

Föreskrifter om förenklade nationella regler för konvertering av fordon till drift med etanol och metangas

I sammanställningen presenteras sammanfattningar av de fullständiga remissvaren och enbart de synpunkter som rör förslaget.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
2030-sekretariatet	-	<p>2030-sekretariatet ser starkt positivt på förslaget till en moderniserad och förenklad lagstiftning gällande konvertering, men anser att:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Definitionen bör vidgas så att den även omfattar vätgas och eldrift. • Förenklad bevisbörda avseende avgasutsläpp även ska gälla till och med årsmodell 2001 även för fordon som efterkonverteras till metangas. • Euro 7 ska omfattas av föreskrifterna. • Förslaget även ska innefatta andra fordonsslag som motorcyklar, mopeder, arbetsfordon, snöskotrar och motorbåtar. • Det bör säkerställas att de svenska reglerna harmoniserar med andra länders regler för efterkonvertering av fordon. 	<p>Vi har justerat efter synpunkten gällande att även fordon som efterkonverteras till metangas fram till och med 2001 ska omfattas av förenklad bevisbörda.</p> <p>Gällande synpunkterna om Euro 7 och harmonisering med andra länders reglering så tar förslaget hänsyn till det.</p> <p>Av den information vi har fått till oss är intresset för konvertering av andra fordonsslag inte tillräckligt stort och därför har det inte tagits med i det här arbetet.</p> <p>Konvertering till eldrift eller vätgas är mer omfattande och behöver hanteras separat. Därför har det inte hanterats i det här arbetet.</p>
Arbetsmiljöverket	-	Arbetsmiljöverket har inga synpunkter på föreslagna ändringar.	Noterat.
BSR Svenska AB		BSR är generellt positiva till remissen och har förslag på hur föreskrifterna kan utvecklas ytterligare.	Vi har haft BSR:s förslag i beaktande när vi har justerat föreskrifterna efter övriga remissynpunkter

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Carstedts bil AB	Punkt 1.4.2 i bilaga 5 till VVFS 2003:29	Carstedts bil AB ställer sig positiv till föreslagen reglering, men med synpunkten att det av förslaget bör framgå att det krävs utbildning på det aktuella konverteringssystemet för installatören och att han är godkänd/auktorerad av leverantör av konverteringssatsen både för att försäkra att installation sker på rätt sätt och för att garanti från tillverkaren skall gälla.	Noterat. Vi bedömer att det är tillverkaren av konverteringssatsen som har förutsättningar att avgöra vilken kompetens som behövs för att installera deras produkt, vilket framgår av föreskriftsförslaget.
Drivkraft Sverige	-	Drivkraft Sverige är positiva till att regelverket ses över. De lyfter även vikten av att tillverkaren av konverteringssatsen tar över ansvaret avseende fel som orsakats av konverteringen.	Ansvaret för att utsläppskrav uppfylls regleras genom avgasreningslagen (2011:318).
Energigas Sverige	-	Energigas Sverige är positiva till förslaget att förenkla möjligheten att använda förnybara drivmedel.	Noterat.

Fordonsbesiktnings- branschen	Punkt 3.2.1 och 4.4 i bilaga 5 till VVFS 2003:29 Punkt 2 och 70 i bilaga 1 till TSFS 2016:22	<p>FBB har övergripande inga större synpunkter på förslagen i remissen och ser positivt på att underlätta konvertering av fordon.</p> <p>Synpunkter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • I förslaget till förändrad VVFS 2003:29, bilaga 5 framgår i punkt 3.1.2 att konverteringssatsen inte får ändra bilens högsta motoreffekt med mer än 5 procent jämfört med ursprungsfordonet. Det är för FBB något otydligt om detta avser både etanol- och metankonverterade fordon eller om det endast avser etanolkonvertering. Det framstår som om nämnda punkt avser etanolfordon, men punkten kan också tolkas som en generell bestämmelse om motoreffekt. Om möjligt bör detta förtydligas, då det är relevant med gräns för effekt för metangasfordon för att undvika över- eller undermotoriserade fordon. • När det gäller punkten 4.4 i samma föreskrift som ovan nämnts och som lyder "ECE-typgodkännande eller nationellt typgodkännande från annat land kan användas för att visa att fordringar enligt 33 är uppfyllda" så misstänker FBB att det är ett skrivfel som smugit sig in. Korrekt hänvisning borde vara till 3.3 alternativt till rubrik 3. Fordringar • När det gäller ändring av TSFS 2016:22 så noterar FBB att bestämmelserna i bilaga 1, sida 6 rad K7 samt sida 11 rad K3, ska tillämpas på fordon som tagits i bruk 2011-01-01 eller senare. FBB undrar var detta datum härrör från och varför det finns ett glapp mellan ibruktagande den 1 juli 2010, då de flesta andra bestämmelser tillämpas, och 1 januari 2011 i dessa två fall. 	<p>Vi har justerat efter synpunkterna. Avseende datum för ibruktagande är det satt efter det datum ifrån vilket Euro 5 gäller.</p>
--	---	--	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Grön Värld		Grön Värld är generellt positiva till remissen och har förslag på hur föreskrifterna kan utvecklas ytterligare.	Vi har haft Grön Världs förslag i beaktande när vi har justerat föreskrifterna efter övriga remissynpunkter
Kommerskollegium	-	Kommerskollegiums bedömning är att de tre föreskriftsförslagen ska anmälas enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler och enligt förordning (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden om det finns risk att de kan komma att tillämpas av de som tillfälligt tillhandahåller tjänster i Sverige.	Föreskriftsförslagen är anmälda enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler. Föreskriftsförslaget (VVFS 2003:29) ställer krav på att provningslaboratorium ska vara oberoende. Detta krav finns reglerat i artikel 69 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 (ramförordningen). Förslaget innebär därmed inga nya krav på tjänsteleverantörer och behöver därför inte anmälas enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden (direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden (tjänstedirektivet)). De övriga två föreskriftsförslagen innehåller inte några krav på tjänsteleverantörer, varför de inte heller behöver anmälas enligt tjänstedirektivet
Konjunkturinstitutet	-	Konjunkturinstitutet har inga synpunkter på föreslagna ändringar.	-
KonveGas Sweden AB	-	KonveGas ställer sig positivt förslaget, men lämnar synpunkter gällande installatörens kompetens och vikten av att säkerställa säkerheten vid en konvertering.	Noterat. Vi bedömer att det är tillverkaren av konverteringssatsen som har förutsättningar att avgöra vilken kompetens som behövs för att installera deras produkt, vilket framgår av föreskriftsförslaget.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Mobility Sweden	-	<p>Mobility Sweden lyfter följande synpunkter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uppfattningen är att, i den mån tillgången på nya etanol- och gasfordon kan anses vara begränsad, detta i första hand är en effekt av bristande efterfrågan hos kunderna. • Fordonstillverkare, importörer och återförsäljare riskerar att bli berörda vid en eventuellt utökad efterkonvertering som till stor del sannolikt beror på hur efterkonverteringen utförs. Mobility Sweden efterfrågar tydliga krav på de som förväntas utföra själva efterkonverteringen. • Uppfattningen om efterkonvertering av fordon till etanol och fordonsgas skiljer sig markant mellan Mobility Swedens medlemsföretag. Bland de som är tveksamma finns en oro för att oseriösa aktörer utan erforderlig kompetens riskerar att skapa problem för fordonstillverkarna, men i förlängningen även för importörer och återförsäljare. • Frågor väcks även om hur fordonstillverkaren ska kunna ta ansvar för att typgodkännandekraven för utsläppsbegränsande anordningar ska kunna efterlevas då ett fordon är konverterat i efterhand av en extern part. • Vi vill även betona vikten av att de fordon som efterkonverteras märks upp i Vägtrafikregistret på ett mycket tydligt sätt för att vid ägarbyten undvika sammanblandning av originalfordon och efterkonverterade fordon. 	<p>Transportstyrelsen noterar Mobility Swedens synpunkter och bemöter dem enligt följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Även om intresset för efterkonvertering till etanol- eller metangas skulle vara svagt finns det ett värde i att föreskrifterna är uppdaterade. • Vi bedömer att det är tillverkaren av konverteringssatsen som har förutsättningar att avgöra vilken kompetens som behövs för att installera deras produkt, vilket framgår av föreskriftsförslaget. • Ansvar för konverteringen framgår av avgasreningslag (2011:318). • För fordon som efterkonverteras ska avsedd textkod anges i vägtrafikregistret.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Motorbranschens riksförbund, MRF		MRF ställer sig positiva till förslaget till föreskrifter, men framhäver vikten av kompetensen hos de företag som utför efterkonverteringar.	Noterat. Vi bedömer att det är tillverkaren av konverteringssatsen som har förutsättningar att avgöra vilken kompetens som behövs för att installera deras produkt, vilket framgår av föreskriftsförslaget.
Motor & Gas i Norr AB		Motor & Gas i Norr AB ställer sig positiv till förslaget, men lämnar förslag på förenklad bevisbörda avseende avgasutsläpp även ska gälla till och med årsmodell 2010 även för fordon som efterkonverteras till metangas. De lämnar också en synpunkt på att säkerhetskraven på gastankar, högtrycks komponenter och installation borde ses över, eventuell införa åter -40 C kraven.	Vi har justerat efter synpunkten gällande att även fordon som efterkonverteras till metangas fram till och med 2001 ska omfattas av förenklad bevisbörda. På grund av EU-krav kan vi inte återinföra krav på -40 grader Celsius.
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB	Punkt 4.4 i bilaga 5 till VVFS 2003:29	MSB ser positivt på förslaget som innebär att det blir lättare för företag som utvecklar konverteringssatser samt företag och enskilda fordonsägare som utför konverteringar att visa att kraven är uppfyllda vid konvertering till etanol- och metangasdrift. MSB har endast en redaktionell synpunkt enligt nedan: Förslagen ny lydelse i VVFS 2003:29 enligt remiss: "4.4 ECE-typgodkännande eller nationellt typgodkännande från annat land kan användas för att visa att fordringar enligt 3.3 är uppfyllda" MSB tolkar det som att det borde stå: "4.4 ECE-typgodkännande eller nationellt typgodkännande från annat land kan användas för att visa att fordringar enligt 3.3 är uppfyllda" Annars stämmer inte hänvisningen.	Justerat efter synpunkt.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Regelrådet	-	Såvitt Regelrådet kan bedöma medför förslaget inte effekter av sådan betydelse för företag att Regelrådet yttrar sig.	Noterat.
Riksförbundet M Sverige	-	M Sverige tillstyrker förslagen om att förenkla för att fler ska kunna bygga om och registrera in bensinbilar för att köra dem på E85 eller biogas.	Noterat.
Skatteverket	-	Förslagen rör inte Skatteverkets verksamhet. Skatteverket har därför inte några synpunkter på förslagen.	Noterat.
Stockholms stad, Miljöförvaltningen	-	Förvaltningen välkomnar de föreslagna ändringarna eftersom de ökar möjligheter för privatpersoner och företag att konvertera befintligas fordon till förnybar drift. Därmed finns en större möjlighet till minskad klimatpåverkan från den befintliga fordonsparken.	Noterat.
Sustainbil	Punkt 3 i bilaga 5 till VVFS 2003:29	Sustainbil är positiva till föreskriftsförslagen men framför synpunkt om att det med ett inom EU typgodkänt kit ska kunna gå att registreringsbesiktiga ett fordon med metangasdrift som är äldre än 2001 med samma krav med förenklat provningsförfarande gällande avgasreningen som i etanolfordonen.	Vi har justerat efter synpunkt.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Sveriges fordonsbyggares riksorganisation, SFRO	Punkt 3.1.2 i bilaga 5 till VVFS 2003:29	<p>SFRO ställer sig bakom vikten av möjlighet till efterkonvertering av befintliga fordon, men framför följande synpunkter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • VVFS 2003:29 revidering bilaga 5 - En sak vi noterar är att för konvertering till etanoldrift finns en begränsning när det gäller ändring av effekt (3.1.2 Konverteringssatsen får inte ändra bilens högsta motoreffekt med mer än 5 procent jämfört med ursprungsfordonet) medan motsvarande saknas för konvertering till gasdrift. • Gasdrift är en fråga som kunder emellanåt tar upp men där saknas möjligheter, på grund av de begränsningar som §12 41 kapitlet TSFS 2013:63 innebär. SFRO anser att detta är en fråga som borde kunnat behandlas under rubricerad remiss. • SFRO anser att det är rimligt att ett tygodkänt konverteringssystem används för gasdrift i ombyggt och amatörbyggt fordon. Tygodkännandet bör då vara kopplat till den motor som används i fordonet. Genom att ändra kapitel 41 §12 i TSFS 2013:63 skulle detta kunna uppnås. 	Vi har justerat efter synpunkten gällande ändring av motoreffekt. Det här arbetet har inte omfattat utredning om en ombyggd eller amatörbyggd bil kan vara gasdriven. Vi tar med oss synpunkten.
Sveriges Fordonsverkstäders Förening, SFVF	-	Sveriges Fordonsverkstäders Förening har inga invändningar kring förslagen men samtidigt ställer vi oss bakom de synpunkter som 2030-sekretariatet lämnat i sitt remissvar.	Noterat.
Svensk Försäkring	-	Svensk Försäkring har såsom branschorganisation för de svenska försäkrings-företagen inget att erinra mot de remitterade förslagen till föreskrifter.	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Sveriges Kommuner och Regioner	-	Sveriges Kommuner och Regioner har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på rubricerad remiss. Härmed meddelas att förbundet avstår från att lämna synpunkter.	Noterat.
Sveriges Åkeriföretag	-	Sverige Åkeriföretag har inget att erinra mot Transportstyrelsens förslag.	Noterat.
Swedac	-	Swedac har tagit del av ovan nämnda remiss. Swedac har inga synpunkter på förslaget.	Noterat.
Trafikverket		Trafikverket är generellt positiva till att undanröja onödiga hinder, i detta fall förenkla reglerna för konvertering. Vi upplever dock att konsekvensutredningen saknar två delar; dels en beskrivning av storleken på problemet, målgruppen för förslaget och hur många som förväntas tillämpa möjligheten, dels en analys över hur detta påverkar avgasreningens funktion över tid och utsläppen från verklig körning. Konsekvensutredningen skulle med fördel kunna kompletteras med vilka antaganden och bedömningar som gjorts om effekterna på luftkvalitet, samt vilka förutsättningar som gäller kring hållbarhetskrav och marknadskontroll. I det fall att det föreligger risk att förenklade regler påverkar utsläpp till luft negativt ser vi gärna att denna effekt kartläggs innan de förenklade reglerna genomförs.	Noterat. Konverteringar förekommer redan idag och ändringarna görs för att föreskrifterna ska vara uppdaterade. De konverterade fordonen förväntas ha samma avgasrening som innan om de uppfyller ställda kraven. Föreskrifterna reglerar att de tillverkare som typgodkänner ett konverteringskit ska utföra hållbarhetskontroller och Transportstyrelsen gör också marknadskontroller.
Åklagarmyndigheten	-	Åklagarmyndigheten har inte några synpunkter på förslagen.	Noterat.

Sändlista

2030-sekretariatet	Fordonsprovarna i Kungälv AB	Skatteverket
AB Svensk Bilprovning	Fordonsprovarna i Väst AB	Organisationen Sveriges Servicestationer, OSS
Arbetsmiljöverket	KGK	Sustainabil
Autoexperten	Kommerskollegium	Svensk Försäkring
AVL MTC Motortestcenter AB	Konjunkturinstitutet	Svensk Kollektivtrafik
Besikta Bilprovning i Sverige AB	Konsumentverket	Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation, SFRO
Bilimportörernas Riksförbund (BIRF)	Konvegas	Sveriges Fordonsverkstäders Förening, SFVF
BioDriv Öst	Lastfordonsgruppen (LFG)	Sveriges Kommuner och Regioner, SKR
BRC gas	Miljöbilar i Stockholm, Stockholms stad	Sveriges MotorCyklister, SMC
BSR	Mobility Sweden	Sveriges Åkeriföretag
Carspect AB	Motorbranschens Riksförbund (MRF)	SWEDAC
Carstedt	Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF)	Tillväxtverket, Regelrådet
DEKRA Automotive AB	M Sverige	Training Partner
Drivkraft Sverige	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)	Trafikverket
Energigas Sverige	Naturvårdsverket	Transportföretagen
Energimyndigheten	NDT Training Center	Verkstad & Besiktningsteknik AB
Exclusive Cars	Nilsson Special Vehicles AB	YBB Ystad Bilbesiktning AB
Fordonsbesiktningsbranschen	Opus Bilprovning	Åklagarmyndigheten
Fordonskomponentgruppen	Organisationen Testa	