

## Motion till riksdagen 2007/08:T5

av **Per Bolund m.fl. (mp)**  
med anledning av prop. 2007/08:46

# Efterkonvertering av personbilar för alternativbränslen, m.m.

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utsläppskraven utformas så att de reglerar utsläppens effekt på människors hälsa snarare än mängden kolväten totalt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett bidrag motsvarande 30 % av konverteringskostnaden ska ges till den som konverterar sin bil till drift med förnybart bränsle.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagstiftningen även bör reglera olika konverteringsmöjligheter såsom drift med gas och etanol, liksom andra möjliga kombinationer.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det konverterade fordonet bör uppfylla minst 1993 års avgaskrav.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en högre motoreffekt med upp till 25 % bör kunna tillåtas vid efterhandskonvertering till förnybara bränslen.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att efterhandskonverterade etanolbilar ska utrustas med motorvärmare, precis som fabrikstillverkade etanolbilar.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om krav på certifiering av företag som efterkonverterar personbilar till drift med förnybara bränslen.

## Motivering

Miljöpartiet de gröna har under lång tid arbetat för att underlätta konvertering till förnybara bränslen. Miljöpartiet startade arbetet för att göra konvertering

## Fel! Okänt namn på

lagliga under förra mandatperioden, vilket nu lett fram till en proposition. Vi beklagar att den nuvarande regeringen inte prioriterat frågan, vilket gjort att propositionen försenats kraftigt samt inte innehåller tillräckligt kraftfulla politiska åtgärder.

Den befintliga bilparken var under år 2006 till 98 % beroende av fossila bränslen. Svenskarna behåller sina bilar längre än man gör i andra länder, vilket gör att Sverige har Europas äldsta bilpark. Dagens fordonspark kommer därför att dominera trafiken långt in på 2010-talet. De bilar som redan rullar kan inte byggas om för att minska bränsleförbrukningen. Den åtgärd som snabbt kan minska bilparkens utsläpp är därför en ombyggnad till drift med förnybara bränslen, framför allt etanol och biogas.

Det är i dag också ett problem att "fusktankning" sker i relativt stor omfattning, där bilister tankar sina bilar med etanol trots att bilen inte är avsedd för detta. Bilar som körs på etanol utan att vara avsedda för det kan få mycket höga utsläpp av hälso- och miljöfarliga ämnen. Genom att göra konvertering laglig kan detta problem förhoppningsvis minskas kraftigt.

Såväl bilföretag som återförsäljare som i dag inte har någon miljöbil i sitt sortiment får en ny möjlighet att erbjuda sina kunder miljöbilar genom att en bensindriven bilmodell före försäljning konverteras till etanol- eller gasdrift. Vissa importörer av tyska och japanska bilmärken överväger redan att använda sig av denna möjlighet för att kunna erbjuda etanolbilar till den svenska marknaden. Vi tror därför att fabriksnya bilar kan bli ett huvudområde för efterhandskonverteringen, vilket på ett positivt sätt utökar miljöbilsmarknaden i Sverige. På detta sätt kan t.ex. en etanoldriven småbil komma ut på marknaden, eller en hybridbil som drivs med el tillsammans med etanol eller biogas. Även i klasserna pick-up och minibussar, som används i stor utsträckning av såväl företag som offentliga verksamheter, är utbudet av miljöbilar på marknaden mycket begränsat. Här kan därför konvertering bli en metod att minska verksamhetens miljöbelastning.

Att konvertering blir laglig är bara ett första steg. För att få till en storskalig övergång från fossila till förnybara bränslen måste någon form av ekonomiska incitament för konvertering inrättas. Miljöpartiet anser att ett bidrag ska ges till den som konverterar sin bil till drift med förnybart bränsle, motsvarande 30 % av konverteringskostnaden. För detta ändamål har vi i Miljöpartiet anslagit 120 miljoner kronor per år 2008, 2009 och 2010 i vårt budgetförslag.

Lagstiftningen borde ligga ett steg före och även reglera olika kombinationsmöjligheter såsom fordon som drivs med gas och etanol, liksom andra möjliga kombinationer. Även konvertering till kommande bränslen såsom E 100 bör regleras i lag redan nu. På så sätt sätter inte lagstiftningen hinder för den tekniska utvecklingen.

De organiska kolväten som släpps ut från en bensinbil är betydligt farligare än de som släpps ut från en etanolbil, vilka till över 95 % består av oförbränd etanol i gasform. Detta borde regeringen ha tagit hänsyn till då den utformade utsläppskraven, så att kraven reglerade utsläppens effekt på människors hälsa snarare än mängden kolväten totalt. Regeringen bör därför ställa krav på EU att i lagstiftning som berör luftkvalitet ta hänsyn till detta förhållande. Fa-

## Fel! Okänt namn på

brikstillverkade etanolbilar drabbas inte av detta problem eftersom avgasemissionerna då endast uppmäts med standardbensin. Det görs alltså inte några avgasmätningar med etanol som bränsle vid fabriksstillverkning. För konverterade bilar kan dock reglerna med nuvarande utformning utgöra ett hinder.

För att minska bränsleförbrukningen de första milen och möjliggöra starter med E 85 vid låga temperaturer ska efterhandskonverterade etanolbilar utrustas med motorvärmare, precis som fabriksstillverkade etanolbilar.

Det måste tydligt framgå av lagtexten att efterhandskonverterade fordon kommer att klassas som miljöbilar i juridisk mening, och inte fortsatt kommer att ha den klassning som ursprungsfordonet hade. Sker inte detta kommer viljan att konvertera sin bil att vara mycket begränsad.

I Vägverkets förslag till ändrade föreskrifter anges: "Konverteringssats får inte påverka bilens motoreffekt." På annan plats anges att motoreffekten får förändras med maximalt 5 %, vilket i tidigare skrifter motiverats med att högre motoreffekter ställer högre krav på bromsar, däck etc. I regeringens proposition nämns däremot inget om motoreffekt. Miljöpartiet anser att en sådan gräns på 5 % skulle vara onödigt snävt satt. En sådan gräns skulle förhindra efterhandskonvertering genom motorbyte. I t.ex. en normal bensindriven Saab med 150 hästkrafter skulle det inte vara möjligt att byta till den jämnstora etanolmotorn som har ytterligare 30 hästkrafter eller motsvarande 20 % högre motoreffekt. Saab har på sina etanolbilar inte kompenserat denna högre effekt med starkare bromsar, bredare däck eller någon annan åtgärd, eftersom de inte sett att det av säkerhetsskäl finns behov för detta. I framtiden hoppas vi att man i stället för högre effekt använder en mindre, mer energisnål motor.

Att inte tillåta någon effekthöjning alls, eller endast 5 %, innebär att etanolen inte utnyttjas effektivt och detta kan leda till sämre förbränning och högre utsläpp. Av denna anledning bör en högre motoreffekt med upp till 25 % kunna tillåtas vid efterhandskonvertering till förnybara bränslen.

Fordonet som konverterats ska enligt förslaget i lagrådsremissen uppfylla samma avgaskrav som ursprungsfordonet. Detta möjliggör en fortsatt körning med gamla bilar som bidrar oproportionerligt mycket till luftföroreningar. Kravet bör därför skärpas så att det konverterade fordonet måste uppfylla minst 1993 års avgaskrav. På så sätt minimeras risken att fordon utan katalysator och med dåliga avgasvärden konverteras och fortsätter rulla på våra vägar.

I Vägverkets remissvar finns en avisering om att man tillsammans med Räddningsverket ytterligare kommer att utreda säkerhetsfrågorna kopplade till efterhandskonvertering. Vi anser att det är av största vikt att deras slutsatser integreras i det fortsatta arbetet.

Naturvårdsverket lyfter i sitt remissvar fram krav på registrering eller godkännande av företag som efterkonverterar personbilar för alternativa bränslen. Vi anser att ett sådant krav om certifiering bör ingå i lagförslaget.

**Fel! Okänt namn på**

Stockholm den 30 januari 2008

*Per Bolund (mp)*

*Mikaela Valtersson (mp)*

*Tina Ehn (mp)*

*Mehmet Kaplan (mp)*