

Efterhandskonvertering av personbilar för etanoldrift

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, gronabilister.se. Gröna Bilister lämnade därutöver i november 2005 remissvar till näringsdepartementet avseende efterhandskonvertering till förnybara drivmedel. Detta remissvar överensstämmer i huvudsak med det då avgivna, men med preciseringar motiverade av Vägverkets förslag.

Behovet av ändrad lagstiftning

Omställningen till förnybara bränslen för fordonsdrift går nu mycket snabbt. Miljöbilarna stod under år 2006 för 13,5 procent av nybilsförsäljningen och antalet tankställen för biobränslen kommer innan årsskiftet 2007-08 att ha rundat tusen. En ökad oro för klimatförändringarna, ett långsiktigt allt högre kostnadsläge för fossila bränslen och alltför intressanta miljöbilar på marknaden är tre samverkande förklaringar till den snabba ökningen. Därtill kommer såväl lagstiftning, bl.a. om bensinbolags skyldighet att tillhandahålla förnybara bränslen, som ekonomiska styrmedel, bl.a. den statliga miljöbilsbonusen.

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, och 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

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 övergripande inställning

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 vidare 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 etanoldrift.

Förslagets avgränsningar

Vägverkets förslag avser ändringar i föreskrifter om bilar, samt det nationella typgodkännande som krävs för dessa. Förslaget utgår ifrån den aviserade propositionen avseende ändring i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen, som kommer att möjliggöra konvertering av personbilar till drift med alternativt bränsle.

Då sådan konvertering redan är möjlig för gasdrift, fokuseras Vägverkets förslag, och såvitt känt även regeringens kommande proposition, ensidigt på konvertering till drift med etanol E85. Vi beklagar denna ensidiga fokusering, eftersom det inom kort också blir relevant att konvertera befintliga dieslbilar till framförande på olika former av biodiesel, vegetabiliska oljor och lik-

nande. Vidare har Volvo AB respektive Volvo Personvagnar aviserat att de ämnar tillverka tunga fordon respektive personbilar som kan drivas med DME (dimetyleter), och Saab Automobil 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.

Vägverkets förslag innehåller inte heller några ekonomiska styrmedel, eftersom detta ligger utanför det uppdrag man fått från regeringen. Vägverkets bedömning att efterhandskonvertering av nyare fordon innebär en kostnad på cirka 20 000 kronor, visar dock att det inte kommer att bli någon särskilt stor efterfrågan på sådan konvertering om inte någon form av ekonomiska incitament för konverteringen införs.

Vidare står det inte klart i vad mån efterhandskonverterade fordon kommer att klassas som de miljöbilar de faktiskt blir, eller om de fortsatt kommer att ha den klassning som det fossilbränsle-drivna ursprungsfordonet hade. Det avgör bl.a. om fordonet undantas från trängselavgifter, medges lägre förmånsvärde samt medges förmånligare parkering i de kommuner som har sådana regler.

Vi menar att det nu föreliggande förslaget bör kompletteras med följande regeringsuppdrag till Vägverket:

- Förslag på efterhandskonverteringsregler för andra bränslen, främst biodiesel och E100.
- Underlag för regeringsbeslut om hur efterhandskonvertering kan stimuleras med skattemässiga incitament.
- Förslag till miljöklassning av efterhandskonverterade fordon.

Förslagets innehåll

Vägverkets förslag innebär i korthet att:

- Efterhandskonverterade fordon ska klara de emissionsvärden som gäller för motsvarande bensen- eller dieselmodell. 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 ytterligare effektuttag.
- 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. Kontroller vid fabriken sker också årligen/vid vart 5000:e exemplar (det som infaller först).

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 avgasreningens hållbarhet. Vi ser det som en rimlig avgränsning, dock med en tillkommande avgränsning så att de fabrikationsfel som uppenbart inte har med konverteringen att göra inte belastar tillverkaren av konverteringssatsen. Skrivningarna på detta område bör uttryckas mycket tydligt och regleras i detalj, då det från biltillverkarnas sida rimligen kommer att anföras att allt som kan härledas till konverteringen och bränslebytet är konverteringssattstillverkarens ansvar. Det skulle i så fall kunna innebära avgassystem, motor, datasystem, tank samt ytterligare komponenter.

Vi är dock tveksamma till 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 bilskrotan skaffa och montera de särskiljande delarna från en Ford Focus flexifuel (bränslepump, topplock, ventilsåten och bränsletank). Är detta en efterhandskonvertering och vem är i så fall ansvarig? Ford är

tillverkaren av delarna, men har inget ansvar för att konverteringen skett, bilskrotan har inget tillverkaransvar och bilens ägare är inte tillverkare i ordets juridiska mening.

Fordonskrav

Fordonet som konverterats måste enligt Vägverkets förslag uppfylla samma avgaskrav som ursprungsfordonet. Om det är lagmässigt möjligt bör det skärpas till att det konverterade fordonet måste uppfylla åtminstone 1993 års avgaskrav, vilket skulle omöjliggöra en miljömässigt tveksam konvertering av äldre fordon som bör skrotas. Det bör också tydligt klargöras att även bilar tillverkade efter 1 januari 2009 kan konverteras; den nuvarande skrivningen öppnar för tolkningen att det då finns ett bortre datum för efterhandskonvertering.

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).

I förslaget till ändrade föreskrifter anges att "Konverteringssats får inte påverka bilens motoreffekt". På annan plats anges att motoreffekten får förändras med maximalt fem procent, vilket i tidigare skrifter motiverats med att högre motoreffekter ställer högre krav på bromsar, däck etc. Vi menar att även 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 jämnstora 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. Att inte tillåta någon effekthöjning alls, eller endast fem procent, innebär att etanolen inte utnyttjas effektivt och kan leda till sämre förbränning och högre utsläpp. En högre motoreffekt med upp till 25 procent bör kunna tillåtas vid efterhandskonvertering.

I förslaget till ändrade föreskrifter anges att en "bränsleflexibel etanolbil" är "en personbil med enbart en tank som kan köras på valfri blandning mellan etanolbränsle och bensin". Begränsningen till "en tank" är onödig, eftersom exempelvis Saab Automobil redan aviserat att man i framtiden kan välja att lösa kallstartsproblem genom att kombinera en etanoltank med en mycket liten separat tank för bensin.

I förslaget till ändrade föreskrifter anges vidare att godkännande gäller en "fordonsfamilj", varvid bl.a. avses samma "tillverkare". Begreppet bör avse själva motorn, då det blir allt vanligare att samma motor används i olika biltillverkares fordon. T.ex. delar Saab och Opel samt Volvo och Ford motorer, men har i vart fall tidigare inte ansetts vara samma tillverkare. Lagstiftningen bör förstås så, att ett typgodkännande är tillräckligt för en motor, oavsett tillverkaren.

Kompletterande synpunkter

Gröna Bilister vill i samband med denna remiss signalera att:

- **Miljöbilspremie bör utgå för efterhandskonverterade fordon.** Det är orimligt att den som köper en ny etanoldriven Saab 9-5 utan merkostnad jämfört med motsvarande bensin-Saab får 10 000 kr i premie, medan den som konverterar en befintlig bensin-Saab till etanol, med samma utsläppsvärden som den fabriksbyggda etanol-Saab, inte får någon premie alls.
- **Miljöbilsförmåner bör utgå för efterhandskonverterade fordon.** Vägverket har tidigare föreslagit att efterhandskonverterade fordon som uppfyller miljöklass 2005 också ska anses uppfylla definitionen för statliga myndigheters miljöbilsinköp liksom den av riksdagen beslutade definitionen av miljöbilar för undantag från Stockholms trängselskatt. Vi ställer oss fortsatt bakom detta förslag.
- **Efterhandskonvertering till E100 bör stimuleras**, då det ger en tillkommande miljöeffekt utöver vad som uppnås med E85. Också biodiesel-konvertering bör stimuleras.

Miljöbilsförmåner

Enligt Vägverkets tidigare 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 (2005 utesluter åtskilliga befintliga etanolbilar som enligt vår bedömning bör få miljöbilsförmåner). Då förmånsvärdesreduktionen regleras i särskild lagstiftning, bör det också här klargöras att efterhandskonverterade fordon åtnjuter reducerat förmånsvärde.

Stockholm den 23 maj 2007

För Gröna Bilister

Mattias Goldmann