

Motion till riksdagen 2005/06:T7

av Marie Wahlgren m.fl. (fp)
med anledning av prop. 2005/06:16

Skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår förslaget till lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att verka för att EU:s regler ändras så att låginblandning av 10 % etanol i bensin tillåts.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillåta låginblandning av 5 % RME i diesel.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en justering av miljöklassningen för drivmedel så att den endast baseras på miljönytta.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ändra systemet för beskattning av drivmedel.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett nationellt mål för transportsektorns klimatpåverkan.

Inledning

Globala klimatförändringar som orsakas av människan är ett av vår tids största miljöhot. Mängden koldioxid i luften har ökat med ungefär 30 % sedan mitten av 1800-talet.

Transportsektorn står idag för drygt 30 % av utsläppen av Sveriges utsläpp av växthusgaser, och är den sektor som ökar sina utsläpp mest. En stor del av detta består av vägtrafikens utsläpp av fossil koldioxid från bensin och diesel.

Om vi ska uppnå det långsiktiga klimatmålet att temperaturen inte ska stiga med mer än 2 grader Celsius måste dessa utsläpp minskas kraftigt, vilket kräver att användningen av fossila bränslen minskar kraftigt.

Fel! Okänt namn på

Lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel

Regeringen har lagt fram en proposition som föreslår en ny lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel. Skyldigheten ska gälla näringsidkare som i sin verksamhet på bensinstation eller annat försäljningsställe tillhandahåller allmänheten konventionella bränslen (motorbensin eller dieselbränsle avsett för vägburna transporter) genom en eller flera bränslepumpar avsedda för tankning direkt i det fordon där bränslet är avsett att förbrukas. Skyldigheten ska från och med den 1 februari 2006 gälla de volymmässigt största försäljningsställena för att därefter årligen fram till år 2009 vidgas till att gälla de försäljningsställena som årligen tillhandahåller 1 000 kubikmeter konventionella bränslen eller mer.

Folkpartiet avstyrker i likhet med Lagrådet samt många andra instanser detta lagförslag. Syftet med lagen är att underlätta introduktionen av biobränslen men vi känner en stor oro för att om förslaget genomförs kan istället få en rakt motsatt effekt. Det finns uppenbara risker att en tvingande lagstiftning av den sort som regeringen föreslår försvårar en rationell introduktion av biobränslen på marknaden. Det är därför inte förvånande att flera av experterna i den utredning (SOU 2004:4) som berett ärendet reserverat sig mot lagförslaget. En av experterna, Annelie Hultén, skriver bland annat "Att kräva tankställen för alternativa bränslen som ingen efterfrågar eller som kan bli svåra att försörja med drivmedel till rimligt pris är dock inte verkningsfullt." Även i utredningen som sådan pekar man på flera problem när det gäller förslaget. Bland annat lyfter man fram problemet med att kraftigt bygga ut distributionsledet av alternativa bränslen utan att man är säker på tillgången till bränslen eller efterfrågan på dessa.

En av huvudinvändningarna mot lagförslaget är att det i praktiken inte är teknikneutralt. Risken att till exempel biogas missgynnas när man via tvåång och inte via marknadskrafter bygger upp en infrastruktur för alternativa drivmedel är för många uppenbar, detta på grund av att biogas kräver betydligt större investeringar än etanol. Införandet av alternativa drivmedel utan en fungerande efterfrågan kommer att innebära en kostnad för bensinstationerna som slutligen får bäras av kunderna. I det mest olyckliga utvecklingssceneriet innebär detta en ökad kostnad för alternativa drivmedel. I dag pågår en allt mer accelererande utbyggnad av tillgången på alternativa drivmedel. Denna utbyggnad är marknadsdriven och bygger på ett samspel mellan fler bilar som går på alternativa drivmedel – 10 % av den totala bilförsäljningen i september i år utgjordes till exempel av miljöbilar. Antalet tankstationer för E 85 ökar nu också och på hemsidan <http://www.miljofordon.se/tanka/> finner man nu 266 stationer. Det ska jämföras med att det enligt SOU 2004:4 fanns 92 stationer i oktober 2003. Det är alltså en ökning med 189 % på två år. Totalt sett är antalet alternativa tankningsmöjligheter över 300 i nuläget. Vi anser det olyckligt om man går in och med politisk klåfingrighet stör den utveckling som nu pågår på marknadsmässig grund. Det finns all anledning att tro att det moment 22 som man tidigare pratade om, det vill säga att ingen köper alternativ-

bilar för att det inte finns bränslen och ingen bygger ut bränsle distributionen för att det inte finns bilar, nu inte längre är ett problem. I det rådande läget är det alltså viktigare att man politiskt ger långsiktiga regler för alternativmarknaden, till exempel via tydliga skatteregler, än att införa en snedvridande tvångslagstiftning.

Vi anser också att regeringen tar alldeles för lätt på den inskränkning av den grundlagsskyddade näringsfriheten som detta förslag innebär. Det är naturligtvis acceptabelt att inskränka näringsfriheten i så motto att viss verksamhet som medför betydande miljöpåverkan inte tillåts eller bara tillåts i begränsad omfattning. Det är också acceptabelt att verksamhet och produkter som medför betydande miljöpåverkan beläggs med ekonomiska styrmedel (till exempel punktskatter som redan är fallet med bensin och diesel). Men att på detta sätt ställa krav på tillhandahållande av förnybara drivmedel för att få sälja bensin eller diesel är något helt annat, eftersom miljöpåverkan av bensin och diesel inte per automatik minskar bara för att förnybara drivmedel tillhandahålls. I synnerhet som det inte finns någon garanti för att någon verkligen köper det förnybara drivmedlet som tillhandahålls.

Folkpartiet anser dessutom att det är märkligt att regeringen inte inväntat EU-kommissionens ståndpunkt då denna borde ingått i bedömningsunderlaget. Kommerskollegiet påpekar dessutom att ”förslaget kan komma i konflikt med direktivet om fri rörlighet på tjänstemarknaden som för närvarande förhandlas inom EU”.

Regeringen förväntar sig ett stort antal överklaganden samt ansökningar om dispenser och bedömer att Vägverket kommer att behöva resursförstärkning av två jurister samt att förvaltningsdomstolen behöver extra medelstilldelning.

Totalt beräknas en ökad budget för detta på sammanlagt 2,5 miljoner kronor, en summa som kan befaras komma att öka på grund av den extremt korta genomförandeperiod som krävs. Medel till dessa dispensärenden ska tas från utgiftsområde 20, vilket innebär en ekonomisk belastning på miljöbudgeten.

I regeringens lagförslag ingår en tvingande regel om tydlig märkning av pumpar för förnybara drivmedel. Det är naturligtvis viktigt att sådan märkning finns, men vi är övertygade om att detta kommer att ske frivilligt på marknaden och ser inte behovet av någon lagreglering. Regeringen presenterar inga belägg för att brist på märkning skulle vara ett problem idag.

Nationellt mål för förnybara drivmedel

Regeringen föreslår också ett nytt nationellt mål om att förnybara drivmedel ska utgöra minst 5,75 % till 2010. Vi motsätter oss inte detta mål, men vill poängtera att detta bara är en ren implementering av EU:s biodrivmedelsdirektiv (2003/30/EG) och inte någon ny idé. Vi tror att det är fullt möjligt att uppnå detta mål utan någon tvångslagstiftning av den typ som regeringen här föreslår.

Fel! Okänt namn på

Det effektivaste sättet att på kort sikt öka andelen förnybara bränslen är att tillhandahålla helt eller delvis förnybara bränslen som direkt kan användas i befintliga bensin- och dieselfordon. Att byta ut fordonsparken tar relativt lång tid, och även om alla bensinstationer tillhandahåller E 85 kommer det att dröja länge innan alla använder det.

Redan idag innehåller nästan alla bensin som säljs i Sverige 5 % etanol, och detta utgör idag det i särklass största bidraget till andelen förnybara drivmedel som används. Om man kunde öka denna låginblandning till 10 %, vilket nästan alla bensinfordon klarar utan problem, skulle det snabbt och till mycket låg kostnad öka andelen förnybara drivmedel kraftigt. Detta kräver att en EU-regel ändras, och regeringen bör verka kraftfullt för detta. Detta föreslås också i SOU 2004:133. Detta bör ges regeringen till känna.

Det är i detta sammanhang viktigt att påpeka att framställningen av drivmedlet måste ske på ett sådant sätt att den totala negativa miljöbelastningen minskar. Hälften av Europas etanol och en fjärdedel av världens etanol produceras ur eten, som i sin tur produceras från råolja. Att använda fossil etanol istället för bensin medför ingen miljövinst. Därför bör ett system för miljöcertifiering av alternativa drivmedel införas.

Det finns även möjlighet till låginblandning av till exempel rapsolja i diesel, och det bör utnyttjas i större utsträckning än idag, vilket kan ske utan att EU-regler ändras. Gränsen bör höjas till 5 %, vilket även SOU 2004:133 föreslår. Detta bör ges regeringen till känna.

Andra möjligheter är att på syntetisk väg tillverka bränslen som direkt går att använda i befintliga fordon. Det idag vanligast förekommande är så kallad Fischer-Tropsch-diesel där man via syntesgas tillverkar dieselbränsle. Ofta utgår man från naturgas, men det är även möjligt att använda biogas och andra former av biomassa. Här finns dock ett problem då dessa produkter ofta får en sämre miljöklassning på grund av att miljöklassningen bygger på tekniska parametrar som kokpunktsintervall, densitet och ångtryck. Detta bör ändras så att miljöklassningen bygger på miljö- och hälsoeffekter av bränsle och avgaser, och i möjligaste mån är teknikneutral. Detta bör ges regeringen till känna.

Idag bygger beskattningen av förnybara drivmedel på tidsbegränsade undantag. Detta är inte hållbart. Det är viktigt att skattesystemet ändras så att det blir långsiktiga och bygger på hållbara principer, utan undantag. Beskattningen av drivmedel bör i större utsträckning bygga på direkta miljö- och hälsoeffekter, och i mindre utsträckning vara en beskattning av energianvändning. Detta bör ges regeringen till känna.

Man måste ha i åtanke att 5,75 % bara är det första steget. Om vi ska uppnå det långsiktiga klimatmålet att temperaturen inte ska stiga med mer än 2 grader Celsius måste andelen bli mycket högre än så framöver. Det är långt ifrån säkert att det går att framställa etanol och/eller biogas på ett hållbart sätt i de kvantiteter som krävs för att ersätta bensin och diesel i den omfattningen. Därför är det väsentligt att betona mångfalden där vikten av forskning och utveckling inte nog kan betonas. I utredningen, men också i regeringens proposition, saknas långsiktiga och mer framåtsyftande lösningar. Här bör man

Fel! Okänt namn på

både satsa på att tillverka bensin- och dieselkompatibla bränslen från biomassa och på att använda vätgas i nya fordon.

Det är därför viktigt också i detta sammanhang att påpeka att definitionen av miljöfordon och miljöbränslen inte får vara så snäv att inga nya tekniker och alternativ kan komma ut på marknaden.

Nationellt mål för transportsektorns klimatpåverkan

Folkpartiet anser att Sverige behöver ett nationellt mål för transportsektorns klimatpåverkan, eftersom det är det primära målet. Större andel förnybara bränslen är bara ett, av flera, medel för att nå detta primära mål. Andra medel är minskat totalt transportarbete, bränslesnålare (energieffektivare) fordon, överföring av godstrafik från lastbil till järnväg eller fartyg samt överföring av persontrafik från personbilar till kollektivtrafik. Regeringen bör återkomma med ett sådant mål, förslagsvis i den kommande klimatpropositionen. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 3 november 2005

Marie Wahlgren (fp)

Erling Bager (fp)

Christer Winbäck (fp)

Sverker Thorén (fp)

Heli Berg (fp)

Runar Patriksson (fp)

Lennart Fremling (fp)

Anita Brodén (fp)

Gunnar Nordmark (fp)