

Motion till riksdagen 2005/06: MJ54

av Anita Brodén m.fl. (fp)
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 ansvarig myndighet snarast skaffar sig kunskap och därmed kontroll över de alternativa motorbränslenas miljö- och hälsopåverkan.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att inte binda sig för 5 % inblandning av fettsyrametylestrar i dieselbränsle.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att **likvärdiga** regler skall omfatta samtliga alternativ som önskar komma ut på marknaden.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att ta bort de snäva kraven på densitet och kokpunktsintervall i miljöklassningen av dieselbränsle.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att överväga hur man kan stödja och underlätta för små innovationsdrivna företag att genomföra prövningen inom en rimlig kostnadsnivå.

Bakgrund

Regeringen har i sin proposition föreslagit vissa ändringar i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen samt ändringar i lagen om skatt på energi, som möjliggör ökad användning av förnybara bränslen och andra rena bränslen. Det kommer med detta förslag att bli möjligt att exempelvis öka inblandningen av förnybara fettsyrametylestrar utan att få en sämre miljöklassning. En sämre miljöklassning ger högre skatt. Skatteskillnaden är störst mellan diesel i miljöklass 1 och miljöklass 3–50 till 70 öre per liter. Att få sitt bränsle klassat i annan än miljöklass 1 ger även imageproblem och ytterligare försäljningsproblem, förutom den högre skatten. Många privata och offentliga

Fel! Okänt namn på

köpare av bränsle får bara köpa bränsle i miljöklass 1. Under överskådlig tid finns det kvar dieselfordon utan katalysator, och följaktligen är extra rena dieselbränslen befogade av miljöskäl. Det är därför angeläget att klassningskriterierna inte blir så snäva att dieselbränsle med miljömässiga fördelar missgynnas.

Vi välkomnar därför att regeringen nu kommer med ändringsförslag för miljöklassningen av alternativa bränslen men beklagar samtidigt att det har tagit så lång tid innan förslaget nu ligger på bordet.

Under åtta års tid har branschföreträdare pekat på de missförhållanden som gällt och som inneburit att regelverket förhindrat en övergång dels till mer förnybara alternativ och till bränslen som ger lägre utsläpp av koldioxid, dels till renare bränslen som ger en bättre arbetsmiljö. Tack vare ett EG-direktiv, 2003/30/EG, om främjande av användning av biobränslen eller andra förnybara bränslen påbörjades detta arbete i Regeringskansliet. Fortsatta påtryckningar från politiskt håll har skett under flera års tid.

Om reglerna om kokpunkt och densitet för miljöklass 1-diesellojta tas bort borde det kunna innebära att europeisk diesellojta kan användas, om den innehåller lika lite svavel, aromater och PAH som svensk diesellojta miljöklass 1. Det finns möjlighet inom lagförslaget att inkomma till Vägverket med resultat av avgastester, där någon typ av europeisk diesellojta med en viss, given specifikation/sammansättning och miljöklass 1 diesellojta enligt standard SS 15 54 35 utgör utgångspunkten. Resultatet av avgasmätningarna avgör om den klassas som miljöklass 1-diesel.

Folkpartiet har vid ett flertal tillfällen krävt en ändring av miljöklassning av diesel för att möjliggöra att inblandning av förnybara bränslen kan öka.

För miljöklass 1-diesellojta har Sverige helt egna krav och kan därför enklare ändra dem. Det som inträffar när exempelvis RME (rapsmetylester) blandas in i miljöklass 1-dieseln är att kokpunkten i den färdiga blandningen förhöjs från 285 grader till drygt 295 grader. Enligt bränsledirektivet i EU tillåts 360 grader. Trots att rapsen, i detta fall, är skattebefriad och dieseln ligger i miljöklass 1 så hamnar i Sverige den färdiga miljödieseln i miljöklass 2. Från folkpartihåll har vi krävt att kokpunkten skall harmoniseras till samma gradtal som i övriga Europa. Vi välkomnar därför det förslag som nu ligger om en förhöjning av kokpunkten. Denna lagändring kommer att innebära stora minskningar av den fossila dieseln till förmån för förnybara bränslen.

Vi har i vår motion *En liberal jordbruks-, skogs- och fiskepolitik* också ansett att en inblandning/övergång till förnybara bränslen är angeläget också för de areella näringarnas arbetsmaskiner. Det är nödvändigt att klassningskriterier ändras också för att möjliggöra en snabbare övergång till förnybara alternativ.

Myndigheternas kontroll

Vi ser allvarligt på konstaterandet att ”ansvariga myndigheter inte har någon fullständig kontroll över de alternativa motorbränslenas miljö- och hälsopå-

verkan”. Med alternativa motorbränslen menas bränslen som inte är motorbensin eller dieselbränsle enligt vedertagna definitioner. Alternativa motorbränslen kan vara såväl fossila som förnybara. Det är ytterst angeläget att ansvarig myndighet snarast skaffar sig kunskap och därmed kontroll över de alternativa motorbränslenas miljö- och hälsopåverkan. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Bränslespecifikation och miljöklassning

Vi anser att miljöklassningen skall göras utifrån halten av miljöfarliga ämnen i drivmedlen som exempelvis aromater, polyaromater, polynaftener eller svavel, men också utifrån koldioxidutsläpp.

Idag saknas krav på testning av alternativa motorbränslen. Genom att införa ett klassificeringssystem, som uppmuntras genom ekonomiska styrmedel, granskas och kontrolleras utsläppen också från de alternativa bränsleslagen, vilket vi välkomnar. Vi ställer oss bakom de ändrade specifikationer som föreslås vad gäller alkylatbensin men anser att det är olyckligt att binda sig för 5 % inblandning av fettsyrametylestrar i dieselbränsle. Vi anser att teknikutveckling också på detta område kan ske varför ökad inblandning som uppfyller kravspecifikationer i övrigt skall kunna tillåtas. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Vägverket kommer att avgöra vilken miljöklass och skatteklass drivmedlet skall ha; vi förutsätter att samma regler skall omfatta samtliga alternativ som önskar komma ut på marknaden. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Det är viktigt att inte ha så snäva specifikationer så att det krävs förnyade riksdagsbeslut så fort tekniken gör framsteg. Därför bör de snäva kraven på densitet och kokpunktsintervall i miljöklassningen och beskattningen av dieselbränsle tas bort. Det är tekniska parametrar och inte miljöstyrande parametrar. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Kostnad för prövning

Vägverket anser att självkostnadsprincipen bör gälla, dvs. prövningsmyndighetens kostnader för prövningen. För ett litet företag kan kostnaden för ett prövningsförfarande hos den myndighet som skall utföra detta trots detta bli betydande, speciellt i de fall där tester och analyser krävs från oberoende testlaboratorium. Om kostnaderna blir för höga kan detta motverka innovatörer på området. Folkpartiet anser att regeringen bör överväga hur man kan stödja och underlätta för små innovationsdrivna företag att genomföra prövningen inom en rimlig kostnadsnivå. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 6 april 2006

Anita Brodén (fp)

Lennart Fremling (fp)

Marie Wahlgren (fp)

Lars Tysklind (fp)

Sverker Thorén (fp)

Heli Berg (fp)