

Motion till riksdagen 2009/10:Sk366

av **Birgitta Sellén och Lennart Pettersson (c)**

Syntetisk diesel

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om att återinföra nedsatt skatt på syntetisk diesel.

Motivering

Marknaden för fordonsbränsle är i många delar en konservativ marknad. Den angelägna övergången till mera energieffektiva fordon och från fossila drivmedel till drivmedel baserade på förnybara energikällor är en långsam och trög process. I samband med att klimatfrågan fått allt starkare genomslag, priset på olja når nya rekordnivåer och att miljöbilar och biodrivmedel blir allt vanligare – bl a i offentliga upphandlingar – ökar även intresset för att hitta bättre bränslealternativ. Inte minst gäller detta för den dieseldrivna trafiken dit merparten av de ökade koldioxidutsläppen kan hänföras.

Syntetisk diesel är flytande paraffiner (kolväten) som idag tillverkas från naturgas (s k GTL diesel eller Gas-to-Liquids) men som beräknas kunna tillverkas från förgasad biomassa inom en nära framtid (s k BTL diesel eller Biomass-to-Liquids). BTL diesel tillhör den andra generationens biodrivmedel och har goda förutsättningar att tillverkas kostnadseffektivt och därmed ersätta stora volymer av fossil diesel, främst i länder med riklig tillgång på biomassa. Syntetisk diesel fungerar i befintliga dieselmotorer och är även fullt blandbar med vanlig diesel.

Paradiesel är fritt från svavel och aromater och andra giftiga ämnen som förekommer i konventionella fossila drivmedel. Utsläppen av koldioxid minskar med ca 10 %, partiklar minskar med ca 30 % och hälsovådliga och cancerogena utsläpp minskar med mellan 40 och 90 % jämfört med vanlig mkl-diesel.

Banverket skrev i juni 2009 : Ärende Syntetisk diesel i alla fordon under jord. ”Projekt Citybanans alla maskiner som används under jord, och stadig-

Fel! Okänt namn på

varande används på arbetsplatserna ska köras på syntetisk diesel. Syntetisk diesel framställs av naturgas och miljöfordelarna är många – framförallt ur arbetsmiljösynpunkt för personalen som arbetar i tunnlar.”

När det gäller arbetstunneln Torsgatan skriver man följande: ”Stockholms stad har i sitt miljöprogram för 2008–2011 som ett delmål att minska utsläppen till luft från trafiken. Projekt Citybanan har även som mål att krav på miljöbränsle ska ställas vid upphandling av entreprenader. På Citybanan har vi analyserat för- och nackdelar med syntetisk diesel och ställer nu krav på entreprenaderna att de ska använda denna typ av drivmedel. Den syntetiska dieseln kan användas av alla dieseldrivna fordon utan problem, som exempel hjullastare, grävmaskiner, skrotningmaskiner och bilar.

Ventilationsbehovet kan minskas och arbetsmiljön blir bättre. Syntetisk diesel är tidigare testat av Banverket och Vägverket i olika projekt. Vid arbetet med Norrortsleden, fann entreprenören att hälsoskäl såsom huvudvärk och illamående försvann hos personal som tidigare upplevt problem med just detta. Andra besvär som irritation av ögon, näsa och hals minskade också enligt en utvärdering.”

Syntetisk diesel med ökad grad av förnybarhet har en viktig roll att spela om merkostnaden kan anses rimlig. Idag är den syntetiska dieseln dyrare än vanlig diesel. En acceptans av syntetisk diesel på den svenska marknaden är ett viktigt steg och kommer kraftigt att underlätta för olika andra aktörer att få till stånd en tillverkning av syntetisk diesel från svensk biomassa.

Syntetisk diesel har tidigare beviljats nedsatt skatt. Enligt vår mening är det angeläget att återinföra sådan nedsättning för att främja introduktionen på marknaden. I annat fall kommer bränslet att beskattas som vanlig mkl-diesel trots att det ger renare avgaser och bidrar till en bättre miljö.

Stockholm den 30 september 2009

Birgitta Sellén (c)

Lennart Pettersson (c)