

Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:29) om nationellt typgodkännande av system, komponent och separat teknisk enhet diarienummer TSF 2020-129 - Remissvar från 2030-sekretariatet

Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, i linje med det klimatmål om 70 procent minskad klimatpåverkan mellan år 2010 och 2030 som riksdagen antagit som en del av det klimatpolitiska ramverket, och som är grunden för denna remissvända. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se www.2030sekretariatet.se.

Bakgrund: Orealiserad men viktig konverteringspotential

Det säljs cirka 250 000 – 300 000 nya bilar om året i Sverige, medan den totala flottan är på fem miljoner motorfordon. Utifrån detta blir det uppenbart att befintliga fordon måste ställas om från fossildrift till förnybart för att 2030-målet ska nås. Dieselfordon kan utan ombyggnation tankas med förnybar HVO (och i vissa fall RME/FAME), medan bensindrivna fordon behöver konverteras för att kunna framföras på etanol E85, biogas eller flytande vätgas. Alla bilar kan byggas om till eldrift. Utöver klimatnyttan skulle en storskalig konvertering också kunna bidra till andra mål och nyttor såsom bättre luftkvalitet, minskat beroende av import av fossila drivmedel och därmed minskad sårbarhet, lägre driftskostnader för konsumenten och möjligheten att en konverteringsindustri växer fram, med gröna arbetstillfällena och beskattningsbara intäkter.

I Sverige finns det sedan åtskilliga år en förväntan att konvertering ska underlättas; ett reglemente togs fram för drygt tio år sen men det inte kombinerades med ekonomiska incitament blev det ingen större framgång. Därtill krävs i princip av den som konverterar fordon att de ska kunna visa att villkor för typgodkännande av originalbilen fortsatt uppfylls, med ett omfattande reglemente trots att huvuddelen av kraven inte är relevanta för den ändring som en konvertering innebär.

I budgetpropositionen för år 2021 finns också med ett uppdrag till Transportstyrelsen att underlätta och gynna konvertering av befintliga bilar, som inte förverkligats. I någon mån finns dock redan en viss konverteringsindustri, där nya bensinbilar byggs om till gasdrift.

I grannländer som Polen är konvertering till gasdrift en betydande verksamhet, medan det framför allt i Frankrike är relativt vanligt med konvertering till både etanol- och eldrift. Det sker då också direkt hos några av fordonstillverkarna och deras auktoriserade verkstäder.¹

¹ <https://media.renault.com/renault-teams-up-with-r-fit-to-launch-in-france-electric-retrofit-kits-for-its-iconic-vintage-models/>

Förslagets innehåll

Förslaget innebär i huvudsak att

- VVFS 2003:29 revideras så att krav på konverteringssatser för konvertering till etanol och metangas ingår. Konverteringssatser som godkänts i andra länder kan också godkännas i Sverige om vi har samma krav på konverteringssatserna.
- TSFS 2016:22 revideras för att tillåta att fordon kan använda konverteringssatser som är typgodkända eller uppfyller kraven enligt ovan. Idag kan endast äldre fordon till och med utsläppsklass euro 4 godkännas, dvs fordon som är minst cirka tio år gamla, med förändringarna är också nyare fordon av klass euro 5 och euro 6 möjliga att konvertera.
- TSFS 2013:63 revideras för att tillåta att även äldre fordon kan använda konverteringssatser som är typgodkända eller uppfyller kraven enligt ovan.
- Årtalet för första registrering för ett enklare testförfarande flyttas framåt i tid. Tomgångstest för att säkerställa att katalysatorn fungerar blir enda kravet på fordon som tagits i bruk första gången före 2001, då euro 4 infördes.
- För enskilda fordonsägare räcker ett intyg som visar att konverteringssatsen uppfyller de krav som föreskriften ställer.
- Typgodkännande av konverteringssatser gäller för alla fordon i samma fordonsfamilj.
- Det är tillräckligt att visa att avgasreningen fungerar genom ett utsläppstest vid normaltemperatur, så kallat WLTP typ 1 test eller med ett ombordtest enligt den nya testmetoden RDE.
- Förändringarna föreslås träda i kraft Q3 2024.

Förslaget i dess helhet finns på

<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/regler/remisser/vagtrafik/tsf-2020-129/konsekvensutredning.pdf>

2030-sekretariatets synpunkter

2030-sekretariatet ser starkt positivt på förslaget till en moderniserad och förenklad lagstiftning gällande konvertering, som bl.a. kan ge

- Minskade kostnader för provning och administration vid konvertering.
- Mer jämlik konkurrens mellan biltillverkare och konverteringsföretag.
- Lägre kostnad för konvertering
- Större urval av fordon för förnybara drivmedel och eldrift
- Klimatnytta av att en högre andel av fordonsflottan framförs på förnybara drivmedel

Eftersom förändringarna inte är tvingande – ingen måste konvertera sin bil – så är nackdelarna mycket begränsade och förslaget bör införas utan dröjsmål så att det kan träda i kraft 1 januari 2024.

2030-sekretariatet har en rad förslag på förändringar och kompletteringar gentemot det förslag som nu presenterats:

- 1) **Vidga definitionen.** Förändringarna för att underlätta konvertering bör också gälla vätgas och eldrift (det senare kräver inga avgastester, men bör ändå omfattas för att kunna använda reglementet som grund för kommande ekonomisk stimulans).
- 2) **Likabehandla drivmedlen.** Förenklad bevisbörda avseende avgasutsläpp föreslås gälla till och med årsmodell 2001, mot tidigare 1993, vilket vi välkomnar – men det bör inte enbart avse efterkonvertering till etanoldrift, utan även fordon som efterkonverteras till metangas.

- 3) **Klargör fortsättningen.** Det nu liggande förslaget omfattar fordon till och med Euro 6-klassningen, men EU-kommissionen har redan lagt fram förslag på Euro 7 och det vore olyckligt om reglementet inte kunde innefatta dessa förändringar.
- 4) **Vidga till andra fordonsslag.** Förslaget gäller bilar, lastbilar och bussar men är också relevant för motorcyklar och mopeder, arbetsfordon, snöskotrar och motorbåtar. Reglementet bör i görligaste mål underlätta konverteringen även här.
- 5) **Säkerställ harmonisering.** Åtskilliga länder har redan idag reglementen och styrmedel på plats för att underlätta konvertering, bl.a. Frankrike. Det bör säkerställas att det reviderade svenska reglementet så vitt möjligt är harmoniserat med dessa, för att underlätta framväxten av en större och mer samlad marknad för konvertering.
- 6) **Klargör ansvaret.** Konverteringsfirman bör ta det fulla garantiansvaret för det som direkt relaterar till förändringen – men inte andra delar av fordonet, med en gränsdragning som bör preciseras för att undvika oklarheter och tvister.
- 7) **Stimulera ekonomiskt.** Konvertering av en relativt ny bil till förnybara drivmedel eller eldrift har mycket stor klimatnytta, och det vore rimligt att införa en ekonomisk stimulans för detta. Den kan förslagsvis vara 5 000 kronor för etanoldrift, 20 000 kronor för biogas och 40 000 kronor för eldrift eller vätgas. Genom ett fast belopp undviks också att stimulera t.ex. väldigt stora batteripaket.
- 8) **Trygga drivmedlen.** Intresset för att konvertera blir begränsat om t.ex. biogasen eller etanolen är för dyr att tanka. Därför behöver konverteringen vara en helhet, där det också ingår en tydlig utfästelse om fortsatt eller förnyad skattebefrielse för koncentrerade biodrivmedel.
- 9) **Sätt ett volymmål.** Av Sveriges ungefär fem miljoner bensin- eller dieseldrivna motorfordon, är cirka en miljon bensindrivna tillverkade efter år 2015. Dessa kommer att användas i många år ännu och bör vara prioritet att konvertera, med ett volymmål på förslagsvis 500 000 konverteringar till och med år 2026.

Slutord

2030-sekretariatet inser att delar av de synpunkter som här framförs, ligger utanför det snäva område som direkt berörs av remissen. Vi vill ändå betona värdet av att se konverteringsfrågan ur ett vidare perspektiv än enbart det tekniska.

För 2030-sekretariatet den 24 juni 2023

Mattias Goldmann