finansieras genom avgifter.

Enligt Lagrådets mening är det förda resonemanget inte hållbart. Lagstiftarens syfte med avgaslagstiftningen är, som framgår av portalparagrafen till den föreslagna lagen, att skydda människors hälsa och miljön. Det är sålunda inte bilägarnas intresse av en god kvalitet hos bilarna som står i fokus utan bilarnas påverkan på allas vår hälsa. Den föreslagna avgiften motsvaras därför inte av någon direkt motprestation till vare sig bilägarna eller bilägarkollektivet som sådant.

Enligt Lagrådets mening utgör den föreslagna avgiften en skatt. Bestämmelser i ämnet kan – även om de också kunde placeras i vägtrafikregisterlagen eller fordonsskattelagen – med fördel placeras i förevarande lag med hänsyn till det sakliga sambandet mellan skatten och reglerna om avgasrening. Lagkravet får i fortsättningen inte andra konsekvenser än att ändringar i fråga om skattesubjekt och skattens storlek måste beslutas av riksdagen.

Övriga bemyndiganden i paragrafen föranleder inte någon erinran från Lagrådets sida.

### **Övergångsbestämmelserna**

Punkten 4. Lagrådet noterar att bestämmelsen inte – i motsats till vad som nu gäller (5 § första stycket andra meningen bilavgaslagen) – ger utrymme för att meddela vitesförelägganden. Om avsikten är att så skall kunna ske övergångsvis även i fråga om de fordon som omfattas av punkten krävs en hänvisning till 26 §.

### **Övriga lagförslag**

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.



Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 4 oktober 2001.

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden Hjelm-Wallén, Thalén, Winberg, Ulvskog, Lindh, Sahlin, von Sydow, Klingvall, Pagrotsky, Messing, Engqvist, Rosengren, Larsson, Wärnersson, Lejon, Lövdén och Ringholm.

Föredragande: statsrådet Larsson.

---

Regeringen beslutar proposition 2001/02:31 Avgasrening, m.m.

---

<b>Författningsrubrik</b>	<b>Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande</b>	<b>Celexnummer för bakomliggande EG-regler</b>
Lag (2001:000) om motorfordons avgasrening och motorbränslen	20, 21, 22 §§	31970L0156 31970L0220 31988L0077 31992L0061 31998L0069
Lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner	4 §	32000L0014