



2017-03-17
M2017/00723/R

Miljö och energidepartementet
103 33 Stockholm

MHRFs svar på remiss av promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle

Motorhistoriska Riksförbundet, nedan MHRF, har tagit del av promemorian och lämnar här våra synpunkter. Vi inleder med en beskrivning av vår kulturpolitiska position samt bevarandestrategi. Därefter kommer våra synpunkter på de delar av rapporten som vi anser berör det fordonshistoriska kulturarvet och våra medlemmar.

Solna 2017-04-19

Peter Edqvist
Förbundsordförande
Motorhistoriska Riksförbundet

I ärendets behandling har även deltagit Jan Tägt, generalsekreterare, Rickard Elgán, styrelseledamot och Bent Fridholm styrelseledamot.

För gårdagens fordon på morgondagens vägar

Motorhistoriska Riksförbundet företräder den fordonshistoriska rörelsen i Sverige och arbetar med bevakning av politiska frågor, kontakter med myndigheter och organisationer samt rådgivning och information. MHRF engagerar 100 000 medlemmar i 200 klubbar för målet att vårt fordonshistoriska kulturarv kan brukas, bevaras och utvecklas

MHRFs kulturpolitiska position

MHRF företräder sina medlemmar, de ideella fordonshistoriska föreningarna som i sin tur engagerar hundratusentals enskilda fordonsägare, i sammanhang där enskilda har sämre förutsättningar att göra sig hörda. Vi agerar på alla politiska nivåer och tillsammans med andra förbund/aktörer när det ger bättre möjlighet att nå fram med budskapet.

Eftersom värdering och urval av det fordonshistoriska kulturarvet uteslutande görs av enskilda personer, är vårt kulturarv demokratiskt och tillgängligt.

MHRFs bevarandestrategi

För att det fordonshistoriska kulturarvet ska kunna bevaras, måste det brukas och utvecklas som en självklar del av samhällets kulturmiljöer. De historiska fordonen minner om industrisamhällets största tekniska system och utgör ett icke musealiserat kulturarv som kan brukas i kulturmiljön. De värden som tillskrivs det fordonshistoriska kulturarvet behöver utvecklas i samklang med kulturarvet och kulturmiljön i samhället i övrigt. MHRF kan endast indirekt påverka medlemmarna. Vår strategi är därför att vara en partner som genom exempel och punktinsatser stödjer och utvecklar rörelsens egen historieskrivning.

Om de historiska fordonen

Motordrivna transportmedel är bland industrisamhällets viktigaste kulturarvsföremål, och berättar om såväl teknisk utveckling som samhällsutvecklingen i stort, såväl kulturellt, socialt, etnografiskt som ekonomiskt. Det finns ett stort och brett urval av dessa kulturföremål bevarade, allt från t ex kungliga limousiner till lastbilar, Epa-traktorer och mopeder. De speglar på så sätt hela samhället.

MHRF föreslår följande beaktat de historiska fordonens konstruktion och ringa användning

- 1) Försäljning av små mängder blyhaltig bensin med en blyhalt på högst 0,15 g/l och bensin 98 oktan med max 5% etanol behöver säkras.
- 2) Att sådant bränsle ska finnas tillgängligt i hela landet.
- 3) Konsekvenserna för historiska fordonen vid inblandning av RME och HVO i låginblandad diesel bör undersökas närmare.
- 4) En översyn av dagens regler för att möjliggöra en laglig ändring av motor och dess system i befintliga lätta bilar av årsmodell 1976 och nyare; inklusive motorbyte.

Avsaknad av en samlad konsekvensanalys avseende gårdagens och morgondagens fordonsflotta i promemorian

MHRF ser positivt på initiativ för att minska miljö- och klimatpåverkan. Att personer ges möjlighet att kunna välja ett drivmedel som gynnar miljön måste vara en given förutsättning. Personen ska samtidigt kunna vara trygg i att det val som görs baseras på kännedom om att det enskilda fordonet kan nyttjas utan att skadas. MHRF anser därför att det är viktigt att regelverk och tillämpning är likartat och förutsägbart i hela landet. Det måste helt enkelt vara begripligt för den enskilde i samband med bränslepåfyllning på en resa genom Sverige.

Att priset per liter i framtiden kommer att öka framgår på sid 74 i promemorian. Här berörs drivmedelskonsumenter dock enbart ur ett kostnadsperspektiv relaterat drivmedlet som åtminstone på sikt bedöms påverkas genom att förslaget kan ha viss inverkan på drivmedelskostnaderna för bensin och dieselbränsle för slutkonsumenten. Det är en mer försiktig bedömning än den som Energimyndigheten gav i rapporten ER 2016:30 där man i avsnitt 8.1 Konsekvenser för konsumenter skrev att "Drivmedelskonsumenter,

såväl privatbilister och företag, påverkas främst genom att förslaget bedöms ha viss eller på sikt hög inverkan på slutkonsumentens drivmedelskostnader”.

Däremot framgår det inte hur fordon som tankas med framtidens drivmedel kommer fungera. Som framgått inledningsvis är en förutsättning för bevarandet att de historiska fordonen att de fortsatt kan brukas. Att inte kunna framföra dem vore detsamma som att inte bruka en fastighet eller för den delen värna kulturmiljön. Förfallet vore snart ett faktum. I premorian saknar MHRF en konsekvensanalys av hur olika generationer och typer av fordon kan påverkas framöver som en följd av reduktionsplikten och givetvis då i synnerhet de historiska fordonen.

Konstaterat behov av ändamålsenliga drivmedel

Energimyndigheten fick i regleringsbrevet för 2016 i uppdrag att samordna omställningen till en fossilfri transportsektor. Arbetet redovisas i rapporten ER 2016:30 ” En rapport inom uppdraget Samordning förenergiumställning i transportsektorn”. Rapporten har utförts i samarbete med Boverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen. Rapporten är en sammanfattning över viktiga ställningstaganden vid utformningen av ett långsiktigt styrmedel för att ersätta bensin och diesel. I rapporten, avsnitt 8.1, anges att antalet bensinbilar som inte klarar mer än 5 % etanolinblandning i dagsläget är 11 % och att drivmedelsdistributörerna vid en övergång till E10 kommer att bli tvungna att tillhandahålla bensin med lägre eller ingen inblandning. I avsnitt 11.1 avseende biodrivmedel i bensin anges att 11 % behöver en så kallad ”skydds kvalitet”-bensin med lägre eller ingen inblandning.

Det är i linje med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 98/70/EG, vad gäller specifikationer för bensin, diesel och gasoljor och införande av ett system för hur växthusgasutsläpp ska övervakas och minskas, om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG, vad gäller specifikationen för bränsle som används av fartyg på inre vattenvägar, och om upphävande av direktiv 93/12/EEG.

Av direktivets skäl nr 30 framgår att ” I vissa äldre fordon gäller inte garantin om de körs på bensin med hög andel biodrivmedel. Fordon av det slaget kan färdas från en medlemsstat till en annan. Därför är det lämpligt att se till att det under en övergångstid ständigt finns sådan bensin att tillgå som lämpar sig för dessa fordon. Medlemsstaterna bör, i samråd med de berörda parterna, säkerställa en lämplig geografisk täckning som återspeglar efterfrågan på sådan bensin. Märkningen av bensin, till exempel med E5 eller E10, bör följa den relevanta standard som utarbetats av den europeiska standardiseringskommittén (CEN)”.

Vidare anges i direktivets tredje artikelns punkt 6 att ”Utan hinder av punkt 1 får medlemsstaterna även fortsättningsvis tillåta försäljning av små mängder blyhaltig bensin med en blyhalt på högst 0,15 g/l med högst 0,03 % av den totala försäljningen, för användning i äldre fordon av karakteristiskt slag och för distribution genom särskilda intressegrupper.”

Den FAME som produceras i Sverige kommer enbart från raps (RME) och finns i låginblandad diesel (B7) som kan innehålla upp till 7% inblandning. Alternativet B100 kan enbart användas i tunga fordon vars tillverkare godkänt att det kan användas. MHRF har återkommande fått rapporter från fordonsägare där RME-inblandningen sätter igen systemen. Problemet har belyst i tidningarna ”Klassiska Lastbilar nr 1 2015 rörande äldre tunga fordon, Vi bilägare nr 1 2015 rörande igensatta bränslefilter i moderna lätta bilar och i ”Traktor” nr 2 2014 där problem med bränslet som oxider och lättare suger åt sig vatten ingående beskrivs. Resultatet är igensatta bränslesystem och rostangrepp.

Olika fordon kräva olika drivmedel

Merparten av dagens lätta historiska fordon drivs med bensin, en ringa del med diesel. För de tunga historiska fordonen gäller det omvända. För båda gäller att ett fåtal drivs med t ex el, biogas eller gengas. Ett framtida bränsle med en över tid ökande andel inblandning av biodrivmedel innebär att drivmedel över tid också får ett allt lägre energiinnehåll. Många äldre bensindrivna fordon behöver därför kompensera det genom ändring av t ex bränsle/luftblandning för att fungera tillfredställande utan att i värsta fall skadas.

För att anpassa ett historiskt fordon till ett allt lägre energiinnehåll kan det behöva justeras på ett flertal punkter, t ex bränsle/luftblandning, tändinställning och i vissa fall genom ändrad kompression. Det gäller såväl mekaniska som elektroniska system. Ibland kommer en justering inte att vara tillräcklig då det även kan krävas utbyte av komponenter. En i dessa fall försvårande omständighet är att det på fordon av 1976 års modell och senare helt enkelt inte är lagligt att byta ut komponenter. Om en fordonsägare önskar tanka framtiden bränslen är det därför önskvärt att ändra dagens reglering och möjliggöra såväl justering som byte av komponenter. Det sannolika och önskvärda är dock att merparten av de historiska fordonen inte ändras. Av det skälet behövs fortsatt på marknaden tillgång till 98 oktanic låginblandad (E5) och blyhaltig bensin med en blyhalt på högst 0,15 g/l. I promemorian sägs att 98 oktanic bensin utan större inblandning av etanol än den vi har idag kommer finnas kvar. Det är en förutsättning för att de historiska fordonen fortsatt ska kunna användas.