

## Motion till riksdagen 2005/06:T3

av **Elizabeth Nyström m.fl. (m)**  
med anledning av prop. 2005/06:16

# Skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen avslår proposition 2005/06:16.

## Ofärdigt förslag

Regeringen föreslår att en ny lag skall införas om skyldighet för bensinstationer och andra försäljningsställen av drivmedel att tillhandahålla förnybara drivmedel. Vi anser att riksdagen bör avslå regeringens förslag i sin helhet.

Till att börja med vill vi citera regeringens utredare:

Det presenterade lagförslaget är behäftat med en rad brister och nackdelar. Det allvarligaste är kanske att förslaget inte beaktar att en ökad användning av förnybara fordonsbränslen förutsätter en samverkan mellan flera olika faktorer såsom tillgång på bränsle och fordon, en uppbyggnad av drivmedelsdistributionen och ett konkurrenskraftigt pris på produkten. Förslaget riskerar således medföra att ett stort distributionssystem byggs upp utan att det finns tillgång på bränsle eller fordon som använder förnybara fordonsbränslen. Som förslaget nu är utformat är det i och för sig teknikneutralt. På kort sikt utgör emellertid etanolen det enda realistiska alternativet för en mer storskalig distribution av förnybart fordonsbränsle. Konsekvensen av det förslag som jag nu presenterar riskerar därmed att gynna etanolbaserad teknik framför annan teknik. Ett sätt att åstadkomma en annan lösning där en ökad hänsyn kan tas till de ovan angivna samverkande faktorerna kommer att behandlas i mitt slutbetänkande.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> SOU 2004:4 s. 13.

## Fel! Okänt namn på

Att utredaren var så kritisk till sitt eget utredningsresultat ledde till att även Lagrådet är kritiskt till regeringens förslag. För att citera Lagrådet:

Förslaget framstår mot nu angiven bakgrund som mindre väl ägnat att ligga till grund för lagstiftning utan ytterligare beredning. Förslaget – som innebär ett åläggande för vissa näringsidkare att inom ramen för sin nu pågående ordinarie verksamhet försälja andra varor än dem som tidigare ingått i verksamheten utan att detta direkt är betingat av miljö- och säkerhetsaspekter kopplade till den egna verksamheten eller av en monopolliknande ställning – har vidare karaktären av sådan skyldighetslagstiftning att det funnits anledning att närmare belysa förslagens förenlighet med Europakonventionens och regeringsformens bestämmelser med avseende på vilka åligganden och skyldigheter som får belasta enskilda.

Uttryckt i klartext innebär regeringens förslag ett betydande övergrepp på den fria företagsamheten.

Även ur ett EG-rättsligt perspektiv är regeringens förslag klandervärt. Vi väljer att återigen citera Lagrådet:

Förslaget väcker även frågan om det i alla avseenden är godtagbart från gemenskapsrättslig synpunkt. Som påtalades i den departementspromemoria som låg till grund för remissarbetet innebär förslaget ett avsteg från EG-rättens princip om fri rörlighet för varor och tjänster.

Enligt Kommerskollegium är kravet på märkning av pumpar en möjlig teknisk specifikation enligt artikel 1.3 i direktiv 98/34/EG om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter. Då måste direktivet följas. ”Det föreslagna kravet har anmälts till Europeiska kommissionen men, enligt vad som upplysts vid föredragningen, blir dess ståndpunkt inte känd förrän tidigast i mitten av oktober 2005. Denna ståndpunkt borde ha ingått i bedömningsunderlaget”, anser Lagrådet.

Vidare anser Kommerskollegium

. . . att EG-domstolens praxis föranleder att ett krav på vilket utbud ett tjänsteföretag – till vilka säljställen för drivmedel räknas – skall hålla, måste kunna motiveras gemenskapsrättsligt med avseende på hänsyn till tvingande allmänintresse, proportionalitet och nödvändighet. I detta hänseende innehåller det remitterade förslaget inte någon utredning. Förslaget förefaller således också i detta avseende vara otillräckligt berett. Enligt Lagrådets mening är förslaget även av dessa skäl inte ägnat att nu läggas till grund för lagstiftning.

Därför valde Lagrådet att avstyrka regeringens förslag.

Vi finner det anmärkningsvärt att regeringen trots utredningen och Lagrådets slutsatser valt att forcera denna lagstiftning. Det framstår som om regeringen, och dess samarbetspartner Miljöpartiet, totalt tappat verklighetsförankringen och valt att bortse från vilka konsekvenser som detta förslag får för såväl enskilda som förtroendet för parlamentarismen som modell för rationellt beslutsfattande.

## Negativa konsekvenser för den enskilde

Trots att Lagrådet avstyrkt regeringens förslag ansågs behov föreligga om att peka på vilka konsekvenser som förslaget för med sig.

Lagrådet vill ändå i detta sammanhang peka på det förhållandet att omställningstiden för de i första hand berörda omkring 600 säljställen skulle bli synnerligen kort. Många anläggningar, som idag inte säljer förnybara drivmedel, uppges i motiveringen vara så utrustade att befintliga tankar och pumpar enkelt kan ställas om. Några närmare uppgifter i dessa hänseenden finns emellertid inte och vid de säljställen som saknar sådan utrustning krävs rätt avsevärda investeringar. Åtgärderna kräver bl.a. myndighetstillstånd, men måste också praktiskt kunna verkställas. Enligt vad Räddningsverket upplyst i sitt remissvar får nya installationer utföras endast av en mycket begränsad grupp företag. Det får anses uppenbart att den tid som återstår till det föreslagna ikraftträdandet den 1 januari 2006 inte är tillräcklig och att därför det föreslagna dispensförfarandet kommer att behöva utnyttjas i stor utsträckning. Det framstår inte som en lämplig ordning att genom lag besluta om ett åläggande som sedan i praktiken kommer att uppskjutas genom ett dispensförfarande.

Vi ansluter oss till denna ståndpunkt och menar att tillgången till alternativa bränslen måste lösas på annat sätt än genom förslag som har något av ett löjets skimmer över sig.

De bensenmackor som har störst försäljningsvolymmer skall redan den första februari kunna tillhandahålla alternativa drivmedel. Tidsperspektivet är extremt kort. Det kan ifrågasättas om en framförhållning på endast en dryg månad från det att riksdagsbeslut fattas är rimlig eller om det ens är möjligt att uppfylla dessa lagkrav innan lagen börjar gälla. Regeringen förutser också att begäran om dispenser och överklaganden av beslutsunderlag kommer att lämnas in. Därför skall Vägverket som är tillsynsmyndighet få anställa två personer som på heltid skall ägna sig åt att handlägga överklaganden och dispensärenden. Detta visar hur uppenbart ormlig denna lagstiftning och dess snäva tidsgränser är. Enligt vår mening skall en lag vara så beskaffad att såväl överklaganden som dispensansökningar skall hållas till ett minimum. Det går inte att komma ifrån att den föreslagna lagen är ett hastverk som aldrig borde lämnats till riksdagen i föreliggande skick.

Svenska Petroleuminstitutet och Naturskyddsföreningen konstaterar i en gemensam debattartikel att ”i oktober 2003 fanns det 92 tankställen med E85, men i genomsnitt sålde dessa bara cirka 122 liter E85 per dygn. En fördelning av dagens E85-volym på 2 400 bensinstationer skulle innebära cirka fyra liter ren etanol per dygn och tankställe. Även om antalet etanolbilar på sikt skulle tiodubblas, från dagens 8 000 till 80 000, skulle det genomsnittliga tankstället inte ens sälja en full E85-tank per dygn.”<sup>2</sup>

Investeringskostnaden för den enskilda bensinstationen för ny pump ligger i intervallet 300 000–400 000 kronor. Om förslaget antas i riksdagen innebär

<sup>2</sup> Göteborgsposten, Stoppa förslaget om etanelpumpar, GP debatt 2004-01-30.

## Fel! Okänt namn på

det en total investeringskostnad, för de cirka 2 100 stationer som berörs och som inte redan har en pump med alternativa drivmedel, på 640–850 miljoner kronor, enligt riksdagens utredningstjänst.

Mot bakgrund av dessa uppgifter ter det sig som övervåld att kräva att bensinstationer skall hålla med separata pumpar för förnybara bränslen.

Det är olyckligt att minska antalet tankställen, vilket är en uppenbar risk med förslaget. I glesbygd är ofta bensinstationen den kvardröjande punkten som möjliggör inköp av allehanda varor – en sorts modern lanthandel. Försvinner försäljningen av drivmedel eller fördyras den tillräckligt mycket kommer inköp av drivmedel att göras på andra ställen. Då kan inte heller försäljningen av andra produkter upprätthållas. Ytterligare en ond cirkel för Sveriges glesbygd har då etablerats av statsmakterna.

För bilisten medför förslaget dyrare bränsle. Enligt uppgifter från riksdagens utredningstjänst skulle förslaget med en tioårig avskrivningsperiod på investeringskostnaden innebära cirka 0,9–1,1 kronor per liter E 85 i extra påslag. Om investeringen slås ut på ett års bensin användning, cirka 5,5 miljarder liter, skulle det innebära ungefär 0,12–0,15 kronor per liter bensin, det vill säga cirka 4–5 öre/liter bensin beräknat på tre års bensin användning. Eftersom skattetrycket på drivmedel är så tungt framstår det inte som motiverat att öka det än mer.

## Motverkar teknikutveckling

Att på planekonomisk väg försöka lagstifta fram miljömässiga landvinningar riskerar att motverka den positiva utveckling som sker på bränsleområdet.

”Risken är att förslaget tenderar att försämra förutsättningarna för framtida investeringar som främjar lösningar som ur ett klimatperspektiv är bättre än de som gynnas genom förslaget.”<sup>3</sup>

”Framförallt har det (förslaget) en tendens att inte faktiskt möta de krav som marknaden ställer. Exempelvis finns risken att en rad bensinstationer i glesbygden tvingas uppföra pumpar med förnybart fordonsbränsle utan att det finns en rimlig efterfrågan eller tillgång till bränsle. En optimal utbyggnad av pumpar försvåras också av att branschorganisationen inte vill medverka till frivilliga överenskommelser. Frivilliga överenskommelser är troligen effektivare och billigare i sammanhanget än tvingande lagstiftning.”<sup>4</sup>

Vi ansluter oss till utredningens slutsatser och förordar därför ett system med frivilliga insatser snarare än tvingande lagstiftning.

<sup>3</sup> SOU 2004:4 s. 53.

<sup>4</sup> SOU 2004:4 s. 53.

## Nytt nationellt mål för 2010

Regeringen föreslår att ”det vägledande målet för användningen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel i Sverige från och med 2010 skall vara att sådana drivmedel skall utgöra minst 5,75 procent av den totala användningen av bensin och diesel för transportändamål beräknat på energiinnehåll”.

Vi noterar att regeringens förslag inte står i överensstämmelse med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/30/EG vad gäller tidpunkt.

”Ett referensvärde för dessa mål skall vara 5,75 %, beräknat på energiinnehållet, av all bensin och diesel för transportändamål som släpps ut på deras marknader, senast den 31 december 2010.”<sup>5</sup>

Således framgår att regeringen vid beredningen av föreliggande proposition ej märkat med att ange korrekt datum, alternativt valt ett annat datum utan att närmare ange skälen bakom detta. Att införa ett mål om användning av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel kommer att ställa krav på att fordons- och drivmedelsbranscherna ges rimliga möjligheter att efterkomma sådan lagstiftning. I sammanhanget får 12 månader anses vara mycket tid, och därför är det viktigt att lagstiftningen är korrekt. Regeringen bör därför inte ange ett annat datum än vad direktivet föreskriver. Det är att ta alldeles för lätt på den uppgift som berörda delar av näringslivet står inför. Vi anser därför att riksdagen bör avslå regeringens förslag även i denna del.

## Främja teknikutveckling

Transporter är själva livsnerven i ett utvecklat samhälle och en förutsättning för att klara också basala behov som livsmedelsförsörjning. Resor är en förutsättning för mänskliga möten, för rekreation men också för utbyte av erfarenheter och kunskapsöverföring. Detta bidrar också i hög grad till utveckling och spridning av välförhållanden.

Hela transportsektorn behöver utvecklas i en mer miljövänlig riktning. Transporter i sig är nödvändiga och vi tror inte att lösningen ligger i att dramatiskt minska dem utan i stället se till att transporternas miljöbelastning minimeras.

I takt med stigande bensinpriser letas allt intensivare alternativa bränslen som går att använda i fordonstrafik. Förutom höga priser är det tidigare nämnda klimatscenarier som driver sökandet efter andra bränslen.

Ett problem med samtliga nya bränslen är att det behövs en kritisk massa för att det skall vara lönt att investera i lagerhållning och tankställen. En ald-

<sup>5</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/30/EG av den 8 maj 2003 om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel, artikel 3 1 b II.

**Fel! Okänt namn på**

rig så bra produkt får inget genomslag om den inte finns tillgänglig. Ett ensidigt gynnande av någon utvecklingslinje, som till exempel etanol, kommer med nödvändighet att missgynna de andra. Det vore olyckligt att genom administrativa föreskrifter eller skatteregler förhindra framväxten av möjliga alternativ. Utveckling av motorer som effektivare utnyttjar dagens bränslen kan mycket väl visa sig vara det miljövänligaste och mest prisvärda alternativet. Inte heller denna utvecklingsväg får stängas.

Vi anser att marknadens aktörer bör ges förutsättningar att utveckla bilar och bränslen med förbättrade miljöprestanda. Därför bör den fria företagsamheten inte hindras, utan snarare stimuleras i syfte att öka utbudet av alternativa bränslen. I detta ligger att statsmakten bör avhålla sig från snedvridande övertramp på enskilda näringsidkare.

Stockholm den 31 oktober 2005

*Elizabeth Nyström (m)*

*Jan-Evert Rådström (m)*

*Krister Hammarbergh (m)*

*Jeppe Johnsson (m)*

*Björn Hamilton (m)*

*Ulla Löfgren (m)*

*Anders G Högmark (m)*