

Transportstyrelsen
781 23 Borlänge

Angående remiss av förslag till ändring av Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:29) om nationellt typgodkännande av system, komponent och separat teknisk enhet

Mobility Sweden har tagit del av rubricerad remiss och framför i det följande våra synpunkter:

Synpunkter

Mobility Sweden betraktar den pågående omställningen av transportsektorn som oerhört viktig i syfte att reducera vägtrafikens inverkan på såväl klimat som miljö. För att lyckas i omställningen ser vi ett behov av en mix av ett flertal olika drivmedel som kompletterar varandra inom de användningsområden där de gör bäst nytta. Vår uppfattning är att såväl el som vätgas, metangas, etanol, HVO, bensin och diesel kommer att behövas under överskådlig tid för att omställningen av transportsektorn ska vara praktiskt genomförbar.

Transportstyrelsen motiverar sitt förslag, i syfte att underlätta efterkonvertering till etanol/metangas, med att det finns en efterfrågan på nya fordon som drivs med förnybara drivmedel samtidigt som tillgången till sådana fordon är begränsad. Mobility Swedens uppfattning 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. Sannolikt är efterfrågan ett resultat av en historiskt ryckig energi- och skattepolitik med olika typer av styrmedel som i relativt snabb takt ersatt varandra och bidragit till osäkerhet för fordonstillverkare, importörer och slutkunder. Med långsiktiga och stabila villkor skapas bättre förutsättningar att bygga "rätt" fordon från början. Detta är inte helt oväsentligt då t.ex. kolvar och ventiler i en motor avsedd för fordonsgas är optimerade för just gas, eftersom denna har sämre smörjande egenskaper än bensin och diesel.

Transportstyrelsen skriver i sin konsekvensutredning att man inte ser några uppenbara negativa konsekvenser i och med regleringsförslaget och att det inte heller är något som har lyfts i det samråd som myndigheten har haft med branschen. Vi noterar också att fordonstillverkare, importörer och återförsäljare inte finns med bland de parter som enligt myndigheten är berörda av förslaget. Vår uppfattning är att fordonstillverkare, importörer och återförsäljare riskerar att bli berörda vid en eventuellt utökad efterkonvertering. Till stor del är detta sannolikt beroende av hur efterkonverteringen utförs.

Uppfattningen om efterkonvertering av fordon till etanol och fordonsgas skiljer sig markant mellan Mobility Swedens medlemsföretag. Det finns medlemsföretag som ser ett tydligt värde i möjligheten att efterkonvertera fordon, då de härigenom kan erbjuda sina kunder ett bredare utbud av drivmedel än vad de har från fabrik. Genom samarbete med professionella verkstäder med specifik kompetens, kan importörer på detta sätt erbjuda sina kunder fabriksnya bilar som är efterkonverterade till t.ex. fordonsgas. Genom efterkonverteringen avstår sig dock fordonstillverkaren av naturliga skäl delar av nybilsgarantin, samtidigt som företaget som genomför efterkonverteringen tar över ansvaret över motsvarande delar. Allt regleras i avtal och företaget som utför efterkonverteringen tecknar egna relevanta försäkringar för att hantera eventuella garantiärenden.

Bland de som är tveksamma till efterkonvertering av fordon finns en oro för att oseriösa aktörer utan erforderlig kompetens riskerar skapa problem för fordonstillverkarna, men i förlängningen även för importörer och återförsäljare. Efterkonverterade fordon kan omsättas i flera led och vid eventuella problem med en efterkonverterad bil är det troligt att bilägaren kontaktar importören eller återförsäljaren av aktuellt fabrikat. Som nämndes inledningsvis optimeras bilens motor för aktuellt drivmedel vid tillverkningen. Efterkonvertering kan leda till höga kostnader även vid problem med kringliggande motordelar avsedda för annat drivmedel än det som fordonet konverteras till. En tydlig och väl fungerande hantering av garantier på de fordon som efterkonverteras betraktar Mobility Sweden som nödvändig för att efterkonvertering ska vara möjlig i praktiken.

I det fall det inte finns ett avtal som tydligt reglerar ansvaret mellan tillverkare/importör och företaget som utför konverteringen finns påtaglig risk för "badwill" för tillverkaren/importören. Det är därför värt att notera att Transportstyrelsen lyfter fram att det i dagsläget är dyrt och komplicerat, särskilt för mindre företag och privatpersoner, att efterkonvertera fordon till etanol och metangas. Även om efterkonvertering av fordon med rätt förutsättningar har ett värde, är det Mobility Swedens uppfattning att det också är värdefullt med en viss tröskel för utföraren, i syfte att göra det svårare för oseriösa aktörer.

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. Vår uppfattning är att detta inte är något som kommer att regleras av sig själv. Mer troligt är att det endast kan regleras inom ramen för efterkonverteringar som sker genom formaliserat samarbete mellan fordonstillverkare/importör och konverteringsföretag. Efterkonverteringar som däremot sker helt utom tillverkarens/importörens kontroll riskerar att skapa problem.

Transportstyrelsen föreslår krav på typgodkännande av system, komponent och separat enhet vad gäller den utrustning som krävs för efterkonvertering. Mobility Sweden efterfrågar även tydliga krav på de som förväntas utföra själva arbetet. För att en utökad efterkonvertering av fordon ska kunna ske på ett seriöst och säkert sätt är det av stor vikt att arbetet utförs på ett fackmannamässigt och korrekt sätt liksom att den ansvarsfördelning som lyfts fram ovan gällande t.ex. garantier och utsläppskrav säkerställs. 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.

Vänliga hälsningar

Calle Beckvid,
Teknisk samordnare, nationella lagkrav
Mobility Sweden