



## **SFRO remissvar på Remiss av promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle**

Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation, SFRO, är en politiskt obunden och ideell organisation som bildades i januari 1982 av "drabbade" entusiaster i syfte att möjliggöra registreringar av egenbyggda fordon. Verksamheten består idag av besiktningar av amatörbyggda och ombyggda fordon, bullerprov samt företrädande av fordonsbyggarehobbyn. SFRO besiktar cirka 500 fordon per år (Amatörbyggd bil och MC, ombyggd bil och MC), och besitter en unik kompetens när det gäller amatörbyggda fordon, som borgar för trafiksäkerhet inom fordonsgruppen.

SFRO lämnar härmed sitt svar på ovan rubricerad remiss. I arbetet med remissvaret har SFRO haft dialog med bland andra BioFuel Region AB, Motorhistoriska Riksförbundet, Sveriges Motorcyklister och Caravan Club.

### **Bakgrund**

SFRO företräder fordonsbyggare, de personer som bygger och bygger om fordon (bilar, motorcyklar) för hobbybruk. Fordonshobbyn innefattar fordon från snart sagt alla tidsepoker, från tidigt 1900-tal till nästan helt nya fordon. Dessa fordon har ägare som vårdar dem ömt och ägarna har olika skäl till att själva betrakta sina fordon som just hobbyobjekt. För många är hobbyfordonet en livslång relation, som också har ett kulturhistoriskt värde då fordonen speglar en tidsanda.

För SFRO och våra intressenter är det viktigt att fordonen fortsatt brukas på väg, i normala trafikmiljöer, för det är där de hör hemma. Även om de flesta hobbyfordon normalt sett körs korta sträckor (de flesta något hundratal mil per år) så utgör de en viktig del i trafikmiljön och vi anser att det är viktigt att de kan brukas utan särskilda begränsningar.

### **Allmänt om förslaget**

SFRO välkomnar initiativ till att minska klimat- och miljöpåverkan från trafiken, men anser också att det är viktigt att individen själv uppmuntras till aktiva val. Att välja ett klimat- och miljömässigt bättre drivmedel ska vara möjligt för de fordon som klarar drivmedlet utan att skadas – men det bör inte vara ett krav för alla fordon.

Därför välkomnar SFRO skrivningarna om att bensin 98 oktan med maximalt 5% etanol troligen kommer att finnas kvar. SFRO menar dock att detta behöver säkerställas då många av våra intressenters fordon kräver denna typ av drivmedel för att fungera. SFRO ser redan idag att tillgången på 98 oktan är svag i delar av landsbygden, speciellt i norra Sverige. Denna utveckling behöver bromsas.

För dieselbränsle finns inte motsvarande system med olika kvalitetsklasser. SFRO menar att det ytterligare behöver utredas hur äldre dieselfordon klarar inblandning av HVO i de omfattningar som föreslås. Innan det är utrett bör reduktionsplikten för diesel minskas, så att ”oblandad” diesel finns tillgänglig.

### **Förslag på ändringar**

SFRO har sammanfattningsvis dessa ändrings/kompletteringsförslag:

- A. Tillgång på bensin 98 oktan med max 5% etanol behöver säkras, även på landsbygden
- B. Reduktionsplikten för dieselbränsle bör sänkas i relation till förslaget (från 19,3% till 15%)
- C. Effekterna för äldre fordon av inblandning av HVO bör undersökas närmare

### **Förslag på följdförändringar**

SFRO ser att införande av E10 på bredare front gör att ett flertal äldre bensindrivna fordon kommer att behöva justeras för anpassning till drivmedlet. Olika fordon kommer att behöva olika typer av anpassningar. De fordon som SFRO ser problem för, är framförallt årsmodeller från 1976 fram till början av 2000-talet.

För att anpassas till E10 kan man behöva justera tändtidpunkt, bränsle/luftblandning och i vissa fall kompressionsförhållande (i vissa fall dessutom byta ingående komponenter som bränsleledningar).

Dagens regler om ändring av motorer och motorbyten gör att det är i praktiken omöjligt att göra dessa ändringar från och med årsmodell 1976, då reglerna kräver att motorn ska vara i avgascertifierat utförande. Avgascertifierat utförande är anpassat för dåtidens bensin, dvs utan inblandning av etanol. För att anpassa till E10 behöver man byta och/eller förändra komponenter som innebär att avgascertifikatet inte längre uppfylls.

Reglerna behöver ändras så att det under vissa förutsättningar blir möjligt att till exempel byta eller modifiera förgasare, tändsystem, bränsleinsprutningssystem och liknande.

SFRO vill också lyfta fram vikten av långsiktighet i dessa regler, liksom regler om E85. Sedan ett antal år har det varit möjligt att efterkonvertera fordon till drift med E85, något som nu är populärt hos SFROs intressenter. Men flera av dessa ifrågasätter om E85 kommer att finnas kvar framöver varför man i vissa fall tvekar inför en konvertering. SFRO menar att det behövs insatser som visar att införande av E10 inte kommer att ersätta E85.

### *Följdförändringar*

- D. Ändring av regler runt motorbyten och ändring av motor i befintliga personbilar av årsmodell 1976 och nyare; ändring som medger byte eller modifiering av förgasare, tändsystem, bränsleinsprutningssystem och liknande
- E. Långsiktig tillgång på E85 behöver säkras

### **Kommentar om bonus-malus**

SFRO tar också tillfället i akt att kommentera förslagen om bonus-malus-system för fordonsbeskattning baserat på koldioxidutsläpp, då SFRO tidigare inte fått chans att bemöta dessa. SFRO menar att förslaget får felaktig effekt då beskattningen av fordonens koldioxidutsläpp inte relateras till hur mycket fordonet används. Eftersom det är innehav, och

inte användning, av fordonet som beskattas riskerar förslaget tvärtom, att få motsatt effekt. Om man redan betalat en hög fordonsskatt för sitt fordon, så lockas man snarare att använda det mer, vilket inte ger en positiv effekt för miljön. SFRO menar att detta särskilt gäller personer som behöver använda relativt tunga och motorstarka fordon, för att till exempel dra husvagn, hästtransport eller liknande.

Förslaget drabbar också hobbyfordon orimligt hårt, då de ofta har relativt höga motoreffekter men körs få mil.

SFRO menar att förslaget i första hand bör omarbetas så att det inte är innehav, utan användning, som beskattas. I andra hand bör man undersöka möjligheter till undantag eller lättnader för fordon som brukas i liten utsträckning, som hobbyfordon.

För SFROs styrelse

Gustaf Ulander, miljöansvarig

Gustaf Ridderstolpe, ordförande