

Lagrådsremiss

Efterkonvertering av personbilar för alternativbränslen, m.m.

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 22 november 2007

Andreas Carlgren

Egon Abresparr
(Miljödepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

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

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

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2008.

Innehållsförteckning

1	Beslut.....	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen	4
3	Ärendet och dess beredning.....	8
4	Efterkonvertering av personbilar för alternativbränslen	9
5	Dokumentation, information och saluförbud.....	12
6	Konsekvenser.....	14
7	Författningskommentar.....	14
Bilaga 1	Sammanfattning av Vägverkets rapport	17
Bilaga 2	Vägverkets lagförslag.....	19
Bilaga 3	Remissinstanserna	22

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §²

I denna lag avses med

ramdirektiv: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, senast ändrat genom *Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/64/EG*, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2005/30/EG,

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 produktions-

ramdirektiv: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon³, senast ändrat genom *kommissionens direktiv 2007/37/EG*⁴, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG⁵, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2006/120/EG⁶,

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

² Senaste lydelse 2007:219.

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

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

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

⁶ EUT L 330, 28.11.2006, s. 16 (Celex 32006L0120).

överensstämmelse, 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,

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

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

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

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

⁸ EGT L 76, 6.4.1979, s. 1 (Celex 31970L0220).

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

Nuvarande lydelse

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

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

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

Föreslagen lydelse

kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föreningar från motorer med gnisttändning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2006/51/EG¹⁰,

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

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

5 §

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

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

5 a §

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

7 §

En fordonstyp, en motortyp, ett fordonssystem, en komponent eller en separat teknisk enhet kan typgodkännas i fråga om avgasrening.

En fordonstyp, en motortyp, ett fordonssystem, en komponent, en separat teknisk enhet eller en konverteringssats kan typgodkännas i

¹⁰ EUT L 152, 7.6.2006, s. 11 (Celex 32006L0051).

Nuvarande lydelse

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.

Föreslagen lydelse

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.

19 a §

Om ett fordon har ändrats med en konverteringssats, ska

- 1. det som sägs om tillverkaren i 16–18 §§ gälla tillverkaren av konverteringssatsen om felet beror på konverteringssatsen, och*
- 2. det som sägs om fordon i 19 § gälla konverteringssatsen.*

20 §

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

3 Ärendet och dess beredning

Vägverket fick 2005 uppdraget att i samråd med Naturvårdsverket utreda förutsättningarna för att underlätta s.k. efterkonvertering av personbilar. Efterkonvertering innebär att ett fordon, som drivs med konventionella drivmedel som motorbensin eller dieselbränsle, med hjälp av en särskild konverteringssats byggs om så att fordonet kan drivas med ett alternativt drivmedel som exempelvis etanol E 85 eller fordonsgas. Under utredningens gång har Vägverket samrått med Statens räddningsverk samt haft kontakter med representanter för företag som genomför eller som kan tänkas genomföra konverteringar av personbilar till gas- eller etanoldrift och med branschorganisationer som ENOVA (European Natural Gas Vehicle Association), Svenska gasföreningen, Svenska Petroleuminstitutet och företrädare för bilindustrin.

Den 1 oktober 2005 överlämnade Vägverket sin slutrapport till Regeringskansliet (Näringsdepartementet). En sammanfattning av rapporten finns i *bilaga 1*. Rapportens lagförslag återges i *bilaga 2*. Rapporten har remissbehandlats. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Miljödepartementet (dnr M2006/572/Mk). En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*.

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

I remissen finns också ett förslag om att bemyndigandet i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen anpassas så att det blir möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter dels om krav på information och dokumentation i samband med försäljning av motorfordon, motorer eller motorers utrustning, dels regler om ibrucktagande och försäljning av motorfordon, motorer eller motorers utrustning. Syftet med ändringen är att underlätta genomförandet av vissa EG-direktiv. Förslaget har beretts med berörda myndigheter.

4 Efterkonvertering av personbilar för alternativbränslen

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

Lagändringen träder i kraft den 1 juli 2008.

Vägverkets förslag överensstämmer delvis med regeringens. Enligt Vägverkets förslag skulle tillverkaren av konverteringssatsen ta över hela ansvaret för att fordonet uppfyller gällande avgasreningskrav.

Remissinstanserna har i huvudsak ställt sig positiva till förslaget om en nationell reglering av efterkonvertering av personbilar för drift med alternativa bränslen och anser att efterkonvertering är ett viktigt instrument för att minska trafikens klimatpåverkan. Alla remissinstanser som har yttrat sig stödjer också förslaget att det efterkonverterade fordonet ska uppfylla samma avgas- och säkerhetskrav som fordonet i sitt ursprungliga skick. *Rikspolisstyrelsen, Konkurrensverket, Vinnova, Sveriges Kommuner och Landsting, BIL Sweden, Fordonskomponentgruppen, Svenska Biogasföreningen, Svenska Naturskyddsföreningen, SAAB Automobile AB, Volvo Cars, MGN AB* samt *Nordic Uhr AB* har inte haft någon erinran eller har avstått från att yttra sig.

Flertalet remissinstanser är positiva till förslaget att det civilrättsliga tillverkaransvaret ska gå över från fordonstillverkaren till tillverkaren av konverteringssatsen eller den som yrkesmässigt fört in konverteringssatsen till Sverige. Några remissinstanser, bl.a. *Statens energimyndighet*, har dock anfört att konverteringssatstillverkarens ansvar behöver förtydligas och eventuellt begränsas ytterligare. *Naturvårdsverket* har förespråkat någon form av krav på registrering eller godkännande av företag som efterkonverterar personbilar för alternativa bränslen.

Skälen för regeringens förslag

Rapporter om fossila drivmedels klimatpåverkan och ökande drivmedelspriser har medfört en efterfrågan från bilägare att kunna efterkonvertera bilar som drivs med konventionella drivmedel till drift med alternativa drivmedel. Det finns även ett intresse bland biltillverkare som i dag inte marknadsför bilar som kan drivas med alternativa drivmedel att kunna efterkonvertera egna nytillverkade bilar på detta sätt.

Fordon efterkonverteras i viss utsträckning i dag. Installation av en efterkonverteringssats innebär att fordonet har förändrats i så stor utsträckning att en registreringsbesiktning krävs. Till detta kommer att det civil-

rättsliga ansvar som fordonstillverkaren har för att fordonets avgasreningssystem fungerar inte gäller om fordonet inte sköts på rätt sätt.

Eftersom det inte finns några särskilda krav på efterkonverteringssatser måste ett konverterat fordon vid en ny registreringsbesiktning genomgå omfattande tester, något som i praktiken knappast är möjligt att genomföra. Genom att ställa nationella krav på efterkonverteringssatser blir det möjligt att genom ett typgodkännandeförfarande underlätta provningen vid en registreringsbesiktning. Ett sådant system säkerställer också att efterkonverteringssatser som monteras har en god kvalitet.

Att möjliggöra efterkonvertering är en åtgärd som i viss utsträckning kommer att bidra till det av riksdagen fastslagna miljö kvalitetsmålet om en minskad klimatpåverkan.

Allmänt om typgodkännanden

Det s.k. ramdirektivet för typgodkännanden (rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, EGT L 42, 23.2.1970, s. 1, Celex 31970L0156), innebär att en tillverkare som kan intyga att ett fordon uppfyller gällande krav fritt får marknadsföra och registrera fordonet inom EU. Direktivet har ändrats och anpassats flera gånger och det finns även ett antal s.k. särdirektiv. Ett sådant särdirektiv är rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom utsläpp från motorfordon (EGT L 76, 6.4.1970, s. 1, Celex 31970L0220).

Systemet bygger på att det finns en typgodkännandemyndighet i varje medlemsland som ansvarar för samtliga delar av förfarandet vid godkännande 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 ansvarar även för kontrollen över en tillverkares åtgärder för att säkerställa produktionsöverensstämmelse. I Sverige är Vägverket ansvarig typgodkännandemyndighet.

Ett typgodkännande innebär att medlemsstaten intygar att en fordons- typ, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet uppfyller relevanta krav i ramdirektivet eller något av särdirektiven. Personbilar omfattas av ett s.k. helfordonsgodkännande, dvs. godkännandet ges för hela fordonet inklusive samtliga komponenter. Ett godkänt avgassystem ryms alltså inom helfordonsgodkännandet.

Närmare om konverteringssatser

Ett fordon som efterkonverterats har förändrats i en sådan utsträckning att registreringsbesiktning ska ske enligt fordonsförordningen (2002:925). I syfte att i praktiken möjliggöra efterkonvertering och att även se till att de efterkonverteringssatser som installeras har en god kvalitet bör ett nationellt typgodkännande kunna ges för en konverteringssats. Typgodkännandet innefattar såväl komponenter som installationsanvisningar. En konverteringssats bör definieras som ett tekniskt system för ändring av

ett fordon från drift med motorbensin eller dieselbränsle till drift med ett alternativt motorbränsle.

Närmare föreskrifter om förfarandet i samband med typgodkännande av efterkonverteringssatser och vilka närmare krav de ska uppfylla kan meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer med stöd av bemyndigandet i 20 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Regeringen delar den bedömning som framförts av vissa remissinstanser att det, såväl för bilens säkerhet som för att avgaskraven ska uppfyllas, är viktigt att installationen av konverteringssatsen utförs fackmannamässigt. Detta säkerställs genom att bilägaren vid registreringsbesiktningen kan visa att konverteringssatsen är typgodkänd, vilket innefattar såväl komponenter som installationsanvisningar. Genom registreringsbesiktningen kontrolleras att installationen utförts korrekt. Allmänna krav på kompetens och fackmannamässighet kan meddelas i föreskrifter av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Några krav på formell auktorisation eller liknande är därför inte nödvändiga. En sådan reglering skulle även avvika från vad som är brukligt i det svenska fordonsregelverket.

När det gäller krav på information om efterkonverterade bilars bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp bör det i första hand vara upp till de ansvariga myndigheterna att bedöma behovet av sådana bestämmelser.

Tillverkaransvar

Biltillverkaren har ett s.k. tillverkaransvar för bilens miljö- och säkerhetsegenskaper. Enligt 5 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen ansvarar tillverkare av motorfordon eller motorer till fordon för att fordonet uppfyller gällande avgasreningskrav. Det innebär att tillverkaren ansvarar för att bilen uppfyller avgaskraven och att avgasreningen uppfyller närmare angivna hållbarhetskrav. För bilar som har typgodkänts efter den 1 januari 2005 ska tillverkaren vid typgodkännande visa att avgaskraven uppfylls i fem år eller upp till körsträckan 100 000 kilometer, beroende på vilket som inträffar först.

Lagen bör kompletteras med bestämmelser som underlättar efterkonvertering av bilar och som reglerar ansvaret för att bilen även efter att den konverterats uppfyller gällande utsläppskrav.

Närmare om ansvarsfördelningen

Det nämnda tillverkaransvaret för att ett fordon uppfyller gällande avgasreningskrav gäller i förhållande till det allmänna i den meningen att Vägverket i sin roll som typgodkännademyndighet och i enlighet med de förfaranden som anges i direktiv 70/220/EEG kan ingripa mot en tillverkare vars fordon inte klarar att möta gällande avgaskrav.

Vidare svarar tillverkaren enligt 15 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen gentemot den enskilde bilägaren för att fel på bilens avgasrening utrustning kostnadsfritt avhjälpas för bilar som inte är äldre än fem år eller har körts mer än 80 000 kilometer, om det på ett tillförlitligt sätt kan konstateras att anordningarna inte uppfyller gällande krav. Det civilrättsliga ansvaret gäller inte om det görs sannolikt att felet

beror på t.ex. bristande underhåll, olycka, vanvård eller något annat liknande förhållande på bilägarens sida.

Fordons- eller motortillverkarens ansvar bör inte omfatta fel i avgasreningen som beror på att en bil har efterkonverterats med en konverteringssats som någon annan har tillverkat. Det bör i stället vara tillverkaren av konverteringssatsen som tar ansvar för de eventuella brister i avgasreningen som konverteringssatsen ger upphov till.

Vägverket föreslog att tillverkaren av konverteringssatsen ska ta över ansvaret för att en efterkonverterad bil uppfyller avgaskraven och att avgasreningen uppfyller hållbarhetskraven, såväl i förhållande till det allmänna som gentemot den enskilde bilägaren. I likhet med *Statens energimyndighet* anser dock regeringen att konverteringssattstillverkarens ansvar bör avgränsas till fel i avgasreningen som beror på konverteringssatsen. Att tillverkaren av konverteringssatsen skulle ta över ansvaret även för fel som inte beror på att bilen har efterkonverterats framstår som onödigt betungande och riskerar att motverka syftet med lagändringen. Samtidigt är det viktigt att behålla möjligheten för den enskilde bilägaren att kostnadsfritt få ett fel på avgasreningsutrustningen avhjälpt. Eftersom det inträder en part till i frågan om ansvaret för att avgasreningen fungerar på efterkonverterade bilar, kan det inte uteslutas att ansvarsfrågorna blir mer komplicerade än vad de är i dag. Regeringen avser dock att följa utvecklingen och återkomma till frågan om det visar sig att de enskilda bilägarna missgynnas.

5 Dokumentation, information och saluförbud

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav för tillverkare att tillhandahålla information och dokumentation om motorfordon, motorer och motorers utrustning samt får meddela föreskrifter om ibruktagande och försäljning av motorfordon, motorer och motorers utrustning.

Skälen för regeringens förslag: I beredningen av detta ärende har det kommit fram att vissa EG-direktiv innehåller sådana krav på utrustning som det är tveksamt om regeringen har bemyndigande att meddela föreskrifter om. I det följande beskrivs två aktuella exempel som rör krav på s.k. ersättningskatalysatorer.

Kommissionens direktiv 2002/80/EG av den 3 oktober 2002 om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 70/220/EEG om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon (EGT L 291, 28.10.2002, s. 20, Celex 32002L0080) har genomförts med ändringar i förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening. En bestämmelse i direktivet har dock inte kommit till uttryck i de svenska reglerna. Enligt direktivets artikel 4 ska tillverkare av katalysatorer se till att viss dokumentation om katalysatorerna antingen skickas till distributörerna eller finns tillgänglig på försäljningsställena. Kravet på dokumentation är detaljerat och finns i direktivets bilaga XIII, avsnitt 7. Enligt fjärde skälet för direktivet bör bl.a. föreskrifter utfärdas som ålägger fordonstill-

verkarna att ställa sådan information till typgodkännandemyndighetens förfogande.

Enligt kommissionens direktiv 2006/120/EG av den 27 november 2006 om rättelse och ändring av direktiv 2005/30/EG om ändring, för att anpassa dem till den tekniska utvecklingen, av Europaparlamentets och rådets direktiv 97/24/EG och 2002/24/EG avseende typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon (EUT L 330, 28.11.2006, s. 17, Celex 32006L0120) krävs enligt artikel 2 att medlemsstaterna från och med ett visst datum förbjuder försäljning av ersättningskatalysatorer som inte uppfyller kraven i typgodkännandedirektiven.

De normgivningsbemyndiganden som finns i 20 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen avser bl.a. föreskrifter om ibruktagande och försäljning av fordon och motorer till dessa. I författningskommentaren till 20 § 7 anges att den punkten i princip motsvarar 3 § 4 bilavgaslagen (1986:1386) enligt vilken regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer fick meddela föreskrifter om ”utfärdande av typgodkännande, registrering, ibruktagande och försäljning av fordon och motorer”. Det bemyndigandet infördes genom lagen (1996:542) om ändring i bilavgaslagen. I förarbetena till lagändringen (prop. 1995/96:175) angavs att syftet var att åstadkomma en bättre harmonisering med EG-direktiven.

Skärpning av krav och gränsvärden enligt direktiven sker normalt i två steg där det första steget innebär att från och med ett visst datum får medlemsländerna inte längre utfärda typgodkännanden för en viss kravnivå, men fordonen får fortsätta att säljas en tid. Det andra steget innebär att från och med ett senare datum inträder försäljningsförbud, förbud mot registrering och ibruktagande för nya fordon med typgodkännanden enligt den äldre kravnivån.

I det svenska systemet före EU-medlemskapet genomfördes skärpta avgaskrav genom att bilar från och med en viss årsmodell skulle klara en viss kravnivå. Gjorde bilarna inte det, kunde de inte registreras och därmed inte heller tas i bruk. Av detta följde att bilarna inte heller kunde försäljas. Regeringens slutsats blev att det visserligen kunde antas att direktiven kunde genomföras med det system som gällde före EU-medlemskapet, men att det med hänsyn till hur direktiven utformats och bilavgaslagens karaktär av ramlag ändå var mest lämpligt att dessa grundläggande principer angavs i lagen. I specialmotiveringen angavs vidare bl.a. att förbud mot typgodkännande, försäljning, registrering och ibruktagande av nya fordon och motorer kommer att inträda med jämna mellanrum för fordonstyper enligt avgasdirektiven. Avsikten har alltså varit att bemyndigandet att meddela föreskrifter om försäljning ska omfatta även föreskrifter som innebär förbud mot försäljning. Bemyndigandets formulering utesluter inte sådana föreskrifter. För att kunna genomföra bl.a. försäljningsrestriktioner enligt EG-kraven, bör dock bemyndigandet utvidgas till att även omfatta ”motorers utrustning”.

Det nuvarande normgivningsbemyndigandet i 20 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen ger ingen tydlig rätt att meddela föreskrifter om skyldighet för tillverkare att tillhandahålla sådan dokumentation och information på det sätt direktivet kräver. En sådan normgiverätt bör omfattas av bemyndigandet. De föreskrifter som behöver komma till uttryck i regelverket kan sedan meddelas i förordningsform.

6 Konsekvenser

Ändringarna möjliggör konvertering av bilar för alternativa bränslen som E 85 och biogas. Det föreslagna regelverket är i lagen inte begränsat till vissa alternativa bränslen. En anpassning till nya alternativa bränslen kan enkelt göras genom föreskrifter som regeringen eller, efter bemyndigande från regeringen, Vägverket meddelar. Förslaget om att biltillverkarens ansvar vid en konvertering ska övertas av tillverkaren av konverteringssatsen för fel som beror på konverteringssatsen kommer att begränsa antalet konverteringsföretag, men bör å andra sidan gynna de mest seriösa företagen.

De direkta kostnaderna för en konvertering påverkar inte statsbudgeten eftersom de kostnaderna betalas av marknadens aktörer, dvs. den bilägare som vill konvertera sin bil och det företag som konverterar bilen.

Vägverkets kostnader för att dels ta fram föreskrifter, dels utöva tillsynen över att föreskrifterna följs, kommer i ett inledningsskede att öka något. Den kostnaden bedöms ligga inom ramen för Vägverkets nuvarande budget.

Hur många bilar som kommer att efterkonverteras efter lagändringen är svårt att uppskatta eftersom det beror på flera faktorer, såsom priset för en konvertering jämfört med priset för att köpa en fabrikstillverkad etanol- eller gasbil samt priset på bensin jämfört med priset på det alternativa drivmedlet. Kostnaden för att genomföra en efterkonvertering bedöms bli relativt hög. Efterfrågan på efterkonverterade bilar bedöms vidare komma att minska i takt med att nya modeller introduceras och begagnade E 85-bilar blir tillgängliga i allt större utsträckning. Ett rimligt antagande är därför att antalet konverterade bilar kommer att uppgå till högst någon procentandel av miljöbilsförsäljningen.

Vägverket har gjort en känslighetsanalys av bedömda konsekvenser. Den visar att vid antaganden om att oljepriserna ökar och att efterkonverterade bilar bara tankas med E 85 så skulle 5 000 konverterade bilar per år ge ett skattebortfall på 23 miljoner kronor.

7 Författningskommentar

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

2 §

En definition av konverteringssats införs för att underlätta utformningen av de bestämmelser i lagen där termen konverteringssats behöver användas.

I definitionen av ”ramdirektiv” uppdateras upplysningen om när de angivna EG-rättsakterna senast har ändrats med ändringar som ska tillämpas vid denna lagändrings ikraftträdande den 1 juli 2008 .

I anslutning till definitionerna av ”dieselbränsle” och ”alternativt motorbränsle” görs ändringar endast på så sätt att sammanbindningsordet ”och” mellan näst sista och sista definitionen flyttas med anledning av den nya definitionen av ”konverteringssats”.

5 §

I paragrafen anges att tillverkare av motorfordon eller motorer till fordon ansvarar för att fordonen uppfyller gällande avgaskrav. Ett nytt *andra stycke* införs där det slås fast att tillverkaren som huvudregel inte ska vara ansvarig för fel som beror på att ett fordon eller en motor har ändrats genom montering av en konverteringssats.

5 a §

Paragrafen är ny. I bestämmelsen anges att tillverkaren av konverteringssatsen ansvarar för fel på ett fordons avgasreningsutrustning i den utsträckning felet beror på att fordonet har byggts om med en sådan konverteringssats.

Tillsammans med ändringen i 5 § innebär 5 a § att, när en bil har efterkonverterats med en typgodkänd konverteringssats, övergår ansvaret för uppfyllandet av gällande avgaskrav från biltillverkaren till konverteringssattillverkaren, men endast i den utsträckning som ett fel i avgasreningen beror på konverteringssatsen.

7 §

I paragrafen anges uttryckligen att konverteringssatser kan typgodkännas i fråga om avgasrening. Med stöd av 20 § kan det meddelas föreskrifter om vilka krav som ska vara uppfyllda för att ett typgodkännande ska kunna ges.

19 a §

Paragrafen är ny och införs för att på tillverkare av konverteringssatser och den som för tillverkarens räkning för in konverteringssatser lägga ett liknande ansvar som det som annars ligger på fordons- och motortillverkare.

Enligt 16 § ska en tillverkare svara gentemot en enskild bilägare för att fel på bilens utsläpps begränsande anordningar kostnadsfritt avhjälpas om det på tillförlitligt sätt har konstaterats att anordningarna inte uppfyller lagens krav. Enligt 17 § gäller ansvaret inte om det kan göras sannolikt att felet beror på att bilägaren på något sätt har brustit i sin underhållsplikt, t.ex. genom att tanka bilen med fel bränsle eller inte ha låtit bilen genomgå erforderlig underhållsservice. I lagens 18 § finns ytterligare regler om tillverkarens ansvar i situationer när bilägaren har låtit någon annan än tillverkaren avhjälpa fel på avgasreningsutrustningen. Enligt 19 § ska, i fråga om fordon som tillverkats utomlands, den som för tillverkarens räkning yrkesmässigt för in fordon i Sverige svara solidariskt med tillverkaren för de förpliktelser som tillverkaren har enligt 16–18 §§.

I *första punkten* i den nya 19 a § anges att i fråga om ett fordon som har konverterats med en konverteringssats så ska det som sägs om tillverkare i 16–18 §§ gälla tillverkaren av konverteringssatsen. Det ansvar som på detta sätt läggs på tillverkaren av konverteringssatsen är dock begränsat till fel som beror på konverteringssatsen.

I *andra punkten* anges att det som sägs i 19 § om fordon ska gälla konverteringssatsen. Det betyder att den som för tillverkarens räkning yrkesmässigt för in konverteringssatser till Sverige ska svara solidariskt med tillverkaren av konverteringssatsen.

20 §

Bemyndigandet ändras i *sjunde punkten* så att det omfattar även motorers utrustning (t.ex. ersättningskatalysatorer). Det innebär att regeringen kan meddela föreskrifter som innebär restriktioner, inklusive förbud, mot försäljning av sådan utrustning. Det framgår av förarbetena till det ursprungliga bemyndigandet i bilavgaslagen (prop. 1995/96:175) att med uttrycket ”ibruktagande och försäljning” förstås även försäljningsförbud.

En ny *åttonde punkt* införs i bemyndigandet. Enligt den får föreskrifter meddelas om skyldighet för t.ex. tillverkare att tillhandahålla viss information och dokumentation. Sådana skyldigheter får avse information och dokumentation om samma slags varor som avses med bemyndigandet i *sjunde punkten*, dvs. motorfordon, motorer och motorers utrustning.

Den tidigare *åttonde punkten* blir en ny *nionde punkt*.

Sammanfattning av Vägverkets rapport

Redovisning av regeringsuppdrag angående efterkonvertering av personbilar för alternativbränslen

Vägverket fick i regleringsbrevet för 2005 i uppdrag av regeringen att granska förutsättningarna för en svensk reglering som tillåter efterkonvertering av personbilar för alternativa drivmedel. Uppdraget har bedrivits i samråd med Naturvårdsverket.

Vägverket finner att efterkonvertering för alternativa drivmedel inte kan ske inom ramen för det gällande regelverket. Förslag till författningsändringar framgår av bilaga.

Avgasemissionerna från bilar som drivs med konventionella drivmedel (bensin och diesel) har minskat kraftigt sedan slutet av 80-talet. Det är därför viktigt att ett införande av alternativa drivmedel inte sker på bekostnad av avgasemissionerna. Vägverket och Naturvårdsverket menar därför att för att en konvertering ska tillåtas måste avgaskrav ställas som motsvarar de som ställs på bilen i ursprungligt utförande.

Säkerhetskrav bör ställas på efterkonverterade bilar som är relevanta för respektive konvertering och bränsle. Detta innebär för gas att det internationella regelverket i ECE R115 införs i svensk lagstiftning. För andra bränslen som E85 måste nationella krav införas i svensk lagstiftning. Vägverket har under utredningen tillsammans med bl.a. Räddningsverket arbetat för att kunna fastställa vilka säkerhetskrav som bör ställas vid konvertering för E85. Detta har dock inte varit möjligt då kunskap, i tillräcklig omfattning, om bränslets egenskaper i kombination med de varierade konstruktionerna hos påfyllningsrör och bränsletank etc. visat sig saknas för de bilar som kan komma att vara aktuella för efterkonvertering. Vägverket kommer därför att tillsammans med Räddningsverket och andra berörda utreda säkerhetsfrågorna ytterligare.

I det EU-gemensamma regelverket regleras personbilar genom helfordonsgodkännande som innebär att tillverkaren har ett långtgående ansvar för fordonet och dess egenskaper. Detta gäller såväl säkerhet som avgasemissioner. En efterkonvertering innebär att fordonet inte längre omfattas av tillverkarens ansvar. Vägverket och Naturvårdsverket anser att detta ansvar måste övertas av någon annan än tillverkaren av fordonet, i detta fall tillverkaren av konverteringssatsen.

Vägverkets förslag: För drift av en personbil eller en lätt lastbil får endast användas bränsle av det slag som fordonet är typgodkänt för enligt typintyg eller intyg om överensstämmelse eller godkänt för vid en registreringsbesiktning eller motsvarande kontroll. Detta gäller även för helfordonsgodkända fordon som tas i bruk första gången efter ikraftträdandet.

Godkännande av ett sådant fordon för drift med annat bränsle förutsätter att fordonet uppfyller gällande avgaskrav och nödvändiga säkerhetskrav.

De komponenter som tillsammans utgör en konverteringssats skall vara typgodkända.

Tillverkaransvaret enligt 5 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränsle, övertas vid en konvertering av tillverkaren av konverteringssatsen. Bilaga 1

Det civilrättsliga tillverkaransvaret gentemot bilägaren enligt 16 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränsle, övertas vid en konvertering av tillverkaren av konverteringssatsen.

Vägverkets lagförslag

Lag

om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränsle;

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränsle

dels att 2 och 5 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 19 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

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, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/102/EG, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG, ändrat genom kommissionens direktiv 2003/77/EG,

sämdirektiv; direktiv som antagits med stöd av bestämmelserna i något av ramediktiven, 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 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,

motorstyp; 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 sämdirektiven,

Föreslagen lydelse

28

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, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/102/EG, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG, ändrat genom kommissionens direktiv 2003/77/EG,

sämdirektiv; direktiv som antagits med stöd av bestämmelserna i något av ramediktiven, 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 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,

motorstyp; 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 sämdirektiven eller andra föreskrivna krav,

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

tung buss: buss med en totalvikt av över 3500 kilogram.

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

dieselbränsle: bränsle som omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 25 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87 och som är avsett att användas i sådana motorfordon som avses i rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2002/80/EG och rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/27/EG.

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

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

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

konverteringsenhet: ett system för ändring av ett fordon från drift med motorbensen eller dieselbränsle till drift med annat bränsle.

tung buss: buss med en totalvikt av över 3500 kilogram.

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

dieselbränsle: bränsle som omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 25 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87 och som är avsett att användas i sådana motorfordon som avses i rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2002/80/EG och rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/27/EG.

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

Tillverkare av motorfordon eller motorer till fordon ansvarar för att fordonen uppfyller gällande avgasreningskrav. Om ett fordon har ändrats till drift med annat bränsle än motorbensen eller dieselbränsle, ansvarar dock tillverkaren av konverteringsenheten för att fordonet uppfyller gällande avgasreningskrav.

19 a §

Om ett fordon har ändrats på sätt som anges i 5 § skall vad som sägs om tillverkaren i 16-18 §§ i stället gälla tillverkaren av konverteringssatsen.

I fråga om konverteringssatser som tillverkats utomlands svarar den som yrkesmässigt för in konverteringssatsen i Sverige för tillverkarens räkning solidariskt med tillverkaren för de förpliktelser som tillverkaren har. Tillverkaren ansvarar endast för konverteringssatser som förts in i Sverige av tillverkaren själv eller av någon som fört in konverteringssatsen för tillverkarens räkning.

Denna lag träder i kraft den ... I fråga om fordon som ändrats till drift med annat bränsle än motordieseln eller dieselbränsle före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

Remissinstanserna

Kommerskollegium, Rikspolisstyrelsen, Räddningsverket, Konsumentverket, Naturvårdsverket, Konkurrensverket, Statens energimyndighet, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Verket för innovationssystem (Vinnova), Sveriges Kommuner och Landsting, BIL Sweden, Bioalcohol Fuel Foundation, Fordonskomponentgruppen, Föreningen Gröna bilister, Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Svenska Biogasföreningen, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Petroleuminstitutet (SPI), AB Svensk bilprovning, AVL MTC Motor-testcenter AB, SAAB automobile AB, Volvo Cars, K-son teknik, BSR Svenska AB, MGN AB, Nordic Uhr AB, Miljöfordon Syd, Föreningen etanol.nu.