

Argumenter for og imod kraftig lempelse af meddelelse nr. 1998.

Argumenter for:

1. Forøgelse af mængden af elbiler på de danske veje.

Der er i forvejen lavet et ambitiøst regeringsudspil om at nå en million elbiler i 2030, det er tæt på halvdelen af den danske bilpakke. Lovgivning der forhindre konverterede elbiler, i at nå det danske marked, modarbejder dette udspil.

2. Herunder elbilers bidrag til det grønne elmarked.

Vindmøller overproducere ofte om natten og må lukkes ned, desto flere elbiler der er til at lade op om natten desto mindre overproduktion og desto mere rentabelt bliver den stigende vindenergiproduktion i Danmark.

3. Knowhow og Arbejdspladser.

Konverteringer foregår på lokale virksomheder og værksteder og kan være med til at skabe dansk knowhow om elbiler som vil blive værdifuld i en verden hvor transportmarkedet går fra at være fosil dreven til elektrisk. En viden som vi ellers vil have svært ved at opnå som et land uden bilproducenter. Det vil skabe nye arbejdspladser og skatteindtægter

4. Frihed og opløftning af manden på gulvet.

Den billigste elbil på markedet Seat Mii koster rundt regnet 150.000 kroner, det er stadig en udgift som mange danske bilejere ikke formår at betale for, og en bil der simpelthen er utilstrækkelig for mange danskeres behov.

Konvertering giver danskeren friheden til at vælge lige den platform, vedkommende ønsker eller har råd til. Samt friheden til at udleve bildrømmene.

Danskerne der kun har råd til brugte biler vil nu også få gode elbiler inden for deres rækkevide.

Folk med interesse for biler vil selv kunne give sig i kast med arbejdet og spare penge eller få deres drømmeprojekt synet

5. Miljømæssige fordele.

Ud over en hurtigere implementering af elbiler, vil vi også spare de mange ressourcer det kræver at producere en helt ny bil og at skrotte en sund bil, blot fordi den ikke kører på det rette brændstof. Størstedelen af den miljømæssige omkostning ved at bygge både brændstofbiler og elbiler ligger stadig i at fremstille selve bilen med dens mange komponenter, det uanset drivkraft.

Ved at give adgang til en bred vifte af specialiserede køretøjer til en ofte reduceret pris, vil det speede implementeringen af elbiler op hvilket vil bidrage positivt til vores klima ambitioner så vel som sækning af forurening i byerne.

6. Adgang til specialiserede køretøjer.

Der er stadig mange køretøjer, der ikke findes i en elektrisk udgave. Og de få eksempelvis elektriske Pickup trucks der er på markedet er ekstremt dyre sammenlignet med deres brændstofdrevne modpart. En Tesla Cybertruck eller Rivian er en meget dyr pickup truck. Med konverteringer bliver desuden alle varevognstyper og minibusser pludselig en mulighed i en elektrisk udgave.

Argumenter Imod:

1. Frygt for reducere af sikkerheden i den generelle bilpak.

En stor del af kollisionssikkerheden i nye biler er bibeholdt så fremt man ikke giver lov til at skære i bærende dele. Tvært i mod kan man argumentere for at man skaber mere crumple zone ved at fjerne den store massive forbrændingsmotor.

Frygten for at dele af bilpakken bliver udskiftet med elektriske veteranbiler som blev luftet i min korrespondance med ministeriet, er ikke et scenarie som vi ser i nogen af vores nabolande hvor konverterede elbiler er en rentabel mulighed.

Hvad angår konverteringens kvalitet burde en sysselsat være kvalificeret efter som denne allerede takler fejlfinding på elektriske så vel som konventionelle køretøjer.

Brug af forkerte ledninger, eller manglende isolering kan også forekomme på en ældre fabriksbyggede elbiler, der har været udsat for tvivlsom værkstedspraksis.

2. Frygt for elektromagnetisk støj.

Der er i forvejen regler, der forhindrer os i at lave elektromagnetiske forstyrrelser. De komponenter, som sælges i Europa med CE mærket, er allerede certificerede til ikke at udsende elektromagnetisk støj i en mængde, der forstyrrer deres omgivelser.

3. Frygt for ressourcespild – at de konverterede køretøjer har kortere levetid end et nyt dedikeret elektrisk køretøj.

Ved en konvertering udskiftes motoren, der rummer størstedelen af en bils bevægelige dele. Dette giver en markant livstidsforlængelse.

Hvad angår korrosion og andre ikke mekaniske årsager, til at et køretøj når enden af sin livscyklus, så giver det sig selv, at man ikke har incitament til at ofre en kostelig konvertering på et køretøj, der står til at fejle syn i en nær fremtid grundet rust.



Det offentlige har selv tidligere tyet til konverterede elbiler i fortiden. Her en Konverteret Fiat 900T der tidligere tilhørte Odense Kommune elforsyning fotograferet ved Europæisk Automobilmuseum.

En gang måtte man godt, hvad er der sket siden?