

## Motion till riksdagen 2005/06:T309

av **Kjell-Erik Karlsson m.fl. (v)**

# Konvertering av bensindrivna fordon till etanoldrift

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagens tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att Vägverket skall få i uppdrag att genomföra tester och teknikutveckling av ett urval vanliga bilmodeller som är konverterade till etanoldrift.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att Vägverket skall få i uppdrag att tillsammans med försäkringsbolag m.fl. föreslå åtgärder för att få till stånd fungerande system med certifierad konverteringsteknik, försäkringar etc.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att Naturvårdsverket och Vägverket skall få i uppdrag att utreda den samlade samhällsekonomiska nyttan av etanolkonvertering av fossildrivna vägfordon.
4. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag om hur Sverige skall verka inom EU för konvertering av de europeiska vägfordonen.

## Miljöbakgrund

Det globala klimatet hotas av människans utsläpp av växthusgaser – även kallade klimatgaser. Halten av dessa gaser i atmosfären ökar som följd av framför allt förbränningen av fossila energislag – olja, kol och naturgas. Den växthusgas som framför allt bildas i stora mängder är koldioxid. Koldioxidhalten i atmosfären har ökat kontinuerligt i åtminstone 70 år sedan industrialismen tog fart i de nu rika länderna.

Forskarna gör i dag bedömningen att halten kommer att fortsätta att stiga i många decennier om inte åtgärder vidtas för att minska utsläppen. Fortsätter utsläppen att öka på samma okontrollerade sätt som i dag riskerar vi klimatförändringar och extrema klimathändelser som kommer att vålla stor förödelse och lidande.

**Fel! Okänt namn på**

De internationella vetenskapliga bedömningarna och prognoserna över utsläppen och klimatförändringarna har hittills visat sig stämma med skrämmande noggrannhet. Under senare år har bedömningarna skärpts och man pekar nu på ett antal faktorer som gör att risken för allvarliga klimatförändringar är större än vad man tidigare trott.

Det är följaktligen av avgörande betydelse att utsläppen av klimatstörande gaser radikalt minskar. Än så länge fortsätter de globala utsläppen att öka – detta inger stor oro.

## Teknisk bakgrund

I Sverige har vi nått relativt långt i att minska utsläppen av växthusgaser, och vi har relativt radikala mål när det gäller utsläppsminskningar i jämförelse med vad som är vårt internationella åtagande i enlighet med Kyotoprotokollet. Kyotoprotokollet är det internationella avtal som reglerar ländernas utsläpp av växthusgaser.

Det finns dock en sektor i Sverige som har misslyckats när det gäller att minska utsläppen av växthusgaser och det är trafiksektorn. Utsläppen av koldioxid har ökat kraftigt och beräknas fortsätta att öka med 18 % fram till år 2010. Det beror på att trafiken på vägarna ökar och att vägfordonen till mer än 90 % drivs av fossila energislag, dvs. bensin och diesel.

Det pågår en rad processer för att på olika sätt minska trafiksektorns utsläpp – minska det totala transportarbetet på vägarna, stimulera försäljningen av energisnåla fordon, hybridfordon och fordon som drivs med enbart förnybara bränslen. Det är bra men räcker inte.

I denna motion föreslår vi åtgärder för att stimulera konverteringar av vägfordon som redan är i drift. Med konvertering avses att bygga om bensin- och dieseldrivna fordon så de går att driva med etanol. Etanol är i dagsläget på nationell nivå det förnybara bränsle som är det mest intressanta. Det tydliggörs inte minst av det faktum att både Volvo och Saab nu på kommersiella grunder startar försäljning av etanoldrivna modeller.

Sverige har i dag 4,3 miljoner personbilar och 250 000 motorcyklar. Genomsnittsåldern på svenska personbilar är mer än 9 år. Och även fortsättningsvis kommer en mycket stor del av nya vägfordon som säljs att vara fossilbränsledrivna. Potentialen för konvertering av fossilbränsledrivna vägfordon kommer med andra ord att vara stor för överskådlig tid.

## Övrig bakgrund

Det kraftigt ökande priset på fossila bränslen gör att etanoldrift nu är ekonomiskt intressant för svenska fordonsägare. Etanol går också att framställa inom landet. För överskådlig tid är etanol importerad från Brasilien billigare än svenskproducerad. Det som gör etanolproduktionen billig i Brasilien är

dels att råvaran till etanol i huvudsak är en biprodukt vid sockerodling, dels att sockerrör har en mycket hög avkastning per hektar. Låga arbetskraftskostnader bidrar också.

Miljöorganisationer bedömer att etanolproduktionen i Brasilien kan öka utan nämnvärd ökad miljöbelastning jämfört med dagens situation.

Etanolproduktion blir alltmer intressant så Brasilien investerar de närmaste åren 20 miljarder i utökad etanolproduktionskapacitet. Även i USA sker en snabb utbyggnad av etanolproduktionen.

Men efterfrågan på etanol ökar globalt så prisrelationer kan snabbt ändras, vilket gör svensk inhemsk etanolproduktion intressant.

## Hinder för konvertering

I dag finns ett antal hinder och problem för den som vill konvertera sitt fossilbränsle drivna fordon till etanoldrift:

- Tekniska osäkerheter.

Det finns en osäkerhet kring hur en äldre bensindriven bil ska byggas om för etanoldrift med bibehållen teknisk driftsäkerhet. Många företrädare för biltillverkare hävdar att det behövs omfattande ombyggnation av äldre bilar, så omfattande att det är ekonomiskt oförsvarligt – i stället är det bättre att köpa en ny bil. Andra experter hävdar att det för vissa modeller och märken är relativt enkelt och ombyggnadskostnaden tjänas in på ett eller två år med dagens priser på de olika drivmedlen. Sanningen torde skifta eftersom det finns tekniska skillnader mellan olika bilmärken och bilmodeller samt mellan olika årgångar av samma bilmodell.

- Osäkerhet om de samlade miljöeffekterna.

Koldioxidutsläppen minskar radikalt med etanoldrift men osäkerhet råder om hur övriga miljöbelastande utsläpp från förbränningen i motorerna påverkas. Det troliga är att även övriga utsläpp som partiklar, kväveoxider, etc. kan minska. Avgaskraven har under de senaste 20 åren kontinuerligt skärpts på nyproducerade bilar, så det är viktigt att yngre bilars miljöprestanda inte försämras vid konvertering.

- Garantier och försäkringar.

Det är bra om så många fordon som möjligt kan vara aktuella för konvertering. För äldre fordon är detta ett mindre problem eftersom garantier har gått ut men försäkringsbolag måste veta att konverterade fordon inte riskerar att drabbas av fler skador.

- Säkerhet.

Risken för brand kan öka med etanoldrift. Detta kan dock åtgärdas med tekniska förändringar, bl.a. jordning av delar av bilens bränslesystem.

#### Fel! Okänt namn på

- Prisbilden för etanol och bensin.

Det finns en risk att priset på etanol följer bensinpriset. Det är viktigt att Konkurrensverket noga följer denna marknad.

- Lagstiftning och EU.

Lagstiftningen på detta område är i dag föråldrad; i princip är det ett lagbrott att konvertera sitt fordon. Vägverket har i uppdrag att se över lagstiftningen och ska rapportera den 1 oktober 2005. Vi förutsätter att Vägverket kommer att lägga förslag på förändrad lagstiftning så att konvertering dels underlättas, dels blir laglig. Vi förutsätter också att lagstiftningen EU-anpassas så att det europeiska helbilsgodkännandet fungerar. Sverige bör även komma med förslag om hur reglerna bör se ut på EU-nivå så att konvertering även underlättas i våra broderländer i EU.

## Åtgärder för att underlätta konvertering

Med reservation för vad Vägverket kommer att rapportera den 1 oktober 2005 ser vi för närvarande behov av följande åtgärder:

- Vägverket bör få i uppdrag att genomföra omfattande tester och teknikutveckling av ett urval av vanliga bilmodeller för att få ett gediget underlag för bedömning av tekniska konsekvenser, miljöeffekter och säkerhetsmässiga aspekter av konverterade fordon. Man bör inrikta sig på större energislukande modeller som lämpar sig för konvertering och som är vanliga i Sverige – t.ex. Volvo- och Saabmodeller. Många av dessa modeller har också lång livstid, vilket gör det än mer intressant. Denna utvecklings- och forskningsverksamhet bör vara en del av Vägverkets arbete, vilket behövs om trafiksektorns klimatmål ska nås. Finansiering ska ske genom omprioritering av befintlig ram – dock inte på bekostnad av nuvarande miljö- och säkerhetsarbete. Detta ska ges regeringen till känna.
- Vägverket bör få i uppdrag att tillsammans med försäkringsbolag m.fl. föreslå åtgärder för att få till stånd fungerande system med försäkringar, certifierad konverteringsteknik etc., så att bilägare kan känna en trygghet med sitt bilägande även om man har konverterat sitt fordon. Detta ska ges regeringen till känna.

Kostnaden för konvertering av en personbil är i dag oklar. Olika experter hamnar i intervallet 4 000–30 000 kronor. Beloppet varierar bl.a. beroende på bilmodell och vilka krav som kommer att ställas.

Miljönyttan för samhället är också svår att bedöma – konverterar man en relativt ny, stor bränsleslukande bil som kommer att gå i 20–25 år på etanol i stället för bensin blir naturligtvis miljönyttan mycket hög.

- Naturvårdsverket och Vägverket bör få i uppdrag att utreda den samlade samhällsekonomiska nyttan av konvertering. Utifrån detta kan sedan rege-

**Fel! Okänt namn på**

ringen bedöma om det ska införas ett statligt bidrag: Konverterings-Rot.  
Detta ska ges regeringen till känna.

Sverige bör driva frågan om konvertering i EU. Inte minst mot bakgrund av att vi har EU:s mest fossilbränsleslukande personbilar. Menar vi allvar med att Sverige ska vara ett föregångsland i klimatpolitiken bör vi kunna visa att vi kan tackla de problem som finns hemmavid. Regeringen bör återkomma med förslag om hur Sverige ska verka inom EU för att påskynda konverteringen av de europeiska vägfordonen. Detta ska ges regeringen till känna.

Stockholm den 16 september 2005

*Kjell-Erik Karlsson (v)*

*Owe Hellberg (v)*

*Peter Pedersen (v)*

*Karin Thorborg (v)*

*Sten Lundström (v)*

*Sven-Erik Sjöstrand (v)*