

Föreningen Etanol.nu

Kontaktperson:
Aryan Schmitz
Aspövägen 27
125 40 Älvsjö

aryan.schmitz@etanol.nu
08-720 19 40
070-749 66 84

Kommentar på Regeringens proposition 2007/08:46 Efterkonvertering av personbilar för alternativbränslen, m.m.

Syftet med propositionen, att underlätta för bilägare att låta konvertera sina bilar för alternativbränslen är vi mycket positiva till. Med typgodkända konverteringsatser skulle i princip bilar relativt enkelt kunna konverteras.

Propositionen har dock allvarliga brister som gör att antalet bilägare som kan komma att konvertera sina bilar tyvärr blir väldigt få. Därmed missar propositionen sitt syfte eftersom resultatet av lagändringen skulle bli försumbart, detta framkommer tydligt i avsnitt 6 av propositionen, *Konsekvenser*:

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.

Antalet begagnade bilar som potentiellt skulle kunna konverteras är förstås mycket större än nybilsförsäljningen, trots detta förväntas inte lagen att ha en större effekt än högst någon procentandel av miljöbilsförsäljningen, dvs några promille av nybilsförsäljningen! Vi ser alltså att propositionen tyvärr inte kommer att ha någon nämnvärt effekt för att minska trafikens klimatpåverkan eftersom så få kommer att få konvertera sin bil.

Det förväntade höga priset på konverteringsatser kommer alltså att motverka syftet med lagen!

Vår bedömning är att propositionen – i bästa fall – förutom några enstaka nyare konverterade bilar kommer att leda till några fler bilmodeller som är konverterade av importörer, men det verkar framförallt att ha blivit ett skrivbordsprodukt som kommit till för biltrimningsfirmor som vill att ge sin verksamhet en miljöimage, vilket knappast kan vara dess ursprungliga syfte.

Nedan skriver vi hur lagpropositionen borde ändras för att få den att uppnå sitt syfte och ge en minskning av trafikens kolväteutsläpp utan att riskera förhöjda utsläpp av andra miljöfarliga ämnen.

Totalkolväten

Vad beror då det väntade höga priset på vad gäller etanolkonvertering av bensinbilar?

Det är inte de ingående komponenter – som man kanske skulle kunna tro – utan de höga kostnader för att utveckla en konverteringsats som klarar avgasproven och körcykelprov med E85. Framförallt vid kallstartsprovet vid -7°C på E85 är det väldigt svårt för en etanolmotor att klara detta utan att ge för höga värden i mätningen av THC (totalkolväten) på grund av etanolen lägre flyktighet än bensin.

Vi har i tidigare remisser påpekat att större delen (upp till 90%) av de uppmätta THC utsläppen från en motor som körs på E85 består av ofarligt etanol, ändå räknas dessa på samma sätt som mycket miljöfarligare THC från bensin. Vi har också påpekat att bilars utsläpp av etanol från spolarvätska är mångdubbelt högre, ingen instans har hittills oroad sig över dessa utsläpp.

Observera att fabrikstillverkade etanolbilar aldrig drabbas av detta problem eftersom avgasemissionerna då endast uppmäts med standardbensin och det alltså inte görs några avgasmätningar med etanol som bränsle.

Det finns tre lösningar på detta problem, som även kan kombineras:

1. Vid avgasmätningen av totalkolväteutsläppen gör man undantag för etanol, men det skulle förmodligen göra mätningarna ännu dyrare
2. Man gör en slags schablonavdrag för etanol i totalkolvätemätningen vid etanoldrift, t ex endast 25% av HC utsläppen räknas eftersom minst 75% kan antas att vara etanol.
3. Man gör kallstartsprovet med av motorvärmare förvärmad motor och kräver att etanolkonverterade bilar är utrustade med motorvärmare.

Vi på etanol.nu förespråkar att alla bilar som etanolkonverteras precis som fabrikstillverkade etanolbilar också utrustas med motorvärmare. Det möjliggör starter på E85 vid låga temperaturer och minskar bränsleförbrukningen de första milen, vilket i sin tur gynnar miljön. Den tredje lösningen ligger därför närmast till hands, men alternativ två eller en kombination av alternativ två och tre är också en enkel lösning på problemet.

Med denna ändring skulle det bli betydligt enklare att klara avgasproven och därför enklare att få en konverteringssats godkänd, utan att utsläppen av miljöfarliga ämnen skulle öka. Det skulle leda till billigare konverteringssatser och att godkända konverteringssatser skulle kunna tas fram till flera bilmodeller, eftersom kostnader och kraven för att ta fram dessa skulle vara mycket lägre. Detta gynnar naturligtvis syftet med lagen, eftersom efterfrågan på billigare konverteringssatser rimligen kan väntas vara betydligt större och fler bilmodeller kan konverteras.

Enklare konvertingsförfarande för äldre bilar

Det är då föga sannolikt att någon firma kommer att ta fram godkända konverteringssatser för äldre bilar eftersom initialkostnaderna för att få konverteringssatserna godkända är höga och antal bilägare som har möjlighet eller ens är beredda att investera höga belopp för en konvertering naturligtvis är liten. I praktiken ger propositionen därmed inga praktiska möjligheter till konverteringar av äldre bilar alls.

Vägverket föreslog i sin utredning från 2005 att äldre bilar, (äldre än 1993) skulle få ett enklare förfarande för godkännande av konverterade bilar även utan godkända konverteringssatser:

Vägverket bedömer det som sannolikt att avgasemissionerna för konverterade bilar äldre än 1993 normalt inte kommer att försämrats i väsentlig grad jämfört med en jämförbar bil i trafik som körs på bensin. Vägverket föreslår därför ett enklare förfarande för dessa bilar.

Vi föreslår att ett enklare konverteringsförfarande, som Vägverket föreslog, införs i lagen. I stället för ett årtal skulle gränsen för enklare konverteringen behöva vara rullande. Detta enklare konverteringsförfarande skulle kunna gälla from att tillverkargarantin för avgasreningen upphör att gälla.

Vid registreringsbesiktningen vid det enklare konvertingsförfarandet skulle det i princip kunna räcka med ett enklare avgasprov som liknar den som görs vid den årliga kontrollbesiktningen, eventuellt kompletterad med en provkörnings prov där avgasemissionerna och lambdavärdet mäts med en bärbar avgasanalysator.

Detta skulle vara en praktisk lösning för äldre bilar och därmed göra en det möjligt för många fler att få sin konverterade bil registrerad.

Slutsats

Syftet med lagen är bra, men dess verkan kommer att vara försumbart, beroende på de höga konverteringskostnader som uppstår pga lagens regelverk och avsaknaden av möjligheter för äldre bilar. Därmed misar den sitt syfte att minska trafikens klimatpåverkan.

Om lagpropositionen skulle anpassas för etanolmotorer vad gäller mätningen av totalkolvätenutsläpp och dessutom ett enklare förfarande för äldre bilar skulle läggas till, då skulle konverteringskostnaderna kunna sänkas avsevärd. Många fler bilar skulle kunna konverteras och lagen skulle uppnå sitt syfte att minska trafikens klimatpåverkan. Med lägre samhällskostnader än miljöbilspremierna skulle den då kunna ge en minst lika påtaglig effekt på biltrafikens klimatpåverkan.