

## Motion till riksdagen 2012/13:Sk291

av Anita Brodén (FP)

# Syntetiska drivmedel, transportforskning och miljözoner

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om rättvisa beskattningsvillkor för syntetiska drivmedel samt om transportforskning och miljözoner.

## Motivering

EU-kommissionen lade den 13 april 2011 fram förslag till ändringar av energiskattedirektivet samt ett meddelande kring en smartare energibesättning.

Detta är välkommet då dagens energiskattedirektiv inte är hållbart och ger felaktiga incitament, eftersom dess minimiskattenivåer baseras på volym och inte bränslenas energiinnehåll. Detta leder till en ineffektiv energianvändning och snedvridningar på den inre marknaden. Minimiskattenivåerna går också emot EU:s energi- och klimatpolitiska mål genom att t.ex. gynna kol som uppvärmningsbränsle. Klarhet behövs i detta sammanhang vad gäller framtida beskattning av syntetdrivmedel som framställs ur naturgas och fackelgas.

Drivmedel skall behandlas utifrån samma skatteprinciper. Syntetiska drivmedel beskattas dock inte i enlighet med detta. En avfallsgas, t.ex. metan från sopor, är skattefri. Men om man omvandlar andra avfallsgaser från t.ex. stålverk och petrokemisk industri till ett flytande drivmedel blir det full beskattning.

Syntetiska drivmedel kan framställas ur naturgas, restgaser från råoljeutvinning, kemisk industri och stålverk men också från avfall och biomassa. Syntetisk diesel som framställs ur avfall och biomassa bör givetvis följa de principer som gäller för dessa insatsprodukter. I samband med att man tar vara på restprodukter utvinns dessutom ånga i dessa processer, ånga som i sin tur kan omvandlas till el och fjärrvärme.

**Fel! Okänt namn på**

Enligt utformningen av lagen om skatt på energi (SFS 1994:1776) 2 kap. 1 §, beskattas syntetiska drivmedel som "ett slags dieselloja, framställd ur råolja", vilket innebär en högre beskattning trots att syntetisk diesel också framställs ur annan råvara än råolja. Syntetisk diesel är inte standarddieselloja ur råolja, varför en beskattning som standarddieselloja inte är befogad. Syntetiska drivmedel är att jämföra med FAME/RME och med specialetanol till bussar med dieselmotorer.

EU:s direktiv tillåter Sverige och andra EU-länder att ge lägre skatt till produkter som ännu inte finns i andra EU-länder, som är miljömässigt och tekniskt bättre.

Det logiska vore att syntetiska bränslen framställda ur naturgas beskattas som "naturgas för drift av motorer" alternativt "naturgas för andra energiändamål", samt att syntetisk gas framställt ur avfall och biomassa skattebefrias i enlighet med de principer som gäller för dessa insatsprodukter, något som bör komma regeringen tillkänna.

Då vägtransporter står för en stor andel av CO<sub>2</sub>-utsläppen är det oerhört angeläget med fortsatt forskning och utveckling kring drivmedel, avgaser, vikt och utformning, vilket såväl kan utveckla framtida företag som leda till miljömässiga förbättringar inom transportsektorn.

Slutligen behövs ett klargörande vid tolkning av 4 kap. 22 § miljözonreglerna om gamla fordons möjlighet att få köra inom miljözon, om de drivs på alternativa drivmedel.

Stockholm den 4 oktober 2012

*Anita Brodén (FP)*