

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Efterhandskonvertering av personbilar för alternativbränslen

Remissvar från Gröna Bilister på Vägverkets förslag

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation, vill Gröna Bilister aktivt bidra till att minska bilismens negativa påverkan på hälsa och miljö. Utifrån detta medverkar organisationen gärna aktivt till att ta fram styrmedel som bidrar till en minskad miljöbelastning från personbilstrafiken.

Gröna Bilister har i andra sammanhang lämnat förslag gällande andra styrmedel för miljövänligare bilism. Dessa remissvar och yttranden finns publicerade på vår webbplats, www.gronabilister.se.

Behovet av ändrad lagstiftning

Omställningen till förnybara bränslen för fordonsdrift går nu mycket snabbt. Miljöbilarna stod i september 2005 för första gången för mer än tio procent av nybilsförsäljningen och antalet tankställen för biobränslen har under år 2005 i runda tal fördubblats. En ökad oro för klimatförändringarna, ett skenande oljepris och nya intressanta miljöbilar är tre samverkande förklaringar till den snabba ökningen.

All ökning av användningen av förnybara bränslen är dock inte enbart av godo. Idag sker en betydande "fusktankning", där bilister tankar sina bilar med etanol utan att bilen är avsedd för detta, uppmuntrade av såväl privata initiativ som massmedia. Bilar som körs på etanol utan att vara avsedda för detta kan få mycket höga utsläpp av hälso- och miljöfarliga ämnen.

Moderna bilar har ett adaptivt styrsystem som reglerar bränsle/luftblandningen efter signaler från lambdasonden. Systemet kan tillföra upp till cirka 15 procent mer bränsle än vad som normalt tillförs. Sonden reglerar endast inom sitt normala belastningsområde – vid högre belastning får motorn en bränsleblandning utifrån fasta värden i styrprogrammet som alltså måste ändras för att ge rätt bränsleblandning om ett mindre energirikt bränsle används.

Att öka bränsletrycket för att förse motorn med mer bränsle garanterar inte att motorn får rätt bränslemängd vid alla belastningsnivåer. Ett annat tryck än det avsedda ger också förändrade och oförutsedda emissioner. BSR anger att ökat bränsletryck kan ge upp till fem gånger högre

avgasvärden än de tillåtna. BSR anger att följande förändringar behöver göras för att en bensinbil ska fungera väl på etanol:

- Optimering av hela motorstyrprogrammet bl.a. avseende bränsle och tändning.
- Utbyte av vissa komponenter i bränslesystemet
- Motorvärmare eller annan teknik för att klara kallstarter
- Säkerhetsåtgärder som kan kräva utbyte av komponenter

För efterhandskonvertering till gasdrift, som i dagsläget görs hos Tekniska Verken i Linköping, krävs att ett extra bränslesystem monteras vid sidan av bensinsystemet. Val av drivmedel görs via en omkopplare som monteras i kupén.

Att skyndsamt lagmässigt reglera och ekonomiskt gynna en kontrollerad efterhandskonvertering skulle bidra såväl till att minska antalet bilar som i onödan går på bensin som till att minska antalet bilar som idag de facto drivs på etanol utan någon ordentlig emissionskontroll.

Gröna Bilisters vision

Gröna Bilister är skeptiska till den rörelse som idag driver bensinbilar på etanol utan någon konvertering. Inte heller är den efterhandskonvertering som idag sker alltid optimal – den sker ibland med undermålig teknik vilket snabbt kan leda till högra hälsofarliga utsläpp och den kan bidra till att bilar som bör skrotas drivs ytterligare några år.

Sverige har västra Europas äldsta fordonspark, till stor del beroende på att vi köper stora och relativt dyra bilar som håller länge. Detta innebär att dagens fordonspark dominerar trafiken långt in på 2010-talet. Att ensidigt arbeta med nybilsförsäljningen är därmed inte tillräckligt för att snabbt minska trafikens klimatpåverkan och andra utsläpp. Inte heller räcker det att förbättra bensinen och dieseln med en ökad låginblandning av förnybara drivmedel (se våra remissvar i detta ämne). Efterhandskonvertering är ett viktigt kompletterande instrument.

Efterhandskonvertering ger bilföretag och återförsäljare som inte kan erbjuda någon miljöbil en ny möjlighet att erbjuda sina kunder miljöbilar i form av en bensindriven bil som konverterats till etanol- eller gasdrift. Enligt vad vi erfar så överväger importörer av bl.a. tyska och japanska bilmärken att använda sig av denna möjlighet för att kunna erbjuda etanolbilar till den svenska marknaden. Därmed blir i princip fabriksnya bilar ett huvudområde för efterhandskonverteringen, tvärtemot den ombyggnadstrend som idag råder och tvärtemot den mediala bild som getts av efterhandskonverteringen.

Efterhandskonverteringen ger också offentliga uppköpare och andra inköpare som åläggs eller vill ta miljöansvar helt nya möjligheter. Idag är det t.ex. svårt för kommuner och landsting att köpa miljöbilar i klasserna pick-up och minibussar, då utbudet på marknaden är begränsat. Med efterhandskonverteringsmöjligheten öppnar sig helt nya möjligheter att köpa de fordon man önskar och få dem konverterade till etanol- eller gasdrift.

Vägverkets uppdrag

Vägverkets uppdrag är avgränsat till att granska förutsättningarna för svensk reglering som tillåter efterkonvertering av personbilar, så att de utan att komma i konflikt med det EG-rättsliga tillverkaransvaret för avgasrening kan drivas med alternativa eller förnybara drivmedel.

Vi finner att Vägverket har levt upp till sitt uppdrag och ställer oss bakom den definition de gjort av begreppet ”alternativa bränslen”, som här används synonymt med ”förnybara drivmedel”. (I Vägverkets förslag till ny klassning av diesel har de en annan definition av ”alternativ”, som där står i kontrast till ”biobränsle”. Denna definition finner vi olycklig).

Vi beklagar att Vägverket så ensidigt valt att fokusera på E85- och gasdrift i sitt förslag, eftersom en kommande lagstiftning bör vara så robust att den kan fungera också för tillkommande bränslen. Volvo har aviserat att de ämnar tillverka både tunga fordon och personbilar som kan drivas med DME (dimetyleter) och Saab har aviserat att kommande bilmodeller ska kunna köras på E100, etanol utan någon inblandning av bensen. Vägverket har själva i andra sammanhang annonserat att metanol kan bli av intresse framgent. Dessutom borde Vägverket ha granskat andra kombinationsmöjligheter än de mellan bensen och etanol respektive gas. Fordon som drivs med gas och etanol är t.ex. miljömässigt mycket intressanta men omfattas inte av Vägverkets förslag.

Vi menar att det nu avrapporterade uppdraget bör kompletteras med följande regeringsuppdrag till Vägverket:

- Underlag för regeringsbeslut om hur efterhandskonvertering kan stimuleras med skattemässiga incitament.
- Förslag till miljöklassning av efterhandskonverterade fordon.
- Förslag på exakt definition av etanol E85 och E100.

Vägverkets förslag

Vägverkets förslag innebär i korthet att:

- Efterhandskonverterade fordon ska klara de emissionsvärden som gäller för motsvarande bensen- eller dieselmotordesign. Bränsleflexibla fordon ska klara dessa emissionsvärden med vilken som helst mix mellan de två bränslen de är godkända för.
- Fordonstillverkarens hållbarhetsåtagande för avgasreningen ska övertas av den som säljer konverteringssatsen.
- Det konverterade fordonet ska inte i övrigt förändras. Det innebär t.ex. att etanolfordon får ges max fem procent högre motoreffekt än den ursprungliga bensenbilen, trots att etanolbränslet öppnar för denna möjlighet.
- Ett referensbränsle för E85 bör tas fram, förslagsvis på EU-nivå.

- Efter konvertering ska Bilprovningen kontrollera att installationen gjorts korrekt, men inga krav på auktorisation av konverteringsmonterare ställs.
- Efterhandskonverterade fordon som uppfyller miljöklass 2005 ska också anses uppfylla definitionen för statliga myndigheters miljöbilsinköp liksom den av riksdagen beslutade definitionen av miljöbilar för undantag från Stockholms trängselskatt.

Förslagen i dess helhet finns att läsa på www.vv.se/filer/28895/rattad_slutligrapport-_20konverteringsuppdraget2_med%20bilaga.pdf. Här återfinns också de av Vägverket föreslagna författningsändringarna som är en konsekvens av verkets förslag.

Vår bedömning

Vi ställer oss i huvudsak bakom Vägverkets förslag till reglemente för efterhandskonvertering, men har ett antal invändningar mot utformningen och ett antal förtydliganden.

Garantier och ansvar

För nya bilar har tillverkare hållbarhetskrav för avgassystemet på fem år eller 10 000 mil. Bilprovningens granskning visar att ett par procent av bilparken varje år underkänns på grund av för höga avgasutsläpp. För vissa bilmärken och modeller är andelen över tio procent. Andelen kan förväntas öka i framtiden, i takt med att avgaskraven skärps och Bilprovningens granskning bättre svarar mot utsläppskraven. Att, som Vägverket föreslår, helt befria biltillverkarna från varje ansvar om bilen efterhandskonverteras, innebär en betydande ekonomisk vinst för biltillverkarna och deras generalagenter. Regeringen bör i sitt slutliga utformande av regleringen ha detta i åtanke.

Vägverkets förslag innebär att tillverkaren av konverteringssatsen ska överta ansvaret för de garantier som relaterar till konverteringen. Vad som avses bör regleras i detalj, då det i delar av Vägverkets förslag framstår som att endast avgassystemet och det därtill hörande hållbarhetskravet omfattas, medan det på andra håll framstår som att allt som kan härledas till konverteringen blir konverteringssattstillverkarens ansvar. Det skulle i så fall kunna innebära avgassystem, motor, datasystem, i vissa fall tank samt ytterligare komponenter. Ytterligare en möjlighet är att övertagandet skulle omfatta avgasreningen och därutöver de komponenter som faktiskt förändrats i samband med konverteringen. Det är dock knappast lämpligt eftersom den konverterare som inte åtgärdar bränsletanken för ökad hållbarhet då skulle ha ett mindre åtagande än den som gjort det.

Vidare är det tveksamt att alltid ålägga tillverkaren av konverteringssatsen ansvaret för de garantier som relaterar till konverteringen. På Internet saluförs redan brasilianska konverteringssatser till en billig penning, troligen utan att tillverkaren av dessa satser är fullt medveten om svensk lagstiftning på området. Produktens generalagent eller importör bör ha ansvaret för garantierna.

Slutligen kan det inte alltid entydigt sägas vem som är tillverkare av konverteringssatsen, eller ens om en efterhandskonvertering skett, vilket nedanstående två exempel visar:

Motorn skär i Hans Hanssons bensindrivna Saab 9-5. Då bilen i övrigt är ny, kostar han på sig en ny motor från Saab. Den lokala återförsäljaren monterar in flexifuelmotorn, som i nybilsförsäljningen är vanligare förekommande än bensinversionen. Är detta en efterhandskonvertering och är Saab Automobil, som uttalat sig emot efterhandskonverteringar, ansvariga eftersom konverteringen består av deras motor?

Lisa Lindberg bygger om sin bensindrivna Ford Focus genom att från bilskroten skaffa och montera de särskiljande delarna från en Ford Focus flexifuel (bränslepump, topplock, ventilsäten och bränsletank). Är detta en efterhandskonvertering och vem är i så fall ansvarig?

Fordonskrav

Fordonet som konverterats måste uppfylla samma avgaskrav som ursprungsfordonet. Där som det är lagmässigt möjligt bör det skärpas till att det konverterade fordonet måste uppfylla senast beslutade avgaskrav, vilket skulle omöjliggöra en miljömässigt tveksam konvertering av äldre fordon som bör skrotas.

För etanoldrift finns i dagsläget inga krav på emissioner eller t.ex. startegenskaper i kyla. Svensk lagstiftning bör skyndsamt införa detta och inte avvakta att det införs på EU-nivå. Befintligt EU-reglemente för gasfordon (ECE R110) kan användas även för efterhandskonverterade fordon, men bör justeras så att krav ställs på att tekniken ska klara lägstatemperaturen -20 grader, i linje med hur andra EU-länder agerat (EU:s emissionstester, oavsett bränsletyp, måste endast uppfyllas i temperaturintervallet - 7 grader till + 20 grader, vilket ställer alltför låga krav på kallstartegenskaper).

Det av Vägverket föreslagna kravet på att motoreffekten får förändras med maximalt fem procent motiveras med att högre motoreffekter ställer högre krav på bromsar, däck etc. Vi menar dock att gränsen på fem procent är onödigt snävt satt. Gränsen förhindrar också t.ex. efterhandskonvertering genom motorbyte i en bensindriven Saab med 150 hästkrafter, till den jämstora etanolmotorn med ytterligare 30 hästkrafter eller 20 procent högre motoreffekt. Saab har inte kompenserat den högre effekten med starkare bromsar, bredare däck eller någon annan åtgärd och vi anser inte heller att det är nödvändigt. En högre motoreffekt med upp till 25 procent bör kunna tillåtas vid efterhandskonvertering.

Miljöbilsförmåner

Enligt Vägverkets bedömning uppfyller en efterhandskonverterad bil de kommande kraven för statliga myndigheters miljöbilsinköp, givet att den också klarar miljöklass 2005, och kraven för undantag från Stockholms trängselskatt. För att detta ska bli verklighet är det dock lämpligt att bilarna typas om efter konverteringen, så att det i fordonsregistret klart framgår att de konverterats.

De ekonomiska fördelar som miljöbilar har är nu sammantaget så stora att de kan bli en viktig drivkraft för efterhandskonverteringen. Då konverteringen blir billig för äldre bilar (som har låga avgaskrav), kan det innebära att många undermåliga fordon konverteras för att t.ex. slippa betala

trängselskatt. Detta skulle innebära höga hälsofarliga utsläpp i innerstaden och undergräva trovärdigheten för dessa system. Samtliga miljöbilsförmåner bör därför förändras så att de endast gäller för bilar som uppfyller miljöklass 2000 alternativt 2005 (2005 utesluter åtskilliga befintliga etanolbilar som enligt vår bedömning bör få miljöbilsförmåner).

Vägverket påstår helt felaktigt att reduktionen av förmånsvärde för miljöbilar inte är tillämplig på efterhandskonverterade bilar ”då detta endast gäller för bilar med högre nybilspris [än motsvarande bensinbil]”. Så är lagstiftningen inte utformad – reduktionen av förmånsvärdet med 20 procent för etanolbilar och 40 procent för gas- och hybridbilar gäller oavsett relationen i pris till motsvarande bensinbil. Då förmånsvärdesreduktionen regleras i särskild lagstiftning, bör det också här klargöras att efterhandskonverterade fordon åtnjuter reducerat förmånsvärde.

Ekonomiskt stöd för konvertering

Kostnaden för efterhandskonvertering beror i huvudsak på vilket bränsle man konverterar till samt vilken årsmodell bilen som konverteras är. I huvudsak gäller följande:

- Bilar äldre än 1987 kan redan idag konverteras lagligt. Kostnaden är låg eftersom avgasreningskraven som måste uppfyllas är lågt ställda.
- Nyare fordon blir dyrare att konvertera då de måste uppfylla högre krav på avgasutsläpp och garanti för avgassystem. Priset kan bli cirka 15 000 kronor för etanolkonvertering och cirka 30 000 kronor för konvertering till gasdrift. Priserna inkluderar material, arbete och besiktning. Priserna gäller arbete utfört i Sverige – med arbete i t.ex. Baltikum kan priset sjunka något.

Med nuvarande drivmedelspriser skulle detta innebära att båda typer av konvertering blir lönsamma efter cirka 10 000 mil. Medräknat de olika förmåner som miljöbilar har, inträffar lönsamheten snabbare men det är fortsatt lång tid mellan åtgärd och lönsamhet.

Utifrån detta menar vi att regeringen bör stimulera efterhandskonvertering till etanol och biogas med delfinansiering av kostnaden, i linje med det av riksdagen nyligen beslutade omställningsbidraget för byte från oljepanna till biobränsle i småhus.

Stockholm den 1 december 2005

För Gröna Bilister

Mattias Goldmann

genom

.....
Gunnar Hadders, Gröna Bilisters kansli