

Motion till riksdagen 2005/06: MJ56

av Claes Västerteg m.fl. (c)
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 som i motionen anförts om att för att ett motorbränsle skall tillhöra miljöklass 1 måste utsläppen av växthusgaser vara lägre än för konventionell diesel.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförts om att specifikationen för mk 2-diesel ändras så att Europadieseln ryms inom kraven och skatteklassas därefter.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförts om att inrätta en fond för emissionstester och analyser hos ett oberoende testlaboratorium, från vilken tillverkare av alternativa motorbränslen kan söka ekonomiskt stöd.

1 Bakgrund

I propositionen föreslår regeringen ändringar i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen samt ändringar i lagen om skatt på energi. Ändringarna innebär att biodrivmedel och andra alternativa motorbränslen som från miljö- och hälsoskyddssynpunkt är lika bra eller bättre än konventionella motorbränslen bör beskattas på ett fördelaktigare sätt.

2 Inledning

Centerpartiet välkomnar regeringens proposition som kommer att främja introduktionen och användandet av alternativa motorbränslen. Alltför ofta har omställningen till förnybara motorbränslen bromsats av ”fyrkantiga regelverk” och klassningar som inte är anpassade för den mångfald av nya bränslen som introduceras på marknaden. Ett skrämmande exempel är den be-

Fel! Okänt namn på

gränsning av inblandning av fettsyrametylestrar (FAME exempelvis RME) i dieselbränsle, som blivit effekten av en för lågt satt destillationskokpunkt i specifikationen av dieselbränsle.

Vi vet att utsläppen av växthusgaser är en av vår tids allra största utmaningar. Vi vet också att omställningen till alternativa bränslen är en stor möjlighet. Det finns ingen anledning att upprepa argumentationen varför vi måste bryta vårt oljeberoende av såväl miljömässiga, ekonomiska som säkerhetspolitiska skäl. I stället bör vi ägna oss åt att fatta de politiska beslut som på effektivast sätt kan få näringslivet och medborgarna att bryta oljeberoendet och våga satsa på framtidens teknik, som använder förnybara bränslen. Omställningen är en lång kedja av åtgärder och ekonomiska styrmedel. Det gäller att den politiska styrningen ligger på en lämplig nivå och som inte låser fast marknaden i oflexibla lösningar.

Centerpartiet ser teknikskiftet till förnybara drivmedel som en möjlighet, inte som en börda. De förnybara drivmedlen kräver ny teknik och vi hoppas att svenska innovatörer kommer att ligga i frontlinjen med framtidens teknik. I en tidigare motion, som tyvärr inte bifallits av riksdagen har vi argumenterat för och yrkat på att målet för användningen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel från och med år 2010 skall vara minst 8 % av den totala användningen av bensin och diesel i Sverige.

Oavsett vilket mål vi har för andelen biodrivmedel och andra förnybara drivmedel menar vi att alla upptänkliga åtgärder och styrmedel måste införas för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Vi kan inte låta ålderdomliga styrmedel och fyrkantiga system bromsa den ofrånkomliga omställningen till förnybara drivmedel.

3 Höj klimatribban för mk 1-diesel

Centerpartiet menar att såväl ekonomiska som administrativa styrmedel, när det gäller motorbränslen, måste fokuseras på minskad klimatpåverkan. De övriga miljöeffekter som trafiksektorn orsakar skall inte glömmas bort men vi har kommit till ett läge där det är dags att samla resurserna mot just klimatpåverkan.

Dieseldrivna bilar har historiskt sett haft högre utsläppsnivåer av svaveldioxid, kväveföreningar och partiklar. I början av 90-talet utvecklades därför en särskild miljöklass 1 diesel (mk 1) i Sverige. Det var en utmärkt produkt, framtagen för att lösa vad som sågs vara 1990-talets stora miljöfrågor, nämligen försmurning och dålig luft i storstäderna. Mk 1-dieseln var en i princip svavelfri produkt (10 ppm svavel) medan mk 3 innehöll upp till 1 000 ppm. Mk 1 var tänkt att användas i stora städer medan mk 3 skulle kunna användas på landsbygden. Mellan dessa klasser har det också funnits en mellanklass, tänkt att användas i tätorter, mk 2. När mk 1 introducerades infördes samtidigt en lägre skatt för denna som skulle motsvara raffinaderiernas merkostnad för tillverkning av mk 1-diesel. I dag är skatten för mk 1-diesel ca 57 öre/liter

lägre jämfört med mk 3-diesel (där eurodiesel skatteklassas i dag) och närmare 25 öre lägre jämfört med mk 2-diesel.

Mk 1-dieseln har varit en succé. Den har haft stora positiva effekter för minskade svavel- och partikelutsläpp. Genom skattelättnaden och konsumenternas miljömedvetenhet har mk 1-dieseln kommit att dominera den svenska marknaden totalt (under 2004 var 99 % av dieselanvändningen mk 1 och 1 % mk 3, enligt Svenska petroleuminstitutet).

Vid tiden för introduktionen av miljöklasserna låg övriga Europa långt efter oss men Sverige har drivit på utvecklingen av en bättre europeisk standarddiesel inom EU. Den svavelfria Europadieseln finns därför nu på marknaden och används allmänt i våra grannländer. År 2009 kommer den att bli standardkvalitet inom hela EU 25. Den svavelfria Europadieseln beskattas fortfarande som om den vore en gammal svavelhaltig diesel i Sverige. Det finns dock fortfarande en skillnad på utsläpp av aromater och partiklar mellan mk 1 och Europadieseln, men detta kan moderna dieselmotorer hantera med hjälp av katalysator och partikelfilter.

Enligt det europeiska bränsledirektivet kan ett medlemsland skattemässigt gynna ett drivmedel som har miljömässiga fördelar. Det är bakgrunden till att vi har dispens på vår mk 1-diesel fram till 2008. Att mk 1 var miljömässigt bättre än mk 3 var otvetydigt. Det är emellertid inte lika givet att mk 1 har miljömässiga fördelar jämfört med den moderna Europadieseln som berättigar till fortsatt dispens efter 2008. Det finns inga klimatargument för vår egen mk 1-diesel, utan snarare tvärtom. Dessutom har dieselmotorer generellt mindre klimatpåverkan än bensinbilar, varför det finns ett värde i att höja andelen bränselnåla dieselmotorer i vår bilpark om det sker på bekostnad av bensinbilar.

Mot bakgrund av allvaret i klimatfrågan så menar vi att det är dags att även föra in klimataspekten i miljöklasssystemet. Vi vill höja ribban för mk 1-diesel så att även utsläppen av växthusgaser vägs in. Lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen (2001:1080) bör således ändras. För att ett motorbränsle ska få tillhöra mk 1 måste utsläppen av växthusgaser vara lägre än för konventionell diesel. Detta bör ges regeringen till känna.

Specifikation för mk 1-diesel vill vi ska vara bred, så att den mångfald som finns av nya motorbränslen ska rymmas inom ramarna. Centerpartiet menar att mk 1 ska öppna dörrarna för nya innovationer som för oss närmare omställningen till helt förnybara drivmedel.

Ett exempel kan vara det flytande bränsle som tillverkas av fossilgas (med bättre "klimatvärde"). Ett annat kan vara nya kombinationer av inblandat FAME.

4 Låt Europadieseln tillhöra mk 2

"Svavelfri Europadiesel" skatteklassas i dag i mk 3 i Sverige, fastän miljöprestandan är betydligt bättre än så. Svavelfri Europadiesel ger upphov till lägre utsläpp av växthusgaser än vid produktionen av mk 1. Europadieseln är också

Fel! Okänt namn på

ett energiintensivare bränsle, varför drivmedelsåtgången kan minska med 3 % vid ett byte från den svenska till den europeiska kvaliteten. Finland, Tyskland, Norge, Danmark, Nederländerna och Polen har infört den svavelfria Europadieseln (med max 10 ppm svavel) redan från den 1 januari 2005.

Centerpartiet anser att miljöklasserna måste harmoniseras med övriga EU, särskilt nu när övriga EU nästintill har kommit i kapp våra krav på svavelfri diesel. Det rimliga är att låta Europadieseln och vår nuvarande mk 1-diesel tillhöra samma skatteklass. Centerpartiet föreslår därför att specifikationen för mk 2-diesel ändras så att Europadieseln ryms inom kraven och skatteklassas därefter. Detta bör ges regeringen till känna.

5 Besparing för staten

Den nuvarande svenska mk 1-dieseln kommer således att flyttas över till skatteklass mk 2. Denna harmonisering med övriga Europas krav kommer att medföra att vi inte längre kommer att vara beroende av några få raffinaderier. Mk 1-dieseln görs bara på fem raffinaderier här i Skandinavien och marknaden är mycket begränsad. Ett bolag står för 80 % av Sveriges totala raffinaderikapacitet och det inses lätt att konkurrenssituationen inte är helt optimal.

Merkostnaden för att producera mk 1-diesel jämfört med mk 3 låg på ungefär 60 öre/liter i början av 1990-talet, men allteftersom produktionen av mk 1 blivit mer storskalig samt investeringskostnaderna amorterats, har merkostnaden sjunkit och i dag uppskattas den till ca 30–35 öre/liter.

Eftersom utbudet är så begränsat för vår svenska mk 1-diesel drivs priset upp. Trots att staten subventionerar mk 1-dieseln med ca 57 öre/liter (70,5 öre/liter inkl. moms) och merkostnaden för att framställa denna diesel torde ligga lägre än så, märks inte detta på priset för konsumenten vid pumpen. I stället driver bristen på mk 1-diesel upp priset och gör att dieselpriiset, trots subventionen, ligger i nivå med bensinpriset och motverkar att konsumenter vågar välja de ”klimat-bättre” dieselbilarna.

För statskassan innebär skattesubventionen på mk 1-diesel en utgift på ca 3 miljarder kronor årligen. Miljövinsten, jämfört med den moderna Europadieseln, står inte i relation till denna kostnad. Centerpartiet anser att dessa pengar kan göra bättre miljö- och samhällsnytta på andra håll och föreslår därför att nuvarande mk 1-diesel slås samman med mk 2-dieseln. Även mk 2-dieseln subventioneras i dag med ca 32 öre/liter (40 öre/liter inkl. moms) jämfört med mk 3 och det menar vi att den ska göra också i fortsättningen, för att kompensera för de merkostnader som det innebär att få fram ett i princip svavelfritt bränsle. Vi vill inte hamna i den situationen att prisskillnaden blir så liten att försäljningen av mk 3-diesel åter ökar i volym.

Tabell 1

Försäljningsvolym i Sverige, diesel som fordonsbränsle. (Källa: SPI, www.spi.se den 13/4 2006)

	Totalt, [m³]	Varav mk 1 (99 %), [m³]
Försäljningsvolym, 2004	4 073 000	4 032 270
Försäljningsvolym, prognos 2006	4 612 816	4 566 688

Tabell 2

Minskade skatteintäkter (skatt och moms) till statskassan på grund av skattesubventionen, nuvarande volym för mk 1 respektive vårt förslag där mk 1 övergår till mk 2 (och den i dag rådande subventionen).

	mk 1-subvention (70,5 öre/liter)	mk 2-subvention (40 öre/liter)
Baserat på volym 2004	2 842 750 350 kr (=2,8 miljarder kr)	1 612 908 000 kr (=1,6 miljarder kr)
Baserat på prognosen för volym 2006	3 219 515 000 kr (=3,2 miljarder kr)	1 826 675 200 kr (=1,8 miljarder)

Tabell 3

Beräknad årlig besparing vid Centerpartiets förslag, då nuvarande volym för mk 1-diesel skattesubventioneras som nuvarande mk 2-diesel.

	Besparing*
Baserat på volym 2004	1,23 miljarder kr
Baserat på prognosen för volym 2006	1,39 miljarder kr

* förutsatt att ingen volym finns kvar i mk 1.

Redan i dag finns de alternativa bränslena som uppfyller kraven för mk 1-diesel och skattesubventioneras därefter. Dessa kommer även fortsättningsvis att klassas i mk 1 varför en del av besparingen måste räknas bort. En uppskattning är att Centerpartiets förslag skulle innebära en besparing på 1,1 miljarder kronor för budgetåret 2007.

6 Kostnaden för klassificering av nya bränslen

Introduktionen av nya bränslen förhålls inte bara av kravspecifikationer i klasserna, utan även av kostsamma fullskaleförsök.

I dag saknas krav på kontroll av de emissioner som de alternativa motorbränslena orsakar. Genom att införa regeringens förslag på ett klassificeringssystem enligt vilket dessa bränslen skall granskas för att få miljöklassas, får samhället en bättre kontroll av att utsläppen från alternativa bränslen inte är farligare än utsläppen från fordon som drivs med konventionella bränslen i miljöklass 1. Enligt regeringens förslag blir miljöklassning av ett alternativt bränsle frivillig, och det är tillverkarens egna överväganden som avgör om denne låter inleda ett klassificeringsförfarande. Kostnaden för att få ett alternativt bränsle miljöklassat är svår att bedöma. Vägverket anser att självkost-

Fel! Okänt namn på

nadsprincipen bör gälla, dvs. att den sökande bekostar prövningsmyndighetens kostnader för prövningen.

Centerpartiet ser miljöklassificeringssystemet inte bara som en skattemässig regel utan också som viktig konsumentinformation. Vi vill inte att konsumenterna ska få en felaktig uppfattning om olika bränslens miljöprestanda. Vi vill inte heller att det ska vara tillverkarens ekonomi som ska avgöra var skattesubventionen hamnar, utan bästa miljöprestanda. Därför vill vi inrätta en fond för emissionstester och analyser hos ett oberoende testlaboratorium, från vilket tillverkare av alternativa motorbränslen kan söka ekonomiskt stöd. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 18 april 2006

Claes Västerteg (c)

Jan Andersson (c)

Kenneth Johansson (c)

Birgitta Sellén (c)

Margareta Andersson (c)

Birgitta Carlsson (c)

Sofia Larsen (c)