

## Motion till riksdagen 2005/06: MJ55

av **Ingegerd Saarinen (mp)**  
med anledning av prop. 2005/06:181

# Miljöklassning av alternativa motorbränslen, m.m.

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att regeringen bör låta utreda hur miljö- och hälsoegenskaperna för drivmedel, både konventionella och alternativa, skall regleras, övervakas och följas upp.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att regeringen bör låta utreda skattesituationen för nya och framtida typer av drivmedel, både fossila och icke-fossila.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om en ändring i propositionen så att s.k. syntetisk diesel verkligen kan beskattas enligt miljöklass 1.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att skyndsamt utreda justeringar av kraven för dieselbränsle miljöklass 1.

## Inledning

Propositionens syfte är att ge bättre villkor för några typer av alternativa drivmedel, och den lyckas bara delvis. Förändringen av kraven på alkylatbensin är bra då tillverkarna av alkylatbensin har haft problem att uppfylla den väldigt snäva specifikationen. Det är välkommet med krav på etanol både i form av E 85 för bensinmotorer och i ren form till kompressionsmotorer. Att tillåta 5 % inblandning av förädlade växtoljor, Fame är också bra, även om detaljerna hade kunnat utformas något annorlunda. För s.k. syntetisk diesel har själva kraven utformats väl men ett fel i själva definitionen av dieselbränsle gör att hela syftet med lagändringen försvinner. En mer genomarbetad förändring av detaljerna i kraven på dieselbränsle i miljöklass 1 hade löst problemen enklare.

**Fel! Okänt namn på**

Trots flera utredningar inom myndigheterna löser propositionen bara de mest aktuella problemen. När nya alternativa drivmedel dyker upp måste lagen arbetas om igen. Ett mer genomgripande förslag hade varit välkommet, särskilt då regeringen haft i uppdrag att se över kraven i miljöklassningen i fyra år.

## Krav på miljö- och hälsoegenskaper hos drivmedel

I ett större perspektiv är det häpnadsväckande att så stora volymer, många miljoner ton, av miljö- och hälsofarliga produkter, fossila och icke-fossila drivmedel, hanteras och säljs överallt med såpass låga krav, låg granskning och övervakning. Myndigheterna borde ha större mandat för dessa uppgifter. Dels skulle utvecklingen av renare konventionell bensin och diesel drivas på effektivare, dels skulle riskerna minska för oväntade miljöeffekter av nya alternativa drivmedel och för att miljöfarliga produkter börjar blandas in i drivmedel. Framtida perioder med brist på raffinaderikapacitet eller brist på råolja med rätt egenskaper skulle kunna leda till att olämpliga komponenter blandas in i bensin och diesel. Utvecklingen av alternativa och biobaserade drivmedel kan ge bakslag i form av oacceptabla emissioner från fordon eller medföra andra miljörisker vid t.ex. transporter.

Miljöpartiet anser att regeringen bör ta ett samlat grepp om miljö- och hälsoegenskaperna för drivmedel, både konventionella och alternativa, i form av en utredning. Den bör studera hur miljö- och hälsokrav ska utformas, för alla typer av drivmedel, och hur de fortlöpande ska granskas och följas upp. Här ingår hur kraven på konventionell bensin och diesel kan behöva förändras eller kompletteras i framtiden. Det kan vara lämpligt att dra paralleller till regelverken för kemikalieområdet, hantering av farligt avfall samt livsmedel. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Begränsad räckvidd för propositionen i praktiken

Propositionen behandlar, förutom ändringen av alkylatbensinen och 5 % Fameinblandning, i praktiken bara de alternativa drivmedel som beskattas med miljöklass 3-skatt, dvs. i dagsläget troligen bara syntetisk diesel, samt en mindre andel av etanolen. Det finns bara en mindre tillverkare än så länge av syntetisk diesel. Etanol och rapsmetylester är idag helt skattebefriade, oavsett om de används i ren form eller blandas med bensin och diesel, och berörs därför i praktiken bara indirekt av kraven i miljöklasserna just vid inblandning. Den helt dominerande volymen av etanol blandas in i bensin upp till 5 %.

Skattebefrielseerna för biobaserade drivmedel är antingen permanenta som för biogas eller ges via skattedispenser för etanol och rapsmetylester. I dispensbesluten ställs inga tekniska krav, eller så hänvisas bara till tillverkarnas egna uppgifter.

Vi har alltså den underliga situationen att för att få en liten sänkning av punktskatten, miljöklass 1 istället för miljöklass 3, så måste drivmedel uppfylla noggranna specifikationer och gå igenom en möjligen lång och dyr myndighetsprövning med vetenskapliga undersökningar som bas. Men för att få fullständig skattebefrielse för ett biobaserat drivmedel ställs det i praktiken inga som helst krav på drivmedlet och det görs inga detaljerade granskningar. Denna proposition får snarast ses som ett första steg att få bättre kontroll på drivmedelsområdet.

## Litet spelrum för ”prövning” av alternativa drivmedel

Drivmedel som inte är ”motorbensin” eller ”dieselbränsle” ska prövas av en myndighet och jämföras mot kraven enligt bilagorna 4 och 5. Men dessa krav är väldigt strikta, minst lika strikt uppställda som de normala miljöklass 1-kraven för bensin och diesel. Den s.k. prövningen borde egentligen kunna gå till på samma vis som för vanlig bensin och diesel, för att inte tala om för skattebefriad etanol, biogas och RME, dvs. att tillverkaren säljer den under eget ansvar och att Skatteverket respektive Tullverket övervakar efterlevnaden.

Mer effektivt vore att ansvarig myndighet, t.ex. Vägverket, istället får använda bilagorna 4 och 5 som riktlinjer för sin prövning. För nya typer av alternativa drivmedel som faller utanför specifikationerna, eller som helt enkelt är av annan typ, får myndigheten göra en samlad bedömning av de tekniska egenskaperna och även vid behov väga in miljöegenskaper som emissioner från motordrift, giftighet vid hantering och läckage etc. En sådan mer förutsättningslös prövning av en myndighet förutsätter en tydligare delegation av skattebesluten från riksdagens sida.

## Beskattning av framtida typer av drivmedel

Nya typer av drivmedel som skulle kunna komma fram och som inte passar in i propositionens bilagor får problem. Det skulle kunna vara fråga om dimetyleter, metanol eller vätgas, såvida de har fossilt ursprung. Det kan också handla om nya typer av förädlade växtoljor, blandningar av diesel och etanol/metanol/vatten etc. Flera sådana produkter har redan provats i Sverige och övriga Europa. Enligt lagen om skatt på energi ska annorlunda drivmedel beskattas som ”motsvarande” konventionella drivmedel. Men att finna en lämplig beskattning utifrån dagens system är dels svårt, dels kan det leda till

## Fel! Okänt namn på

orimliga skattesatser. Det är knappast rimligt att riksdagen måste stifta nya lagar varje gång en ny drivmedelsprodukt kommer ut på marknaden, utan robustare riktlinjer behövs för beskattningen. Med beaktande av riksdagens ansvar för beskattningsfrågor bör det gå att finna en praktisk lösning som innebär att enklare beslut om miljöklassning eller skattenedsättning kan delegeras till regeringen.

Även om vi för relativt lång tid framöver vill ha fullständig skattebefrielse för biobaserade drivmedel för att dessa ska etableras och få en marknad så är det på lång sikt rimligt att även dessa beskattas, liksom övriga energiprodukter. Tyskland lär redan förbereda en viss låg skatt på växtolja och Fame.

Det är viktigt att poängtera möjligheten med fossila ”övergångsalternativ” vid utvecklingen av koldioxidneutrala eller biobaserade drivmedel. Dessa måste relativt smidigt kunna få en rimlig beskattning som främjar utvecklingen av bättre lösningar. Instrumentet med skattedispenser för s.k. pilotprojekt måste tillämpas snabbt och generöst där så är befogat för att främja utveckling och utvärdering.

Miljöpartiet anser det motiverat att utreda och slå fast

- principer för beskattning samt skattenedsättning för nya och framtida typer av drivmedel och drivmedelsblandningar,
- den långsiktiga skattesituationen för biobaserade drivmedel,
- hur fossila övergångsalternativ ska kunna få skattenedsättning på ett snabbt och okomplicerat vis, via skattedispenser eller justering av skattesatserna.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Definitionen av alternativt dieselbränsle

Propositionen föreslår ändringar i inledningen av lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen där ”motorbensin” respektive ”dieselbränsle” definieras.

Dieselbränsle definieras genom tullkoder, KN-nr 2710 19 41 (vanligast) eller 2710 19 25. Konventionell motorbensin definieras på ett analogt vis genom sina respektive tullkoder.

I ett nytt tillägg sägs att alternativt motorbränsle per definition är det som inte definieras som motorbensin eller dieselbränsle enligt ovan. Detta gäller uppenbarligen för t.ex. etanol och rapsmetylester. Men för s.k. Fischer-Tropsch-drivmedel, eller syntetisk diesel, gäller nog normalt att de av tullen skulle klassificeras som ”dieselbränsle” enligt KN-nr 2710 19 41. Det gäller även blandningar mellan syntetisk diesel och vanlig diesel.

Konsekvensen blir, så som propositionen är skriven, att alternativa syntetiska dieselbränslen inte kan gå igenom den föreslagna bedömningsprocessen hos myndighet och kanske klassificeras som miljöklass 1. Hela syftet med propositionen försvinner alltså för den typen av drivmedel.

Ett sätt att uppnå det tänkta syftet med ändringen är att ta bort ordet *alternativt* i den nya texten sist i paragraf 23, enligt nedan. Då kan varje producent

välja att låta myndigheten bedöma drivmedlet, konventionellt eller alternativt. Om drivmedlet råkar bedömas vara "konventionellt" så bedöms det ju enligt de vanliga kraven för bensin och diesel.

Ny lydelse:

23 § Ett (*alternativt*) motorbränsle får delas in och tillhandahållas i den miljöklass som anges i bilaga 4 eller 5 till denna lag, om bränslet uppfyller de krav som anges i bilagan. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer prövar om bränslet uppfyller kraven i bilaga 4 eller 5.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Kraven på konventionellt dieselbränsle

Det bör ligga i Sveriges intresse att behålla den relativt sett mycket miljövänliga diesel miljöklass 1 som vi har, och som är helt unik i världen. Även om EU-länderna håller på att införa en dieselkvalitet med formellt samma låga svavelinnehåll så ligger den svenska miljöklass 1-dieseln långt före när det gäller andra miljökrav. För bensin gäller att vi har i stort sett samma kvalitet över hela EU. Vi bör alltså slå vakt om det svenska försprånget för dieselbränslen, och det gör vi bäst genom att kraven på miljöklass 1-diesel är väl-motiverade och effektiva ur miljösynpunkt. Kraven borde därför rensas från parametrar som inte är miljömässigt motiverade och i övrigt anpassas till EU:s krav. Branschens tekniska standarder ställer ändå en mängd detaljerade tekniska krav. Annars kan risken öka att EU anser att principerna för inre marknaden är viktigare och tvingar Sverige ge upp den lite udda miljöklass 1-dieseln och istället anta den gemensamma europeiska dieselkvaliteten.

Helst bör miljökraven på drivmedel skärpas ännu mer och kompletteras. Tidigare har förslag rests i riksdagen om att det borde skapas framåtriktade miljöklasser i syfte att stimulera utvecklingen av ännu renare drivmedel. I bilaga 3, miljöklass 1-dieselbränsle, bör följande ändringar göras.

Cetanindex borde strykas. Det fyller ingen större funktion då det bara är ett teoretiskt framräknat tal för att få en snabb uppskattning av cetantalet. Det senare har mer med verkligheten att göra då det tas fram genom praktisk mätning i laboratorium.

Densitet lägst 800 kg/m<sup>3</sup> borde strykas. Denna nedre gräns går inte att motivera, vare sig tekniskt eller miljömässigt. Snarast sätter gränsen ett tak för hur miljövänligt drivmedlet kan bli. EU-direktivet sätter ingen nedre gräns, bara övre. Vissa tekniska standarder har av tradition en nedre gräns, men de håller på att överges.

Densitet högst 820 kg/m<sup>3</sup> borde egentligen höjas. Inblandning av rapsmetylester och annan Fame kan troligen få problem med denna gräns redan vid 5 % inblandning.

Destillation, högst 320<sup>0</sup> C, skulle kunna höjas ytterligare, t ex till 360<sup>0</sup> C, i nivå med EU-direktivet. Möjligen kan nya krav då behöva ställas på innehåll av tyngre, giftiga kolväten för att försäkra att halten av dessa inte ökar.

**Fel! Okänt namn på**

När det gäller växtoljor av typen Fame kan det ju dyka upp nya varianter inom området som inte strikt klarar den tekniska standard som bilaga 4 bygger på. Exempel på kommande produkter är "raffinerad" växtolja eller Fame fast baserad på etanol istället för metanol.

En mer generell lösning hade alltså varit att lätta på kraven på miljöklass 1-diesel så att de direkt tillåtit både mer inblandning av Fame och tillåtit 100 % syntetisk diesel, viss inblandning av alkoholer i diesel etc. Det hade kunnat göras med enbart "EU-anpassning" av kraven på nedre densitet samt övre kokpunkt enligt ovan. De höga miljökraven hade bibehållits. Eventuellt hade man kunnat komplettera med krav på maximalt innehåll av vissa tyngre kolväten vid sidan av aromater och polyaromater, detta för att ytterligare stärka miljökraven.

Det är svårt för riksdagen att gå in och ändra i enstaka krav. Lämpligast är att regeringen får i uppgift att skyndsamt se över kraven på dieselbränsle av miljöklass 1 med beaktande av synpunkterna ovan. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholm den 13 april 2006

*Ingegerd Saarinen (mp)*